VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1977. JANUÁR 5.

Minden erőt összpontosítani kell az 1977. évi tervek teljesítésére

A központi vezetőség megtárgyalta a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat 1976. évi munkáját és az 1977. évi feladatokat

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége december 29-én a Vasúti Főosztály konferenciatermében kibővített ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Györffy József*, az MSZMP KB alosztályvezetője, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gyócsi Jenő* elnök, *Feleki Pál* és *Nagy Istvánné* alelnök, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár, *Kajcsa József*, a közgazdasági osztály vezetője, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

Az ülés első napirendi pontjának tárgyalásán, meghívottként részt vettek a GYSEV, az Utasellátó Vállalat és a vasútigazgatóságok vezetői, pártbizottsági tikárai, s a MÁV Vezérigazgatóság vezetőbeosztású dolgozói.

Gyócsi Jenő elnöki megnyitója, a napirend ismertetése és elfogadtatása után megkezdődött az első napirendi pont vitája. A MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat 1976. évi gazdasági és szociálpolitikai terveinek várható teljesítése, az 1977. évi terv főbb célkitűzései és az azok megvalósításához szükséges üzem- és munkaszervezési feladatokról készült jelentést *Urbán Lajos* miniszterhelyettes terjesztette a központi vezetőség elé.

A MÁV utasforgalma 1976-ban a tervezett szint alatt maradt

Az írásos előterjesztés, amelyet a központi vezetőség tagjai jóval az ülés előtt kézhez kaptak, sokoldalúan szemlélteti, hogy a három vállalat hogyan dolgozott 1976-ban, illetőleg milyen célokat tűzött maga elé 1977-ben.

A MÁV utasforgalma például 1976-ban a tervben számításba vett szint alatt maradt. Az előirányzott 338 millió utassal szemben várhatóan csak 333,5 millió utast, a tervezettnél 1,3 százalékkal kevesebbet szállít. A bázishoz viszonyított csökkenés *mintegy 9 millió*. Az utaskilométer teljesítmény az átlagos utazási távolság növekedése következtében az utasfővel nem arányosan, hanem annál kisebb mértékben csökken.

A mennyiségi mutatókkal ellentétben a személyszállítás minőségi paraméterei tovább javultak. *Csökkent a személyszállító vonatok késési aránya, a szerelvények zsúfoltsága és emelkedett az utazási sebesség.* A MÁV növelte a belföldi expressz vonatok számát, s javította az üdülő és kiránduló körzetek vonat-összeköttetését, valamint a nemzetközi forgalom színvonalát. Ez utóbbinak a bázishoz képest 3,4 százalékos növekedése várható.

Az előző évhez képest a vasút áruszállítási teljesítményeiben számottevő változás nem várható. Az elszállítandó összes árutonna mennyiség volumenében megegyezik a bázisévben elszállított árumennyiséggel, viszont belső összetételében változás következik be. *Eszerint a vasút 1976. évi várható áruszállítási teljesítménye 130 millió 800 ezer tonna lesz.* Az összes áruszállításon belül a tervhez képest az import szállítás mintegy 6 százalékkal csökken, a tranzitszállítás 2,1 százalékkal növekszik, ugyanakkor az export a tervezett szinten alakul.

A forgalmi üzemi teljesítmények alakulásánál 1976-ban a tervhez képest csökkenés mutatkozik. A csökkenés a tehervonati üzemi teljesítményeknél jelentkezik. A teljesítményeken belül az üzemi árutonna kilométer 3,1, a tehervonati elegytonnakilométer 2,6, a tehervonati vonatkilométer pedig 3,5 százalékkal lesz várhatóan alacsonyabb a tervezettnél. A lemaradás oka a kereskedelmi árutonna-kilométer teljesítmény csökkenésének következménye.

Megvalósultak a szociálpolitikai tervek

Az előterjesztés részletesen ismerteti, hogy a MÁV 1976-ban mennyit fordított szociálpolitikai és munkavédelmi célokra. *Örvendetes, hogy a tervben biztosított 260 millió 185 ezer forinttal szemben 344 millió 373 ezer forintot használnak fel,* ami azt jelenti, hogy hálózati szinten az előirányzotthoz viszonyítva 113 százalékra teljesítik a tervet. Kisebb mértékű lemaradás a munkásszállásoknál tapasztalható. Ezt azonban ellensúlyozza az üzemegészségügy és az üzemi étkeztetés fejlesztésének intenzívebb üteme.

A szociálpolitikai célú létesítmények fenntartására és üzemeltetésére 450 millió forintot tervezett a MÁV. Ezzel szemben a várható ráfordítások összege mintegy 420 millió forint lesz.

A munkavédelem fejlesztési igényeit az V. ötéves terv időszakában — a termelő jellegű, üzemi beruházásokkal egyidejűleg — az állóeszközfejlesztési és egyéb tervek szerves részeként fokozottan kívánják kielégíteni. A veszélyforrások csökkentését, felszámolását, a biztonságtechnikai színvonal növelését, a munkakörülmények javítását a vasútüzem veszélyes jellege is indokolja. Mindezeket figyelembe véve munkavédelmi célokra *1 milliárd 271 millió 347 ezer forintot terveztek. A várható teljesítés 1 milliárd 994 millió 164 ezer forint, mely 156.8 százalékos eredménynek felel meg.*

A szakszervezetünkhöz tartozó két vállalat, a GYSEV és az Utasellátó is mindent megtett annak érdekében, hogy eleget tegyen a vele szemben támasztott követel-

(Folytatás a 2. oldalon)



Sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk minden kedves olvasónknak!

Tudósítóink írják:

A szocialista brigádvezetők síkraszállnak a hármas jelszó érvényesítése mellett

Az *északi járműjavító* 136 szocialista brigádjának 1664 tagját képviselte az a több mint 200 brigádvezető, akik december 9-én összegyűltek a Törekvés Művelődési Házban, hogy kellő felelősségérzettel megvizsgálják a mozgalomnak az üzemben betöltött gazdasági és politikai szerepét, számba vegyék az ebből eredő feladatokat, majd megválasszák küldötteiket a vasutas szocialista brigádvezetők IV. országos tanácskozására. A részvevők már előzőleg írásban megkapták az üzemigazgatási előterjesztést, így *Balogh Sándor* igazgató vitaindító beszéde csupán szóbeli kiegészítésnek számított a tanácskozás megkezdése előtt.

Töretlen készség az okos cselekvésre

Mind az írásos beszámolóban, mind a szóbeli kiegészítésben hangsúlyt kapott az eddig végzett munka, hiszen ebből kiindulva lehet reálisan meghatározni a jövő feladatait — írja szerkesztőségünknek küldött tudósításában *Pásku Jenő*, majd néhány jellemző adattal érzékelteti az elért eredményeket:

— Az északi járműjavító brigádjai nagymértékben járultak hozzá, *hogy az üzem várhatóan 104,4 százalékra teljesíti az 1976. évi termelési (úgynevezett „A"-mutató szerinti) tervét.* Ez az eredmény több mint 3 százalékkal jobb, mint a múlt évi tervteljesítés. Az ésszerű takarékosság érvényesülését tükrözi, hogy a költségek felhasználása a növekvő anyagárak ellenére sem haladta meg az 1975. évi szintet. *A brigádmozgalomnak döntő szerepe van abban is, hogy jó a munkahelyi közérzet.* Az északiban — a MÁV több más üzemével ellentétben — a munkások száma nem csökkent, hanem 36-tal emelkedett, miközben az alkalmazotti létszám 5 százalékkal lett kevesebb.

Az üzem brigádtagjai a különböző társadalmi munkaakciókból is példamutatóan veszik ki részüket. Évente átlagosan mintegy 2500 órát áldoznak szabad idejükből, közreműködnek létesítmények építésében, közterületek parkosításában, illetve karbantartásában. Ott voltak a X. kerületi Barátság Park építésénél, s közéjük tartoznak a MÁV-telepi iskola patronálói is.

A tanácskozáson elhangzott felszólalásokból is kicsendült, hogy a szocialista brigádok vállalásainak teljesítése, illetve túlteljesítése nélkül az üzem nem tudott volna eleget tenni a megnövekedett gazdasági feladatoknak, *tekintve, hogy az Északiban évente már 500 villamos- és Diesel-mozdony nagyjavítását kell elvégezni.* 1977-ben pedig a hagyományos javítási profilon túlmenően ki kell segíteni a szolnoki járműjavítót tizenhét M44-es mozdony főjavításának átvállalásával. Ezt a jövő év egyik kiemelt feladatának tekintik a szocialista brigádok.

A vitában elhangzott 22 felszólalás mindegyike arról tanúskodott, hogy a brigádok aktivitása, cselekvőkészsége töretlen. *Matkó Ottó*, a Diesel-motor osztály fiatal brigádvezetője például bejelentette, hogy terven felül elvállalják egy M44-es mozdony motorjának és motortartozékainak javítási munkálatait. *Bakonyi Sándor*, a villamos fődarab javító osztály szocialista brigádjának a vezetője hasonló felajánlást tett: terven felül végzett 1500 munkaórával május 1-re és november 7-re egy-egy M 44-es mozdony fődinamójának felújításával járulnak hozzá az 1977. évi javítási program sikeres teljesítéséhez. Ugyanakkor figyelmeztette az

(Folytatás az 5. oldalon)



A központi vezetőségi ülés elnöksége. Urbán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója válaszol a vitában elhangzottakra (Laczkó Ildikó felvétele)

Minden erőt összpontosítani kell az 1977. évi tervek teljesítésére

(Folytatás az 1. oldalról)

ményeknek. A GYSEV túlteljesíti tervét. Az Utasellátó az előirányzott 1 milliárd 940 millió forint árbevételi tervvel szemben várhatóan 1 milliárd 920 millió forintot realizál.

Mivel lapunk december 15-i számában már írtunk a vasút 1977. évi feladatairól, így ezúttal csak néhány főbb számadatot ismertetünk. A személyszállításnál, a szakemberek elemzése szerint, tovább csökken az utasok száma. Ennek figyelembevételével *1977-re 331 millió utas elszállítását tervezik.* A csökkenés ellenére egyrészt a minőségi színvonal szükségszerű növelése, másrészt az időbeli csúcsok jelentkezése miatt a vasúti személyszállításra növekvő feladatok hárulnak. Mindenekelőtt tovább kell javítani a menetrendszerűségét, a személyszállító vonatok szerelvényeinek külső és belső tisztaságát, az utasok tájékoztatását, udvarias kiszolgálását.

A tervek célirányosak

A szociálpolitikai feladatok ellátására — beleértve a mascélú fejlesztéseken belül tervezett szociálpolitikai beruházásokat is — *1977-ben 845 millió 418 ezer forintot terveznek.* A ráfordítás tervezett aránya az 1976. évihez viszonyítva 119 százalék.

Munkavédelmi fejlesztési, fenntartási és üzemeltetési célokra *2 milliárd 55 millió 828 ezer forintot fordítanak.* Ez az összeg 3 százalékkal haladja meg az 1976. évi várható felhasználást.



Koszorus Ferenc főtitkár értékeli a jelentést

Az előterjesztés feletti vitában többen is szót kértek. Felszólalt *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára is, aki hangsúlyozta, hogy a központi vezetőség, a vasút, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat gazdasági vezetése, és a vasutasszakszervezet szempontjából nagyon fontos előterjesztést tárgyal. A számok azt mutatják, hogy nincs szégyenkezni valónk. Bár az áruszállításban az első félévben a vasút szempontjából nem jól alakultak a dolgok, hiszen a fuvaroztatók a tervezettnél kevesebb árut kínáltak elszállításra. A második félévben azonban már meghatványozódott a munka. Különösen nagy feladatok hárultak Záhonyra. Az átrakókörzet dolgozói, s az odavezényelt vasutasok, karöltve a Tisztképző Intézet hallgatóival, akik két hétig dolgoztak Záhonyban, derekasan helytálltak.

Hasonlóan vélekedett a főtitkár az év végi ünnepi forgalomról is, amelyet mint mondotta, *példásan bonyolított le a MÁV.* Ez is bizonyság arra, hogy a gondos felkészülésnek nem marad el az eredménye.

A vasút, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat 1977. évi feladatairól szólva rámutatott, hogy azok célirányosak, minden tekintetben összhangban vannak a népgazdasági és a társadalmi célkitűzésekkel. Ezek a célkitűzések egyértelműen tükrözik a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek feladatait. Éppen ezért az új esztendőben minden erőnket arra kell összpontosítani, hogy az 1977. évi gazdasági és szociálpolitikai terveket maradéktalanul teljesítsük.

A vitában elhangzottakra *Urbán Lajos* miniszterhelyettes válaszolt. Örömmel állapította meg, hogy a központi vezetőség egyetért az előterjesztéssel és elfogadja azt. Az 1976. évi szállítási teljesítmények tapasztalatait értékelve rámutatott, hogy a vasút nem várhat tovább a fuvarszervezés korszerűsítésével. Már most, *1977 első negyedévére elősszállítási kedvezményt dolgoznak ki, hogy ösztönözzék a fuvaroztatókat.* Ugyancsak az első negyedévben várható intézkedés a mozdonykihasználások javítását illetően is.

A szociálpolitikai tervekről szólva hangsúlyozta a miniszterhelyettes, hogy teljesítésüket ugyanolyan fontosnak tartja, mint a szállítási feladatok maradéktalan végrehajtását. Végezetül a vezetésben bekövetkezett személyi változásokról tájékoztatta a központi vezetőséget.

A válaszadás után *Gyócsi Jenő* elnök felolvasta a központi vezetőség állásfoglalását, illetőleg határozatát.

A központi vezetőség határozata

A központi vezetőség megtárgyalta *Urbán Lajos* miniszterhelyettes előterjesztését az 1976. évi gazdasági és szociálpolitikai tervek várható teljesítéséről, az 1977. évi terv főbb célkitűzéseiről, valamint a megvalósításhoz szükséges intézkedésekről.

Az előterjesztés és a szóbeli kiegészítő alapján megállapította, hogy a MÁV, a GYSEV, az Utasellátó Vállalat dolgozói, vezetői 1976-ban jelentős erőfeszítéseket tettek a gazdasági és szociálpolitikai tervek teljesítése érdekében. *Hosszú idő óta először fordult elő, hogy a szociális és munkavédelmi fejlesztési célkitűzéseket mindhárom vállalat jelentős mértékben túlteljesítette.*

A vasút 1976. évi utasszállítási tervét várhatóan 98,7 százalékra, áruszállítási tervét pedig 100,0 százalékra teljesíti. Ez megegyezik az 1975. évi áruszállítási volumennel. Zavarta az áruszállítási teljesítmények növelését és egyben a népgazdasági igények kívánt mértékben való kielégítését a belföldi s nemzetközi szállítási igények egyenlőtlensége. A kedvező fuvarpiaci helyzetet kihasználva elismerésre méltó eredményeket ért el a GYSEV is, amely gazdasági, valamint szociálpolitikai célkitűzését és éves eredménytervét jelentős mértékben túlteljesítette.

Az *Utasellátó Vállalatnál* figyelemre méltó, hogy áruforgalmi tervét — bevételnövelés szempontjából több előnytelen intézkedés ellenére — szintén teljesíti. A vállalat üzemeiben jelentős mértékben nőtt az étel- és üdítőital, csökkent a szeszesital árusítása. Ezzel egyidőben javult a szolgáltatás színvonalának minősége.



A központi vezetőség megállapítja, hogy javult a szervező munka, de a gazdálkodás hatékonyságának javítása, a szállítási igényekhez való rugalmas alkalmazkodást illetően még sok tennivalónk van. *Nagyobb gondot kell fordítani a dolgozók munkahelyi körülményeinek javítására, ügyesbajos dolgaik intézésére, a kollektív szerződésben foglalt jogok biztosítására.*

A központi vezetőség úgy értékeli, hogy a vasutas dolgozóknak egyes szállítási csúcsok idején rendkívüli erőfeszítéseket kellett tenni, hogy a legfontosabb népgazdasági igények kielégíthetők legyenek. *A becsületes helytállás példáját mutatták a MÁV Tisztképző hallgatói és más szolgálati főnökségek kirendelt dolgozói olyan rendkívüli feladatok elvégzésében, ami nem tartozott munkaköri kötelességeik közé.* A központi vezetőség köszönetét, elismerését fejezi ki a MÁV, a GYSEV, az Utasellátó Vállalat dolgozóinak, szocialista brigádjainak és mindazoknak, akik öntudatos, fegyelmezett magatartással becsületesen helytálltak és az esetenként előállt nehézségek ellenére is kötelességükön túlmenően igyekeztek elősegíteni a népgazdaság szállítási, a lakosság utazási igényeinek kielégítését.

1. A központi vezetőség az 1976. évi gazdasági és szociálpolitikai tervek várható teljesítéséről és az 1977. évi főbb célkitűzésekről szóló jelentést elfogadta. Felkérte Urbán Lajos miniszterhelyettes elvtársat, hogy a MÁV, GYSEV, az Utasellátó Vállalat 1977. évi végleges vállalati tervének kialakításánál vegyék figyelembe a vitában elhangzott észrevételeket.

2. A területi bizottságok és szakszervezeti bizottságok tűzzék napirendre a hozzájuk tartozó gazdálkodó egységek 1976. évi munkájának értékelését, az 1977. évi főbb célkitűzések meghatározását. *A munka értékelésénél a mennyiségi mutatók mellett fordítsanak különös gondot az anyaggal, energiával, munkaerővel, munkaidővel való takarékosság, a kapacitás kihasználás, a gazdálkodás hatékonyságának javítását szolgáló üzem- és munkaszervezés színvonalának értékelésére.*

A területi sajátosságoknak legjobban megfelelően alakítsák ki a szakszervezet termelést segítő tevékenységének formáit és módszereit. Törekedjenek megalapozottságra, tartózkodjanak a formális frázisoktól.

3. *A szakszervezeti szervek és partner gazdasági szervek vezetői törekedjenek a jó együttműködésre.* Egységesen lépjenek fel a lazaságok, a fegyelmezetlenségek ellen, de gondoskodjanak a jól végzett munka megfelelő erkölcsi, anyagi elismeréséről is. Biztosítsák, hogy a szakszervezeti bizalmiak jogai mindenütt megfelelően érvényesüljenek.

Előterjesztések

A központi vezetőség elfogadta a határozatot. Ezt követően *Molnár György* titkár terjesztette elő a központi vezetőség 1977. évi programját, a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság első félévi munkatervét. Az előterjesztést a központi vezetőség elfogadta. Ugyancsak elfogadta a Vasutasok Szakszervezete és a ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap 1977. évi költségvetését, valamint a számvizsgáló bizottság tájékoztatóját.

Megtárgyalta és elfogadta a központi vezetőség *dr. Tari Endrének*, a MÁV Egészségügyi Igazgatóság vezetőjének előterjesztését a vasutasok egészségügyi helyzetéről és az egészségügyi helyzet továbbjavítását szorgalmazó intézkedési tervről. Ennek mintegy kiegészítésére készült a vasutasszakszervezet intézkedési terve a dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetének javítására, melyet *Molnár György* titkár terjesztett elő.

A központi vezetőség ezután zárt ülésen folytatta munkáját. Az elnöklő *Feleky Pál* ismertette a személyi változásokkal kapcsolatos káderjavaslatot. *Koszorus Ferenc* főtitkárnak és *Virizlay Gyulának*, a SZOT titkárának felszólalása után a központi vezetőség felmentette tisztsége alól *Gulyás János* titkárt, akit vezérigazgató-helyettessé neveztek ki, majd *Kajcsa Józsefet*, a közgazdasági osztály vezetőjét megválasztotta a központi vezetőség titkárává. A közgazdasági osztály vezetésével pedig *Szádóczki Istvánt*, a közgazdasági osztály eddigi helyettes vezetőjét bízta meg.



(Laczkó Ildikó felvételei)

Személyi változások a MÁV vezetésében

Tóth János főigazgatót, a budapesti vasútigazgatóság vezetőjét, megromlott egészségi állapota miatt, saját kérelmére, az illetékes párt- és állami szervek egyetértésével, érdemeinek elismerése mellett *Urbán Lajos* miniszterhelyettes felmentette beosztásából és korkedvezménnyel nyugállományba helyezte. Ezzel egyidejűleg a miniszterhelyettes *Kiss Károlyt*, a szegedi vasútigazgatóság eddigi vezetőjét megbízta a budapesti vasútigazgatóság vezetésével.

Ugyanezen a napon Szegeden *Urbán Lajos* miniszterhelyettes *Lovász Lázárt*, a szegedi vasútigazgatóság eddigi helyettes vezetőjét megbízta az igazgatóság vezetésével.

Másnap, december 29-én új vezérigazgató-helyettes beiktatására került sor a Vasúti Főosztályon. A közlekedés- és postaügyi miniszter személyzeti és szociálpolitikai vezérigazgató-helyettesi beosztást létesített a MÁV vezérigazgatóságán. Ebbe a beosztásba, az illetékes párt- és társadalmi szervekkel egyetértésben *Gulyás Jánost*, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének titkárát nevezte ki.

A vezérigazgató-helyettesi kinevezést *dr. Ábrahám Kálmán* közlekedés- és postaügyi államtitkár adta át Gulyás Jánosnak. A beiktatáson jelen volt *Györffy József*, az MSZMP KB alosztályvezetője, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Koszorus Ferenc* főtitkár és *dr. Móró István*, a VI. kerületi Pártbizottság első titkára.



Dr. Ábrahám Kálmán államtitkár átadja a kinevezést Gulyás Jánosnak

Ifjúsági parlament előtt

A vasutas-szakszervezet vezetőinek megbeszélése három csomópont KISZ-bizottságának fiataljaival

A vasutas-szakszervezet elnöksége megbízásából a központi vezetőség ifjúsági bizottsága megbeszélést rendezett a közelmúltban a II. országos vasutas ifjúsági parlamentre való felkészülés jegyében. Ezen a szakszervezet vezetői találkoztak *Budapest—Ferencváros, Záhony* és *Budapest—Rákosrendező* csomópontok KISZ-bizottságainak tagjaival, az alapszervezetek titkáraival.

A megbeszéléseket — amelyeken jelen voltak a területi és a szakszervezeti bizottságok képviselői is — *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára vezette. Tájékoztatta többek között a résztvevőket a vasutas-szakszervezet ifjúságpolitikai munkájáról, az ifjúsági parlamentek eredményeiről. *A találkozóknak az volt a célja, hogy az országos parlament előtt egyeztessék a szakszervezet és a KISZ állásfoglalását a vasutas fiatalok fontosabb feladatairól, gondjairól.* Szó volt a lakáshelyzetről, a kamatmentes kölcsön bővítésének lehetőségeiről és a pályakezdők beilleszkedésének segítéséről.

A megbeszélések után Molnár György titkár értékelte az elhangzottakat a csomóponti pártbizottságok titkáraival, és megállapodtak abban is, hogy a szakszervezet vezetői a KISZ-bizottságokkal közösen a jövőben is tartanak majd hasonló megbeszéléseket, kicserélik tapasztalataikat.

Japán vasutas szakszervezeti delegáció járt hazánkban

A vendégek a vasutasok munkakörülményeit, szociális helyzetét tanulmányozták

A vasutas-szakszervezet vendégeként december 2-től 9-ig, háromtagú japán delegáció tartózkodott hazánkban. A japán vasutas szakszervezet munkatársai tanulmányozták a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeit, szociális helyzetét, a társadalombiztosítás és a szakszervezet szerepét. Megbeszéléseket folytattak különböző szintű szakszervezeti és szakmai vezetőkkel.

A delegáció járt többek között a *Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyártó Üzemben*, ahol megismerkedtek a dolgozók érdekvédelmével, a bizalmiak szerepével és megtekintették a szociális létesítményeket.

December 4-én *Koszorus Ferenc* főtitkár kíséretében fogadta a vendégeket *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes is. Megismerkedtek ezen kívül a budapesti területi bizottság munkájával és meglátogatták a budakeszi MÁV szanatóriumot.

A delegáció tagjai tájékoztatták szakszervezetünk vezetőit a japán vasutas szakszervezet harcáról, eredményeiről, majd a küldöttség vezetője — *Mikio Hitomi* — 1978-ra egy magyar vasutas szakszervezeti vezetőszintű delegációt hívott meg Japánba.

Zenés irodalmi műsor a klubkönyvtárban

Békéscsabán, a nemrég átadott új vasutas klubkönyvtárban a közelmúltban Vallomások címmel zenés irodalmi estet rendeztek. A közönség Catullus, Goethe, Petőfi, Ady, Tóth Árpád, Szabó Lőrinc verseiből és Puccini, Verdi, Wágner operáiból, valamint Lehár népszerű zenéjéből összeállított műsort láthatott.

A műveket Kerikó Teréz és Szabadi József, a Szegedi Nemzeti Színház operatársulatának tagjai, valamint Balog Emese és Budai István művészek tolmácsolták nagy sikerrel.

Huszonöt éves a MÁV Kitérőgyártó Üzem

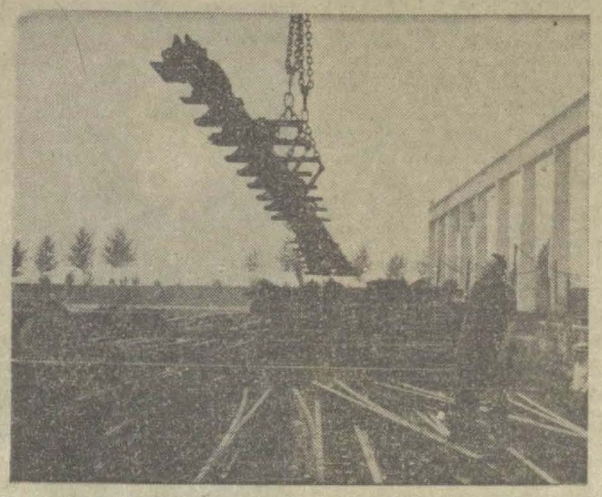
A jubileumhoz méltó sikerrel zárták az 1976-os esztendőt Gyöngyösön

Decemberben ünnepelte megalakulásának negyedszázados évfordulóját a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem. Az évforduló tiszteletére rendezett egy hétig tartó ünnepségsorozat december 14-én, a *„25 éves a MÁV Kitérőgyártó Üzem”* című kiállítás megnyitásával kezdődött, amelyen *Kelemen Árpád* igazgató mondott beszédet. Ezt másnap tapasztalatcsere jellegű vasutastalálkozó és kulturális program követte. Rendeztek még jubileumi bélyegkiállítást, nyugdíjastalálkozót, ajándékműsort a törzsgárda- és a szocialista brigádtagoknak, továbbá *Ki mit tud?* vetélkedőt a városi művelődési házban. December 18-án és 19-én sportversenyeket tartottak; másnap *emléktáblát* avattak az üzemben. A jubileum alkalmából látogatást tett az üzemben *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is.

A jubileumi ünnepségre december 21-én, 14 órakor került sor, amelyen megjelent és beszédet mondott *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

★

A kitérőgyártó üzem 25 évének története szoros kapcsolatban van a vasút fejlődésével. A felépítményi szerkezeteket a felszabadulás előtt a *Diósgyőri Vas- és Acélárugyár* váltóműhelyében gyártották. A vasútnak 1945 után egyre több és jobb minőségű felépítményi szerkezetre volt szüksége. *Előtérbe került az addig elhanyagolt pályák korszerűsítése is.* A felszabadulást követő öt-hat évben különböző vállalatok készítették a felépítményszerkezeteket és berendezéseket, amelyek a kis szériák miatt gazdaságtalanok voltak. A diósgyőri váltóműhely bővítése is csak átmenetileg enyhítette a gondokat.



A korszerű felépítményi szerkezeteket daru segítségével emelik a helyükre

Ilyen előzmények után született az elhatározás, hogy *a vasúti felépítményi szerkezetek gyártására új üzemet létesítenek. A választás Gyöngyösre esett. A Váltó- és Kitérőgyár építése 1951. december 21-én fejeződött be*, és négyszáz dolgozóval megkezdődött a termelés a Kohó- és Gépipari Minisztérium felügyelete alatt. Az állóeszköz értéke 34 millió forint volt. Sok jól képzett munkás érkezett Diósgyőrből, *és a gyár hamarosan a város első jelentős ipari bázisa lett.*

Az indulást követő években a vasúti kitérőkön kívül más terméket nem gyártottak. A termelés fokozatosan érte el az évi 1100—1200 csoport kitérő mennyiséget. *1954. május 1-től a MÁV Vezérigazgatóság vette át a gyár irányítását*, és neve *MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalatra* változott. Ez fordulópontot jelentett az üzem történetében.

★

A kedvező szervezeti-irányítási viszonyok lehetővé tették a felépítményi szerkezetek gyártásának növelését és a korszerűsítést. 1968-ban újabb szervezési változásra került sor, amely kihatott többek között a termelés előkészítésére, a gyártás programozására, az elszámolásra stb. Ettől az évtől kezdve a gyár neve: *MÁV Kitérőgyártó Üzem.* Megkétszereződött a dolgozók száma is. Az üzem felkészült valamennyi vasúti felépítményi szerkezet gyártására. 1959-ben elkezdték a 48,5 kp/fm súlyú, módosított szelvényű sín gyártását, amely kedvezőbb mechanikai tulajdonságokkal rendelkezett. Jelentős változás volt később az 54.43 kp/fm súlyú sínek rendszeresítése. Ezen már 160 kilométeres sebességgel is közlekedhetnek a vonatok. Az évek során növekedett a tartalékalkatrész-gyártás is. Jelenleg 35 millió forint értékű tartalékalkatrészt gyártanak, az 1971. évinek a háromszorosát.

A 120, illetve 126 méteres hegesztett sínek gyártását 1958-ban kezdték el az üzem szomszédságában épült *sínhegesztő telepen.* A vasúti pályák íves szakaszain a sínfej intenzív kopását — több éves fejlesztő és kutató munka eredményeként — *indukciós hőkezeléssel* sikerült csökkenteni. Kidolgozták a ragasztott, szigetelt sínkötéseket is, amelyeket 1967-től gyártják. Az üzem a MÁV egyéb szakszolgálatai részére különböző vasszerkezeteket, jelzőket és féksasztalalkatrészeket is készít.

Az 1960-as évek után előtérbe került a termelési eszközök korszerűsítése, fejlesztése. 1962—64 között például a tárolóponkok fölé demág-rendszerű darukat építettek, motorizálták a görgős anyagmozgatást. Nagy előrelépés volt a hosszúsínek mozgatására szolgáló *nyolcállásos, szinkronizált darurendszer* kivitelezése, amely közel száz dolgozó nehéz fizikai munkáját helyettesíti. Automatizált *gyártósor* üzembe helyezésével növelték a geo-szorítók gyártását, és *könnyítették a geo-lemezek megmunkálását.*

★

A jövőben tovább növekszik az üzemben a kitérőgyártás, ezért szükségessé vált a kapacitásbővítés, a géppark felújítása. Ez 1973-ban kezdődött el, s előreláthatóan 1978-ra fejeződik be. *A rekonstrukció értéke hatvanmillió forint lesz.* A műszaki-technológiai fejlesztés mellett *napirenden szerepel a dolgozók élet- és munkakörülményeinek a javítása, a nehéz fizikai munka gépesítése is.*

1973-ban adták át a több mint tízmilliós forint beruházással készült öltöző-fürdőt és orvosi rendelőt. Egy évvel később fogszakorvosi rendelőt is nyitottak.

A kitérőgyártó üzem dolgozói a negyedszázados jubileumhoz méltó sikerrel zárták az elmúlt évet. A 322 millió forintos éves termelési programot — még nem végleges adatok szerint — 334 millió forintra teljesítették.

Kaszala Sándor

Tisztképzősök Záhonyban

December első két hetében szokatlanul csendes lett a MÁV Tisztképző Intézet. Hallgatói közül 210 fiatal — 200 fiú és 10 lány — december 2-án vonatra ült, és Záhony felé vette útját. A határállomás munkáját többnyire csak hallomásból ismerték. Annyit tudtak róla, hogy az átrakókörzet vasutasainak derekas helytállására, erőfeszítéseire van szükség ahhoz, hogy a szovjet áruszállítmányok fogadása, kirakása zökkenőmentes legyen. Érkezésüket az állomás vezetői várták, elhelyezésükről, ellátásukról is a záhonyiak gondoskodtak.

„Szívesen jöttünk”

Egy hét telt el a tisztképzősök megérkezése óta, amikor meglátogattuk őket. Záhony állomás termelési felelősének irodájában váltottam szót *Tar Imre, Zérczi István, Czikó Andrásné* és *Deli Katalin* hallgatókkal. A fűtött szobában talán csak a kályha melegétől pirultak az arcok, amikor a szokatlan munka tapasztalatairól kérdeztem őket:

— *Kaptak-e előzetes tájékoztatást arról, hogy milyen munkát kell végezniök?*

— *Természetesen* — felelte Tar Imre műhelytagozatos, aki egyébként a tisztképző KISZ-titkára. — *Alapos eligazításban volt részünk. Elutazásunk előtt néhány nappal a pártcsoport-vezetők, osztálybizalmiak a Vezérigazgatóság képviselőjétől, majd az intézet igazgatójától kaptak részletes ismertetést a munka jelentőségét illetően. Így tudtuk meg, hogy Záhony átrakókörzetében nagy szükség van minden dolgos kézre, mert az utóbbi hetekben sok munkaigényes, kézi átrakású áru érkezett...*

— *Szívesen jöttünk* — vette át a szót Zérczi István pft-tagozatos hallgató, aki Szolnokról került a tisztképzőre. — *Azt mondták, szükség van ránk. A könyvek megvárnak bennünket.*

— *Az első két nap volt a legnehezebb* — folytatta mosolyogva Zérczi István. — *Olyan izomlázunk volt, hogy örültünk, ha letelt a nyolc óra, és lefekhettünk. Most már könnyebben viseljük el a szokatlan munkát.*

Huszonöt brigádban

A lányok természetesen nem nehéz fizikai munkán dolgoznak. Nagyobb részük a konyhai munkában segít, Czikó Andrásné és Deli Katalin pedig kétnaponként bérfizetési teendőket lát el.

— Mennyire felel meg elképzeléseiknek ez a munka?

— *Nem idegen helyre érkeztem* — mondta Czikó Andrásné. — *Én ugyanis Záhonyban dolgozom, tehát haza jöttem. Tudtam, mi vár rám. Örülök, hogy hallgatótársaimmal együtt segíthetek a mieinknek. Úgy érzem, hasznunkat veszik.*

Deli Katalin tömören fogalmazott: a lányok *önkéntes alapon* jöttek, s ő nem bánta meg, hogy jelentkezett. Jól érzi magát, szívesen dolgozik.

— *Különben a lehetőségekhez mérten biztosított a kényelmünk* — sommázta a véleményeket Tar Imre.

Két hétig — kétszáztízen — huszonöt brigádot alakítottak, és dolgoztak fáradhatatlanul. Az természetes, hogy Záhony állomás vezetői nem hagyták magukra őket. Három, nagy tapasztalattal rendelkező brigádot oszlattak fel és vezényeltek a tisztképzősök mellé, hogy segítsék őket az átrakási és rakodási szabályok megismerésében, betartásában. A rakodásnak ugyanis *fortélya van*, nagy szakértelmet követel. A honállomás hozzáértő dolgozóinak irányításával a fiatalok nemcsak a könnyű áruk mozgatásában, hanem a *nehéz fizikai munkát igénylő papírfa, bányafa és esetenként a nyersvas átrakásában is derekasan megállták a helyüket.*

Összesen négyszáz „vendégmunkás”

A négy fiatal éppencsak addig pihent, amíg beszélgettünk, s aztán mentek vissza társaik közé, folytatni a munkát. Mi pedig *Verba Ferenccel*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkárával beszélgettünk tovább.

Arra a kérdésre, hogy a rakodási gondjaik megoldásában jelent-e könnyebbséget a tisztképzősök segítsége, a következőket mondotta:

— *Feltétlenül! A fiatalok nagyon fegyelmezetten végzik munkájukat. Tisztában vannak azzal, hogy nem szórakozni, hanem dolgozni jöttek. A rájuk bízott feladatokat dicséretesen oldják meg. Jó munkájuk hozzájárult ahhoz, hogy a november 30-i 2780 széleskocsi maradvány 8 nap alatt 2172 kocsira mérséklődött. Ez napi átlagban 50 kocsicsökkenést jelentett.*

Az év végi hajrá fokozott munkatempójában, december első két hetében a tisztképzősökön kívül a debreceni igazgatóság területéről 120, a társigazgatóságoktól 90 pályamunkás és 20 egyéb szakszolgálati dolgozó, átlagosan tehát 400 „vendégmunkás” segített. A megnövekedett létszám — vezénylésük központi rendelkezés alapján történt — bizonyos fokú nehézségeket is támasztott. A problémák megoldására azonban az állomás vezetői gyorsan intézkedtek.

Amikor elbúcsúztam Záhonytól, apró pelyhekben hullt a hó. A határállomáson csak az érkező és induló vonatok zaja törte meg a téli csendet.

Pálinkás Katalin

Zökkenőmentes ünnepi forgalom

Hetvenkét mentesítő vonat — Több mint 150 ezer jegy elővételben

A személyszállításban évről évre nagy erőpróba a *karácsonyi* és az *újévi forgalom* lebonyolítása. A *MÁV Vezérigazgatóság* forgalmi szakosztálya az előző évi tapasztalatok figyelembevételével a szokásosnál korábban felvette a kapcsolatot a Munkaügyi Minisztériummal: *informálódott az ünnepi munkarend szabályozásáról.* Ezzel kapcsolatban tervei összeállításánál figyelembe vette azt az új szempontot is, hogy a KGST-országok munkaerő-együttműködése keretében az NDK-ban dolgozó és onnan hazalátogató magyar fiatalok, illetve a nálunk tevékenykedő baráti országokbeli dolgozók karácsonyi utaztatása rendben, pontosan bonyolódjon le.

Az ünnepi *vonatforgalmi tervet* ennek megfelelően, az előző évieknél korábban, már november 18-án kiadták a vasútigazgatóságoknak. A tervek kidolgozásánál messzemenően figyelembe vették az idevonatkozó kormányhatározatot. A mentesítő vonatokat szűkebb időszakra vonták össze anélkül, hogy számukat korlátozták volna. *December 23-án 38, december 24-én 34 mentesítő vonat közlekedését irányozták elő.* December 22-től kezdve az utasforgalom a várakozásnak megfelelően erősödött.

Az ünnepi forgalmat a törzsvonatok szerelvényeinek néhány kocsival való megerősítésével és a kijelölt mentesítő vonatok közlekedtetésével minden nap, minden viszonylatban különösebb zsúfoltság nélkül sikerült lebonyolítani. *A jó lebonyolításhoz jelentékenyen hozzájárult a műszaki szakszolgálat.* A járműjavító üzemek és a vontatási műhelyek a kocsikat, a vontató járműveket kellő időben megjavították, így elegendő jármű állt a forgalmi szakszolgálat rendelkezésére.

Figyelemre méltó eredmény, hogy *a vasútigazgatóságok és a szolgálati főnökségek körültekintően gondoskodtak a pályaudvarok utastereinek, váróhelyiségeinek folyamatos takarításáról, a szerelvények külső-belső tisztításáról.* A kedvező időjárás is hozzájárult, hogy a kocsimosást december 22-ig mindenütt végrehajtották. *A nagyobb állomások, vasúti intézmények, hivatalok szocialista brigádjainak 582 tagja 3279 óra társadalmi munkával járult hozzá a szerelvények takarításához.*

A csúcsidőszakban a budapesti főpályaudvarok valamennyi személypénztára dolgozott, mégpedig derekasan: *tartós sorbanállás sehol sem következett be.* A peronokon és a csarnokokban a mozgó információrok is eredményesen járultak hozzá az utasok tájékoztatásához. Ezt a munkát csupán a Budapest Déli pályaudvaron zavarta meg a hangosbemondó hibája. A berendezés december 22-én 16.15 órától csak akadozva szólt, *majd 23-án 17 órától teljesen használhatatlanná vált. A hibát, amit a két új vágányra is kiterjesztett forgalom miatti toldozott-foltozott vezeték szakadása idézett elő, 24-én délelőttre javították ki.*

A nemzetközi utasforgalmat, ezen belül a magyar dolgozók külföldről történő hazautazását különvonattal biztosították. A nálunk dolgozó román és jugoszláv munkások gyors hazautaztatása céljából a nemzetközi vonatok szerelvényeit december 16—24 között 35 esetben 92 többletkocsival erősítették. *A kabai cukorgyár építésén dolgozó lengyel szakemberek hazautaztatására december 23-án ugyancsak különvonatot állítottak forgalomba.*

Az elővételben megváltott menetjegyek száma a fővárosi pályaudvarokon, a MÁV közönségszolgálati irodájában és az egyéb utazási irodákban *karácsonykor meghaladta a 155 600 darabot, a bevétel pedig a 25 millió forintot.* Mindkét adat arról tanúskodik, hogy a *MÁV-propagandaszolgálat* jól dolgozott, az utazóközönség ezúttal fokozottabban élt a jegyelővétel lehetőségével, mint az előző években. A helyjegyes belföldi, expresszvonatokon Budapestről indulóban 777 ezer ülőhelyet kínáltak fel, ebből 93 728-at elővételben adtak el.

(Szász)

Ketten a törzsgárdából



DEME KÁROLY gyalus a gyöngyösi kitérőgyártó üzem alapítói közé tartozik. Egyike volt azoknak a munkásoknak, akik huszonöt évvel ezelőtt azt a feladatot kapták a Diósgyőri Vas- és Acélárugyár váltóműhelyében, hogy a Gyöngyösre telepített üzemben adják át a munkamódszereket, neveljenek szakmunkásokat a mezőgazdasági dolgozókból.

— 1951 tavaszán hallottam először arról, hogy Gyöngyösre telepítenek egy váltóüzemrészt — emlékezik a múltra *Deme Károly.* — Akkor tizenkilenc éves voltam. Megkérdezték, hogy akarok-e a Gyöngyösre költöző szakmunkásokkal menni? Engem vonzott a Mátra romantikája is, és feleségemmel együtt — aki most itt daruvezető — elhatároztuk, hogy jövünk.

— A *Deme* családból azonban nemcsak ketten jöttek...

— Valóban nem. Édesapám *(Deme Ferenc)* a Lenin Kohászati Művekben dolgozott és *őt nevezték ki a gyöngyösi üzem igazgatójának.* Együtt jöttünk tehát, de ő csak 1952 februárjáig dolgozott itt. Jászberénybe helyezték, szintén igazgatónak. *Az egykori diósgyőri munkások közül körülbelül huszan maradtunk...*

Deme Károly a felépítményi üzem egyik forgácsoló gyalugépén dolgozik. Az aranykoszorús *Landler Jenő* szocialista brigád vezetője, *kiváló vasutas.* 1968-tól munkásőr, *kiváló rajparancsnok.*

— *Nem bántam meg, hogy huszonöt évvel* ezelőtt *vállaltam ezt a küldetést.* Szeretem ezt a munkát és a kollektívát is. Negyed százada már három műszakban dolgozom és évek óta 120 százalék fölött mozog a teljesítményem. Ezen a korszerű gyalugépen meg lehet mutatni, hogy mit tud az ember. A brigádunknak is az egyik legfontosabb célkitűzése a selejtmentes, minőségi munka...

A tizenegy tagú brigád sokat törődik a szakemberutánpótlással. Nagy türelemmel foglalkoznak a fiatalok szakmai nevelésével. *Galló Béla, Erdei Ferenc* és *Lassú János* szakmunkások is Deméék tanítványai voltak.

FÜLEKI ISTVÁN a kitérőgyártó üzem tmk-csoportvezetője. Kimagasló tevékenységéért a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával tüntették ki az üzem jubileumi ünnepségén *Papp Nándor* üzemvezető tömören úgy jellemezte őt, hogy *szorgalmas, gondolkodó munkástípus.*

— Az első szakmai tapasztalatokat a Diósgyőri Vas- és Acélárugyár váltóműhelyében szereztem — mondja. — Onnan vonultam be katonai szolgálatra, majd leszerelés után, 1953-ban, már Gyöngyösön az új gyárban folytattam a munkát, géplakatosként. Munkatársalmmal együtt a feladatom a váratlan hibák elhárítása volt. 1954-ben lettem csoportvezető.

— Milyen körülmények között dolgoztak akkor?

— Gyakori volt az áramszünet és a műhelyekben kokszkosarak mellett fagyoskodtunk. Korszerűtlen volt a géppark is. 1963-ban alakult egy csoport, amelynek feladata a szerszámgépek tervszerű nagyjavítása lett, és engem bíztak meg a vezetésével. 1970-ben neveztek ki a tmk csoportvezetőjévé.



Füleki István 63 dolgozó munkáját irányítja. *Érdemes vasutas és kiváló újító is.* Munkája közben *gyakran előfordul, hogy rövid idő alatt kell dönteni, határozni.* Egyszer például egy 31 tonnás gépet kellett elszállítani. Ő találta ki, hogy szereljenek alá kereket. Ezzel időt és pénzt takarítottak meg, mert elkerülték a gép szétszedését.

— Üzemünkben, sajnos, még van olyan hosszgyalugép, amelyet 1914-ben készítettek. A rekonstrukció során azonban ezt is hamarosan kicserélik — mondja. — Az új gépek között például már *tirisztoros* vezérlésű maró is lesz. *Kezeléséhez az eddiginél képzettebb szakemberekre lesz szükség.* Ezért forgatom én is a könyveket. *A gyöngyösi Vak Bottyán Szakközépiskola negyedikes tanulója vagyok...*

K. S.

A szakszervezeti bizalmiak feladata a szociálpolitikai tervek megvalósításában

A szociálpolitikai célkitűzések megvalósításában fontos szerep jut a munkahelyeknek. A hatékony és alkotó munkához pedig nélkülözhetetlen a jó munkahelyi közérzet, amely nagymértékben függ az emberről való gondoskodástól. E célok valóra váltásában nagy feladat hárul a bizalmiakra, illetve a főbizalmiakra.

A szakszervezeti bizalmiak feladataik ellátásához *széles körű jogokkal rendelkeznek.* Ezek a jogok a dolgozók, a szakszervezeti tagság jogai, amelyeket a bizalmiak a dolgozók képviseletében, megbízásából és részvételével érvényesítenek az egész szakszervezeti csoport, vagy az egyes dolgozókat érintő kérdésekben.

Mihez szükséges az egyetértő vélemény?

A szakszervezeti bizalmiak szociálpolitikai vonatkozású jogait lényegében két nagy csoportra oszthatjuk: *az egyik csoportba a munkajogi rendelkezések által előírt jogok tartoznak.* Az V. ötéves terv időszakára a vállalatoknak, üzemeknek a műszaki-gazdasági célokkal egyidejűleg és azokkal összhangban meg kellett határozniuk a vállalati, üzemi szociálpolitika középtávú fejlesztési programját is.

A szociális tervnek tartalmazni kell a dolgozókról történő gondoskodást, a közösség emberi viszonyainak fejlesztését szolgáló célokat és eszközrendszert. *Az Országos Tervhivatal elnökének 2/1974. (Tg. E. 11.) OT számú utasítása értelmében már a tervezőmunka során be kell vonni a dolgozókat, hogy az őket közvetlenül, vagy közvetve érintő tervjavaslatokról — az érdemi tájékoztatást követően — észrevételeiket, javaslataikat elmondhassák.* Célszerű a tervmegbeszéléseket tartalmuktól függően differenciáltan megszervezni. Ezeknek a megbeszéléseknek a szervezése, a csoport tagjai véleményének és javaslatainak továbbítása a bizalmi feladata.

Felelősségteljes joga a bizalminak a vállalati lakás vagy lakástámogatás személy szerinti odaítélésénél az egyetértő vélemény megadása. *Természetesen ehhez az szükséges, hogy ismerje a csoportjához tartozó dolgozók lakáskörülményeit,* körültekintően tájékozódjon a lakásigénylők szociális helyzetéről, ismerje munkához való viszonyukat. A körülmények ismerete és sokoldalú mérlegelése alapján, a szociálpolitikai elvek érvényesítésével tegye meg javaslatát.

Az üzemi étkeztetés bevezetéséről, illetve megszüntetéséről, valamint rendszeréről és mértékéről *a gazdasági vezető a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben dönthet.* A bizalmi nagymértékben hozzájárulhat az étkezés színvonalának emeléséhez, az igények jobb kielégítéséhez, ha rendszeresen tájékozódik csoportjának tagjai körében az étkezéssel kapcsolatos észrevételekről, panaszokról, s azokat összegyűjtve, javaslataival együtt eljuttatja a szakszervezeti bizottsághoz.

Ellenőrizzék az előírások betartását

A munkaviszonnyal összefüggő, termelési célokat szolgáló juttatások körébe tartozik a munka-, védő- és egyenruha-, valamint a védőital- és védőételellátás. A munka-, védő- és egyenruhaellátásra jogosultak körét a *MÁV Ruházati Utasítás,* a védőital- és védőétel-ellátásra jogosult munkakörben dolgozók jegyzékét pedig a *vállalati munkavédelmi szabályzat* tartalmazza. A bizalminak figyelemmel kell lennie arra, hogy a védőruházatot, védőfelszereléseket megfelelő állapotban és hiánytalanul biztosítsák a dolgozóknak, s amint azok használhatatlanná váltak pótlásuk azonnal megtörténjen. *Ellenőrizze, hogy a dolgozók az előírás szerint megkapják-e a tisztálkodási eszközöket.*

Ugyancsak ellenőrizniük kell, hogy az előírt védőételt, védőitalt a dolgozók megkapják-e. Másrészt, ha azt látják, hogy az egészségi ártalom műszaki intézkedéssel megszüntethető, kérjék ehhez a szakszervezeti bizottság társadalmi munkavédelmi felügyelőjének segítségét.

A dolgozók munkásszálláson történő elhelyezéséhez, gyermekeik bölcsődei vagy óvodai felvételéhez is a bizalmi egyetértő javaslatát kell kérni.

A szakszervezeti juttatásokkal kapcsolatban is ki kell kérni a bizalmiak egyetértő javaslatát. Így például, ha a szakszervezeti tag szociális helyzetére való tekintettel segélyt kér, a bizalmi feladata, hogy a szabályszerűen kitöltött, indoklással ellátott segélykérő lap adatait és a besorolás szerinti tagdíjfizetést a tagkönyv alapján ellenőrizze, majd a szükséges okmányokkal felszerelt segélykérő lapot — aláírásával és indokolásos egyetértő vagy egyet nem értő javaslatával ellátva, a műhely-, osztály- vagy szakszervezeti bizottsághoz továbbítsa, attól függően, hogy melyik szinten döntenek a segély odaítéléséről. *(A szakszervezeti segélyezés szabályzatát a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége 1972-ben kiadott 2. sz. „Tájékoztató"-ja tartalmazza.)* Mind a szakszervezeti, mind a vállalati üdülőkbe a beutalás a szakszervezeti bizottság joga. Ezt a jogát az szb a műhelybizottságnak is átadhatja.

Üdülőbeutalóhoz is kell az egyetértő javaslat

A dolgozókat üdülésre csak a szakszervezeti bizalmi egyetértő javaslata alapján lehet beutalni. A bizalminak ügyelni kell arra, hogy a beutalásnál érvényesüljön a kiválasztás és a jutalmazás elve. Ezért minden bizalminak ismernie kell az 1975-ben kiadott, „A szakszervezeti kedvezményes üdültetés szabálya"-it.

Ott, ahol a segélyek vagy üdülőbeutalók odaítélése nem a bizalmi egyetértő javaslata és a csoport állásfoglalása alapján történik, az érvényben levő szabályokkal ellentétesen járnak el.

Ha például a műhelybizottság a bizalmi egyetértő javaslata nélkül ad ki üdülőbeutalót valamelyik dolgozónak, *akkor a bizalmi feladata és kötelessége, hogy azt jelezze a szakszervezeti bizottságnál.* A szakszervezeti bizottság köteles ilyenkor beavatkozni, és a műhelybizottság intézkedését felülvizsgálni, illetve módosítani.

Az egészséges és biztonságos munkavégzésre vonatkozó szabályok megtartását a szakszervezeti csoporton belül a bizalmi is ellenőrzi. *Ha hibát észlel, jelentse a művezetőnek, a brigádvezetőnek, s ha szükséges, kérje az szb társadalmi, munkavédelmi felügyelőjének a segítségét.*

Amit a bizalminak szorgalmazni kell

A bizalminak gondoskodnia kell arról, hogy ha baleset történik, arról a szakszervezeti bizottság azonnal értesüljön. *Működési területén segítse elő a balesetek okainak tárgyilagos kivizsgálását.* Ha a dolgozót üzemi baleset éri — meghatározott feltételek mellett — kártérítés illeti meg. A kárigény benyújtására a dolgozó figyelmét a munkaadó köteles felhívni. Amennyiben ezt elmulasztotta, a bizalmi szorgalmazza, hogy tegyen eleget kötelességének. *Újfelvételes dolgozó esetében a bizalmi ellenőrizze, hogy az illető részt vett-e előzetes orvosi vizsgálaton, részesült-e előzetes elméleti és gyakorlati munkavédelmi oktatásban.* A bizalminak is elő kell segítenie, hogy a dolgozó a munkahelyét, a környezetét gyorsan megszokja, megszeresse.

A szakszervezeti bizalminak figyelemmel kell kísérnie, hogy a vállalati kollektív szerződésben a nők és a fiatalok számára meghatározott munkakörökben nem foglalkoztatnak-e nőket és fiatalkorúakat. Ha úgy látja, hogy az előírásokat megszegik, kérjen intézkedést a művezetőjétől vagy a szakszervezeti bizottságtól.

Baranyai Zoltán

Nyugállományba vonuló vasutasokat tüntettek ki a Vezérigazgatóságon

December 10-én a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében nyugállományba vonuló vasutasokat tüntettek ki. A bensőséges ünnepségen Kelemen Csilla, a Vasúti Főosztály KISZ Bizottságának titkára köszöntötte a részvevőket, majd kedves szavakkal méltatta a nyugalomba vonulók munkásságát. Beszéde után Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes adta át a megérdemelt kitüntetéseket.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulása alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájának elismeréséül a

MUNKA ÉRDEMREND

ezüst fokozata kitüntetésben részesítette: Apay Endréné ügyintéző, Vasúti Főosztály.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Miklós Gézáné előadót, Németh Ferencné kezelőt, Végh György árudavezető-helyettest, Utasellátó Vállalat.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Halmai Béla oktatótiszt, Szeged áll.; Hegelsberger János elómunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Horváth István forg. szolg.-tevőt, Csákánydoroszló áll.; P. Horváth Lajos ügyintézőt, Miskolc Jj. Ü.; Jávor Béla ügyintézőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Keszthelyi Béla áll.-főn., Pálháza Ipartelep áll.; Princz Pál mozdonyfűtőt, Hatvan Vont. Főn.; Raffai Ágoston oszt.-vez., MÁV Fatelítő Ü.; dr. Székelyhidi József ügyintézőt, Debrecen Vasútig.; Tóth József szakaszkezelő pályamestert, Bp. Terézvárosi Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Gáspár Lajos ügyintézőt, Vasúti Főoszt.; Havasi Imre lakatost, Székesfehérvár Jj. Ü.; Jobbágy József ügyintézőt, Miskolc Vasútig.; Kiss Béla ügyintézőt, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Koncz János műsz.-gazd. tanácsadót, MÁV Tervező Int.; dr. Kovács Géza csop.-vez., Pécs Vasútig.; Lévárdi Dezső ügyintézőt, Vas. Főoszt.; Ormosi Viktor vonalbiztost, Debrecen Vasútig.; Prekker Ferenc motorvezetőt, Sopron Vont. Főn.; Szelőczei Ferenc kocsirendezőt, Tatabánya-felső áll.; Székely Béla ügyintézőt, Bp. Vasútig.; Szűcs István ügyintézőt, Miskolc Vasútig.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesültek: Csáth István munkafelvevő, Debrecen Jj. Ü.; Cserhalmi Pál ügyintéző, Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Fazekas János lakatos, Szeged-Rókus Bizt. Ber. Fennt. Főn.; Földesi Lajos vonalkezelő, Sopron Pft. Főn.; Gavallér Józsefné ügyintéző, Debrecen Vasútig.; Gulácsi Péter ügyintéző, BVKH; Hoffer Ilona távgépírókezelő, Gyékényes áll.; Juhász Ernő keresk. hivatalnok, Miskolc-Tiszai pu.; Kovács Gyula lakatos, Pécs, BBFF; Kovács Károly részlegvezető, Záhony áll.; Kőműves Mihályné gépmunkás, MÁV Fatelítő Ü. Dombóvár; Molnár Ferenc kocsimester, Bp., Ferencváros áll.; Molnár József Dieselmozd. segédkez., Kaposvár Vont. Főn.; Pásztori Pál művezető, Debrecen Ép. Főn.; Rausch János oktatótiszt, Nyíregyháza áll.; Sebestyén János áruirányító, Győr áll.; Szabó János asztalos, Dunakeszi Jj. Ü.; Szanádi Antal anyaggazdálkodó, Sárospatak Üzemfőn. Vont. részleg; Vass István teljesítmény-kiértékelő, Kőbánya-Teher áll.



Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes átadja a kitüntetéseket

(Csontos Gábor felvétele)

★

Decemberben két területi bizottságunknál, Pécsett és Budapesten került sor nyugalomba vonuló szakszervezeti tisztségviselők ünnepélyes búcsúztatására. Mindkét helyen jelen volt Koszorus Ferenc főtitkár és a több évtizedes mozgalmi munka elismeréséül a nyugalomba vonulóknak kitüntetést adott át. A

MUNKA ÉRDEMREND

ezüst fokozata kitüntetésben részesült: Szuromi István, Hatvan állomás volt szb-titkára. A

MUNKA ÉRDEMREND

bronz fokozatát kapták: Esküdt Mihály, a vasutas szakszervezet pécsi területi bizottságának titkárhelyettese és Szécsényi Géza munkavédelmi felügyelő, Bp. Keleti pályaudvar. A

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

kitüntetés arany fokozatát kapták: Mohácsi Béla, a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottságának titkárhelyettese és Kisbódis János, a pécsi területi bizottság munkavédelmi felügyelője.

MIT KELL TUDNI

a gyógyszerrendelés módosításáról?

A Minisztertanács a gyógyszer forgalmazásának egyszerűsítése érdekében szabályozta a gyógyszerrendelést. Továbbra is biztosítja a magas színvonalú gyógyszerellátást, amely az eddiginél nem jelent a lakosság részére nagyobb anyagi megterhelést. A szociális kedvezmények ugyanis az idős korúaknál és a tartós betegségben szenvedő betegeknél változatlanok maradnak.

A gyógyszerek egyszerűbb, egységes térítés ellenében történő kiszolgáltatása, s egyidejűleg a gyógyszervények anyagi értéket képviselő utalványjellegének megszüntetése *1977. január 1-én lépett életbe.*

A vényre vagy vény nélkül kiadható gyógyszerkészítmények esetében, térítési díj egyaránt az *1976. december 31-én érvényes fogyasztói ár 15 százaléka lesz.* A legkisebb térítési díj gyári egységcsomagolású készítmények esetében két forint.

Térítésmentes gyógyszer illeti meg továbbra is a beteget intézeti ellátása során, a szakmunkástanulókat, a baleseti sérülteket, a foglalkozási betegségben szenvedőket és a cukorbetegeket. Nem változik meg a gyógytápszerek rendelésének a feltétele (általában 6 hónapos korig térítésmentes).

Néhány betegségben, ahol a folyamatos gyógyszerszedés jelentős anyagi megterhelést jelentett eddig (például epilepszia, aszthma stb.) az új rendelkezés lehetővé teszi a térítésmentes gyógyszerellátást.

A rendelet a járóbetegellátás keretében rendelhető gyógyszereket három csoportba sorolja:

Az első csoportba tartoznak *a vény nélkül is kiadható gyógyszerek:* mintegy 160 készítmény. Ezek általában erős hatású szert nem tartalmaznak, így orvosi rendelvény nélkül is, azonos áron megkaphatók, de ezek a gyógyszerek 14 éven aluliaknak nem adhatók ki.

A második csoportba tartoznak *a csak vényre kiadható gyógyszerek.* Mivel a vények utalvány jellege megszűnik, így az ebbe a csoportba tartozó, mintegy 500-féle készítménynél a vényt a gyógyszertárak nem tartják vissza és az orvos rendelkezése szerint legfeljebb három alkalommal kiszolgáltathatják rá a gyógyszert.

A harmadik csoportba *a csak vényre és egyszeri alkalommal* kiadható készítmények tartoznak. Ilyenek: a különböző kábító- és izgatószerek, kodeinszármazékok, antibiotikumok és egyes külföldi gyógyszerek. Ezeket a vényeket a gyógyszertárak visszatartják.

Irányelv az, hogy egyszeri alkalommal *legfeljebb 8—10 napra szükséges gyógyszer adható ki,* a vény nélkül kapható gyógyszereket is beleértve. A kedvezményes térítés nem vonatkozik a kötszerekre, de ha a betegnek egyes megbetegedéseiben tartósan szüksége van ezekre, akkor térítésmentesen írható fel. (Pl. krónikus lábszárfekély esetében.)

A gyógyszertárakban elkészítendő gyógyszerek térítése valamivel, 30—35 százalékkal magasabb lesz, mint a gyári készítményeké.

A rendelettel kapcsolatban azonban meg kell jegyezni néhány dolgot. Igen sok gyógyszert olcsó térítési díjért lehet majd megkapni, ezért fennáll az a veszély, hogy nagy menynyiségben fogják majd egyesek a gyógyszereket beszerezni. *Az ártalmatlannak tűnő gyógyszerek túlzott szedése is káros lehet a szervezetre, sőt mérgezést is okozhat, ezért a rendelet nyújtotta lehetőséggel módjával kell élni.* Mivel a gyógyítás elsősorban az orvos feladata, panaszainkkal minden esetben forduljunk hozzá, mert ha nem is kell minden gyógyszert felírnia, csak az orvos tudja, hogy adott betegség esetén milyen gyógyszert és abból mennyit szedjünk.

A január elsején életbe lépő rendelet célja: egyszerűbbé tenni az orvos, gyógyszerész és a beteg dolgát.

Borsody György
gyógyszerész

A Hivatalos Lapból

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

Az 50. számból: 108 039/1976. A Munka Törvénykönyve végrehajtásáról szóló egyes rendelkezések módosítása.

113 302/1976. Az egyenruhatérítés összegének megállapítása.

Az 51. számból: 114 378/1976. Egyes munkaügyi szabályok értelmezése és végrehajtása.

Az 52. számból: 114 149/1976. A szolgálati lakásban visszamaradt jó- és rosszhiszemű lakáshasználó által fizetendő lakáshasználati díj megállapítása.

114 477/1976. „A vasút bérszabályozási és gazdálkodási rendszere" című utasítás módosítása.

114 920/1976. A MÁV szaktanfolyamokra való berendelés előfeltételeinek módosítása.

Az Országos Közművelődési Tanács Elnökségének

FELHÍVÁSA

A fejlett szocialista társadalom építése a dolgozó emberek képzettségének állandó fejlesztését, ismereteik szüntelen bővítését igényli. A műveltségi és iskolázottsági szint — a nagymértékű fejlődés ellenére — ma még gyakran elmarad a szocialista építőmunka követelményeitől. Az általános műveltség alapjainak megszilárdításához, az iskolai végzettség pótlásához nyújt lehetőséget a televízió és a rádió a *„Mindenki iskolája"* sorozat indításával, amely jelenleg a VII. és VIII. osztály ismeretanyagának legfontosabb témacsoportjait dolgozza fel. A sorozatnak a közművelődés egészében, s különösen a felnőttoktatásban való széles körű és hatékony felhasználása érdekében az Országos Közművelődési Tanács Elnöksége

FELHÍVÁSSAL

fordul a megyei (fővárosi), helyi tanácsok, a társadalmi és tömegszervezetek a vállalatok és a szövetkezetek vezetőihez, irányító testületeihez: *az MSZMP Központi Bizottságának a közművelődésről hozott határozatában és a közművelődési törvényben megfogalmazott céloknak megfelelően ösztönözzék dolgozóikat a tanulás és a művelődés e formájában való részvételre,* segítsék a jelentkezőket, hogy mind többen adjanak számot ismereteik gyarapodásáról. Különös figyelmet fordítsanak:

— konzultációs központok kialakítására, és munkájuk támogatására;

— a „Mindenki iskolája" adásainak a dolgozók általános iskoláiban való hasznosítására, szervezett keretek között történő feldolgozására;

— a közművelődési intézmények más, a felnőttoktatással, az ismeretterjesztéssel összefüggő programjainak a „Mindenki iskolája" adásaival történő összehangolására.

Az Országos Közművelődési Tanács Elnöksége a legjobb eredményt elért megyék (főváros) részére

I díjként 500 000 Ft-ot,
II díjként 300 000 Ft-ot,
III díjként 150 000 Ft-ot (3 db)

ajánl fel. Ezt az összeget a közművelődési, felnőttoktatási és nevelési intézmények szakmai berendezésének és felszerelésének korszerűsítésére használhatják fel.

Az Országos Közművelődési Tanács Elnöksége a legjobb módszereket alkalmazó és azokat széles körben terjesztő közművelődési intézmények, iskolák, vállalatok, felsőoktatási intézmények részére *három, egyenként 50 000 forintos különdíjat adományoz.*

A díjak odaítéléséről az 1976/77-es oktatási évben elért eredményeket, továbbá az 1977/78-as tanév szervezésében mutatott teljesítményeket figyelembe véve — az e célra alakuló Operatív Bizottság javaslata alapján — az Országos Közművelődési Tanács Elnöksége 1977 decemberében dönt. Az értékelés részletes szempontjait az érdekeltek részére az OKT titkársága közvetlenül megküldi.

Országos Közművelődési Tanács Elnöksége

Tudósítóink írják:

A szocialista brigádvezetők síkraszállnak a hármas jelszó érvényesítése mellett

(Folytatás az 1. oldalról)

üzem vezetőségét arra, hogy a jövőben több felelősséggel teremtsék meg a brigádok által felajánlott társadalmi munkák elvégzésének feltételeit.

Ahol megkedvelték a munkaközi tornát

Grigor Károlyné, a tanácskozás egyik női felszólalója az ülőmunkát végző, tekercselő asszonyok nevében kérte, hogy társadalmi munkával tornateremmé alakíthassanak egy üresen álló öltözőt. *Kedvelik ugyanis a munkahelyi tornát*, de annál kevésbé a torna közben kíváncsiskodó férfiak tekintetét, ezért lenne szükségük a nőknek a tornateremre.

A szakszervezeti bizottság elnöklő képviselője rövid időre megszakította a felszólalásokat s elérzékenyülve olvasta fel egy rokkant nyugdíjas vasutas levelét, amelyben azzal a kéréssel fordult az üzem szocialista közösségeihez, hogy a hiányzó két lábát pótló triciklijére szereljék rá a meghajtó segédmotort. A kérés nem maradt teljesítetlenül, sőt a *Steinmetz* és a *Lenin* brigád tagjai nevében *Lendvai László* bejelentette, hogy nemcsak a motor felszerelését, hanem a rokkantjármű teljes átalakítását és felújítását is elvállalják.

— A tanácskozás igazolta — fejezi be tudósítását Pásku Jenő —, hogy a brigádmozgalom, amely az Északiban 1959-ben bontott zászlót, s amely 1962-ben itt, ebben az üzemben adta ki a hármas jelszót, egyre erősebb, életképesebb. A brigádok tagjai nem „szuper emberek", de olyanok, akik tisztában vannak jelenünk gondjaival, s készek a legtöbbet tenni azok megszüntetéséért. S ez a tenniakarás mindennél többet ér.

Hasonlóan méltatta a vasúti szolgálati helyeken lezajlott brigádvezetői tanácskozásokat valamennyi tudósítónk. *Végh Gyula* írja például Rákosrendezőről:

— *Az állomásunkon megtartott tanácskozáson a TV-híradó munkatársai is részt vettek, s kamerájuk segítségével brigádjaink életébe az ország egész közvéleménye bepillanthatott.* Ha visszatekintünk a mozgalom múltjára, szembetűnik, hogy 1959-ben, mindjárt a kezdet kezdetén már 34 brigád működött 390 taggal Rákosrendezőn. Azóta sok változás történt — átszervezések, a végrehajtó szolgálatnál dolgozó vasutasok létszámának állandó csökkenése közben újabb és újabb követelmények — csupán a leglényegesebb jellemző maradt változatlan, éspedig az, hogy ebben a mozgalomban soha nem lehet megtorpanás.

Őszintén a hibákról is

Sepsi Gyula mozdonyvezető levelének az a részlete is ide kívánkozik, amely így hangzik:

— *A miskolci vontatási főnökségnél december 10-én megtartott brigádvezetői tanácskozást az őszinte, nyílt hang jellemezte.* Ez azért nagyon fontos, mert az eredményeket beárnyékoló hibákat csak akkor tudjuk kijavítani, ha nem kendőzzük el azokat. Főnökségünk például joggal lehet büszke arra, hogy az itt dolgozó vasutasok között 334 éretségizett dolgozó van, s az egyetemi végzettségűek számát nemsokára azok is szaporítják, akik — mintegy ötvenen — most tanulnak felső oktatási intézményben, mindennapi munkájuk mellett. Igaz ugyanakkor az is, hogy 309 vontatási dolgozó — köztük szocialista brigádtagok is — nem végezték el az általános iskolát. A brigádok sokat tehetnek az arány javításáért, különösen azóta, hogy a főnökségnél kihelyezett általános iskolai osztályok működnek.

Ugyancsak december 10-én tartották tanácskozásukat Miskolc Gömöri pályaudvar szocialista brigádvezetői, ahol — *Behán Rózsa* tudósítása szerint — *Lévay Imre* állomásfőnök tartott vitaindító beszédet. A mozgalom egyik nagy eredményeként említette a balesetmentes munkát, s azt is, hogy 1976-ban is sikerült élüzem szinten dolgozni. Jellemző minderre, hogy az év háromnegyed részében *a szállítási tonnatervet 19 378 tonnával teljesítették túl* Miskolc Gömöri pályaudvar dolgozói, s ez a túlteljesítés év végéig még tovább fokozódott. Az állomás brigádjai ezenkívül 1030 óra társadalmi munkát is végeztek.

Mit szabad, és mit nem...?

A tanácskozáson éppen a jól végzett társadalmi munkájáért kapta meg a Kiváló dolgozó kitüntetést *Kondrák János* kocsirendező, a Béke brigád tagja. Két másik brigádtagot 300—300 forinttal jutalmazott meg az állomás vezetője. A további feladatok között hangzott el a tanácskozáson, hogy a főnökséghez tartozó körzeti állomásokon elő kell segíteni a mozgalom erősítését, különös tekintettel rá, hogy Sajóecseg és Bódvaszilvás állomásokon még egyetlen brigád sem alakult.

Szemelvényünket nem fejezhetjük be anélkül, hogy ki ne emeljünk legalább néhány sort egy olyan tudósításból, amely a vasút egyik legfontosabb szolgálati ágánál, a pályafenntartási szakszolgálatnál lezajlott brigádvezetői tanácskozásról számol be. *Urbán József* leveléből idézzük az alábbiakat:

— A győri pályafenntartási főnökség brigádmozgalmának eredményeit *Hornyák László*, a főnökség vezetője méltatta. Elmondta többek között, hogy a pályamesteri szakaszokon működő 40 brigádnak 356 tagja van. Nagyrészt az ő helytállásuknak köszönhető, hogy az 1976. évi terveket teljesíteni tudtuk. Az úgynevezett KMPE-egységekből már ötöt sikerült létrehozni, *s a közös erőfeszítések gyümölcse, hogy ezeknek az egységeknek a dolgozóit már gépkocsi szállítja munkahelyükre, a nyílt vonalra.* A pályamunkásoknak ez a megoldás kényelmesebb, a vasútnak pedig gazdaságosabb. A pályafenntartásra háruló feladatok azonban igen nagyok, s a brigádok igyekeznek is eleget tenni a megnövekedett követelményeknek. Ezzel áll összefüggésben, hogy a legutóbbi értékeléskor 14 brigád összesen 29 000 forint jutalmat kapott. Az általános emberi magatartás azonban még gyakran kifogásolható, hiszen jó néhányszor előfordul igazolatlan mulasztás, sőt szolgálat közbeni ittasság is.

A tanácskozás részvevői közül többen éppen ez ellen emeltek szót. Különösen megnyerte a jelenlevők tetszését és egyetértését *Balogh Lajos almásfüzitői* vonalbejáró felszólalása, aki hangsúlyozta: *„A brigádtagok nem várhatják el, hogy a figyelmüket mindennap felhívják, mit miért nem szabad, vagy éppen mit miért kell jobban, másképp csinálniuk. A mozgalom hármas jelszava szüntelenül érvényben van..."*

Próbaállomás létesült a Műszaki Egyetemen vasúti kerekek és féktuskók vizsgálatára

A MÁV járműveinek üzemben tartásához évente mintegy 200 millió forint értékű féktuskó és kerékabroncs szükséges. Ez a népgazdaság és a vasút számára egyaránt jelentős költséget, illetve nagy anyaggazdálkodási terhet jelent. Ugyanakkor a vasúti járművekkel szemben a forgalom által támasztott követelmények, különösen nagy sebességű és nagy tengelynyomású vonatok esetén — a kerék és a féktuskó együttese — mint energiatranszformátor olyan igénybevételt jelentenek, melyekre a hagyományos szerkezetek nem mindig alkalmasak. A kerék- és féktuskó-együttest tehát fejleszteni kell. E kísérleteket a vasúti üzem zavarása nélkül csak próbaállomással lehet elvégezni.

A december 20-án átadott állomás *a MÁV és a Budapesti Műszaki Egyetem vasúti járművek tanszékének közös vállalkozásában az egyetem területén épült, de MÁV-tulajdonban van.* Az építés és tervezés költségeit az OMFB hitelezte. Az építési és gyártási munka legnagyobb részét — az egyetem által készített tervek alapján — a Ganz-MÁVAG, a VILATI és a MÁV Felsővezeték Építési Főnökség végezte.

A próbaállomás legfontosabb feladata az lesz, hogy a MÁV üzemében felvetődő kutatásokat elvégezze. Lehetőség van azonban arra is, hogy — térítés ellenében — a hazai ipar, külföldi cégek, és vasutak számára is kutatásokat végezzen.

RAZZIA A KELETIBEN

„Legyenek udvariasak, de határozottak!"

Első bevetésen az ifjúgárdisták közrendvédelmi csoportja

Civil- és egyenruhás rendőrök, valamint ifjúgárdisták gyülekeztek egyik este a Keleti pályaudvar rendőrőrsén. Ennek a „találkozónak" határozott célja volt: közösen végrehajtott razzia a csarnokban, a várótermekben és a tárolóvágányokon álló szerelvényekben. *A vasutas ifjúgárdisták közrendvédelmi csoportja* — kilenc fiatal vasutas — *első alkalommal vett részt ilyen jellegű akcióban.*

Felelősségteljes szolgálat

A VIII. kerületi rendőrkapitányság KISZ-titkára, *Szűcs János* főhadnagy üdvözölte a razzia résztvevőit, elsősorban az ifjúgárdistákat, akik már régóta készülnek erre a „bevetésre". Az elhangzott szavakból kicsendül, hogy a feladatnak sokkal kevesebb köze van a romantikához, mint azt az első pillanatban bárki gondolná. Tulajdonképpen ez is pontosan megtervezett munka, felelősségteljes szolgálat. *Vincze Miklós* főhadnagy ennek szellemében tartja meg az eligazítást.

— *Legyenek udvariasak, de határozottak!* — jelenti ki, miután beosztja az ifjúgárdistákat a nyomozók és az egyenruhás rendőrök mellé, kijelölve az ellenőrzendő területet is.

A csoportok különböző irányba indulnak. Vincze Miklóst és a hozzátartozó egységet a betűs vágányok végén különös jelenség fogadja:

Egy tökrészeg férfi pöttömnyi — talán kétéves — kislányt vezet kézen fogva. Még látni is rossz, ahogy az ember dülöngél, nagyokat rántva a gyereken.

Meddig „erős" valaki?

— *Tápiószecsőre utazom, de lekéstem a vonatról... és akkor mi van?!* — hangoskodik a rendőrökkel. Előbb vonakodik, de azután előveszi a személyi igazolványát. Az adatok rendben vannak, s kiderül az is, hogy a leányka a részeg férfié. Amíg tart az igazoltatás, a főhadnagy rövid tanácskozást tart az ifjúgárdistákkal. Jól tudják, hogy az apát most nem csupán az ital fűti, hanem érzi azt is, hogy tulajdonképpen a gyermek jelenléte megvédi őt a szigorúbb felelősségrevonástól. Magabiztossága oly nagy, hogy a szolgálatot teljesítő *Rustinszki József* kocsirendezőbe is beleköt. Ő azonban nem rejti véka alá a véleményét:

— *Ha volna magában egy szemernyi érzés, nem csavarogna részegen itt a gyermekével.*



Az ifjúgárdisták a razzia előtt eligazításon vesznek részt (Tvarosek Imre felvétele)

Közben jelentés érkezik:

— *A külső második vágányon álló vonat negyedik kocsijában verekedik két férfi!*

Elsőként egy civilruhás nyomozó és egy ifjúgárdista terem a helyszínen.

— *Azonnal hagyják abba!* — csattan a nyomozó hangja. Az egyik „erős" ember azonban rátámad, s csak akkor szelídül meg, amikor az egyenruhás rendőr is odaérkezik. Aztán tisztázódik, mi történt. *A „fenegyerek" — aki a nyomozót meg akarta ütni — „kedvtelésből" köpködte a kocsiban ülő nőket.* Akadt persze lovagias férfi is az utasok között, de a rendreutasításra ütés volt a válasz. Ki tudja, mi lett volna mindennek a vége, ha nem indul el ezen az estén a razzia...

A tárolóvágányok ellenőrzésére éjfél után kerül sor. A korábbi tapasztalatok szerint a „csövezők" ilyenkor szállják meg a kocsikat. A rendszeres ellenőrzésnek ez alkalommal is megmutatkozott az eredménye: *mindössze egy alkalmi „szállóvendég"-et találtak a hatóság emberei.*

— Mit keres itt?

A válasz vicceset hangzik, ám korántsem elfogadható:

— *Tudják, nyolc gyerekem van már, ezért nem merek otthon együtt aludni az aszszonnyal...*

Ne csökkenjen az éberség!

Személyi adatait a rendőrök felírják, s az illetőnek kénytelen-kelletlen bele kell törődnie, hogy „családtervezési" problémáira nem ez a megoldás. A legközelebbi találkozásnál feltétlenül előállítják.

A vágányok között járva, a civilruhás rendőrök olyan vasutasokkal is találkoztak, akik nem restellték megkérdezni, mi járatban vannak?

— *Az igazoltatásnak, az éberség megnyilvánulásának őszintén örülünk* — jegyezte meg az akció végén Vincze főhadnagy, majd Szűcs János is elismerően beszélt a rendőrök és a vasutasok jó együttműködéséről. Szóba került az is, hogy a karácsonyi és az újévi csúcsforgalomban fokozottan szükség volt erre, a közbiztonság növelése, a nyugodt, kulturált utazás feltételeinek megteremtése, nem utolsósorban a társadalmi tulajdon megvédése érdekében.

Ami a vasút és a rendőrség KISZ-szervezetének kapcsolatát illeti: *ez sem új keletű.* Szűcs főhadnagy erről a következőket mondja:

— *Kapcsolatunk a múlt évben kezdődött, s gyakran rendezünk közös programot.* A VIII. kerületi rendőrkapitányság KISZ-fiataljai többször végeztek társadalmi munkában kocsitakarítást, itt a pályaudvaron, együtt a vasutas fiatalokkal. Ezenkívül klubestekre is meghívjuk egymást. Nemrég például *dr. Széles Sándor*, a kapitányság helyettes vezetője tartott előadást a bűnüldözésről a Keleti pályaudvar ifjúsági klubjában, s az együttműködés eredménye az is, hogy kerületünkben elsőként alakult meg az Ifjú Gárda közrendvédelmi egysége. Már kiképzőhelyiséget is kaptunk a Csobánc utcában, amelyet *dr. Héró Balázs*, a kapitányság vezetője november 11-én adott át részünkre. A tíz főnyi szakasz parancsnoka *Pistár János*, a vontatási főnökség fiatal lakatosa lett. A mai razzia igazolta, hogy méltán számíthatunk a Keletiben dolgozó ifjú vasutasokra...

Séra Sándor

TÁNCLÉPÉSBEN

Hűséges hitvesem szerint hajnali háromkor harsanyan hangoztattam, hogy „egész évben farsang!". Távol áll szándékaimtól, hogy országvilág előtt kétségbe vonjam e mintafeleség szavahihetőségét, állítását most mégis cáfolni kényszerülök. Hogy én munkatársaim jóle hallatára ekkora tájékozatlanságról tennék tanúságot 1977. első óráiban?! Mintha nem olvasnék újságot, mintha nem tudnám, hogy a távolról begyűrűző begyűrűzésekbe mi magunk is alaposan belegyűrűzünk. Szerintem éppen hogy azt mondhattam: „most aztán elég volt a szilveszterezésből-farsangolásból, emberek, sutba a léha élettel — alkohol által megtisztítva itt az ideje, hogy munkához lássunk!".

Egy szó mint száz: ezennel, tiszta fővel, a széles nyilvánosság előtt kijelentem — nem lesz farsang az előttünk álló esztendő. Ám újabb tévedések elkerülése végett hozzáteszem: ez persze nem jelenti azt, hogy nem kell egész évben muzsikálni. Muzsikálni bizony kell. Csak másként. Jobban. Halkabban... A világért sem szeretném, ha szavaimból egyesek most meg azt szűrnék ki, hogy a muzsikusoknak a kesergőt javaslom. Dehogy. Egyes táncokat ugyan ideig-óráig levennék a slágerlistáról. A keringőnél — az egy helyben keringésnél — alighanem sikeresebb lehetne a mintegy harminc—negyven évvel ezelőtt divatban volt lovacskázás. Akik a lovacskát járták, azoknak nagyot kellett ugraniuk, aztán gyorsan előre rohantak. A twist felújítását viszont nem javasolom. Igaz, a twistelés közben mindkét lábunkkal szilárdan a talajon álltunk, de rendkívül sokat guggoltunk le és végső soron egy tapodtat sem jutottunk előrébb.

S hogy miért kell halkabban játszani? Hogy tisztán halljuk, mi is a melódia. Mert akkor lehet csak szépen lejteni, ha megfelelő a talpalávaló; ha viszont továbbra is a kakofónia érvényesül, nehezen tudunk ütemre lépni. Aztán vigyázni kellene az örökzöldnek vélt régi slágerek újra hangszerelésével is. Mert hiába adunk egy andalgónak divatosabb ritmust, attól az még nem válik csürdöngölővé. Kimondom kereken: az idén végre új táncokra van szükség! Korszerűbbekre. A mulatságszervezőkre vár, hogy a követelményekhez igazítsák az ország valamennyi kiemelt és kevésbé szem előtt levő bálterének táncszerkezetét. A nagy szakértelmű koreográfusoknak most olyan lépéseket és variációs lehetőségeket kell kiagyalniok, amelyet érdemes mihamarább megtanulnunk és akár a hetvenes évek végéig is járnunk.

Elismerem: a rugkapa könnyebb volt. Valójában meg sem kellett tanulni a lépéseket — handabandázni valamennyien tudunk. Még az 1976-os búcsúztató szilveszteren is aki akart, csettintett, a másik tapsolt, a harmadik dobbantott, a negyedik csoszszantott. Most sok múlik azon, hogy a tánctanárok megtanítanak-e minket a helyes ütemre, hogy mindnyájan képesek leszünk-e a lépéstartásra, s hogy a koreográfusok felfigyelnek-e majd arra: ki csosszan-bukdácsol továbbra is. Különben meggyőződésem: nem én vagyok az egyetlen, akinek nem tetszik a mostanság népszerű tanc. Ámikor lányok—fiúk, kartársnők—kartársak, jegyesek—házasok megállunk a bálterem közepén, aztán ahogy megszólal a zene, partnerünkre ügyet sem vetve külön járjuk — hadonászunk, rugkapálunk, botladozunk és a fejünket rázzuk.

Fogjuk meg egymást, bátran, (remélem, akkor se neveznek maradinak, ha hozzáteszem: úgy mint egykor), nézzünk a partnerünk szemébe és a nagy összevisszaság helyett lépjünk ütemre — járjuk minél összeszokottabban. S ha valamennyi táncos egyszerre térül-fordul, olyan összhang terem majd ama hatalmas bálteremben, hogy öröm lesz nézni! Egyhangúnak igérkezik e táncrend? Úgy vélem, alighа. Az új melódiák mindenkor izgalmasak, még akkor is, ha első hallásra nem tűnnek fülbemászónak. De másodszorra-harmadszorra meglehet, már a zenekarral együtt dudoljuk. S ha mértéktartóan, csak módjával, az eddiginél kevesebbet fogunk farsangolni — talán mégis egész évben farsang lesz.

...De azért nemzetközi táncversenyen mégse várjunk egyelőre dobogós helyezést!

Földes Tamás

A BÉKE BRIGÁD KÉSZÍTETTE

Tetőterasz az óvodásoknak

A miskolci vontatási főnökség Diesel-mozdonyvezetőkből álló *Béke* szocialista brigádja december 14-én ünnepi brigádgyűlést tartott a *Zrínyi utcai MÁV óvodában*, a brigád megalakulásának 15. évfordulója alkalmából. Megjelentek az eseményen a főnökség gazdasági és társadalmi vezetői is.

Az ünnepi gyűlés színhelyéül azért választották az óvodát, mert tavaly, *az év végére társadalmi munkában elkészítettek egy 36 négyzetméteres üvegtető-teraszt, amely a gyerekek téli levegőzését segíti.* A mintegy 1500 óra társadalmi munka értéke harmincezer forint.

Eredmények és csalódások

Tizenöttagú elnökséget választott a BVSC közgyűlése

Hasonlóan az elmúlt évekhez, ezúttal is a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökségének Tatai úti Kultúrtermében tartotta meg közgyűlését a BVSC. Az eseményen megjelent *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára és *dr. Szatmári István*, az OTSH elnökhelyettese. Ott voltak a klub legeredményesebb sportolói: *Horkai György:* a montreali olimpián győztes magyar vízilabda-válogatott tagja, *Gergely Gábor* asztaliteniszező világbajnok, *Bóbis Ildikó* világbajnok vívónő, *dr. Fenyvesi Csaba* többszörös olimpiai bajnok párbajtőröző, de szép számmal voltak olyanok is, akik ma még „ismeretlenek", de lehet, hogy ők lesznek a jövő bajnokai.

Az elnökség beszámolóját *Végvölgyi Mátyás* ügyvezető elnök tartotta. Szavaiból — valamint a már előre közreadott írásbeli jelentésből — teljes és tiszta kép alakult ki a klub helyzetéről, eredményeiről, fogyatékosságairól és gondjairól.

A 66. évébe lépett BVSC tizennégy szakosztályában 1350 a sportolók száma (ebből 670 a sportiskolás), 67 edző foglalkozik a versenyzőkkel, játékosokkal, s mintegy 18 millió forinttal gazdálkodtak az elmúlt évben.

— *Terveink megvalósítása nem mindenben sikerült, hiszen a montreali olimpián messze elmaradtunk a várakozástól, mindössze 4,44 pontot gyűjtöttek sportolóink* — hangzott az ügyvezető elnök jelentésében. — *Visszaestünk például úszásban és vívásban, amelyek mindig erős pontszerző sportágaink voltak.*

Érdekes viszont, hogy a nemzetközi lemaradás ellenére a BVSC megtartotta pozícióját a sportegyesületek hazai versenyében, *s az 1975-ben elért 604 pontot jóval túlszárnyalta.* Ez mutatja, hogy változatlanul tehetségesek a vasutas sportolók, de még az eddiginél is többet kell tenni a nemzetközi előbbrelépés érdekében.

A BVSC — amely az elmúlt négy évben is a sportra vonatkozó valamennyi határozat alapján dolgozott —, az újabb tervidőszakban is határozottan, célszerűen igyekszik majd munkáját végezni. Segítséget nyújt ehhez néhány új létesítmény, így a Szőnyi úton épülő új székház, amely több teremsportnak is otthont ad. *Feltétlenül többet kell elérni birkózásban, úszásban, vízilabdában és vívásban is*, amelyek évtizedeken keresztül a BVSC „kulcssportágai" voltak. A jó eredményeket elérő és bajnokokat nevelő asztaliteniisz szakosztály életében jelentős állomás, hogy megkezdi működését a sportiskolai tagozat.

A beszámolóhoz több hozzászólás hangzott el. *Koszorus Ferenc* és *dr. Szatmári István* is ecsetelte, hogy a jövőben mit várnak a klubtól, amely már annyi dicsőséget szerzett a vasutas, s az egyetemes magyar sportnak.

A közgyűlés vezetőségválasztással ért véget, a 15 tagú elnökség élére — mint a BVSC új elnöke — *Végvölgyi Mátyás* került.

Kozák Mihály

Hol voltak a vasutas vívók?

December derekán két napon keresztül izgalmas vívótalálkozó színhelye volt a Sportcsarnok: *a BVSC Tokaj Express nemzetközi pártbajtőrviadalán 15 ország 144 fegyverforgatója lépett pástra.*

Ami a részvételt és a lebonyolítást illeti, ismét kitett magáért a fővárosi reprezentatív vasutasklubja, hiszen sok világhírű versenyzőt tudott megnyerni az indulásra. S bár a sportágban ez a viadal nyitja meg az új szezont, egy-egy összecsapás már olyan színvonalú volt, mintha a világbajnokságért küzdöttek volna. Örvendetes, hogy a magyarok ismét kitettek magukért: hárman verekedték be magukat a hatos döntőbe, amelyet végül *Kolczonay Ernő*, a Bp. Honvéd 24 éves válogatottja nyert meg. Méghozzá veretlenül!

— *Annak ellenére, hogy nem jutottam ki a montreali olimpiára, jó évet zártam 1976-ban* — nyilatkozta a verseny után a boldog győztes. — *Megnyertem több nemzetközi és hazai versenyt, s úgy érzetem, a Tokaj Expressel mindezt „megkoronáztam".* Nem számítottam elsőségre, a dobogóban azonban feltétlenül biztam. De amikor a döntőben legyőztem Osztrics Istvánt, a Tokaj védőjét, óriási önbizalmam kerekedett...

Elégedettek voltak a külföldiek is, különösen a második helyen végzett *Mathias Pusch*, az olimpiai és világbajnok *Alexander Pusch* fivére.

— A Pusch családnak Budapest mindenképpen szép emlékű város marad — mondta a nyugatnémet sportoló. — Öcsém 1975-ben itt érte el első nagy sikerét, világbajnok lett; az én mostani második helyem pedig nekem nagyon-nagyon sokat jelent. Legközelebb is eljövök, mégpedig az öcsémmel együtt, ketten talán még többre viszszük a Tokaj Expressen is...

Hiába kerestük azonban a döntőben a BVSC párbajtőrözőit, a háromszoros Európa Kupa győztes csapat tagjait, többek között a Tokajon már kétszer is győztes *dr. Fenyvesi Csabát.* Csak a nézőtéren fedezhettük fel őket. Valamennyien korábban búcsúztak, nem jutottak a legjobbak mezőnyébe. Ez a fiaskó újabb intő jel lehet, hogy a vasutas-szakosztályban jobban, eredményesebben kell dolgozni, *mert úgy látszik, a szép napok már mind meszszebb vannak.* Mesterek és vezetők feladata, hogy a klub mindig híres utánpótlásából megtalálják a korábbi bajnokok utódait. Kár lenne az elsőségeket másoknak átengedni...

K. M.

Négy év munkáját értékelték a MÁV Repülő Klub közgyűlésén

Ünnepi közgyűlést tartott december 17-én az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klubja. A közgyűlés elnökségében helyet foglaltak az MHSZ Országos Központja, budapesti és XIV. kerületi vezetőségének képviselői, a Vasutasok Szakszervezete elnökségét *Kellner István*, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője képviselte Jelen volt *Rödönyi Károly* nyugalmazott miniszter is.

Az ünnepi közgyűlés részvevői előtt *Falusi István*, a klub titkára ismertette a vezetőség beszámolóját. A beszámoló részletesen számot adott a klub négyéves munkájáról, az elért sikerekről, nyíltan és őszintén felvetve azokat a hiányosságokat, amelyek hátráltatták a még eredményesebb tevékenységet. Hangsúlyozottan foglalkozott a beszámoló a klub munkájának szerves részét képező politikai nevelőmunka fontosságával. *A sportbeli eredmények elérésének nélkülözhetetlen előfeltétele a fiatalok szocialista hazafiságra való nevelése.* Igaz, hogy ez össztársadalmi feladat is egyben, de a klub nem vonhatja ki magát a tagság ilyen irányú nevelésének felelősségteljes munkájából. A klub oktatói gárdája magas szintű politikai felkészültséggel rendelkezik. Ezt az elmúlt négy évben elért eredményeikkel és példamutató magatartásukkal is bizonyították.

A beszámolóhoz sokan szóltak hozzá. A klub tagjai, vezetői és versenyzői a sikeres szereplés értékelésén túl főleg azokkal a személyi és tárgyi hiányosságokkal foglalkoztak, amelyek kiküszöbölése a jövőbeni eredményes tevékenység alapvető feltételét képezik. Többen méltatták azt, a szinte felmérhetetlen társadalmi munkát, amelyet önzetlenül, ellenszolgáltatás nélkül, a klub és egymás iránti tiszteletből és szeretetből az elmúlt időszakban végeztek. A teremben minden hozzászólás feszült figyelmet, nagy érdeklődést váltott ki.

Az ünnepi közgyűlés végén a felső szervek képviselői a klub legeredményesebb versenyzőinek, táradhatatlan vezetőinek, tagságának *anyagi és erkölcsi elismeréseket nyújtottak át.* Hangsúlyozták, hogy ez csak szimbolizálja az elismerést, mert az áldozatos, nagy önfegyelmet igénylő sportágban tevékenykedők teljesítményét szinte nem is lehet lemérni.

Sz. Tóth András

Az MHSZ ajánlata:

szocialista brigádoknak

A Keleti pályaudvar MHSZ-szervezete december 7-én tartotta évzáró közgyűlését. A Magyar Honvédelmi Szövetség budapesti bizottságát a közgyűlésen *Kiss Sándor*, a VIII. kerületi bizottságot pedig *Király Sándor* képviselte. A beszámolót *Szabó István*, a csomópont MHSZ-titkára tartotta.

Az elért eredményeket híven tükrözi az a helyezési sorrend, amely a VIII. kerületi MHSZ-alapszervezetek 52 klubjának idei versenyében alakult ki. Ebben a versenyben a Keleti lövészklubja a 6. helyezést szerezte meg. A vasutasok *társadalmi munkával kispuska lőteret létesítettek a pályaudvar pincéjében*, ezáltal versenyzési, illetve edzési lehetőséget teremtettek a lövészklub egyre nagyobb számú tagságának.

A jövő évi feladatok egy része is abból adódik, hogy a szabad idő hasznos és kellemes eltöltésére törekvő vasutasokat — elsősorban a szocialista brigádok tagjait — jobban bevonják a klubéletbe. *A vezetőség tervbe vette a honvédelmi törvény megismertetését a fiatalokkal, s folytatni kívánja a szemléltető és kiképzési eszközök, sportfelszerelések beszerzését.*

(séra)



HÍREK

— **Társadalmi munka.** A nagykanizsai műszaki kocsiszolgálat KISZ-szervezete társadalmi munkát szervezett. A műhelyben 43 dolgozó 24, Murakeresztúron nyolcan 14, Gyékényesen pedig hárman 14 teherkocsit javítottak ki egy vasárnapi műszak során.

— **Munkasiker.** Eredményes évet zártak a debreceni vasutasok. A 285 ezer tonna éves áruszállítási tervüket december 7-re teljesítették. Az év végéig — az előzetes számítások szerint — húszezer tonnával teljesítették túl a tervet.

— **Védnökség.** A dunakeszi járműjavító ezüstkoszorús Komarov szocialista brigádja védnökséget vállalat a 2-es számú főút mellett levő, két mártírhalált halt kommunista újságíró, Somogyi Béla és Bacsó Béla emlékműve felett. A brigád tagjai rendszeresen gondozzák a sírhelyet.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A nagykanizsai vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetői a közelmúltban nyugdíjas-búcsúztatót tartottak azok részére, akik 1976-ban fejezték be az aktív munkát. Mátyás József köszöntője után kultúrműsorral és ajándékokkal tették emlékezetessé a búcsúzás perceit.

Lakáscsere

— **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 karácsonyi ünnepek és az új év alkalmából szakszervezetünk vezetőihez és szerkesztőségünkhöz nagyon sok üdvözlet, illetve jókívánság érkezett, amelyekért ezúton is köszönetet mondunk.**

— **Aktív nyugdíjas csoport.** Dombóvár állomás nyugdíjas csoportja a közelmúltban taggyűlést tartott, amelyen dr. Magda Tamás igazgató főorvos egészségügyi előadását is meghallgatták, az idős emberek helyes életmódjáról. A csoport vezetősége a közelmúltban meglátogatta a vonyarcvashegyi üdülőbe beutalt özvegyeket, és a dombóvári szociális otthon vasutas gondozottjait.

— **Kiváló véradó.** Nagykátán, a vöröskeresztes szervezet vezetőségének ünnepi ülésén a Kiváló véradó kitüntetés arany fokozatát adományozták Tóth Pálnak, a szakszervezet nyugdíjas csoportja elnökhelyettesének, aki húsz éve rendszeres véradó.

— **Fenyőfaünnepség.** A miskolci csomópont dolgozói gyermekeik részére december 17-én fenyőfaünnepséget rendeztek a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában. A 12-es és 14-es számú általános iskola úttörői karácsonyi műsorral kedveskedtek a vendégeknek, majd a Télapótól minden gyermek ajándékot kapott.

— **Véradás.** A nagykanizsai csomóponton december 15-én térítésmentes véradónapot szerveztek, amelyen nyolcvan dolgozó összesen harminc liter vért adott.

— **Nyugdíjas-találkozó.** Budapest-Ferencváros csomóponton, a vasutas művelődési házban nyugdíjas-találkozót rendeztek, amelyen harmincöten vettek részt. A megjelenteket népi zenekar szórakoztatta.

Szegeden rangja van a honvédelmi munkának

A *szegedi igazgatóság* központjában működő MHSZ-klubok novemberben első alkalommal tartották meg nyilvános közgyűlésüket. A nyilvánosság jó alkalmat adott arra, hogy az igazgatóság dolgozói személyesen is megismerjék a két üzemi klub — a tartalékos és a lövészklub — munkáját, eredményeit és gondjait.

Szabó Gyula, a tartalékosklub titkára adott számot az elmúlt négy év munkájáról, s a soron levő feladatokról. Beszámolójában elmondotta, hogy a tartalékosklub az elmúlt években sikeresen elvégezte azokat a honvédelmi feladatokat, amelyeket a vonatkozó határozatok, valamint az MHSZ alapszabályai előírnak. A klub eredményesen fogja össze az igazgatóság tartalékos állományát, biztosítja a szükséges továbbképzést: *1973—75 között évente két tanfolyamon 57 tartalékos tiszt vett részt a kötelező oktatáson, 3 további tájékoztató tanfolyamon pedig 81-en vettek részt.* Ez évben három tájékoztató oktatást tartottak, 85 fő részvételével. Munkájuk eredményeként ma már nemcsak az igazgatóság központjának, hanem a szegedrókusi szolgálati helyek dolgozóit is bevonják a tájékoztató továbbképzésbe. Rendszeresen részt vesznek a tartalékosok honvédelmi versenyein. Sikeres volt az 1974-es év, amikor a megyei versenyek megnyerése után a 35 éven felüli csapat országos versenyen 8. helyen végzett. 1976-ban pedig a klub versenyzői képviselték Csongrád megye színeit az országos bajnokságon.

A lövészklub is eredményesen tevékenykedett az elmúlt években. Igaz, kis létszámmal működnek, de a kitűzött feladatokat mindenkor teljesítették. Részt vettek valamennyi kötelező versenyen, jól mozgósították az igazgatóság dolgozóit a különböző lövészversenyekre, rendszeresen ott voltak a *Vasutas Felszabadulási Lövészverseny* részvevői között is. Az általuk patronált általános iskolában segítették a honvédelmi ismeretek elsajátítását.

Az igazgatóság gazdasági vezetése, a párt és szakszervezeti szervek elismeréssel szólnak az MHSZ-munkáról, azt anyagilag és erkölcsileg támogatják. A vasutasszakszervezet területi bizottsága évente jelentős összeggel segíti a szükséges technikai felszerelések megvásárlását. Hasonlóan támogatja a két klubot az MHSZ városi és járási vezetősége is.

(Gellért)

AZ ÉV LABDARÚGÓJA:

Kereki Zoltán (Haladás VSE)

Az MTI sportrovata 1964-től, az elmúlt év végén, a szakszövetségek véleményezése alapján, tizenharmadszor készítette el az év legjobbjainak listáját. 1976-ban nyolcvan sportoló érdemelte ki sportágában a megtisztelő címet. Közülük pontosan a fele — negyven sportoló — először kapta meg az év legjobbja címet, amely bizonyítja, hogy zajlik az őrségváltás a magyar sportban.

Öröm és bánat, szomorúság és vidámság, az élet e két velejárója igen gyakran váltogatják egymást. December 14-én még azért szomorkodtak a szombathelyi sporterberek, mert az egyik legnépszerűbb vasutas nyugdíjas, a Haladás volt NB I-es labdarúgója, majd a későbbiekben közel 20 éven át a szakosztály intézője, az egyesület szervező és propagandairodájának vezetője, *Nagy Alajos*, akit éppen a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 59. évfordulója alkalmával tüntetek ki a *„Testnevelés és Sport Kiváló Dolgozója"* jelvénnyel, életének 68. évében rövid betegség után elhunyt.

A szomorú hír után négy nappal viszont szinte futótűzként terjedt el a hír Szombathelyen, hogy a Haladás VSE fiatal, válogatott labdarúgója, *Kereki Zoltán* kapta az év labdarúgója címet. Hogy ez mennyire megtisztelteté, arra bizonyíték: *Kereki Zoltán személyében először esett a választás vidéki játékosra.* Korábban a három nagy fővárosi egyesület, az Újpesti Dózsa, az FTC és a Bp. Honvéd csapatából került ki a győztes. Az MLSZ indoklása: *„Elnökségünk egyhangúan Kereki Zoltánt tartja az év labdarúgójának. Kereki emberi magatartása mind egyesületében, mind a válogatottban példamutató. Játékostársai — magatartása és az év folyamán mutatott játéka alapján — megbecsüléssel veszik körül, s e tulajdonságaival méltán vívta ki a sportegyesületi és a szövetségi vezetők elismerését is..."*

Kereki Zoltán 1953. július 13-án született Kőszegen. A határ menti kisvárosban ismerkedett meg a labdarúgással, majd 1971—1973-ig Körmend csapatában játszott. 1973 nyarán igazolta át a Haladás VSE. A hallgatag, a 23 évéhez néha túl komoly családapa, háromszor játszott a magyar 21 éven aluli, tizenegyszer a 23 éven aluli és hét alkalommal a nagy válogatottban. A Haladás VSE NB I-es csapatában az 1976. évi őszi idényben ő vezeti a góllövőlistát, 6 góljával. De a magyar válogatottban is három olyan sorsdöntő gólt szerzett az ősszel, amely biztosította a válogatott több mint egyéves veretlenségi sorozatát.



Kereki Zoltánnak gratulálunk a megtisztelő címhez és azt kívánjuk, hogy játékával ezután is járuljon hozzá a magyar labdarúgás mielőbbi felemelkedéséhez.

Kiss Antal

A szerkesztőség üzeni

Sepsi Gyula, Pál István Miskolc; Várfalvi Gyula, Boldizsár Gyula Békéscsaba; Arany István Nagykáta; Szép Ferenc Szolnok: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Csuka Pál Zirc; Halasy Zoltán Szolnok; Varga Ferenc Kunszentmárton: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Halálozások

December 13-án, 44 éves korában váratlanul elhunyt Kertész Ottó, a Vasúti Főosztály építési és pályafenntartási szakosztályának műszaki-gazdasági tanácsadója.

Kertész Ottó vasúti szolgálatát a Budapest—Ferencváros Osztálymérnökségnél pályamunkásként kezdte. Ezt követően volt raktári munkás, pénztáros, irodai segéderő, majd a műszaki egyetem elvégzése után szakaszmérnök. 1961-ben nevezték ki vezetőmérnöknek. 1964-ben került a Vasúti Főosztály létszámába. Kiváló pályafenntartási szakember volt. Nagy hozzáértéssel oktatta a fiatalokat, lakóhelyén pedig két évtizedig tanácstagként végzett társadalmi munkát. Halálával nagy veszteség érte az építési- és pályafenntartási szakszolgálatot.

66 éves korában váratlanul elhunyt Sziládi Sándor nyugdíjas, a szegedi igazgatóság egykori munkatársa, aki 44 évet dolgozott a vasútnál. Nyugalomba vonulása után is töretlen lelkesedéssel végezte önként vállalt közéleti munkáját, különféle társadalmi megbízatásait. Megalakulásától tagja volt a munkásőrségnek, parancsnoka a szegedi munkásőrség zenekarának. A Hazafias Népfront III. kerületi bizottságának elnöke volt, és tagja a városi tanácsnak. Nyugalomba vonulása után is a szegedi területi bizottság aktivistája maradt; számos kitüntetés tulajdonosa.

Sziládi Sándor az ötvenes évek elejétől tudósítója a Magyar Vasutasnak. Halála mindannyiunk számára nagy veszteség.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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: dr. Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 839
76—4929 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. JANUÁR 19.

A fiatalok alkotóan járulhatnak hozzá a vasút eredményeinek gyarapításához

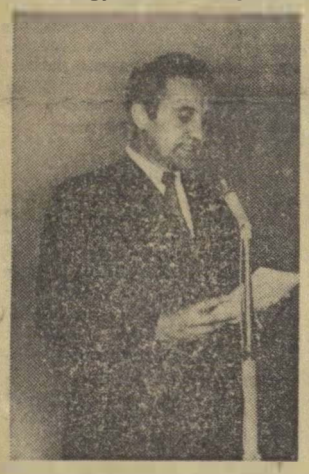
A Törekvés Művelődési Központban ülésezett a II. országos vasutas ifjúsági parlament

A Vasutas Fiatalok II. Országos Parlamentje január 15-én, lapunk zártakor tartotta tanácskozását Budapesten, a Törekvés Művelődési Központban. A tanácskozás elnökségében foglalt helyet *Pásztor Gabriella*, a KISZ Központi Bizottságának titkára, *Petrovszki István*, az MSZMP Központi Bizottságának munkatársa, *dr. Móró István*, az MSZMP VI., Pártbizottságának első titkára, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Tábori Istvánné*, a SZOT ifjúsági felelőse és *Lugosi Gábor*, az Állami Ifjúsági Bizottság titkárhelyettese.

A tanácskozást *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. A meghívott vendégek és a fiatalok üdvözlése után hangsúlyozta, hogy dokumentumok egész sora mellett az immár másodízben összehívott ifjúsági tanácskozások is bizonyítják: *nem divatos jelszóról, nem fellobbanó kampányról van szó, ha az ifjúság életéről, munkájáról, problémáiról beszélünk.* Az ifjúsággal való törődés a párt tudatos politikájának következetes végrehajtását jelenti. Tudjuk jól: *olyan lesz a jövő, ahogyan az ifjúsággal foglalkozunk, hiszen a ma ifjúsága a jövő derékhada lesz.*

A vezérigazgató-helyettes rövid megnyitója után felkérte *Urbán Lajos* miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját szóbeli kiegészítőjének megtartására.

Negyvenezer ifjú vasutas képviseletében



Urbán Lajos miniszterhelyettes kiegészíti a beszámolót

— *Meleg szeretettel köszöntöm a negyvenezer vasutas fiatal képviseletében megjelent küldötteket.* Meggyőződésem, hogy olyan fiatalok kaptak bizalmat a mai tanácskozásunkon való részvételre, akiktől munkatársaik, munkahelyi vezetőik joggal várják el az otthonmaradottak méltó képviseletét. Annál is megtiszteltebb a küldetésük, mert úgy érzem, hogy amiről és ahogyan itt ma szó esik, azt minden vasutas fiatalnak egyformán kellene hallani, hiszen azokat a teendőket, amelyeket ezen a tanácskozáson megfogalmazunk, csak együttes erővel tudjuk végrehajtani — mondotta a referátumának bevezetőjében a miniszterhelyettes, majd beszédét az ifjúsági parlamentek jelentőségéről szólva így folytatta:

— *Az 1974. évi parlamentünk, valamint a közelmúltban lezajlott munkahelyi és területi tanácskozások tapasztalatai meggyőzően bizonyították, hogy ezek a fórumok olyan rendezvényei a vasutas fiataloknak, melyeket jellegüknél és hangulatuknál fogva más nem pótolhat.* Éppen ezért alapvetőnek tekintettük, hogy a munkahelyi tanácskozásokon minél többen vegyenek részt. Célunkat elértük, hiszen minden száz fiatal közül közel 70 lehetett jelen, amit a vasútüzem sajátos jellegénél, a folyamatos szolgálatnál, a szétszórt munkahelyeknél fogva jónak értékelünk. A 350 munkahelyi parlamenten 26 400 fiatal vett részt. A nyolc területi parlamentnek — amelyet a vasútigazgatóságok, a vasútegészségügyi és az anyagellátási igazgatóságok rendeztek — 890 küldöttje volt. Ezeken a parlamenteken választották meg önöket, akik most résztvevői a *Vasutas Fiatalok II. Országos Parlamentjének.* A jelenlévők átlagéletkora 25,8 év. Közép- és felsőfokú iskolai végzettséggel rendelkezik a küldöttek 72 százaléka. A KISZ-ben és a pártban társadalmi funkciót 60 százalékuk visel, míg szakszervezeti tisztséget betöltő küldöttek aránya 16 százalék.

Az országos tanácskozást megelőző ifjúsági parlamenteket a résztvevők aktivitása jellemezte. A felszólalásokból őszinte hangnem és a közösség gondjaival, problémáival való azonosulás tükröződött.

A felszólalók egy része visszatérő gondjainkat idézte. *Voltak olyan keresek, amelyek megoldása túlhaladja a vasút vezetésének hatáskörét, a MÁV jelenlegi teherbíró képességét. Többségében azonban kielégíthető igények és megvalósítható javaslatok fogalmazódtak meg,* olyanok, amelyeknek egy része a szolgálati helyeken, vasútigazgatósági szinten máris megoldódott, más részük pedig a közeljövőben nyer elintézést. A fiatalok többségét érintő kérdéseknek ezen a fórumon kell hangot adni. Ígérhetem, hogy erőnkhöz és lehetőségeinkhez képest igyekezni fogunk megoldást találni minden reális felvetésre.

Ezután a két évvel ezelőtti ifjúsági parlament óta eltelt időszak legfontosabb intézkedéseiről szólva így folytatta:

— Az első parlamenten elhangzott észrevételek, javaslatok feldolgozása, a szükséges intézkedések megtétele nem kis feladatot állított elénk. *Arra törekedtünk, hogy a jogos igényeket lehetőleg kielégítsük.* Valamennyiünk megelégedésére mondhatom, hogy sok jelentős javaslatot — amelyet a parlament eredményének könyvelhetünk el — megvalósítottunk. Most csak a legjelentősebbeket említem, amelyek a fiatalok közül sokakat érintettek:

— a törzsgárdatagságot öt évre szállítottuk le;

— a katonai szolgálatra bevonult fiataloknál megmaradt a zöld arcképes igazolvány;

— a lakásépítési kölcsönöknél a visszafizetési kötelezettség kezdetét egy évvel meghosszabbítottuk;

— a vállalati bérlakások 45—50 százalékát fiatalok kapják, a pénzügyi támogatások pedig még ennél is nagyobb arányúak;

— módosítottuk egyes munkakörökben a kinevezési rendszert, a megszerzett iskolai képesítéseket vasúti végzettségnek ismerjük el;

— a káderutánpótlási tervek jóváhagyásánál a KISZ-szervek jogát egyértelművé tettük;

— az oktatásban és továbbképzésben szélesítettük a műszaki jellegű képzést, duplájára emeltük a létszámot a tisztképző általános tagozatán, tovább növeltük az oktatási központok számát, fokoztuk az oktatási eszközök beszerzését;

— lényeges előrelépésnek tekintjük a pályafenntartási szakszolgálatnál a munkásszállítási lehetőségek bővítését, a munkakörülmények folyamatos javítását.

Nagyon sok észrevétel hangzott el az üzemviteli érintően. Erőfeszítéseink ellenére a problémák túlnyomó része ma is élő, és bizonyára ismét napirendre kerül a hozzászólásokban. Ezek közül a leglényegesebbek:

— a menetrend szerinti közlekedés biztosítása, a vonóerő jobb kihasználása, a javítási állag csökkentése;

— az utazó személyzet egységes vezénylésének megoldása;

— a menettartam szerinti bérezési rendszer hatékonyabb formájának kimunkálása;

(Folytatás a 2. oldalon)

Ötmillió rubel KGST-hitellel

Gyorsított ütemben végzik a kelebiai vonal villamosítását

Új üzemépületbe költözött Budapesten a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség

Rákos csomópont területén, a Kőbányai Porcelángyárral szemközt szép négyszintes új épület emelkedik. Körbefutó széles ablaksorai között vörös-téglás burkolat emeli ki modern vonalait. A közelében levő műhelyépület tetején öles neonfelirat hirdeti: *MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség.*



Felsővezetékszerelés nyíltvonalon.

(Tenta György felvétele)

25 év után végre új otthonban

Régi jogos igény teljesült azzal, hogy a magyar vasút korszerűsítésében fontos hivatást betöltő főnökség *25 év után elhagyhatta Kőbánya-felső állomáson levő patkányrágta, rozzant barakképületeit és hivatásához méltó, tiszteletet keltő, új központi épületet kapott.* 1969-ben született az elhatározás az építkezésre, de a munkára kijelölt építési főnökségek másirányú elfoglaltsága miatt évről évre halasztódott a kezdés. Végül 1972-ben — bár az építési kapacitás továbbra is szűkös volt — az Iparterv tervei szerint a MÁV Magasépítési Főnökség hozzáfoghatott a kivitelezéshez, amiben a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség, valamint a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség volt hathatós segítségére. A múlt év novemberében elkészült épületbe néhány hete megkezdték és túlnyomórészt már be is fejezték a beköltözést.

Csárdi János, a főnökség vezetője leplezetlen örömmel és büszkeséggel vezet körül az új épületben.

A földszinten a porta és a kazánház helyezkedik el. Az I. emeleten két 50—50 személyes tanterem és 300 személyes étterem található. A hozzátartozó melegítőkonyha önkiszolgáló rendszerben nemcsak a főnökség dolgozóit látja el a szomszédos porcelángyárból hozott ebéddel, hanem Rákos csomópont dolgozóit is ötvenes turnusokban. *Csárdi János* a tantermekre a legbüszkébb, mert ezekben most már rendszeres szakmai továbbképzést tarthatnak a különböző beosztású fizikai és szellemi dolgozók részére. Látogatásunkkor az egyik teremben éppen fiatal felsővezeték-szerelők továbbképzése folyt.

A II. és a III. emeletet a főnökség vezető, irányító apparátusának tagjai részére rendezték be. A III. emeleti folyosórészen a *Közlekedési Múzeum* támogatásával összeállított, érdekes fotódokumentációs állandó kiállításon mutatják be a főnökség 25 éves történetét. Itt van a tanácskozóterem és a 6000 kötetes műszaki könyvtár. Az utóbbit szívesen használják a középiskolát most végzők, és azok, akik továbbképzésen vesznek részt.

Megszűnt a főnökség széttagoltsága

Az igazgató elsősorban abban látja az új üzemépület jelentőségét, *hogy megszűnt a főnökség irányító apparátusának széttagoltsága.* A műszaki és a gazdasági vezetők közvetlenebb kapcsolatba kerültek az eddig is Rákoson működő 3-as számú építésvezetőséggel és a tmk-műhellyel, amely a felsővezeték szerelvényeket, alkatrészeket gyártja. A munka lényeges továbbjavulását várják ettől. Ugyancsak szorosabb együttműködést tesz lehetővé az egy helyre település a szertárral is, ami azért fontos, *mert január 1. óta a szertár már nemcsak a főnökség saját munkájához szükséges anyagokat tárolja, hanem az alállomásokat is ellátja vörösréz vezetékkel és szigetelőkkel.* Ez ugyan szaporítja a gondokat, de a MÁV készletgazdálkodása szempontjából előnyös. Létszámemelés nélkül, a munka jobb megszervezésével, gépesítéssel ugyanis egységrakományokat képeznek, amivel az igen sérülékeny, drága szigetelő anyagokat jobban meg tudják védeni a rongálódástól és ilyen módon várhatóan jelentékeny megtakarításokat érnek el.

Nagy jelentőséget tulajdonít az igazgató annak is, hogy az új épületben a dolgozók kulturált körülmények között dolgozhatnak, az étterem pedig ugrásszerűen javítja az eddig igen mostoha szociális ellátást.

(Folytatás a 4. oldalon)

Hosszabb távú program része:

Átadták Hidasnémeti határállomás új kétszintes felvételi épületét

A múlt év végén ünnepélyes külsőségek között adták át *Hidasnémeti* határállomás új, korszerű felvételi épületét. Az ünnepségen *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője méltatta az építők munkáját. A kétszintes épület javítja a magyar—csehszlovák vámhatóságok és vasutasok munkakörülményeit. A régi, több mint százéves felvételi épület már nem tudta kielégíteni a megnövekedett személy- és teherforgalmat.

A kivitelezést a MÁVTI tervei alapján a miskolci építési főnökség végezte. *A létesítmény beruházási költsége 12,6 millió forint volt.* Helyet kapott az új épületben többek között az utasellátó pavilon, a személypénztár, a poggyászraktár, továbbá a kocsifelíró és átmenesztő helyiségek, vámparancsnokságok és egyéb hivatalok.

A kivitelezést 1974 második felében kezdték el. A most átadásra került utasforgalmi és üzem épület csak egy része az állomás beruházási programjának. *(1975-ben került sor az automatikus biztosítóberendezések felszerelésére, átépítették és bővítették a teljes vágányhálózatot, korszerűsítették a térvilágítást.)* A beruházási program része még a vonatkiséről laktanya átépítése, amelynek átadására előreláthatóan jövőre kerül sor.

MÁV—Volán komplexbrigádok

Angyalföld állomás lett a rakodási verseny győztese

A MÁV—Volán komplexbrigádok őszi forgalmi rakodási versenyét a budapesti vasútigazgatóság területén első ízben tavaly hirdették meg, s ez a verseny szeptembertől decemberig tartott. 18 állomásra kiterjedően, 600 dolgozó részvételével.

A várt eredmény nem is maradt el. A múlt év hasonló időszakához képest 10 százalékkal csökkentették a késetten kirakott kocsikat. Különösen *Angyalföld állomás komplexbrigádja remekelt: a verseny időszakában 3500 kocsit kezeltek a brigádtagok, s közben 28 százalékkal rövidítették a megengedett rakodási időt.* Növeli e teljesítmény értékét, hogy ott volt szükség a legtöbb kézi rakodásra, mivel az érkező küldemények nagy része darabáru. Jellemző a munkára az is, hogy a vagonok tartalmának 63 százalékát szombaton, illetve munkaszüneteskor napokon ürítették ki a MÁV—Volán komplexbrigád tagjai. Ez az arány egy évvel korábban 56 százalék volt.

Az elért sikerek nem csupán a nagyobb intenzitásnak, a szombati, vasárnapi, illetve az éjszakai rakodásoknak köszönhetők, hanem annak is, *hogy a brigádok vezetői állandó kapcsolatot tartottak a szállíttató vállalatokkal,* s rendszeres tájékoztatást adtak a küldemények érkezéséről, biztosítva ezáltal is a munka jobb szervezését.

A budapesti vasútigazgatóságon készített értékelés szerint *a verseny első helyezettje Angyalföld lett,* s az állomás komplexbrigádja 29 000 forint jutalomban részesült. Második helyen a *szolnokiak* végeztek, s 16 800 forintot kaptak. Utánuk a sorrendben *Salgótarján* és *Győr* következik. 13. illetve 9 ezer forint jutalommal.

(séra)

Új üzemegységgel bővült a szombathelyi járműjavító

A növekvő szállítási feladatokkal párhuzamosan egyre nagyobb munka hárul a szombathelyi járműjavítóra is. Ezért határoztak úgy a MÁV illetékesei, hogy megvásárolják a Szombathelytől mintegy harminc kilométerre levő *pácsonyi gépipari üzemet,* amely eredetileg traktorállomás, később gépjavító, legutóbb pedig az ÉLGÉP üzemegysége volt.

A kis üzemet — 260 munkással és alkalmazottjával együtt — átvette a MÁV, *és december 31-től a szombathelyi járműjavító üzemegysége lett.* Dolgozóinak feladata lesz vasúti kocsik javításához szükséges alkatrészek gyártása és bizonyos részegységek javítása. A pácsonyi üzem ezentúl hatékonyabban és gazdaságosabban termel majd. Ez az átszervezés Vas megyében része annak a nagy programnak, amelyet folyamatosan valósítanak meg az iparszerkezet átalakítása, a gazdálkodás eredményesebbé tétele érdekében.

A fiatalok alkotóan járulhatnak hozzá a vasút eredményeinek gyarapításához

(Folytatás az 1. oldalról)

— a munkaidő jobb kihasználása, a gazdálkodás hatékonyságának javítása.

Ezután a vezérigazgató köszönetet mondott azért az áldozatos munkáért, amivel a fiatalok és az idősebbek hozzájárultak ahhoz, hogy a MÁV a IV. ötéves terv szállítási igényeit maradéktalanul kielégítette. Ezután elemezte az V. ötéves terv első esztendejének eredményeit. Mivel az ifjúsági parlamenteken sok szó esett a bérezés alakulásáról, beszédében ezzel is foglalkozott.

Forradalmi tettekre van szükség

— A bérfejlesztési keretek az előírásnak megfelelően kerültek felhasználásra — mondotta. — A fizikai dolgozók átlagbére 6.2 százalékkal, a nem fizikai dolgozóké pedig 1.7 százalékkal emelkedett. *Összességében a vasutas dolgozók átlagbére 4.9 százalékkal haladta meg az előző évi szintet.* A bérpolitika alapvető feladata, hogy elősegítse a kulcsfontosságú munkakörök létszámhelyzetének folyamatos biztosítását. A fizikai dolgozók átlagbér-növekedési üteme továbbra is meghaladja majd a nem fizikai dolgozók átlagbér-növekedésének ütemét. A vasút munkaerőhelyzete jelentős mértékben nem változik. A teljesítmény növelését tehát jórészt az élőmunka termelékenységének emelésével kell megvalósítani. A fiatalokra ezen a téren nagy feladatok várnak, már csak azért is, mert — különösen a korszerű technikával felszerelt munkahelyeken — igen jelentős a részarányuk. *Az átlagosnál magasabb a fiatalok aránya a korszerű mozdonyokat üzemeltető vontatási főnökségeknél, a távközlő- és biztosító berendezéseket építő, illetve fenntartó, valamint a villamos felsővezeték építési főnökségeknél.* Nem ritka már az olyan szolgálati hely, ahol a 30 év alattiak létszáma eléri, sőt, egyes helyeken meghaladja az ott dolgozók 50 százalékát.

Ezután azokról az eseményekről szólt Urbán Lajos, amelyek hosszabb távra meghatározzák valamennyiünk feladatát:

— Figyelmünk először pártunk XI. kongresszusára, az V. ötéves népgazdasági terv célkitűzéseire irányult, amelyek nyomán mindannyiunkat érintő új koncepciók, perspektívák rajzolódtak ki. Ezután következett a szakszervezetek XXIII. kongresszusa, majd az ifjúságot közvetlenebbül érintő IX. KISZ-kongresszus.

A feladatokat illetően pártunk programnyilatkozata és a KISZ-kongresszus határozata hosszú távon, nagy részletességgel ad útmutatást. Találó kifejezéssel élve: *e dokumentumok jelentik az ifjúság jövővel kötött szerződését.* Megvalósításuk során a fiatalok kibontakoztathatják forradalmiságukat azáltal, hogy áldozatvállalással, az ország gondjainak — önök pedig külön a vasút gondjainak is — cselekvő megértésével, a kötelezőnél jobb és több munkával hozzájárulnak céljaink eléréséhez. Ifjúságpolitikánk nem titkolt célja, hogy egyre több, ilyen forradalmisággal felvértezett fiatalt neveljünk! És ennél a gondolatnál — úgy érzem — érdemes megemlíteni, hogy a IV. ötéves terv csaknem 1 millió új munkavállalójának mintegy 90 százaléka az iskolapadból került ki, és ez a vasútnál is érezteti hatását. Ma az ifjúmunkások és ezen belül a pályakezdők alkotják a vasutas munkásság jelentős részét.

Több segítséget a pályakezdőknek!

A pályakezdő fiatalok munkahelyi beilleszkedése, annak eredményes előkészítése és folyamatos segítése döntő fontosságú kérdés mind a munkahely, mind a fiatalok részéről. Olyan feladat ez, amelyet nem oldhat meg egyedül a gazdasági vezető. A legnagyobb súllyal a vasutas fiatalok 71 százalékát kitevő munkásifjúság beilleszkedésének segítése hárul a szolgálati helyekre. *Megállapíthatjuk, hogy, sajnos, a betanítás és a helyi szokások elsajátításának időszakában a szükségesnél kevesebb segítséget kapnak a fiatalok.* Különösen a forgalmi munkaterületeken, ahol az utasítások iskolaszerű oktatása háttérbe szorítja a munkával történő tanítást. A fiatalok munkahelyi beilleszkedésének segítése, a munkássá válás folyamatának gyorsítása és stabilizálása közös feladat, amelynek megoldásához sok segítséget nyújthatnak a szocialista brigádok, a tapasztalt, tekintélyes idősebb vasutasok, és a munkát közvetlenül irányító csoport- vagy művezetők. Sokat tehetnek a KISZ-szervezetek, és a szakszervezeti szerveknek is adottak az ez irányú feladatai.

— A dolgozók és ezen belül a fiatalok tudásszintjének állandó emelése a társadalom, a vasút és az egyén érdeke is. Legideálisabb, ha e három érdekeltség mellett kerül sor a továbbképzésre, hiszen ebben az esetben nem következik be nézeteltérés, és biztosíthatók az előírt kedvezmények, ami a továbbtanuló fiatalokat megilleti. *A fiatalok továbbtanulását* — az üzemi érdekeket figyelembe véve — *irányítani kell. Ennek ambicionáló, kedvcsináló jellege legyen!* A javaslatok elbírálásánál a KISZ-szervezet véleményét is figyelembe kell venni. Az elmúlt két esztendőben fokozódott a tanulási kedv. Egyre több olyan szolgálati hely van, ahol anyagi elismerést is biztosítanak a fiataloknak egy-egy eredményesen zárt tanév után. Figyelemre méltó változás, hogy amíg korábban általában az egyedülálló fiatalok tanultak, addig ma a családos fiatalok is ugyanolyan arányban vállalják a tanulással járó áldozatokat. Mi igényeljük, hogy a fiatalok olyan általános és szakmai műveltséggel rendelkezzenek, amely mindenkor alkalmas az ismeretek további bővítésére.

— *Elvárjuk a fiataloktól, hogy a gazdasági munka mellett vegyék ki a részüket a társadalmi tevékenységből is.* A vasútnál dolgozó fiatalok közül több mint ötszázan töltenek be pártfunkciót, a szakszervezetben közel háromezren vállaltak tisztséget. A vasútnál dolgozó fiatalok közül 15 670 tagja van a Kommunista Ifjúsági Szövetségnek, és a választott KISZ-vezetők száma 2791. A KISZ-tagság szervezettsége az elmúlt két évben javult, és a jelenlegi 39.3 százalék az országos átlagnak felel meg. Különösen jó a járműjavító üzemek fiataljainak — átlagosan 57.5 százalékos — szervezettsége és ezen belül is kiemelkedik a szolnoki járműjavító, 77 százalékkal.

Papírhegyek nem jók fedezéknek

Ezután a vezérigazgató az érvényesülés kérdéseiről szólva elmondotta, *hogy a káderpolitika helyi gyengeségei következtében sokszor alakul ki olyan helyzet, hogy az eredményes szakvizsgák — esetleg a műszaki diploma megszerzése után sem biztosított a fiatal dolgozó perspektívája.* Az is előfordul, hogy szakvizsgák letétele és különböző tanfolyamok elvégzése után — különösen egyes fizikai munkaterületekről magasabb munkakörbe kerülés esetén — az előző szinthez képest keresetcsökkenés következik be. Azután olyan esettel is lehet találkozni, amikor a fiatal részéről minden jól alakul, esetleg felügyeleti szervnél tölthet be felelős munkakört. Ekkor fogalmazódik meg az idősebbek részéről az előítélet, amelyre Moldova György riportjai is utaltak, hogy *„semmihez sem ért, csak megbújik az irodasztal papírhegyei mögött”.* Az első két jelenség megszüntetésére vezetői szinten tudunk intézkedéseket foganatosítani — bár a keresetszintek alakulását az egyes munkakörökben sokszor a munkaerő biztosítása határozza meg —, a harmadik viszont szemléletbeli változást igényel az idősebb korosztály részéről, és sok-sok energiát, meggyőző bizonyítékokat a vasút felnövekvő vezetőjelöltjeitől, illetve fiatal vezetőitől.

Urbán Lajos ezt követően elmondta, hogy a továbbképzés egyik formája az ifjúsági termelési mozgalmakban elérhető címek megszerzéséért vállalt önképzés. A munkahelyi és területi parlamenteken sok szó esett a mozgalom nyújtotta lehetőségek jobb kihasználásának igényéről. *A lehetőségek adottak a mozgalom további fejlődésére.* A szolgálati helyek vezetőire és a mozgalmi szervekre — nem utolsósorban a KISZ-re — hárul a feladat a fiatalok ilyen irányú igényeinek kielégítése terén. Az ifjúsági verseny szabályozása, a feltételek és követelmények módosítása tárgyában a legfelsőbb szinten is terveznek intézkedést. Mindenképpen továbblépést jelent, hogy a szakmunkásoknál bevezetik a *Mester szakmunkás* minősítést, amely ösztönzőleg hat majd a *Kiváló ifjú szakmunkás* és a *Szakma ifjú mestere* címek többszöri megszerzésére.

Beszédének befejező részében hangsúlyozta, hogy a vasútüzem egésze egyik legfontosabb feladatának tekinti a párt ifjúságpolitikai határozatának gyakorlati megvalósítását. A vasút alapvető érdeke a fiatalokkal való megkülönböztetett foglalkozás.

— *Azt várja a vasút vezetése a fiataloktól, hogy még fokozottabban vegyék ki a részüket a feladatok végrehajtásából.* Adjanak segítséget a szolgálati vezetőknek az intézkedések végrehajtásához. Tanuljanak szorgalmasan, képezzék magukat szakmailag és politikailag, mert a fejlett technika, az üzemvitel korszerűsítése egyre több, jól képzett fiatalt igényel. Meggyőződésem, hogy a vasutas fiatalok — elsősorban önök, mint a fiatalok küldöttei — alkotóan járulnak hozzá eredményeink gyarapításához.

Befejezésül Urbán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója a parlament résztvevőinek eredményes tanácskozást kívánt.

(A vasutas fiatalok II. országos parlamentjének vitájáról a következő lapszámunkban tudósítunk.)

A MÁV-nál tradíciói vannak a szakmunkás-képzésnek

A vasút és a szakszervezet vezetése előterjesztést készített a szakmásítás kiterjesztésére

A MÁV-nál 1893 óta rendszeresen folyik képzés abból a célból, hogy a műhelyi és vontatási munkakörök utánpótlására megfelelő szakképzettségű ipari munkások álljanak rendelkezésre. Abban az időszakban főleg lakatos, géplakatos és forgácsoló tanulókat képeztek ki az akkor közismert „inasi” szinten.

A képzésben az alapvető változást csak a felszabadulás hozta meg. Az 1949. évi IV. törvény rögzítette a felszabadulás utáni évek fejlődését, tükrözte a gazdaság akkori helyzetét. *A törvény a korábbi évtizedek jogfosztott inasát a társadalmilag elismert ipari tanuló rangjára emelte,* biztosította támogatásukat és védelmüket, megteremtette a szakma elsajátításának szakszerű és nyugodt légkörét.

Korszerűsödött a tanulók képzése

A szakmai terület akkori specializációja lehetővé tette, hogy a MÁV részére a Dieselmozdonyszerelői, vasúti járműszerelői és az elektrolakatosi szakmákban képezzenek ki tanulókat, a szükségletnek megfelelően.

Mint ismeretes, 1969-ben a tanulóképzés további korszerűsítése vált szükségessé, valamint az azt megelőző időszak gazdasági politikájából adódó túlzott specializálódás megállítása.

Az 1969. évi VI. törvény és a Munkaügyi Minisztérium által kiadott végrehajtási utasítás rögzítette az új tennivalókat. *A meglevő 280 szakma 188-ra csökkent.*

Az előkészítő munkákban a MÁV szakemberei is részt vettek, amelynek eredményeként — a túlzott szakmásítás törekvési irányzat megszűntetése ellenére — a meglevő speciális vasúti jellegű szakmák mellett még két újabb munkaterület szakmásítását fogadták el, méghozzá *a villamos járműszerelő, a vasútépítő és karbantartó szakmát.*

A villamos járműszerelők a járműjavító üzemekben és vontatási főnökségeknél villamosmozdonyok javításával és karbantartásával foglalkoznak.

A vasútépítő és -karbantartó (pályamunkások) kiképzésének célja, hogy a pályaépítő és -karbantartó munkaterületre olyan szakembereket készítsen fel, akik ismerik az elméleti és gyakorlati követelményeket és a reájuk bízott feladatokat a mindenkori technikai és technológiai követelményeknek megfelelően végre tudják hajtani, különös tekintettel a gépesítés mindenkori fokára.

Ebben a szakmában tanulóviszonyban nem álló *felnőtt dolgozók részére vezették be a képzést,* amely igen nagy területet és létszámot érint. Ilyen képzésben a vasutas dolgozók közül már sokan részesültek, mégis kívánatos lenne, ha a szakszolgálat területén minél több fiatal szerezne képesítést.

A vasút jogos igénye

A MÁV-nál a fentieken kívül még további munkakörök szakmásítása is indokolt és szükséges.

A szakemberek bevonásával most vizsgálatot végeznek, hogy feltérképezzék azokat a munkaterületeket, amelyek szakmásíthatók. *A felmérések alapján a szakosztályokkal és a Vasutasok Szakszervezetével együttműködve előterjesztés készült a KPM, illetve a MüM részére,* hogy a vasút jogos igényét vizsgálják meg újból és hozzanak kedvező döntést.

Melyek azok az új munkaterületek, amelyek a szakmásítást illetően figyelembe vehetők?

Hadd kezdjük a felsorolást az *anyagmozgatógép-szerelőkkel.* Néhány évvel ezelőtt a vasúti áruszállítással kapcsolatos rakodás jelentős hányadát kézi erővel végezték. A technika fejlődésével a termelékenység növekedésének eredményeként egyre több anyagot és árut kell ki- és berakni, mozgatni.

Az egyre növekvő feladatoknak, hagyományos módszerekkel a vasút már nem tudott eleget tenni. *Előtérbe került és egyre jobban általánosabbá válik a gépesített anyagmozgatás.* A rakodó, mozgató géppark állandó újabb és újabb növekedése szükségessé teszi, hogy a MÁV az anyagmozgató szakmunkások képzését mielőbb megkezdje és a rendelkezésre álló gépek karbantartását, üzemeltetését jól képzett szakemberekkel végeztesse.

Az utóbbi évek tudományos-technikai haladásának felgyorsulása a vasútüzem keretein belül — a forgalom és kereskedelem területén is — végbement. A dízelesítés és villamosítás, a pályafenntartás, a távközlő és biztosítóberendezések fejlődése a forgalom és kereskedelem területére is hatással van. A nagy sebességű vonatok közlekedtetése, rendezése, a tolatás, a vágányút beállítása, a forgalom és kereskedelem a közlekedéspolitikai koncepcióból adódó várható fejlődése megköveteli az utánpótlás biztosítását. Ennek a követelménynek leginkább megfelelnek azok a fiatalok, akik a nyolc általános iskola elvégzése után a vasútnál tanulják meg a szakmát.

A képzés formája: szakközépiskola

A forgalmi és a kereskedelmi szolgálatnál a *kocsirendező, tolatásvezető, váltókezelő, állomáskezelő, pénztáros, utazási felvilágosító, vonatvezetői stb.* munkakörökre terjedne ki a szakmunkás-tanulóképzés.

A vasútüzemben alkalmazott távközlő és biztosítóberendezések struktúrája a bonyolultság irányában jelentősen megváltozott. Ez megkívánja, hogy a berendezéseket karbantartó és hibaelhárító szakemberek elméleti és gyakorlati felkészültsége az eddiginél magasabb szintű legyen.

Ez a képzési forma, melyet szakközépiskolai oktatás keretében terveznek, magába foglalná a távközlőberendezési műszerész, biztosítóberendezési műszerész és a hálózatszerelői műszerész munkaterületet.

A képzés feladata a vasúti kocsik villamos berendezéseinek szerelésével, hibakeresésével, fűtési, világítási, fogyasztó-szabályozó vezérlőberendezéseinek javításával, villamosenergia ellátó központok fenntartásával, ellenőrzési és javítási munkáival, a berendezések automatikájával, a hibahelyek behatárolásával, javításával és üzembe helyezésével kapcsolatos villamossági műszerész ismeretek elsajátítása.

Várják a döntést

A vasúti kocsik, a villamos vontatás helyhez kötött berendezéseinek rohamos műszaki fejlődése egyre nagyobb követelményeket állít a szerelésüket és különösen a fenntartásukat végző dolgozók elé.

A vasút vezetése már a hatvanas évek végén kérte a vasúti forgalmi és kereskedelmi munkaterület szakmásítását. Bejelentették az igényt a másik három szakterület szakmásítására is. *A Munkaügyi Minisztérium szakemberek bevonásával vizsgálatot tart abból a célból, hogy mennyire indokolt ezeknek a szakterületeknek a szakmásítása.* Minden bizonnyal rövidesen döntés születik e sokakat érintő és a vasút számára is igen fontos ügyben.

Levél Beke nénitől

„Köszönöm a mérnök uraknak”

Egy egyedülálló, 70 év körüli nénike — vasutas özvegye — írta a következő sorokat, a budapesti vasútigazgatóságnak címezve levelét:

„Nehéz szavakba foglalni hálámat azoknak a mérnök uraknak, akik engem a rákospalotai régi MÁV-lakótelepről oly türelmesen átköltöztettek új lakásomba, a Szeles utca 2. szám alá. Köszönöm nekik áldozatos munkájukat. Amennyire féltem ettől a változástól, annyira nyugodt lettem, amint megjelentek, és biztosítottak segítőkészségükről. A nevüket sajnos nem tudom, de azóta is sokszor gondolok szeretettel rájuk. Öreg vagyok, és beteg, ők azonban óvtak, mintha a saját gyermekeim lettek volna, s ugyanúgy vigyáztak bútoraimra. minden holmimra. Egyiküket, ha jól értettem: Keresztes Ottó még másnap is eljött meglátogatni, sőt segített is, amit tudott. Igazán még egyszer köszönöm jóságukat és boldog új évet kívánok mindaannyiuknak.”

A levél nyomán az igazgatóságon csakhamar kiderült, hogy az említett „mérnök urak” a tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztályon működő *Landler Jenő* és *Ságvári Endre szocialista brigád tagjai voltak,* szám szerint tizenegyen, *Herpai Antal* mérnök vezetésével. Emberséges cselekedetükért a munkaügyi és szociális ellátási osztály is köszönetet mondott.

S. R.

Névadó ünnepség Miskolcon



A miskolci járműjavítóban december 9-én ünnepélyes külsőségek között tartották meg tizenkét gyermek névadóját. A Martin telepi általános iskola úttörői műsorral tették az eseményt még emlékezetesebbé. Az üzem KISZ-fiataljai virággal és ajándékkal kedveskedtek a szülőknek és a kicsiknek. Képünkön a résztvevők egy csoportja látható.

Választott tisztségben

Meggyőző eszköze a példamutatás

Hajdúszoboszló állomás egyik legnépszerűbb dolgozója *Patakfalvi Sándorné* személypénztáros. Édesapja — Cseke Máté — szintén vasutas volt, s ugyanerről az állomásról ment nyugdíjba. A húga is már tizenöt éve dolgozik a MÁV-nál.

— Én már huszonegy éve szolgálok — mondja Patakfalviné, aki egyébként régi szakszervezeti tisztségviselő. Régebben a szám-



vizsgáló bizottság tagja volt, jelenleg a szakszervezeti bizottság bérfelelőse.

— Szívesen vesz részt mindenféle társadalmi munkában — vélekedik róla az állomásfőnök. — A múlt év utolsó negyedében rendezett nyugdíjastalálkozón is személyesen szolgálta fel az uzsonnát, többek között a maga készítette befőttet és ecetes uborkát, az ízletes debreceni mellé. A vasutasnapi, nőnapi vagy más alkalmakkor rendezett összejöveteleknek is ő az egyik leglelkesebb szervezője. Mert szereti, tiszteli munkatársait, s természetes, hogy a viszonzás sem maradhat el...

— Ó, semmiség, amit én teszek — szól Patakfalvi Sándorné a tőle megszokott szerénységgel, holott közismert, hogy helytállása mindig elismerésre méltó.

Amikor felvették a vasúthoz, s elvégezte a forgalmi-kereskedelmi tanfolyamot, a Hajdúszoboszlón eltöltött gyakorlati időt követően Derecske állomásra helyezték személypénztárosnak. Akkor férjhez ment, majd követte a férjét Kecskemétre, aki akkor ott katona volt. 1958-ban tért vissza Szoboszlóra. Öt évvel később már tagja a tizenöt főnyi *Bocskai* brigádnak, amelynek *Rácz Lajos* felügyelő a vezetője. Az immár bronzkoszorús szocialista brigádban Patakfalvi Sándorné legfőbb reszortja az újfelvételes dolgozók munkájának, beilleszkedésének segítése volt, s az önként vállalt feladatot mindig sikeresen oldotta meg. Összeszámolni sem könnyű, hány fiatalt készített elő személypénztárosi vizsgára az évek folyamán.

— Büszke vagyok arra, hogy a fiamból is vasutast neveltem — vallja önmagáról. *— A gyerek saját példámból is látja, hogy vasutasnak lenni szép hivatás.* Tavaly kitűnő eredménnyel végezte el a vasútforgalmi szakközépiskolát, s jelenleg sorköteles katona. Ha leszerel, ő is ide jön közénk dolgozni

Kesztyűs Ferenc

Nyugdíjas vasutasok találkozója Hatvanban

A hatvani vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házában első ízben rendezték meg az öregek napját, amelyen mintegy száz nyugdíjas, többségükben nyolcvan éven felüli jelent meg. A vendégeket *Tellér Sándor*, a nyugdíjas csoport elnöke üdvözölte, majd *Pataki János*, a területi bizottság munkatársa mondott beszédet.

Az ünnepség hangulatát fokozta a művelődési ház népi zenekarának műsora és *Menyhárt Pál* rádióénekes közreműködése.

Bizalmi poszton

A megnövekedett hatáskör nemcsak jogot, hanem több kötelezettséget is jelent

A debreceni területi bizottság működési területén 38 szakszervezeti bizottság. 97 műhelybizottság, 64 főbizalmi. 1453 bizalmi csoport tevékenykedik. A szervezett vasutasok száma pedig meghaladja a 20 ezret.

Megfelelő útmutatással

Az egyéb munkák mellett napjaink egyik legfontosabb feladata a Minisztertanács 1976. V. 27. számú rendeletének és a SZOT 1976. június 22-i határozatának ismerete. *Ez a rendelet, illetőleg határozat szabályozta és kibővítette a szakszervezeti bizalmiak hatáskörét a szakszervezeti jogok gyakorlásában*, és meghatározta a főbizalmiak és bizalmiak tanácskozásának szerepét, a szakszervezeti demokrácia erősítését szolgáló feladatokat.

A határozatok megjelenése óta több mint fél év telt el, és örömmel állapíthatjuk meg, hogy a bizalmiak jog- és hatásköre, a bizalmi tanácskozások rendszerére vonatkozó határozat iránt nagy érdeklődés nyilvánult meg a szakszervezeti tagság, a bizalmiak, a főbizalmiak, a testületek és a gazdasági vezetők körében egyaránt. *Az új jogok szinte valamennyi alapszervezet munkájára élénkítően hatnak*, és a szakszervezeti tisztségviselők egyre nagyobb kötelezettséget, felelősséget éreznek megbízatásuk terjesítéséért, a csoportjukba tartozó tagokért.

A határozatok levitele, feldolgozása már júliusban elkezdődött. Területi bizottságunk szb-titkári értekezleten ismertette a határozatokat, ezenkívül több módszertani útmutatást is adtunk a tisztségviselőknek. A feldolgozáshoz sokat segített a Zamárdiban, szakosított formában megtartott három napos titkári tanfolyam. De a szakszervezeti demokrácia fórumain is szó esett a határozatról és az abból adódó tennivalókról.

A területi bizottság fontosnak tartja, hogy a gazdasági vezetők is ismerjék meg a határozatból adódó feladatokat. Ezért osztályvezetői, majd szolgálati főnöki értekezleten a gazdasági vezetőkkel is ismertettük a határozatot és az abból adódó feladatokat. *Különösen hasznosak voltak azok a tanácskozások, ahol az szb-titkári és szolgálati főnöki értekezletek után a középvezetők és a szakszervezeti aktivisták részére együttesen tartottak megbeszélést.* Az alapszervezetek többsége helyesen ezt a módszert választotta.

Területi bizottságunk a bizalmiakkal csoportos megbeszélést is folytatott. A záhonyi körzetben minden szakszolgálati ágtól képviseltették magukat a bizalmiak, és velük együtt beszéltük meg azokat a tennivalókat, amelyek a határozat végrehajtását elősegítik.

Társadalmi kontroll

A határozatok megismertetésére szervezett értekezleteken, tanácskozásokon elsősorban az alábbiakat kívántuk mindenkivel világosan megértetni;

— a bizalmiak részére biztosított jogok a dogozók jogai, és a bizalmiak a dolgozók megbízásából képviselik csoportjukat, illetve azok egyes tagjait,

— a bizalmiak szerepének, aktivitásának, hatáskörének és felelősségének növekedése a demokratizmus fejlődését, a szakszervezeti vezetés és a tagság kapcsolatának erősítését szolgálja.

Általános az a vélemény, hogy a határozat erősíti a szakszervezeti mozgalom, de főként a bizalmiak helyét, szerepét, tekintélyét, hozzájárul a szakszervezeti demokratizmus fejlesztéséhez, a társadalmi kontroll szerepének növeléséhez.

Lényegében területünkön megindult a kiterjesztett bizalmi jogkör alkalmazásának folyamata. Már eddig is több szolgálati helyen kérték egyedi esetekben alkalmazott béremeléseknél, újfelvételesek bérének megállapításánál, kitüntetéseknél, lakástámogatásnál és jutalomszabadság-juttatásnál a szakszervezeti bizalmi egyetértését. A határozattal való egyetértést tükrözi, hogy a november 7-re adományozott jutalmak odaítélésében általánosnak tekinthető a szakszervezeti bizalmi egyetértésének igénylése, amelyre a vasútigazgatóság vezetése is határozottan felhívta a szolgálati főnökök figyelmét.

Az eddigi tapasztalatok

A bizalmiak mindenütt nagy felelősséggel, felkészültséggel foglaltak állást a javaslatokban. A tapasztalatok szerint legkedvezőbb a bizalmi jogok alkalmazása a szakszervezeti döntési hatáskörbe tartozó esetekben. Így például, segélyezésben, üdültetésben, szakszervezeti kitüntetésekre történő javaslattételben.

A kedvező tapasztalatok mellett azonban a határozat megvalósításánál a gyakorlati alkalmazásnál néhány objektív és szubjektív nehézség is jelentkezik. Ilyenek:

— a bizalmi és a gazdasági vezetés hatás- és jogkörében lévő eltérések,

— helyenként a gazdasági vezetők jogaik csökkenését látják az új szabályozásban.

— sok a vita abban, hogy kik tartoznak a vezető állású dolgozók körébe, akikre a bizalmi egyetértési jogköre nem érvényesíthető,

— a szakszervezeti bizottságok munkájában nagyobb gondot kell fordítani a bizalmiak rendszeres, időben történő, a jogkör gyakorlásához szükséges információra, a feladatok végrehajtásához, a tervszerű munka végzéséhez szükséges idő biztosítására.

Még jobb folytatást!

Összességében úgy értékelhetjük, hogy a kezdeti nehézségek ellenére is *egyre jobban érvényesül a bizalmiak jog- és hatásköre.* Fontos, hogy valamennyi érdekelt megismerje az intézkedések lényegét. Ennek elősegítése érdekében a pártszervek, gazdasági vezetők segítsék a végrehajtást. Ha a bizalmiak feladataikat jól ellátják, a jogköröket értelemszerűen alkalmazzák, ez biztonságérzetet ad a dolgozóknak, ami végeredményben *érdekeik jobb képviseletét eredményezi.*

A bizalmi tanfolyamokon mindezeket az ismereteket a bizalmiak elsajátítják, és többségük, mint eddig, a jövőben is alkalmas lesz funkciója betöltésére, a szakszervezeti demokrácia szélesítésével kapcsolatos feladatok következetes, felelősségteljes és kötelességtudó ellátására.

Volosinovszki János,
a debreceni területi bizottság titkára

Dombóvári tapasztalatok

A jó bizalmi hasznos segítője a munkahelyi vezetésnek

A *dombóvári vontatási főnökség* több mint ezer vasutast foglalkoztat. Ezzel a létszámmal korántsem jó munkakörülmények között oldja meg szállítási feladatait. A fluktuáció Dombóváron is jelentkezik, s ez sok esetben nehéz feladatot jelent. Akadnak más természetű nehézségek is.

A körfűtőházban hosszú évek óta megoldatlan a központi fűtőtelep működtetése. Ez is hozzájárul ahhoz, hogy a téli időszakban jobban előtérbe kerülnek a szociális ellátottság hiányosságai, a munka- és védőruha használatával kapcsolatos panaszok.

Várhegyi Jánossal, a vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának titkárával, a megnövekedett feladatokról és a bizalmiakról beszélgettünk.

— A jó eredmények elérése érdekében a közösség összefogására van szükség — mondja az szb-titkár. *— A gazdasági és a mozgalmi vezetők megfelelő kapcsolattartása mellett, fokozottan igényelni kell a tisztségviselők, társadalmi aktivisták segítségét is. A feladatok végrehajtásában eredményesen működik közre a szakszervezeti bizalmi hálózat.*

— Ismeri-e minden bizalmi a megnövekedett jog- és hatáskörét?

— Csaknem ötven bizalmi, három főbizalmi és két műhelybizottság képviseli a dolgozók érdekeit és segíti a közös célok megvalósítását. *A megnövekedett jog- és hatásköröket mindenki jól ismeri.* A bizalmiak többsége megfelelő gyakorlattal rendelkezik és lasan az újonnan választottak is kellő tapasztalatot szereznek.

A rendszeresen megtartott termelési és bizalmi tanácskozások, megbeszélések, de az egyéni beszélgetések is jó alkalmat nyújtanak arra, hogy a bizalmiak a saját területükön fellelhető hiányosságokat, észrevételeket közvetlenül elmondhassák. Figyelemmel kísérik a munkahelyi körülményeket, dolgozótársaik életét, véleményt mondanak, intézkednek — ha kell. *Természetesen sok olyan eset is van, amely meghaladja a bizalmiak hatáskörét.*

— Mondana néhány példát?

— Ilyenek a munkakörülményekkel kapcsolatos problémák, a bérezés, a szociális létesítmény, a nők öltözőhelyiségének bővítése. Ezek állandóan napirendi témák.

— Milyen a kapcsolat a bizalmiak és a munkahelyi vezetők között?

— A jó kapcsolat kiépítése nélkülözhetetlen, hiszen a bizalmiak útján szerzett információk nélkül elképzelhetetlen eredményes irányító munkát végezni. Természetesen gondot kell fordítani a bizalmiak viszont informálására, tájékoztatására is. A főnökségnél problémát csak az okoz, hogy az utazó bizalmiakat egyidőben nem lehet összehívni megbeszélésre, véleménycserére. Velük külön-külön beszélik meg a tennivalókat. Bár ez időráfordításban többletmunkát jelent, de megéri, mert főnökségünk vezetése sem nélkülözheti a bizalmiak tapasztalatait, javaslatait. Annál is inkább, mivel a jó bizalmi hasznos segítőtársa a munkahelyi vezetésnek és a dolgozó kollektívának egyaránt.

(Pálinkás)

Hetvenöt éves elnök, nyolcvanéves bizalmi

A fiatalabb korú nyugdíjasok munkájára nagyobb arányban számítanak Szombathelyen

A vasutas-szakszervezet szombathelyi nyugdíjascsoportja minden évben két alkalommal rendez összejövetelt a bizalmifeladatokat ellátók részére. Így volt ez decemberben is, amikor a 35 tagú bizalmigárdát meghívták, hogy tájékoztassák őket a legfontosabb eseményekről.

A csoport elnöke, *Lippai Gyula*, aki 75. évét tapossa, számolt be a legfrissebb eseményekről. Ott volt a nyugdíjasbizalmi-találkozón *Bartos Lajos*, a szombathelyi területi bizottság szervezője is. Az összejövetelen megjelent bizalmiak többsége mint nyugdíjas vasutas már 14—15 éve végez társadalmi munkát. Éppen ezért senki sem csodálkozott akkor, amikor a 80 éves *Szántai Imre* bizalmi kérte felmentését társadalmi tisztsége alól, mert úgy igaz, ahogy elmondta, hogy már nehezére esik az emeletek megmászása a tagdíjbeszedés alkalmával. És erre mi történt? *Dárdai István*, aki szintén 80-ik évében jár, és a számvizsgáló bizottság elnöke, önként felajánlotta, hogy addig, amíg megfelelő személyt találnak Szántai Imre helyére, ő helyettesíti. Erre viszont újra Szántai Imre kért szót, és kijelentette, hogy addig még ő sem mond le.

A helyi csoport elnökének tájékoztatása és a hozzászólások után a bizalmiak jutalomban részesültek, majd a Köztársaság téri Badacsonyvidéki Borforgalmi Gazdaság klubhelyiségében a fehér asztal mellett is megvendégelték őket.

Lippai Gyula, a nyugdíjascsoport elnöke elmondotta, hogy sokat törődnek a vasutas nyugdíjasokkal és özvegyeikkel. *Éppen ezért szeretnék elérni, hogy azok, akik pár éve mentek nyugdíjba, jobban és nagyobb arányban bekapcsolódnának munkájukba.* Az idő mindenki felett eljár, és megnyugtató érzés lenne a vezetőség részére az, ha akadnának olyanok, akik idővel átveszik tőlük a stafétabotot.

Kiss Antal

Hogyan lehet valakiből vasúti tiszt?

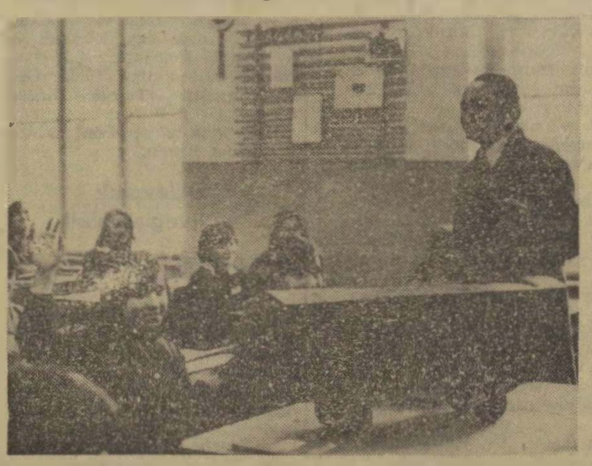
Tájékoztatás pályaválasztás előtt álló nyolcadikosoknak

Az új esztendő a diákoknak egyúttal a tanév második felének a kezdetét is jelenti. Ez az időszak különösen jelentős az általános iskolák nyolcadikosai számára. Véglegesen dönteni kell arról, hogy az általános iskolai tanulmányok befejezése után milyen pályát válasszanak.

A vasutas családok gyermekei közül bizonyára többen érdeklődnek a vasúti munka iránt. Sokakat az egyik legismertebb vasúti tevékenység, a forgalmi szolgálat érdekel. Vannak akik ezt szívesen választanák hivatásnak. Nem mindenki ismeri azonban azt, hogy *miként lehet valakiből a vonatok forgalmát irányító vasutas tiszt.* Az érdeklődők valamelyik közlekedési szakközépiskola vasútforgalmi ágazatán jelentkezhetnek. Ilyen szakközépiskola elsőként Szegeden nyílt meg. Ma már van Miskolcon, Záhonyban, Dombóváron, Győrött és Budapesten.

A hallgatók négy év után nemcsak érettségi bizonyítványt kapnak, hanem vasúti szakképesítést is. Ezt a képesítést a MÁV — az 1973. évi Hivatalos Lap 24. számában megjelent rendelkezés szerint — négy vasúti szakvizsgával egyenértékűnek tekinti: forgalmi, személypénztárosi, árufuvarozási és árupénztári szakvizsgaként fogadja el. *A szakvizsgák birtokában a vasút számtalan beosztásában el lehet helyezkedni.* Az önálló forgalmi szolgálat ellátásához szükséges képesítést a fiatalok ezután már könnyen megszerezhetik. A szakvizsga elméleti anyaga szerepel az iskola tantervében, a három hónapig tartó felügyeleti szolgálat pedig elegendő a gyakorlati ismeretek elsajátításához.

Aki a kereskedelmi szolgálat valamilyen szakvizsgához kötött munkakörében kíván dolgozni, annak külön vizsgát nem kell tennie. A felnőttek számára is van ilyen továbbtanulási lehetőség, levelező tagozati oktatás keretében. Az iskolák az érdeklődőknek (telefonon, vagy írásban) részletes felvilágosítást adnak. A felvételnél előnyben részesülnek a vasutas szülők gyermekei. Az iskola valamennyi jelentkezőt szeretettel vár.



● A budapesti közlekedési szakközépiskolában a tanulók jövendő szakmájuk ismereteit sajátítják el.

Huszonhat brigád ajándéka:

Televízió a gyermekotthonnak

Kiskunhalas állomás Széchenyi István szocialista brigádja vállalta a zsámbéki gyermekotthon egyik 18 tagú csoportjának patronálását. *Faddi Mihály* brigádvezető december 8-án, az állomás brigádvezetőinek értekezletén kezdeményezte, hogy karácsonyra az állomás brigádjai vásároljanak egy televíziót a gyermekeknek.

Huszonhat szocialista brigád 345 tagja csatlakozott a javaslathoz és az összegyűjtött 7450 forintért megvásárolták a készüléket. Az állomás Komarov brigádja ezen kívül megállapodást kötött a kiskunhalasi Vörös Október tsz Várnai Zseni brigádjával egy közös karácsony előtti látogatásra. A női brigádokkal együtt ötszáz forint értékű ajándékot vásároltak a gyermekotthon lakóinak.

A televíziót — a többi ajándékkal együtt — a tsz autóbuszán szállították Zsámbékra. Ott *dr. Szabó Margit*, az intézet vezető orvosa és *dr. Molnár Gábor* pszichológus mondott köszönetet a brigádoknak majd bemutatták a gyermekotthont a vendégeknek.

(tóth)

Számvetés a vasút 1976. évi munkájáról

Az 1977. évi feladatok már ismertek. Jellemzőjük, hogy főként a minőségi követelmények nagyobbak az előző évinél. A feladatokra való gondos felkészülés a terv hatékonyabb teljesítése érdekében elengedhetetlenül szükséges. Ezért újból elemeznünk kell 1976. évi munkánk eredményeit és hiányosságait.

Ami a személyszállítást illeti, az elmúlt év igazolta törekvéseinket. Az elszállított utasok száma a közlekedéspolitikai koncepciónak megfelelően — bár kisebb mértékben — tovább csökkent. *A 335 millió utas elszállításával tervünket 99 százalékra teljesítettük.* Az összes utazáson belül azonban megnőtt a nemzetközi forgalomban utazók száma, a belföldi utazásnál pedig többen vették igénybe az expressz vonatokat. A megnövekedett nemzetközi utasforgalom miatt az utaskilométer teljesítmény megközelítette a tervezettet.

A személyszállítás minőségi színvonala az emlúlt évben emelkedett. *Javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége,* amit a késési arány közel egyszázalékos, és az egy késetten közlekedett vonatra jutó késési idő 9 százalékos csökkenése igazol.

Emelkedett a személyszállító vonatok utazási sebessége, nagyobb az utazási választék, és sok viszonylatban kényelmesebb az utazás. *A vonatok zsúfoltsága egy év alatt közel 2 százalékkal csökkent.* Javult az udvarias, kulturált magatartás az utazóközönséggel szemben. A fejlesztési és szervezési intézkedések eredményeként nagyobb a tisztaság az utaskiszolgáló helyiségekben, utasterekben, s a személykocsikban egyaránt.

A minőségi követelmények azonban sokkal nagyobbak. Még mindig sok a jogos panasz a fűtésre, világításra, egyes helyiségek — különösen a W. C.-k állapotára. Nem lehetünk elégedettek — elsősorban a nemzetközi vonatoknál — a menetrendszerűség alakulásával sem. A határállomásainkra már késetten érkező vonatoknál például nagyobb gondot kell fordítani a késési idő csökkentésére.

1977-ben is számolnunk kell azzal, hogy az utasok száma — kis mértékben — csökken, de a járatok sűrítése mellett a gyorsaság, a kényelem és egyéb minőségi követelmények eddiginél jobb kielégítése válik szükségessé.

Áruszállítási tervünket bázis szinten, *130,6 milliárd tonna fuvarozásával tervünk kisebb változatát közel 100 százalékra teljesítettük.* Összetételében ugyanakkor lényeges változás jellemezte az elmúlt évi áruszállítást. A tranzit volumene ugyanis bázis szinten alakult, az export szállítás 13 százalékkal nőtt, az importnál viszont — a kormányintézkedés hatásaként — 5,5 százalékos visszaesés következett be.

A belföldi forgalom bázis szinten alakult és jóllehet kielégítettük a fuvaroztatók igényeit, mégis szervezettebb munkával többet szállíthattunk volna. *Az év első négy hónapjában például a tervezett értéknél több mint kétmillió tonnával fuvaroztunk kevesebbet.* Igaz, hogy a vasúton kívül álló okok is késleltették a szállítást ebben az időszakban, de a kocsik időben történő kiállításával, a mozdonyok jobb kihasználásával, az üresjáratok csökkentésével, a vonatok nagyobb terhelésével, a fuvaroztatókkal való jobb kapcsolat megteremtésével, és nem utolsósorban reálisabb előszállítási kedvezmény alkalmazásával csökkenthettük volna a lemaradást.

A fuvarozási feladatok egyenlőtlen jelentkezéséből levonhatjuk tanulságként, *hogy rugalmasabban kell alkalmazkodnunk az igényekhez.* A rugalmas alkalmazkodás azt is jelenti, hogy fuvarszerző tevékenységünket fokozva, igyekezzünk az év első időszakában több követ. kavicsot és egyéb, az építkezésekhez szükséges anyagot szállítani, hogy ezzel is mentesítsük az év második felében különösen túlterhelt szállítási kapacitásunkat.

Törekednünk kell a hatékonyságot emelő műszaki-gazdasági mutatók javítására. Ezek közül talán legfontosabb a kocsiforduló idő csökkentése, mely 1976-ban az előző évihez képest több mint 3 százalékkal romlott. Ennek, valamint az átlagos szállítási távolság csökkenésének következtében a teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett napi termelékenysége közel egy százalékkal volt alacsonyabb, mint 1975-ben, pedig a műszaki fejlesztés eredményeként a statikus terhelés egy év alatt 3,7 százalékkal emelkedett.

A vontatójárművek napi kihasználásának elemzése is tanulságként szolgálhat. A villamosmozdonyok esetében ugyanis 3,5 százalékkal emelkedett a napi kihasználás, a gőzmozdonyoknál azonban 0,5, a dízelmozdonyoknál pedig 1,7 százalékos az egy év alatti visszaesés. Ezeknél a gépeknél romlott a kapacitás kihasználás, *a dízelmozdonyoknál például közel 10 százalékkal alacsonyabb a termelékenység színvonala.* Kis mértékben ugyan, de romlott a tehervonatok menetrendszerűsége is.

A tárgyilagosság megköveteli, hogy amiben javult a munkánk, azt is említsük meg. *1976-ban 2.6 százalékkal nőtt az utazási sebesség, 1.5 százalékkal emelkedett a tehervonatok átlagos terhelése. A géprevárások száma közel 13, a vonatácsorgásoké pedig 30 százalékkal csökkent.*

Igen kedvezően alakult a vontatójárművek üzemkészsége is: *a villamosmozdonyoknál 82—85, a dízelmozdonyoknál 82—83 százalék volt.*

Szállítási tevékenységünk elemzése egyben kijelöli legfontosabb feladatainkat is. Ezek a következők:

— *az előszállítások fokozása az év első hónapjaiban,*
— *a teherkocsi gazdálkodás további javítása,*
— *a vontatójárművek napi kihasználásának növelése,*
— *a kocsiforduló idő csökkentése,*
— *a menetrendszerűség javítása.*

Az alaptevékenységet szolgáló vasúti ipar és építőipar munkáját, valamint a fenntartási munkát az elmúlt évben általában kiegyensúlyozottság jellemezte.

Szólni kell az elmúlt évi beruházási tevékenységünkről is. Beruházási tervünk 99 százalék körüli pénzügyi teljesítése azt bizonyítja, hogy egyes objektív tények kedvezőtlen hatásától eltekintve, az elmúlt évi beruházási munka általában sikeresnek tekinthető. *Legnagyobb eredményt talán a beruházások koncentrálásában értünk el,* mert az új indításra tervezett beruházásoknak csak a legszükségesebbre korlátozásával, a folyamatban levők gyorsítására törekedtünk.

A pénzügyi fegyelem megszilárdításán kívül javult a beruházások előkészítése, hatékonyabb a műszaki ellenőrzés és az elmúlt évben már több beruházást valósítottunk meg az előirányzott költségkereten és határidőn belül.

Beruházási tevékenységünket 322 kilométer hosszú vasúti pálya korszerűsítése, 150 kilométer önműködő térközbiztosító berendezés építése, 18 állomáson korszerű biztosítóberendezés felszerelése, 80 helyen önműködő fél-, illetve fénysorompó létesítése jelzi.

A záhonyi átrakókörzetben átadtuk rendeltetésének az ömlesztett áruk átrakóját, és elkészült az új karbantartó üzemcsarnok. Megkezdtük a *Budapest—Kelebia* közötti vonal villamosítását.

Beszereztünk 31 villamos- és 30 dízelmozdonyt, 109 korszerű személykocsit, 2195 — zömében négytengelyes — teherkocsit. A vontató jármű beszerzés eredményeként *a villamos- és dízelvontatás aránya a vonattovábbításban elérte a 91 százalékot,* a tolatásnál pedig a dízelmozdonyok teljesítménye 73 százalék volt.

A járműjavító üzemek fejlesztésére 235 milliót, a vontatási műhelyekre pedig 57 milliót fordítottunk. A pályakorszerűsítési munkák gépesítésére felhasznált 270 millió forint nagymértékben elősegítette a pályakorszerűsítés meggyorsítását.

Szociális beruházási tervünket — *133 milliós ráfordítással* — teljesítettük. Ebből megépült és átadásra került többek között a miskolci járműjavítóban egy üzemi konyha, Apafán és Nyíregyházán szociális épület.

A beruházási tevékenységet illetően azonban még sok a tennivalónk. Nem kell külön hangsúlyoznunk, hogy 1977. évi beruházási tervünk gazdaságos teljesítése számos intézkedést igényel az irányítóktól, a beruházóktól, a tervezőktől, a kivitelezőktől egyaránt. A beruházások megfelelő előkészítése, a kivitelezési idők lerövidítése, az igények szerény kielégítése, a rendelkezésünkre álló források további koncentrálása, és nem utolsósorban a beruházási munka folyamatos ellenőrzése csak a legfontosabb feladatok a sok közül.

Általában pozitívan értékelhetjük munkaerőgazdálkodási tevékenységünket is. Kedvező például, hogy körülbelül *13 százalékkal csökkent a túlóra felhasználás az előző évihez képest.* A tényleges munkaidő csökkentése szempontjából is eredményes az alacsony munkaidőráfordítás, hiszen az egy dolgozóra jutó átlagos munkaóra a bázishoz viszonyítva egy órával csökkent.

1976-ban 4,6 százalékkal emelkedett a teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozók átlagbére, s ezen belül 5,2 százalékkal a fizikai dolgozóké.

Nem lehetünk viszont elégedettek a létszám alakulásával. A vasút létszáma 1976-ban a tervezettnél nagyobb mértékben csökkent. *Különösen aggasztó a létszámhelyzet a forgalmi utazószemélyzetnél, a kocsirendező, váltókezelő és sarus munkakörben, valamint a pályamunkásoknál.* Néhány járműjavítónk is munkaerőgondokkal küzd.

A röviden vázolt munkaerőgazdálkodási elemzésből is kitűnik, hogy 1977-ben legfontosabb feladataink:

— az egy órára eső üzemi árutonna-kilométer termelékenység — legalább 3 százalékos — növelésével a munkaerő hatékony felhasználása,
— a munka- és üzemszervezési feladattervben foglaltak megvalósítása,
— a túlmunkaidő további csökkentése,
— a fiatalok és nők nagyobb számú alkalmazása,
— a munkafegyelem további szilárdítása

A felsorolt feladatok csak részletét adnak a tudatos gazdálkodás és a költségekkel való takarékoskodás érdekében szükséges intézkedésekről. 1977 évi tervünk teljesítése rajtunk, a vasút dolgozóin múlik.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

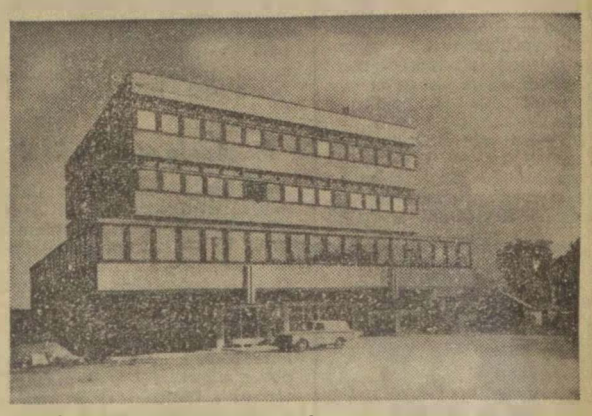
Ötmillió rubel KGST-hitellel

Gyorsított ütemben villamosítják a kelebiai fővonalat

(Folytatás az 1. oldalról)

A főnökség különben — miközben az új üzemépület elkészültével ilyen fontos változások mennek végbe szervezetének központosításában — teljes erővel hozzáfogott a kelebiai fővonal villamosításához. Legutóbb, amikor tavaly szeptember 15-i számunkban hírt adtunk a kelebiai vonalról, még csak azt írhattuk, hogy a felsővezeték-építők felkészültek a nagy feladatra és várják az engedélyt a munka megkezdésére. *Alig telt el egy hónap, megérkezett a kezdési engedély, és 1976. október 19-én Fülöpszállás állomáson megtörtént az első kapavágás.* Az azóta eltelt három hónap alatt Fülöpszállás állomáson és a Fülöpszállás—Csengőd közötti 12 kilométeres szakaszon kiépült a villamosított vonal. Ez a szakasz tehát teljesen kész, csupán kisebb utómunkálatok vannak még hátra. Jelenleg Kunszentmiklós—Tass állomáson, valamint Kunszentmiklós—Tass és Dömsöd között folyik a munka. Az év végéig Taksony állomásig szándékoznak eljutni.

A kelebiai vonal villamosítása és a kábelezés költségeinek részbeni fedezésére *a MÁV 5 millió rubeles hitelt kért a KGST Nemzetközi Beruházási Bankjától.* A bank a múlt év végén értesítette a MÁV-ot, hogy 1977. évi kezdettel rendelkezésére bocsátja az 5 millió rubel kölcsönt. A hitel egyik előfeltételeként a MÁV vállalta, hogy a villamosítást az eredeti határidőnél fél évvel korábban, 1979. júniusára befejezi. A hitel segítségével, a munka gyorsítására a MÁV igénybe veszi a magyar vasút villamosításában már korábban is részt vett *csehszlovák felsővezeték-építők, kábelesek közreműködését.* Így a kölcsön feltételeként 1984. december 31-i visszafizetéssel vállalt határidőt is tovább rövidítve, 1978. december végére el tudnak majd készülni a nagyszabású munkával.



A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség új központja

Szász Ferenc

Hiányzik a bevételből tízmillió forint

Az Utasellátó 34-es üzemének dolgozói —, akik a *Déli pályaudvar* új, szeszmentes bisztrójában, két pavilonban, a peron mozgó kocsijainál és a metrócsatlakozás alagsorában található étel-, italautomatáknál végzik szorgalmas munkájukat — minden igyekezetük ellenére sem képesek elérni azt a forgalmat, amelyet akkor bonyolítottak le, amikor a régi felvételi épületben kevésbé kulturált körülmények között üzemeltek.

— *Mintegy 30 százalékkal kevesebb a bevételünk* — mondja *Duka Jenő* üzemvezetőhelyettes, egy esztendővel az új bisztró megnyitása után.

Az okok között sok mindent meg lehet említeni. Az árusító helyek kiesnek az utasáramlás fő vonalából, hiányzik ezenkívül a felső automatasor, ami korábban eléggé népszerű volt, de a legnagyobb baj, hogy még nem készült el a III. emeleti konyha, amire *Tóth László* főigazgató egyelőre csak annyit jegyezhet meg, hogy *„ezt bizony máris az 1976. évi terv teljesítéséből hiányzó 10 millió forintunk bánja."* Pedig a vállalat vezetősége kellő lépéseket tett a forgalom növelésére. A Keleti és a Nyugati pályaudvarról naponta többször szállítják ide a friss ételt, hogy mindenkor bőséges legyen az áruválaszték. A hidegtálak, saláták, cukrászsütemények valóban kapósak, gusztusosak, *ám meleg ételként csak virslit vagy debrecenit fogyaszthat az utas.* Van persze a bisztróban kávé, tea és úgynevezett expressz kakaó is.

A hagyományos éttermet azonban ez sem feledteti. Most újabb peronkocsik beállításával próbálkozik a vállalat, remélve, hogy a múlt év második felében elért forgalomnövekedést ezáltal is tovább fokozhatják. Igaz, a konkurrencia az idén erősödött, hiszen megnyílt a Déliben az ÁFÉSZ ÁBC-áruháza, ahol hozzájuthatnak az utasok mindenféle szeszes italhoz, amelyek árusításáról az Utasellátó már régen lemondott.

— *A konkurrenciától nekünk nincs mit tartani* — mondja az automata büfé kezelője, *Tóth István*, a 34-es üzem szakszervezeti műhelybizottságának titkára, aki a vasúti csomópont MHSZ-titkári tisztségét is betölti. Fiatal, energikus ember, akárcsak váltótársa: *Mojzes László*, aki viszont társadalmi pozícióját tekintve, az üzem munkavédelmi felelőse. Ők gondoskodnak az ételautomaták feltöltéséről, a választék rendeléséről is. A gépek *„nonstop rendszerben"* éjjel, nappal az utazóközönség rendelkezésére állnak, s havonta átlagosan negyedmillió forintot forgalmaznak.

— *Nem ritkán kilenc-tizezer forint jön össze naponta a kétforintosokból, de hét-nyolcezernel soha nincs kevesebb* — hallom Tóth Istvántól. Aztán hozzáteszi azt is, hogy sok múlik a négy kisegítő asszony — *Deme Sándorné, Urbán Jánosné, Martonosi Józsefné és Szabó Lászlóné* — helytállásán. Ők forduló szolgálatot teljesítenek, ami azért sem könnyű, mert Bagról, illetve Turáról járnak be. Az automata büfé vendégeinek tiszteletét, megbecsülését méltán érdemelték ki udvariasságukkal, az esetleges üzemzavarok gyors elhárításával, vagy legalábbis a géphibákból adódó panaszok rugalmas orvoslásával.

S nem elhanyagolható szempont az sem, hogy a vállalat dolgozóinak keresete a termeléstől az utazóközönség igényeinek kielégítésétől — ezen belül a forgalom alapján járó jutaléktól — függ. A vasutasszakszervezet egyetértésével *a 34-es ilzem dolgozói alapbérük 30 százalékát kitevő átlagjutalékot kapnak a bevétel csökkenése miatt,* a keresetcsökkenés ellensúlyozására, amihez plusz 10 százalékos egészségügyi pótlék is jár, mert nem működik tökéletesen a klímaberendezés. Mindez azonban csak átmeneti megoldás. A fő cél — szerintük is — a forgalom növelése.

Kovács József

Gépészkovácsok a járműjavítóban

Vas, vörösen izzó acél, a kemencéből kicsapódó lángnyelvek, óriási gépek, tompa puffanások, rázkódás és remegés. Dolgoznak a gépészkovácsok a miskolci járműjavítóban.

— Engem keresnek? — lép oda hozzánk egy közepesnél magasabb, markáns arcú, bozontos szemöldökű férfi. Bemutatkozik: — *Tomori Miklós vagyok.*

Hatalmas tenyerében szinte eltűnik a kezem.

Oklevelek az üveglap alatt

— *A brigád vezetője* — mondja kísérőm, az üzem KISZ-titkára.

A műhely végében, az üveglap alatt oklevelek. Nem fért el mind, de így is tekintélyes a gyűjtemény.

„A felszabadulási és kongresszusi munkaverseny III. ciklusában, a megmunkáló osztály Csorba részlegének Münnich Ferenc szocialista brigádja a legjobb eredményt érte el..." — olvasom.

A MÁV Kiváló brigádja címmel kitüntetett kollektíva tíz évvel ezelőtt alakult. A jelenleg művezető beosztásban levő *Sánta Barna* volt akkor a brigádvezető. Tomori két évvel később, 1968-ban vette át a stafétabotot.

Végigsétálunk az öreg műhelyben, kérdezgetem, ki mit csinál. A brigádvezető készséggel magyarázza a munkafolyamatokat. De szavait elnyeli a mérhetetlenül nagy zaj, ami elől a művezetői irodába húzódtunk be és ott folytattuk a beszélgetést.

Elnézem a mellettem ülő gépészkovácsokat. Hárman középkorúak, egyikük pedig alig pelyhedző állú fiatalember. Bőrkötényt viselnek, s egyformán fényes a ruhájuk a gépzsírtól és az olajtól. A három idősebb magas, széles vállú, izmos férfi.

— *Kell az erő, mert nincs gép, kézzel csipkedünk.* Gondolhatja, nem gyerekjáték kiemelni az 1200 fokos meleg kemencéből a két-három mázsás vastömböt.

Földi Máté még a társai közül is kiemelkedik termetével. Negyvenéves, tapasztalt, elismert munkás. Arról is nevezetes, hogy szép hangja van. Tagja az üzem 90 éves férfikórusának, s kiváló véradó.

Egyek a jóban s rosszban

Faggatom őket, hogy mi a titka a sikereiknek.

— *Összetartunk. A 13 ember egy jóban, s rosszban. Nem szeretünk túlórázni, tehát igyekszünk a munkánkat a nyolc óra alatt elvégezni.* Persze, ha a munka megkívánja, túlórázunk is. Ha valaki elmegy szabadságra, nem kérünk embert, kevesebben is legyártjuk az alkatrészeket. Az üzem vezetői még nem tudtak olyat kérni tőlünk, amit ne teljesítettünk volna — válaszolja Tomori Miklós.

Ötvenhárom éves, de negyvenötnek nézem. Hogy csinálja, miként ügyel az egészségére, nem tudom. Az üzemben volt tanuló. Nem éppen könnyű, nem éppen patikamagú szakmáját semmivel fel nem cserélné a világon.

EMLÉKEZETES KARÁCSONY

Kigyulladt a villany az őrházban

Emlékezetes ünnep marad 1976 karácsonya a *Mórágy—Alsónána* megállóhely őrházában lakó (és ott dolgozó) *Obert Sándor* és családja számára. A szolgálati helyen és a hattagú család lakásában ekkor gyulladt ki először a villany.

A pécsi igazgatóság a villamosítást már több éve tervezi, de pénzügyi okok miatt még jövőre sem tudta volna elvégeztetni ezt a munkát. Az őrház lakói segítségére sietett azonban a DÉDÁSZ szekszárdi üzemegységének *KISZ-szervezete*, a dombóvári vontatási főnökség *Edison* szocialista brigádja és az igazgatóság *Hámán Kató* KISZ-alapszervezete. Közösen elhatározták, hogy társadalmi munkában, használt anyagok felhasználásával bevezetik a villanyt. *A két KISZ-szervezet és a szocialista brigád társadalmi munkája nyomán hatvanezer forint értékű beruházás valósult meg.*

Az igazgatóság jutalomban részesítette az önzetlen segítőket.

Száz éve született a névadó

„Ehe a kenyérnek, ehe a Szónak,
Ehe a Szépnek hajt titeket.
Nagyobb Igaza sose volt néphek,
Hitványabb Nérók még seholse éltek.
Vagytok: a Ma, vagytok: a Holnap."

(Ady: Csák Máté földjén.)

Ady Endre 1877-ben Érdmindszenten született egy kisnemesi eredetű parasztcsalád sarjaként. Párizsból hazatérve az 1905-ös orosz forradalom hatására, az itthoni nacionalista őrület láttán fedezi fel — saját megfogalmazásával — a szörnyű ellentmondásokkal terhes *Magyar Ugart*. S most már minden erejét arra fordítja, hogy tudatosítsa a forradalom, a gyökeres változás szükségességét, hogy fölrázza az elfásuló forradalmi nemzeti öntudatot. *Ady* hatása már óriási volt életében is, s most, amikor születésének századik évfordulója közeleg, az ő szellemében emlékezünk meg munkásságáról, tudatos forradalmi, emberformáló tevékenységéről.

Az évforduló méltó megünneplésére és országos mozgalommá való tételére *az Ady Endre Emlékbizottsággal karöltve felhívjuk a vasút Ady Endre nevét viselő szocialista brigádjait, hogy csatlakozzanak ehhez a nemes mozgalomhoz.* Vegyék fel a kapcsolatot a Budapest—Nyugati pályaudvar vonatkíséreti vezénylet *„Ady Endre"* szocialista brigádjával. *Levélcímünk: Budapest—Nyugati pályaudvar vonatkíséret Ady Endre szocialista brigád.* Üzemi telefon: 41—42.

VASÚTÉPÍTŐ KATONÁK

A debreceni építési főnökség vezetői decemberben értékelték a főnökség területén dolgozó katonák munkáját. *Széles Károly* építési főnök ennek során megállapította, hogy a katonák eredményesen segítették a gazdasági célkitűzések megvalósítását, sok szakmai tapasztalatot szereztek a vasútépítésben. A leszerelés után többen a vasútnál helyezkednek majd el.

Az értékeléssel egy időben került sor a főnökségen a Szakma Ifjú Mestere címért folyó küzdelemre is. A tizenhat versenyző közül heten nyerték el a különböző fokozatok valamelyikét. A helyezettek pénzjutalomban részesültek.

Ezért sok az árukár!

A vasút évről évre nagy összegeket fizet árukárokért, illetve dézsmálásokért. Gyakran előfordul, hogy a vasúti fuvarozásra kerülő árukhoz nem kellő körültekintéssel adják át a kocsikat. Ez történt Vámospércs állomáson is 1976. december 31-én.

Ezen a napon a Mezőgép Vállalat debreceni 10. számú gyáregysége *Vámospércs* állomáson a 0255 5556840—8 és 2155 1572107—8 számú vasúti kocsikba különféle vasárut rakott. Az árut *Nagykanizsa* állomásra küldték az Egyesült Izzó részére. Mindkét kocsiban kisebb-nagyobb felvonó alkatrészek voltak. Viszont a nyitott kocsiba, közvetlenül az ajtó elé villanymotorokat raktak be csomagolás nélkül. *A motorok forgórészei nem voltak sérülés, eső vagy hó ellen védve.* Emiatt a gépek megrongálódtak, s a kár megtérítése a vasutat terheli.

Megjegyezni kívánom: *a fedett kocsiban volt hely, így különösebb árucsere nélkül gondosabban be lehetett volna rakni a villanymotorokat.*

Várfalvi Gyula

SZENTESI KEZDEMÉNYEZÉS

Üzemi demokrácia — magasabb fokon

A követelményi szint emelésétől várják a szocialista brigádmozgalom megújhodását

A *MÁV Szentesi Építési Főnökség* gazdasági és társadalmi vezetői gondosan előkészítették a szocialista brigádvezetők tanácskozását. A politikai oktatással összekötött tanácskozásra a főnökség csongrádi Tisza-hídfőnél levő üdülőházában került sor.

Feleky Pál, a főnökség vezetője számolt be az 1976. évi gazdasági feladatok végrehajtásának tapasztalatairól. Hangsúlyozta, hogy az élenjáró vasútépítő szocialista brigádok különösen kiemelkedő munkasikereket értek el a városföldi kötőtelepen, a nagykőrösi kitérőcseréknél és a hódmezővásárhelyi vágánycserélési munkáknál.

Tanulás és önképzés — az igényekhez mérten

A gépállomás szocialista brigádjai biztosítják a vasútépítés gépesített munkáinak zavartalanságát. A szocialista brigádok magasabb munkaerőkölcsét példázza, hogy a gépállomáson dolgozó kollektívák a saját munkájuk elvégzése mellett többletmunkát vállaltak ott, ahol arra nagy szükség volt. Többször részt vettek sínmezőszállításban. Utat építettek társadalmi munkában. A motorszerelők és vasipari szakmunkások szorult helyzetben kőművesek és segédmunkások voltak.

A tanulás és a továbbképzés a főnökség szocialista brigádjainak többségében a brigádélet természetes életritmusává vált. *A hiányzó alapműveltség megszerzésés már túljutottak.* A továbbképzés szintje a brigádok összetételéhez és adottságaihoz igazodik. Azok a munkás brigádok, amelyeknek a tagjai második vagy harmadik szakma megszerzésére törekszenek, a változó technológiák megismerésére konzultációs vitákban vesznek részt, s a politikai vitafórumokon bátran véleményt nyilvánítanak, eleget tesznek a tanulás és a továbbképzés növekvő feladatainak. Örvendetes képet mutat az a statisztika is, amely arról tanúskodik, *hogy egyre több szocialista brigádtag jár marxista középiskolába, sőt többen vannak olyanok, akik a Marxista—Leninista Esti Egyetem hallgatói.*

Szocialista módon

A mozgalom fejlődésével együtt bontakozott ki a hármas jelszó érvényesülése. Ha van ambícióják, akkor még a változó munkahelyeken dolgozók, a központtól távollevők is képesek magas szintű brigádéletre. A villanyszerelőkből álló *Kandó Kálmán* aranykoszorús brigádnak saját rádiója és tv-je van. A műsorokat rendszeresen hallgatják. A brigádtagok érdeklődésük szerint válogatnak a műsorokban. A következtetéseket, tanulságokat naplójukba feljegyzik. *Mindezek azonban nemcsak adminisztrációs ügyeskedések.* De ha valaki beszélget a Kandó brigád tagjaival, akkor hamar meggyőződhet róla, hogy ismereteik az átlagosnál magasabb színvonalúak.

Több szocialista brigád közösen ment el színházba, múzeumba, vagy az ipari vásárba. A főnökségnél nagyra értékelik azokat a belföldi és külföldi társasutazásokat, amelyeken a brigádtagok családtagjai is részt vesznek. Egyszóval a főnökség szocialista brigádjai 1976-ban magasabb szinten tettek eleget a szocialista módon élni jelszó követelményeinek.

Túl a csoportok érdekein

A főnökség szocialista brigádvezetői tanácskozásának a súlyát az adta meg, hogy *az egyéni érdekeken túl a csoportérdekeket is meghaladva vitatták meg az üzemi demokrácia érvényesülését.* A brigádvezetők tárgyilagos állásfoglalással rávilágítottak: a szocialista brigádmozgalom rendszerének szükséges és lehetséges változtatására, pontosabban fogalmazva, továbbfejlesztésére.

Megelégedéssel vette tudomásul a tanácskozás azt is, hogy megnőtt a bizalmiak szerepe a szakszervezeti munkában. Tréfásan így fogalmazott egy brigádvezető. *„Kaptunk egy nagykabátot, amibe bele kell nőnünk."*

A javaslatok között elhangzott, hogy a kiváló dolgozó címek adományozásakor több személyt hozzanak javaslatba, mint amennyi cím adományozásra kerül. A termelési tanácskozások keretében éppen a titkos többjelöltes szavazásban látják a demokratikus fejlődést.

Egybehangzó volt a vélemény, hogy a termelési tanácskozások és a szakszervezeti taggyűlések közel vannak egymáshoz. Ezen a rendszeren azért kellene változtatni, mert túl rövid idő alatt kell a fórumnak lebonyolódni. Emiatt több idő kell a témák előkészítésére, hogy érdemi viták bontakozhassanak ki és tartalmasan lehessen konzultálni. *Hogyan lehet megfontolt véleményt és döntést kérni a dolgozók legszélesebb fórumain, ha kevés az idő?*

Új utakon, tovább...

A vitában élénk véleménycsere bontakozott ki. *„Hogyan tovább a szocialista brigádmozgalom fejlődésének útján?* — ez foglalkoztatta a részvevőket. Több szentesi vasutas és a különböző ágazatokhoz tartozó szocialista brigád már többször elemezte a mozgalom helyzetét. A sok javaslatból kialakult egy vázlatos elképzelés a mozgalom rendszerének megújítása érdekében, amelyet szentesi javaslatként is emlegetnek Csongrád megyében. A javaslatot az Építési Főnökség szocialista brigádvezetőinek tanácskozása is magáévá tette, mint egy lehetséges változtatást.

A javaslat lehetőséget tár fel a mozgalom heterogén összetételéből fakadó nehézségek áthidalására. *Egységes szemlélet kialakítását sürgeti a hármas jelszó értelmezésében* Magasabb követelményi szintek meghatározását tartja szükségesnek, mert csak így lehet növelni a szocialista brigádmozgalom tekintélyét. Ennek érdekében a különböző címek és fokozatok adományozási rendjében változtatásra lenne szükség. *Az a véleménye, hogy a mozgalom jelenlegi rendszere betöltötte szerepét, de a fejlődés érdekében tovább kell lépni.* Egységes szemlélettel, magasabb követelményi szintekkel, a címek adományozásának rugalmasabb és reálisabb rendszerének kialakításával lehet magasabb fokon tovább haladni a szocialista brigádmozgalom útján.

Fogas Pál

Brigádok szerződése az ebesi iskolával

A *debreceni építési főnökség* társadalmi szervezeteinek segítségével a főnökség szocialista brigádjai együttműködési szerződést kötöttek az ebesi általános iskola és diákotthon vezetőivel.

A brigádok vállalták többek között az iskola két tanteremmel történő bővítésének engedélyezési és kivitelezési terveinek elkészítését, továbbá az építés közbeni művezetést. A brigádokon kívül a főnökség területén dolgozó katonák is felajánlották segítségüket.

Január 1-től a brigádok *az iskola karbantartására évente 5500 óra társadalmi munkát fordítanak.* Ezenkívül üzemlátogatások szervezésével segítik a diákok pályaválasztását is.

Az iskola vezetői a továbbtanuló katonák részére konzultációt tartanak, a diákok pedig a főnökség és a honvédség rendezvényein kultúrműsorral szerepelnek.

Ki az erősebb?

Lehet, hogy csak a téli időjárás késztetett arra, hogy tollat ragadjak, mert már elég régi megoldatlan probléma. Nyáron is megvolt, csak nem éreztük.

Ami most nagyon felháborított az, hogy az egyik helyen nyitott ajtó mellett dolgoznak, mert nyári ruhában is meleg van, a „munkaügy" viszont vegye fel a mellényt és a pulóvert, *mert az olajkályha az istennek sem melegít.* Miért is melegítene, nyáron nem takarították ki, nem tették rendbe. Vannak akik azt mondják, hogy a kémény a hibás, igaz, hogy azon sincs ajtó, no de az nálunk luxus, bizonyára nem futotta a beruházási keretből.

A könnyebb megértés végett elmondom, hogy 1974. végén *Berente szénpályaudvaron* átadásra került egy felújított egyemeletes épület. Közösen foglal benne helyet a forgalom és a vontatás. A földszinten szociális létesítmények vannak, az emeleten pedig irodák.

Mi az amit mi kifogásolunk? *Van ott két központi fűtéses üres helyiség, amit semmire nem használnak.* Mi munkaügyesek szerettünk volna oda költözni, de a vontatás nem engedte — mondván —, hogy az az övék és ebédlőnek fogják használni. Felújítás előtt valóban ezt a célt szolgalta, de utána nem. Azóta több mint egy év eltelt és nem történt semmi. Esetleg annyi, hogy mindenki bólogat, ígéret. *Senki nem tud semmit, mindig az a hibás, aki nincs itt, vagy aki már nyugdíjban van.* A legszomorúbb az, hogy a felsőbb szervek sem tudtak döntést hozni, s így tovább folyik a huzavona.

Már mi abba is belenyugszunk, ha nem költözhetünk, de ha szociális helyiség, miért nem adják át az állomáson működő KISZ-szervezetnek, hogy igazán kulturális célt szolgáljon.

Miért van az, hogy az emberek a megértés, a megbecsülés helyett a gyűlölködést és ellenségeskedést választják?

Pergő Anna
munkaügyi ügyintéző

Minden brigádtag érdeke a hármas jelszó valóra váltása

December 10-én *Miskolcon* két szolgálati főnökségen is találkoztak a szocialista brigádvezetők, hogy kicseréljék gondolataikat, tapasztalataikat.

A miskolci pályafenntartási főnökségen mintegy 800 brigádtag képviseletében 62 brigádvezető hallgatta meg a főnökség vezetőjének vitaindító beszámolóját. A tömör, lényeget feltáró értékelés után sorra kértek szót a brigádvezetők, és mondtak véleményt saját csoportjuk munkájáról. *A felszólalásokban hangsúlyt kapott a jó közösségi szellem kialakításának szükségessége.* Helyesen ítélték meg a munkafegyelem megszilárdításában közrejátszó tényezőket, a munkahelyi légkör szerepét s a brigádvezetők feladatait.

Nehéz számúzni a közömbösséget

A termelési eredmények mellett különös fontossággal beszéltek a brigádtagok tanulásáról, művelődési igényeiről. *Tardi Györgyné* arról szólt, hogy a legjobb ösztönző módszernek a személyes példamutatást tartják még akkor is, ha sok esetben nehézségbe ütközik önként vállalt kötelességeiknek eleget tenni.

Igaz, akad még bőven tennivaló a hármas jelszó valóra váltásában. *Farkas János* véleménye szerint a munkában nem lehet fennakadás. A tanulni, élni jelszó helyes tartalommal való töltődése azonban már nem olyan problémamentes. Ezen a területen kell jobban odafigyelni a brigádvezetőknek is közösségük tagjaira.

A szocialista összefogás szép példáját mondták el többen, amikor az 1976-os esztendőben végzett társadalmi munkáról számoltak be. A pályamunkások nehéz körülmények között élnek és dolgoznak — vélekedett *Farkas Sándor.* — Náluk eredmények számít az is, ha érdekli őket, amit csinálnak.

Számúzni a közömbösséget nem mindig könnyű feladat. Különösen nem ott, ahol úgy kell az igényeket felkelteni és kielégíteni, hogy közben a főnökség adottságai nem teszik lehetővé a kedvezőbb munkakörülmények megteremtését. Mégis — *Balázs Ákos* felszólaló szavait idézve: — *„Nem kell a szocialista brigádokat meggyőzni. Ismerik a feladatokat, és helytállnak valamennyien a nehéz időszakokban is."* Erről tanúskodtak a további hozzászólók, és zárszavában ezt erősítette meg *Markó Barna*, a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára is.

Munkásokból — tanult emberek

A miskolci biztosítóberendezési fenntartási főnökség több száz dolgozója szerényen, csendben látja el feladatát. Pedig hirtelen jött üzemzavarok esetén sokszor végeznek rendkívüli munkát, de ez sem okoz problémát közösségi életükben. Munkájukat csak az értékeli megfelelően, aki részleteiben is jól ismeri a főnökséget.

Tizennégy évvel ezelőtt, 1962-ben helyezték üzembe *Vámosgyörkön* az ország első dominórendszerű biztosítóberendezését és ezzel egy időben egy korszerű üzemirányító hangrendszert is. Az igazgatóság területén ezután egymást követték az új létesítmények. *A szakszolgálat szocialista brigádjai azóta elsajátították a műszaki ismereteket.* Ma már a munkában különösen szép eredményekről adhatnak számot. A főnökség számos vezérigazgatói dicséretet és kiváló címet mondhat magáénak.

Emellett a tanulásban sem maradtak el a szocialista brigádok. *Több munkásból, műszerészből üzemmérnök, egyetemet végzett diplomás lett.* Nagyon sok azoknak a dolgozóknak a száma is, akik elvégezték a marxizmus—leninizmus esti egyetemet.

A vitában sokan kértek szót

Az elért eredményeket *Kriston József*, a főnökség vezetője ismertette a tanácskozás részvevőivel. A mintegy 500 tagot képviselő brigádvezetők előtt nem volt ismeretlen az eredmények felsorolása, hiszen azt mindenki jól tudta, mennyiben segítette elő a közös célok valóra váltását.

A tanácskozás aktivitása példás volt. A hozzászólásokból kitűnt, hogy valamennyien fontosnak érzik a megbeszélés szükségességét.

Sok szó esett a fiatalok beilleszkedéséről, segítéséről, a társadalmi munkát illető helytállásról is. A vélemények, javaslatok előremutatóak voltak, tükrözték azt a felelősséget, amely jellemzi a főnökség egészének munkáját.

Pálinkás Katalin

— *A nyolc általánost mindannyian kijártuk* — vette át a szót *Suskó Mihályné.* — *Ketten az idén végezték el a 8. osztályt, hamarosan szakmunkásvizsgát is tesznek. Négyen ősztől a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemen tanulnak, egy társuk pedig leérettségizik. Barátok vagyunk, többünknek építettünk már közösen házat.*

Rakamazon lakik, Miskolctól 70 kilométer távolságra. Ha délelőttös, hajnali három órakor kel, s délután háromra ér haza. Harmincnyolc évéből 23-at az üzem munkásaként élt le, itt is volt tanuló.

— Csak a legjobbakat mondhatom a munkatársaimról. Szeretek velük dolgozni, sokat segítenek. Főleg ez a „bácsi" — mutat *Földi Mátéra.* Jóízűen, hosszan nevetnek. A gépészkovácsok szeretik a tréfát. Biztatják a „bácsit", mesélje már el, mekkora halat fogott Rakacán.

— *Négyen vagyunk pecások a brigádban. Meghívtuk a társainkat egy halászlére, hadd egyenek már ők is egy kis finomat. Mi fogtuk volna a halászlének valót, de ezen a napon nem volt kapás...*

Időbe telik, mire elülnek a derültség hullámai. Aztán megtudom, hogy a gépészkovácsok brigádja 20 kiváló dolgozó jelvényt vallhat magáénak, nem is beszélve az egyéb elismerésekről. Rendszeresen újítanak, s csak tíz tonnákban mérhető az általuk megtakarított vasanyag. A kommunista műszakokról sohasem hiányoznak, s a különféle rendezvényeken is lehet rájuk számítani.

Rendszeresen újít a brigád

Búcsúzáskor megkérdezem: — Műszak után hová vezet majd az első útjuk?

Meglepetten néznek rám. A rangidős Tomori felel:

— *Ha arra gondol, hogy megiszunk-e pár korsó tört, mint általában a melegüzemben dolgozók teszik, ki kell ábrándítanom.* Nem vagyunk oda az italért, bár időnként mi is megisszuk a vörös bort a fehér asztalnál... Sietünk haza, a családhoz, hogy aztán holnap reggel, kipihenten ismét felvehessük a munkát.

Kolaj László

MIT KELL TUDNI

a 1/2 százalékos ÖTA új szabályairól

Szakszervezetünk IX. Kongresszusa határozatában megszabta, hogy állandóan figyelemmel kell kísérni *a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap* gazdálkodását. Nagy gondot kell fordítani az állandóan fejlődő társadalombiztosítási és egészségügyi ellátáshoz kapcsolódó segélynemek — ÖTA-segélyek — közvetlen készpénzjuttatások fejlesztésére.

Az ÖTA közvetlen irányítását végző Ügykezelési Bizottságának feladata az alap jellegéből, annak elveiből szükségszerűen következik. Amint a lehetőségek adottak — figyelembe véve az ÖTA-tagok, a szakszervezeti bizottságok, a társadalombiztosítási tanácsok, bizottságok, nyugdíjas szervezetek javaslatait — kezdeményezi az alap által nyújtott ellátás fejlesztését.

Emelkedett az ellátás színvonala

Az 1975. július 1-én hatályba lépett társadalombiztosítási törvény érvényesülésének hatásai, lehetőségei egyre jobban kibontakoznak. Az értelmezés és gyakorlat alakítja, tökéletesíti az egységes társadalombiztosítási intézmény ellátási formáinak alakalmazását. *Ezt fejezi ki az ellátás színvonalának emelése*, melyet a népgazdasági terv és költségvetés biztosít, valóra váltva a párt életszínvonal-politikáját, az 'emberről való széles körű gondoskodást.

A társadalombiztosítási és egészségügyi ellátás színvonalának, formáinak változásával hatással vannak az alap gazdálkodására, ezekre a hatásokra reagálni kell, hogy a közvetlen juttatás és a felhalmozás szabályzatban rögzített arányát biztosítsuk.

A már említett kedvező hatások következményeként a közvetlen juttatások csökkenő tendenciáját tapasztaltuk. Ugyanis ez a tervezett 75,6 százalékkal szemben 69,9 százalékra alakult 1976 év első felében. Ez kívetelte meg az alap eljárási szabályainak módosítását.

A lehetőségeket, javaslatokat figyelembe véve szakszervezetünk központi vezetősége *a közvetlen anyagi támogatás fejlesztésének módjai közül a legmegfelelőbbeket választotta.* Az új szabályok 1977. január 1-től léptek hatályba.

Módosításra került a jogosultság feltétele, a nyugdíjasok tartós kórházi ápolása esetére biztosított segélynél. Eddig az 500 Ft-os évi egyszeri segélyt 60 nap megszakítatlan kórházi ápolás esetén nyújtottuk. *Ez a jövőben 25 nap megszakítatlan kórházi ápolás eltelte után illeti meg a nyugdíjas ÖTA-tagot.*

Kórházi ápolási kiegészítő segély

Az ügyvitel egyszerűsítését, az egységes és magasabb ellátást, a beteg ember fokozottabb segítését szolgálja *a napi 30 Ft-os kórházi ápolási kiegészítő segély*, a jelenleg alkalmazott 20, 25, 30 Ft-os segélyekkel szemben. Ez az intézkedés összhangban van a szintén január 1-ével hatályba lépett táppénzrendszert korszerűsítő szabályokkal, s akkor nyújt a dolgozó számára nagyobb segítséget, amikor az legjobban indokolt.

Emelkedett a tbc-s és elmebeteg dolgozók napi segélye, a kelengyesegély, valamint a temetési segély.

A házi ápolásban részesülő tbc-s és elmebeteg táppénzének legkisebb összegét az eddigi *65 Ft-ról 80 Ft-ra kell kiegészíteni.* Ezzel az alacsony keresetűek fokozottabb támogatását biztosítjuk.

Az ÖTA-tag és hozzátartozója szülése esetén 400 Ft helyett 500 Ft kelengyesegélyt kell folyósítani, ha a szülő nő a társadalombiztosítás keretében járó anyasági segély folyósításához szükséges feltételekkel rendelkezik. E feltétel, ha a szülő nő terhességi orvosi vizsgálaton négyszer, koraszülés esetén egyszer részt vett, s az első terhességi vizsgálat a terhesség kezdetétől számított 140 napon belül megtörtént.

A kelengyesegély összegét nemcsak felemeltük, hanem jelentős jogkiterjesztést is alkalmaztunk azzal, hogy a VSZ biztosított ÖTA-tag dolgozóval vagy az ellátásban részesülő MÁV-nyugdíjassal együtt élő házastárs (élettárs) szülése esetén *az 500 Ft kelengyesegélyt akkor is biztosítjuk, ha az a 17/1975. (VI. 14.) MT számú rendelet 13. §-a alapján nem hozzátartozó.* Ez azt jelenti, hogy ha a házastárs más vállalatnál, intézménynél, szövetkezetnél, stb. dolgozik, szülés esetén a már ismertetett feltételek esetén a segélyt megkapja.

Az ÖTA-tag és hozzátartozójának temetési segélye *800 Ft-ról 1200 Ft-ra emelkedett.* E szabály alapján a társadalombiztosításon túl az ÖTA-tag segélye 1200 Ft. A saját jogán biztosított hozzátartozó után a társadalombiztosítástól járó 800 Ft segély összegét azonban nem 1200 Ft-tal, hanem csak 1000 Ft-tal lehet kiegészíteni.

Új vonás az üzemi baleseti sérültekről és hozzátartozóikról való fokozottabb gondoskodás, összhangban a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény alapelveiben foglalt kiemeléssel. Az üzemi baleset következtében keresőképtelen dolgozó részére *120 naponként a 800 Ft-os segély kétszeres összegét, 1600 Ft-ot kell folyósítani.* Az üzemi baleset következtében elhunyt ÖTA-tag után 4000 Ft temetési segélykiegészítést folyósítunk.

Fokozott gondoskodás az üzemi balesetesekről

E módosítások a közvetlen készpénzjuttatások összegét *mintegy 6 millió forinttal növelik*, s ezzel a közvetlen juttatások arányának várható alakulása 84 százalék lesz.

A lehetőségeket figyelembe véve a legfontosabb ellátási formák színvonalát emeltük. A módosítások megfelelnek azoknak a társadalompolitikai követelményeknek, s ezzel összefüggő központi vezetőségi határozatoknak, melyek előírják a családokról, a gyermekekről, a betegekről, az üzemi balesetekről, az időskorúakról való fokozottabb gondoskodást. Tovább erősítik e szabályok a szociális biztonság érzetét, kifejezik az Önkéntes Támogatási Alap lényegét, az elvtársi együttérzést, az önzetlen segítségnyújtást.

Dr. Bordi István

Elszomorító statisztika

Egy hét alatt 4 halálos baleset

Az elmúlt évben jelentősen, közel 200-zal, emelkedett, a MÁV-nál a személyi üzemi balesetek száma. Ezen belül 17-tel több, összesen 51 csonkulásos üzemi baleset történt, 1976-ban. Ennek következtében, mintegy 7500-zal emelkedett a kiesett munkanapok száma. A legsúlyosabb kategóriába tartozó, halálos üzemi balesetek száma viszont 4-gyel kevesebb volt, mint 1975-ben.

A baleseteket illetően

sajnos az új esztendő is rosszul kezdődött, mert 1977 első hetében már újabb 4 vasutas vesztette életét.

Elhunyt egy ötödik munkatársunk is, aki súlyos sérülését még a múlt év decemberében szenvedte el.

Az óév kedvezőtlen tendenciája tehát tovább tart. Alig néhány órával múlt el 1976., amikor Dunaújváros állomáson halálos balesetet szenvedett *Nyegota Gyula* 40 éves kocsirendező, aki 4 gyermek apja volt. A balesetet vonatösszeállításnál a vaslemez rakománynak a vasúti kocsi homlokajtaját áttörő megcsuszamlása idézte elő.

Néhány nap elteltével január 5-én Budapest—Ferencváros állomás Keleti rendezőjének gurítóján történt újabb halálos üzemi baleset. *Erdélyi II. Lajos* 51 éves sarus

azért vesztette életét, mert egymáshoz közeli mozgásban levő kocsik közé egyenes testhelyzetben akart belépni,

és az elmozduló járművek ütközői összenyomták.

Ugyanezen a napon jelentették, hogy a tapolcai kórházban meghalt *Szőllősi János* vonatkísérő, akit még decemberben Révfülöp állomáson, tolatás közben az űrszelvényben „tárolt" cukorrépa sodort a raktár rakodóponkja, és a vasúti kocsik közé.

Alig volt idő a balesetek körülményeit részleteiben elemezni, máris újabb, az eddiginél is megdöbbentőbb baleset történt. 1977. január 7-én 11.15-kor Vámosgyörk és Ludas állomás között a vágányzár alatt álló bal vágányon. A toltmenetben pótkocsikkal anyagvonatként közlekedő 1272-es pályaszámú tvg. halálra gázolta *Sebestyén István* 40 éves, 1 gyermekes, és *Gacsal Sándor* 38 éves 3 gyermekes sínhegesztőket. Ugyanitt súlyos sérülést szenvedtek még *Perge János* és *Köles György* sínhegesztők is.

Ebben a kedvezőtlen helyzetben minden egyes mozgalmi és gazdasági vezetőnek és beosztottnak

elsődleges kötelessége, hogy a baleseteket előidéző okok tanulságait haladéktalanul vonja le a megelőzés érdekében.

A munkahelyeken minden rendelkezésre álló eszközzel zárják ki az ismétlődés lehetőségeit, védjék dolgozótársaik életét.

A megdöbbentő események nyilvánvalóan mindenkiben együttérzést, részvétet vagy felháborodást váltanak ki. Ez természetes, de ez mit sem segít az elhunytak, a hozzátartozók és gyermekeik gyógyíthatatlan fájdalmán.

Minden rendű és rangú vezető tartsa szent kötelességének a munkavédelmi szabályok betartását és betartatását. Hiszen ezek a sajnálatos balesetek is megelőzhetők, elkerülhetők lettek volna, ha a pályán figyelmesebben dolgoznak. A vasútüzem veszélyes jellege elsősorban oly mértékben hatott közre, amilyen mértékben a veszélyhelyzettel szemben szükséges alkalmazkodás a hanyagság, gondatlanság miatt hiányzott.

Tűrhetetlen és tarthatatlan minden olyan lazaság, melynek emberéletek esnek áldozatul! Nem lehet, nem is szabad tudomásul venni azt az állapotot, melyet a legtöbb halálos baleset vizsgálata feltár. Szinte minden balesetre jellemző, hogy

nem ellenőrizték és nem követelték meg a munkabiztonságot, elnéző magatartást tanúsítottak a lazaságokkal, megalkuvást a hiányosságokkal szemben,

mert lebecsülték a veszélyeket. Sajnos több példa bizonyította, az egymás iránti felelősségérzet hiányát és a közömbösséget.

A munkával együtt kell megszervezni, és biztosítani a dolgozók védelmét. Ismételten és nyomatékkal kell erre, vagyis a szocialista munkavédelem alaptörvényeire hivatkozni. Senkinek és semmilyen vélt érdekre hivatkozva nincs joga kivonni magát ez alól.

A kialakult baleseti helyzet gyökeres és gyors megváltoztatásán kell munkálkodnia most — jobban, mint eddig — a felelősséget viselő vezetőknek, természetesen a dolgozók tevékeny részvételével a vasútüzemben szükséges magatartási követelmények fontosságát, a helyenként elkerülhetetlenül szükséges szigort, és mindezek célját, a szomorú események után, meg kell értenie mindekinek.

Hegedűs Károly

Pályamunkák díjazása

A közlekedés- és postaügyi miniszter elvtárs engedélye alapján meghirdetett szakmai — pedagógiai módszertani pályázaton a MÁV Nevelőotthonok által beküldött pályázatok közül az alábbi pályamunkák részesültek díjazásban:

A megosztott II. díjat ketten kapták. A *„Makarenko"* jeligés pályázat címe: A szocialista közösségi nevelés eredményes gyakorlata. Szerzője *Bajnok Zoltánné* nevelőtanár, MÁV Nevelőotthon, Békéscsaba.

A *„Munka"* jeligés pályázat címe: A 10—14 éves gyermekek munkára nevelése a MÁV nevelőotthonokban. Szerzője *Koller György* igazgatóhelyettes, MÁV Nevelőotthon, Répceszentgyörgy.

Főosztályvezetői dicséretben részesült a *„Rákóczi"* jeligés pályázat, melynek címe: A hivatástudatra és a közéletiségre nevelés eredményességének gyakorlati tapasztalata. Szerzője *Helka András* nevelőtanár. MÁV Nevelőotthon, Bodrogolaszi.

Bajnok Zoltánné nevelőtanár munkája a pedagógiai elhivatottságról, gazdag nevelési tapasztalatról tesz bizonyságot. *Teljes képet ad a békéscsabai MÁV középiskolás leány nevelőotthon pedagógiai munkájáról, a szocialista közösségi nevelés eredményes gyakorlatának tapasztalatairól.*

Koller György igazgatóhelyettes munkája az általános iskola felsőtagozatos tanulóinak munkára nevelését a nevelőotthon környezetében vizsgálja. *Gondosan rendszerezve tárgyalja, gyakorlati tapasztalatokra alapozva és általánosítva, azokat a nevelési feladatokat, módszereket, lehetőségeket, melyek a cél eléréséhez szükségesek.* Foglalkozik a munkára nevelés speciális kérdéseivel, az életpályára, a hivatásra neveléssel.

Halka András nevelőtanár a közéleti nevelés általános kérdéseit szépen, a szakirodalom felhasználásával, tudományos igénnyel fejti ki.

A díjakat és az okleveleket *dr. Rimóczi László*, a MÁV Vezérigazgatóság Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztály vezetője ünnepélyes keretek között, elismerő szavak kíséretében adta át.

Információ — tájékoztatás

A szakszervezeti bizottságok információs jelentéseiben több helyről kérték: *a biztosítóberendezési fenntartási főnökségek dolgozói részére fizessenek átalánydíjat az üzemi motorkerékpár vezetéséért.*

A kérelmet a Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Vezérigazgatósággal egyetértésben, az 1976/1980. évekre kötött MÁV Kollektív Szerződés 1977. évi „Függelék" tervezetébe felvette s ennek alapján, a dolgozók kérése a kollektív szerződés módosításával rendezést nyer.

Azzal kapcsolatban is több jelzés érkezett, *hogy a tárgyhónapban végzett túlmunka ellenértékét minden esetben fizessék ki a zárfizetéskor.*

Felsőbb jogszabályi rendelkezések alapján, a túlmunka díjazására, illetve kifizetésére vonatkozó szabályok megváltoztak. Ezért a kollektív szerződés módosításának tervezete már azt tartalmazza, hogy valamennyi fizikai foglalkozású dolgozó részére, a felmerülés hónapjában díjazást kell fizetni.

Önkéntes határőr

Két évtizedes társadalmi munkájáért pénzjutalmat kapott a jegyvizsgáló



Neu Aladár határőrszázados átadja a kitüntetést Bognár Lajos jegyvizsgálónak

(Takács Sándorné felvétele)

A szombathelyi vasutasok közül sokan vesznek részt az önkéntes határőrszolgálatban és eredményesen segítik a hivatásos határőrök munkáját. Közéjük tartozik *Bognár Lajos* jegyvizsgáló is, aki az önkéntes határőrcsoport vezetője és több mint két évtizede vesz részt ebben a munkában.

Amikor tavaly tavasszal megalakult az önkéntes csoport, vállalta annak vezetését. Ezt a társadalmi munkát állampolgári kötelességének tekinti. A csoport megalakulása óta három határsértő elfogásához nyújtott közvetlen segítséget.

A szombathelyi igazgatóságon a közelmúltban ünnepséget rendeztek tiszteletére, amelyen megjelent *dr. Horváth Lajos* igazgató, *Szelestei Elemér*, Szombathely állomásfőnöke és *Neu Aladár*, határőrszázados, aki az önkéntes határőrcsoportot irányítja. *Bognár Lajost*, eddigi eredményes munkájáért ezen az ünnepségen pénzjutalomban részesítették, amit *dr. Horváth Lajos* igazgató és *Neu Aladár* határőrszázados adott át.

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, takarító, segédmunkás és sok más munkakörökbe.

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).

Nagyapja vasutas volt

Oberfrank Géza a MÁV Szimfonikusok vezető karnagya

Az 1976/77-es évadtól kezdve minden szavával, mozdulatával a zene szellemétől átitatott fiatal karmester áll a Budapesti MÁV Szimfonikusok élén. *Eperjes Ferenc*, aki 27 év óta igazgatója a MÁV Zenekari Főnökségnek, maga is gyakorló zenész, csalhatatlanul biztos érzékkel választott, amikor *Oberfrank Gézát* kérte fel a szimfonikus zenekar vezető karmesteri pozíciójának ellátására, s ezzel a hazai zeneélet magas szintjén álló együttes további fejlődésének útját kijelölte.

Megoldódnak a régi művészi törekvések

A muzsika világában a valóban kiemelkedő, jó szimfonikus együtteshez két dolog szükséges: *összeszokott, színvonalas zenészekből álló zenekar és a vele együtt élő karmester.* Bármelyik hiánya, vagy kapcsolatuk lazasága kizárja a zenei élményt jelentő előadást. A MÁV Szimfonikusoknál gondok voltak, de a céltudatos művészi törekvések hamarosan megoldásra jutottak: *a zenekarnál betöltésre kerülhetett a régóta hiányolt vezető karnagyi állás,* s a művész vágyai is közelebb kerültek a teljesedéshez, immáron saját zenekar áll rendelkezésére zenei elképzeléseinek, törekvéseinek valóra váltásához.

Korunkban — sajnos — eltűnőben van az a nagy karmester-generáció, amelyet *Toscanini, Furtwängler, Bruno Walter*, vagy a háború után évekig nálunk működő *Otto Klemperer*, a ma élők közül pedig *Karajan, Bernstein* neve fémjelez. Az ő nevük állandó kapcsolatban maradt a világ egy-egy nagy zenekarával, amelynek művészi színvonalát soha nem látott magasságba emelték.

A zenekar a karmesterrel eggyé válva igyekszik a nagy zeneköltők álmait valóra váltani, hangzásban, ritmikában, dallamformálásban, s a zene igazi tartalmának: belső érzelmi telítettségének átadásában. Ehhez az állandó, folyamatos és szerves együttműködés elengedhetetlen. Csak ezen az úton érhető el, hogy a zenekar a karmester minden — akár a legkisebb — szemrezzenésére is érzékeny szeizmográfként reagáljon. Ennek a tradíciónak méltó követője *Oberfrank Géza.*

Korunk zenéje mindenkinek szól

Múltjából megtudtuk, hogy kapcsolatai a vasúttal nem új keletűek, *hiszen nagyapja vasutas volt,* ő pedig főiskolai tanulmányai alatt művészeteinek mesterfogásait ezzel a zenekarral gyakorolta, s ami ennél lényegesen többet jelent: *a Budapesti MÁV Szimfonikusokat olyan színvonalon álló nagyzenekarnak tartja, amellyel megvalósíthatók magas szintű művészi elképzelései.* Ezért határozott úgy, hogy 1976. augusztus 31-ével feladja főzeneigazgatói állását a berlini Komische Oper-nél, ahová *Felsenstein* professzor — a világhírű és közelmúltban elhunyt német rendező és „iskolateremtő" — megtisztelő meghívása révén jutott el.

A MÁV Szimfonikusok fejlődését mindig figyelemmel kísérte. Sok százra tehető azoknak a próbáknak és hangversenyeknek a száma, amelyeket végighallgatott, hogy megismerje ezt a néhány évtized alatt az élvonalba került zenekart. S az érdeklődés kölcsönös volt: a zenekar tagjai ugyanúgy nyomon követték a fiatal karmester szárnyaló pályafutását. S ami a zene világában is csaknem egyedülálló: *egyhangú lelkesedéssel vették tudomásul jövőbeni szoros kapcsolatukat.*

Beszélgetésünk során Oberfrank Géza részletesen kifejtette elképzeléseit, zenei programját. *A klasszikus zene mellett mindig tág teret kell engedni a ma művészetének.* Ez azt jelenti, hogy korunk zenéje sem kizárólag a szakmai kiválasztottaknak, hanem mindenkinek szól. De a közönség zenei műveltségét nem szabad kitenni holmi zenei kísérletnek, mert ezzel éppen az ellenkező hatást lehet elérni. Ez egyfelől olyan kötelezettséget ró a karmesterre, hogy kényes, modern zenét csak igényes előadásban szabad hozni, másfelől szembe kell szállni az olyan műsorpolitikával, amely a nevelést véli szolgálni azzal, hogy majd minden hangverseny műsorába beerőltet egy-egy mai művet.

A romantikusok ma is népszerűek

Zenekaraink a modern zenét mintegy kötelező házifeladatként játsszák, vitatható színvonalú előadásban. Oberfrank Géza ezzel szemben ciklusokat szándékozik tartani a XX. század jelentősebb zenei alkotásaiból, s az erre való felkészülés mindenesetre jó iskola lesz a zenekar számára is. *A legtökéletesebben előadott műveket azután felveszi majd a vasutas bérlet műsorába is.* Így a bérleti hangversenyek — többségében hagyományos ízlésű — közönsége a mai zenét tökéletes előadásban fogja kapni. Így lehet korunk zenéjének újszerű gondolati tartalmát, technikai hibáktól lehetőleg mentes előadásban megszerettetni és közkinccsé tenni.

De a modern zene mellett másféle adósságok is terhelnek bennünket. A barokk muzsika reneszánszát éli, a nagy klasszikusok örök érvénye korokon felül áll, s romantikusok népszerűsége ma is töretlen, de a bécsi klasszikusok — köztük is elsősorban *Haydn* — majd az osztrák újromantikusok: *Bruckner, Mahler* művészete háttérbe szorult. Pedig a zenekari lírai hanghatások finomsága menynyi zenei élményt nyújt, s milyen jó hangzásnevelő eszköz zenekar és közönség számára egyaránt. Ezek bemutatása nem hiányzik majd Oberfrank Géza zenei programjából.

Sok mindenről szó esett még a beszélgetés során: *zenész utánpótlásról, külföldi szereplésekről, hanglemezekről,* amelyek a technikai tökéletesség ellenére sem pótolják az élő, eleven, közvetlen zene élményét. Oberfrank Géza szellemesen jegyezte meg, hogy a hanglemezfelvételeknél a pontos és alapos részletkidolgozások ellenében hiányoznak, elsikkadnak a „nagy ívek", a zenei mondandó átfogó, nagyvonalú koncepciója.

A kezdet biztató

Minden program próbaköve az előadás. S a kezdet annál inkább biztató, mert a bemutatkozó, az október 29-i hangverseny, tartalmában és előadásmódjában egyaránt méltó volt az elképzeléshez, s maradandó zenei élményt nyújtott.

Az ünnep — *Eperjes Ferenc* meleg hangú bevezető szavai szerint — családias volt, hiszen a vasutas dolgozók széles rétegei, a vasutas bérlet igényes közönsége ünnepelte az új vezető karnagyot, aki — bízunk benne — a további sikerek útján fogja vezetni közkedvelt zenekarunkat.

Az első koncert után felcsendülő vastapshoz és a szűnni nem akaró ünneplés hez hadd kapcsolódjék őszinte jókívánságaival, e lap hasábjain keresztül az egész vasutas társadalom.

Dr. Csillag Ferenc

Moldova-est Celldömölkön

Méltóképpen fejezte be a Rákóczi-évet a celldömölki Rákóczi brigád

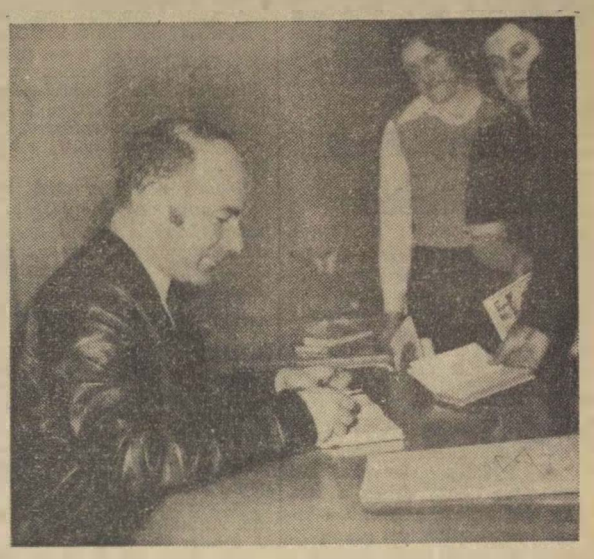
A celldömölki vontatási főnökség *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádja tavaly, felszabadulásunk 30. évfordulójának évében *„30 tettet"* vállalt névadójuk születési évfordulójára készülve.

A „tetteket" akkor azzal kezdték, hogy beíratkoztak a vajai *Vay Ádám* Múzeum Baráti Körébe és folytatták úgy, hogy a vontatási főnökségnél a 100 éve kőolajvilágítású váltótárcsákat villanyvilágításra „modernizálták". Egy úttörőrajnak rajzászlót, az öregek napközi otthonának 82 kötetből álló „mini" könyvtárat adományoztak. Rákóczi emlékhelyeket látogattak, év végére pedig Budapestre, tanácskozásra hívták a vasutas Rákóczi brigádokat! Motoros rokkantkocsihoz segítették egyik volt munkatársukat, akinek mindkét lábát amputálni kellett.

A 30 tettet sikerrel megvalósították, de ezzel nem fejezték be tevékenységüket. Az évet folytatták azzal, hogy a vasutas Rákóczi brigádokkal közösen jubileumi kiadványt jelentettek meg, amelyet a veszprémi nyomda készített, és ennek borítólapját neves iparművésszel készíttetett, Rákóczi-fejes bronzplakettel díszítették.

Rákócziról és a szabadságharcról önálló kiállítást készítettek a Kemenesaljai Művelődési Központban, az évforduló napján pedig 130 tagú küldöttséggel vitték Kassára, a *„Nagyságos Fejedelem"* földi maradványaira a vasutas Rákóczi brigádok koszorúját.

November közepén a helyi Eötvös Loránd Általános Iskola Rákóczi úttörőrajával közösen emlékfát ültettek,



Moldova György könyveit dedikálja

amelyeket a szabadságharc kiemelkedő vezéreinek nevéről neveztek el és jelöltek meg. A facsoport közepére emlékoszlopot állítottak, amelyen aranyozott betűkkel vésett márványtábla hirdeti a névadó születésének 300. évfordulóját.

Az 1976. évi tevékenységüket azzal fejezték be, hogy meghívták író—olvasó találkozóra *Moldova Györgyöt*, akinek a *Kortársban* sorozatban megjelenő, a vasutasokról szóló írásait mindnyájan olvasták. A vontatási főnökség oktatótermében került sor a nagysikerű találkozóra, amelyre nemcsak a helyi társszolgálati helyekről, hanem *Sárvárról, Szombathelyről* és *Tapolcáról* is érkeztek érdeklődő vasutasok.

A népszerű író epizódokat mesélt el a vasutas riportkönyv születéséről úgy, hogy előadása végén csak úgy záporoztak felé a kérdések. A jelenlevők életéről, további terveiről faggatták. A brigádnaplóba történt bejegyzés után könyveit dedikálta, melyeket négyesével, ötösével hoztak el azok, akik régebbi írásaiból is ismerték a *József Attila-díjas írót.*

A baráti légkörű író—olvasó találkozó után csak a vendégek búcsúztak a *„vasutasok írójától".* A brigád tagjai ugyanis közös vacsorán látták vendégül őt, amikoris fehér asztal mellett, szűkebb körben folyt tovább a beszélgetés.

Moldova György megígérte a brigádnak és a főnökség vezetőjének, hogy a vasutasok életének, munkájának alaposabb megismerésére, további élménygyűjtés céljából, *elkíséri majd Győr és Celldömölk között az ország egyetlen gőzvontatású expresszvonatát, a Ciklámen expressz celldömölki részét gőzmozdonyon.*

Azzal a „tettükkel", hogy a celldömölki vasúti csomópont irodalmat szerető dolgozóit, valamint saját magukat is hozzásegítették *Moldova György* megismeréséhez, barátsága kivívásához, *méltóképpen fejezték be a Rákóczi évet a Rákóczi brigád tagjai.*

Vida László
brigádvezető

Vasutasok teltházakciója a Miskolci Nemzeti Színházban

A miskolci vasúti csomópont szocialista brigádjainak kezdeményezésére — a területi bizottság kultúrbizottságának közreműködésével — január 5-én *teltház-akciót* szervezett a Miskolci Nemzeti Színházban.

A több mint hatszáz nézőt a „Dohányon vett kapitány" című nagyoperettet tekintette meg. Megjelent az előadáson többek között *Koszorus Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Zombori Lajos*, a területi bizottság titkára és *dr. Pásztor Pál* igazgató is.

Harmincketten búcsúztak

A debreceni építési főnökség december 28-án ünnepélyes keretek között búcsúztatta 32 nyugdíjba vonuló dolgozóját. A szakszervezeti bizottság nevében *Mészáros József* köszöntötte a résztvevőket, méltatta eredményeiket, több évtizedes vasutashűségüket. Beszélt továbbá a főnökség gazdasági feladatairól, és kérte a nyugdíjba vonulókat, hogy ne szakadjanak el végleg a munkahelytől, látogassák meg egykori munkatársaikat.

Az aktív munkától búcsúzott tobbek kozött *Pásztori Pál* is, aki 36 évet töltött a MÁV-nál, és szinte minden zegét-zugát ismerte Debrecen állomásnak. *Cselle István* pedig harminc évet dolgozott Záhony térségében

Az ünnepségen *Széles Károly* építési főnök jutalmat adott át a nyugdíjba vonulóknak.

FELHÍVÁS

A szállítási dolgozókhoz és azok szakszervezeteihez

Dél-Afrika fajgyűlölő rendszerei, az imperialistákkal karöltve folytatják az afrikai népek faji elnyomásának botrányos politikáját, kizsákmányolják az országok gazdag természeti kincseit és az őslakosságot. Dél-Afrika népei tiltakoznak és fokozzák harcukat a XX. század eme szégyene, és a faji megkülönböztetés rendszere ellen. A törvényes harc elnyerte az egész világ imperialista ellenes erőinek rokonszenvét és támogatását.

A közlekedési és szállítási dolgozók szakszervezeteinek szakmai szövetsége, amely mindig határozottan védte az elnyomott népeket, üdvözli és támogatja a Szakszervezeti Világszövetség azon felhívását, amely arra irányul, hogy 1977. január 17-től 22-ig rendezzenek szolidaritási hetet Dél-Afrika dolgozói és népei érdekében.

A szolidaritási hét csúcspontja január 20. lesz.

A szállítási dolgozók szakmai szövetsége megismétli szolidaritását a fajgyűlölet és a kolonializmus ellen harcoló népek harca iránt, és felhívja valamennyi tagszervezetét, az egész világ szállítási dolgozóinak szakszervezeteit, válaszoljanak a Szakszervezeti Világszövetség felhívására és szervezzenek tömegakciókat, hogy így is támogassák Dél-Afrika népeinek harcát.

Támogassátok Zimbabve és Namibia népeinek harcát a szabadságért és nemzeti függetlenségért, az imperialista mesterkedések ellen, amelyeknek az a céljuk, hogy a fajüldözés és a reakció bástyáit e földrészen fenntartsák.

A szakmai szövetség titkársága

A kérdés jogos

Az egészségügy szaktudorai szerint országszerte nincs ugyan influenzajárvány, mégis gyakorta lazálmok gyötörnek. A minap (pontosabban: miéjt) képzeletem egy bírósági tárgyalásra kalauzolt el, ahol is a bíró annak rendje és módja szerint megkérdezte a visszaeső tyúktolvajt:

— Vádlott, bűnösnek érzi magát?

Mire az álombéli tyúktolvaj — akárha a tévé nagy nyilvánossága előtt beszélne arról, miért tűnt el boltjainkból az első hó lehulltával a szánkó — ekként felelt:

— A kérdés jogos.

Aztán a folytatás sem különbözött a tévébelitől. Vádlottunk szólt a világpiaci hatások begyűrűzéséről, a szűk keresztmetszetű munkaerőhelyzet szervezést bénító perspektívátlanságáról, majd a szokatlan időjárásról és a tárgyalas lázálmomban összegyűlt hallgatósága ennúgy nem tudta meg: hova tűntek a tyúkok, mint a tévénézők (egyben gyakorló szülők) azt, hogy hová tűnt a szánkó.

Egy másik éjszakán álomlényem válaszadvarokon kóborolt. Odaléptem az információs ablakhoz, hogy megtudjam: mikor és melyik vágányra érkezik a kisinóci gyors, mire a válasz:

— A kérdés jogos. De a hóesések, valamint a csatlakozások begyűrűző hatása, továbbá az esetleges vágányzárak késedelmesítő volta nem tesz lehetővé egyértelmű választ. De biztosíthatom kedves utasunkat, hogy a gyors jön, ha lassan is és a hat vágány valamelyikén fog megállni.

S a legrémesebb lázálom: visszaültettek az iskolapadba, majd engem szólított felelésre a tanárom, árulnám el: hol volt a mohácsi vész? Memóriám nem hagyott cserben:

— Tanár úr kérem, a kérdés jogos, de a tankönyvellátás köztudott zökkenői, a krónikus krétahiány, meg az újkori történetkutatások vitáinak begyűrűzése ...

... Lázálmaim (a karácsonyi, szilveszteri spicc) múltával izlelgetni kezdtem eme, számomra oly ellenszenves tömondatot. Mit fed el e két szó: „a kérdés jogos"? Egyáltalán: lehet egy kérdés jogtalan? Bölcs barátom, Béla szerint lehet. Ha a fizetést megelőző napon tőle kérdezem: pajtikám, van holnapig kölcsönbe egy százasod? Amúgy a kérdés jogát az alkotmány biztosítja.

Van ebben a „kérdés jogos"-ban valami lekezelő. Mint amikor az óvodásnak azt mondják az első homokvárra, hogy: jól van, ügyes. S ahogy a homokvárépítőnek nem adunk Ybl-díjat, a szánkóhiány okát tudakoló sem méltó mindenkor a válaszra. Elvégre a szánkóügyi főelőadó már azzal elismerte társadalmi töltetű világnézetét, hogy a kérdés szerinte igenis jogos. Magyarán: valóban nincs szánkó és ha nincs, akkor egy becsületes, korszerű vezető nem állítja az ellenkezőjét. Kezdhetné persze úgy is: azért nincs szánkó, mert trehányak voltunk, nem mértük fel kellően az igényeket, nem hittük, hogy az idén tényleg lehull a hó ... de ekkor miként következnék a „de"? A világpiaci hatások begyűrűzése, a szűk gondok és a többi jó takaró?

Bölcs barátom, Béla szerint nem a kérdés jogával van baj, hanem a mikéntjével. Jelesül: rosszul kérdezünk. Ne azt kérdezzük tehát: miért nincs szánkó, hanem: ugye azért nincs szánkó (babakocsi, kovakő — az alany bármivel behelyettesíthető), mert a szánkó (babakocsi, kovakó) ügyben illetékes főhatóság főelőadója trehány munkát végzett? E határozott kérdésre csak két, még határozottabb válasz lehetséges. Az egyik válasz: nem! A másik: dehogy!

Mindinkább gyanítom, hogy nem az a megválaszolandó: jogos-e a kérdés. Az itt a kérdés, hogy elhangzik-e olyan válasz, amelyik nem kérdéses. Utóvégre a kérdezz—felelek régi — és őszinte! — társasjáték.

(Újabb lázálom: részlet egy válaszlevélből. „Tisztelt Szerző, a kérdés felvetése jogos, de a világpiac begyűrűző hatása, meg az előregyártott panelmondatok felhalmozódása és az eszközlekötési járuló ")

F. T.

Új év hajnalán

Az új hajnalban mozdul az élet;
— szinte látom a Föld mozdulatát,
ahogy világosodnak a völgyek
s emelkednek a fény felé a fák.

Az új hajnalban mozdul az élet;
— kik álmodtunk a csillagok alatt
messze egymástól, mint a csillagok,
közelítünk, s arcunkat sugarak

reflektorozzák. Tegnapi gondot
viszünk magunkkal; ez lesz a mai
dolgunk: vágyainkat a holnapnak
s a jövőnek megvalósítani!

Fazekas Lajos

SPORT

Sportvetélkedő Nagykanizsán

Nagykanizsa állomás szocialista brigádjai részére a közelmúltban sportvetélkedőt rendeztek a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában. A versenyben nyolc brigád ötöt tagja vett részt. A csapatok asztaliteniszben, labdadobásban, kötélhúzásban és labdavezetésben mérték össze tudásukat.

A győztes a kereskedelmi szolgálat Lenin brigádja lett. Az első három helyezett értékes tárgyjutalomban részesült, amit a szakszervezeti bizottság nevében *Tóth János* szbtitkár adott át.

Légfegyveres bajnokság Győrben

Győrben találkoztak a közelmúltban a vidéki klubok legjobb sportlövői, ahol kétnapos légfegyveres bajnokságot rendeztek. Az országos versenyen részt vett a hatvani vasutas lövészklub ifjúsági fiúcsapata és egy felnőtt versenyzője is.

A harminchat csapat közül a hatvani lövészek — *Racsek Ernő, Bártfai Tibor, Burik József* és *Balázs Béla* felnőtt versenyző — a várakozásnak megfelelően szerepeltek.

A lövészklub közgyűlése Mátészalkán

A mátészalkai vasutas lövészklub a közelmúltban tartotta meg első nyilvános közgyűlését, amelyen részt vehettek a pártolótagok is. Megjelent a közgyűlésen többek között az *MHSZ Élet* című lap főszerkesztője is.

A klubnak 69 tagja van. Kapcsolatot tartanak négy KISZ-alapszervezettel és a kötelező versenyeken kívül több KISZ—MHSZ vetélkedőt is rendeztek. *A klub sok segítséget kap a szocialista brigádoktól, amelyek például a városban elsőnek épített légpuska lőpavilont.* Tavaly adták át a megye második fedett lőterét, amely Mátészalkán épült. Ennek építésében is részt vettek a vasutas szocialista brigádok.

A klub a jövőben is a legfontosabb feladatának tekinti a fiatalok honvédelmi nevelését. Az ünnepségen a pártolótagok igazolványt kaptak.

AZ ELSŐ ARANYÉREM

Sax Gyula az országos sakkbajnok

A múlt esztendő utolsó országos bajnoki címét *Sax Gyula*, a 25 éves nagymester nyerte el. Több hetes kemény csatában szerezte pályafutása első aranyérmét, „feltéve a koronát" eddigi szereplésére, bebizonyítva rendkívüli tehetségét.

Néhány nap már eltelt azután, hogy az újdonsült bajnokot társai is nagy szeretettel köszöntötték, s egy csendesebb téli estén beszélgettünk pályafutásáról.

— *Édesapám mindig kedvelte a sakkjátékot, barátaival gyakran vívott nagy csatákat, s én mint kisgyerek érdeklődéssel figyeltem az ide-oda „lépkedő" bábukat* — mondta Sax Gyula. — Az első „leckéket" is a szülői házban kaptam, s mint 11 esztendős újonc kopogtattam a Vasútépítő Törekvés szakosztályának ajtaján. *Alföldi László* volt az első mesterem, aztán a már elhunyt *Szily József*, mostanában pedig *Barcza Gedeon* a patrónusom.

A bajnok szerényen beszélt arról, amire büszke lehet. A sakkozói pályafutása szinte töretlenül ívelt felfelé, már 1970-ben tagja volt az országos bajnokság mezőnyének, 8. lett. A későbbiekben 11., 8., 4—5., 2., 3—4., s végül tavaly első helyezést szerzett. Pontosan öt évvel ezelőtt, 1972 januárjában *az ifjúsági Európa-bajnokságon ő lett a győztes;* ugyanabban az évben elnyerte a nemzetközi mesteri, majd 1974-ben a nemzetközi nagymesteri címet is.

— De azért nem volt minden ilyen zökkenőmentes, mert például 1975-ben a világbajnoki zónaversenyből nem sikerült továbbjutnom, s ezt tartom eddigi legnagyobb csalódásomnak — folytatta. — Jövőre viszont alkalmam lehet hasonló zónaversenyen kárpótolni magam...

Sax Gyula, aki egy pont előnnyel lett bajnok Csom István előtt, érthetően élénk szavakkal ecsetelte, hogy miként alakultak a játszmái.

— A verseny előtt az volt a célom, legalább a második helyet szerezzem meg, de a jó sorsolás, a sikeres rajt után, a 7—8. fordulót követően már éreztem, hogy esélyem lehet az elsőre is. *Horváth Tamás* ellen ugyan — saját hibám miatt — majdnem vesztettem, de sikerült döntetlenre mentenem a játszmát. A legbüszkébb a *Ribli Zoltán* elleni mérkőzésemre vagyok, ez is döntetlen lett, de ez elegendő volt nekem ahhoz, hogy előnyömet megőrizzem.

Sax Gyula nemcsak kiváló sakkozó, hanem szigorú kritikus is, méghozzá önmaga kritikusa. Tudja, hogy bátor sakkozó, sokat kockáztat, ahogy mondják: *„lényegretörő", s jók a taktikai meglátásai.* Hibája viszont, hogy nem szereti a védekezést és a pozíciós játékot sem. A sokoldalú versenyzőnek viszont erre is fel kell készülnie, tehát a jövőben — szavai szerint — ezen is igyekszik javítani.

Befejezésül a közelebbi terveiről beszélgettünk. Bajnoki címét a Vasútépítő Törekvésben szerezte — *az új esztendőben viszont a BVSC lett a klubja.* Erről a „cseréről" és következő versenyeiről ezt mondta:

— *Előző egyesületemben is kitűnően éreztem magam, de tekintve, hogy a második osztályban szerepeltünk, kevesebb alkalmam volt a fejlődésre, mint majd most lehet a BVSC-ben.* Új csapatommal esélyünk van a bajnokság második helyére, s mindent megpróbálunk, hogy a maximumot nyújtva harcban legyünk a legjobbakkal. Január közepétől Belgrádban nemzetközi versenyen indulok, ami jó felkészülés lesz az áprilisi csapat Európa-bajnokságra. Válogatottunk megpályázza a harmadik helyet, amelynek elérése komoly sikernek számítana.

Kozák Mihály

Palotás József birkózóverseny Szegeden

A nyolcadszor rendezett sporteseménynek 91 részvevője volt

Nyolcadszor rendezték meg a Vasutasok Szakszervezete által alapított *dr. Palotás József* vándordíjas birkózóversenyét. Legutóbb december végén került sor erre a sportesemányre, amelyen tizenkét vasutas egyesület legjobb felnőtt és ifjúsági versenyzői vettek részt. *A versenyt* a vasutas-szakszervezet megbízásából *a Szegedi VSE rendezte a Bebrics Lajos Vasútforgalmi Technikum tornatermében.* A 91 tagú mezőnyt ötven felnőtt és negyvenegy ifjúsági versenyző alkotta.

Eredmények a felnőtteknél: 48 kg 1. Nagy Imre (SZVSE), 2. Tarr László (Pécsi VSK), 3. Dóczi István (SZVSE); 52 kg 1. Földesi Ferenc (BVSC), 2. Fodor Szilveszter (SZVSE), 3. Kopácsi János (CVSE); 57 kg 1. Kiss József (BVSC), 2. Sárosi Tibor (Ceglédi VSE), 3. Csillag István (SZVSE); 62 kg 1. Jámbor László (DVSC), 2. Lengyel József (Nagykanizsai VSE), 3. Barsony Csaba (Szolnoki VSE); 68 kg 1. Gál Károly (BVSC), 2. Fodor Imre (DVSC), 3. Miklós Károly (SZVSE); 74 kg 1. Steer Antal (BVSC), 2. Suba István (DVSC), 3. Kuller József (Pécsi VSK); 82 kg 1. Csapó Antal (BVSC), 2. Dobó József (SZVSE), 3. Kulin László (BVSC); 90 kg 1. Hornyák József (BVSC), 2. Gila István (Szentesi VSE), 3. Márkos Zsolt (SZVSE); 100 kg 1. Dancsó Lajos (SZVSE), 2. Ivanics József (BVSC), 3. Pálinkás Miklós (Ceglédi VSE); 100 kg-on felül 1. Csábi Árpád (BVSC), 2. Enyedi Tamás (DVSC).

Eredmények az ifjúsági kategóriában: 48 kg 1. Breszkó Lajos (SZVSE), 2. Bujdosó József (BVSC), 3. Kiss László (Szolnoki VSE); 52 kg 1. Tiger Tibor (Szolnoki VSE), 2. Kalapács István (SZVSE), 3. Antal Károly (Szentesi VSC); 56 kg 1. Kecskeméti István (Ceglédi VSE), 2. Seres László (SZVSE), 3. Krúdi Pál (Szolnoki VSE); 65 kg 1. Benke László (BVSC), 2. Kabai Mátyás (SZVSE), 3. Futó János (Pécsi VSK); 70 kg. 1. Mádi Gyula (Szolnoki VSE), 2. Acsai Béla (Szolnoki VSE); 75 kg 1. Magyarosi Zoltán (Dombóvári VSE), 2. Molnár Sándor (BVSC) 3 Orbán János (Szentesi VSC); 81 kg 1. Kiliaki Gyula (Szolnoki VSE), 2. Bán Zoltán (SZVSE); 87 kg 1. Tóth János (Szolnoki VSE), 2. Molnár István (DVSC); 87 kg-on felül 1. Józsa Lajos (Szentesi VSC), 2. Kiss Béla (SZVSE) 3. Szabó István (Szentesi VSC).

A pontversenyben: 1. BVSC 39 pont, 2. SZVSE 20 pont, 3. DVSC 14 pont.

Keresztrejtvény

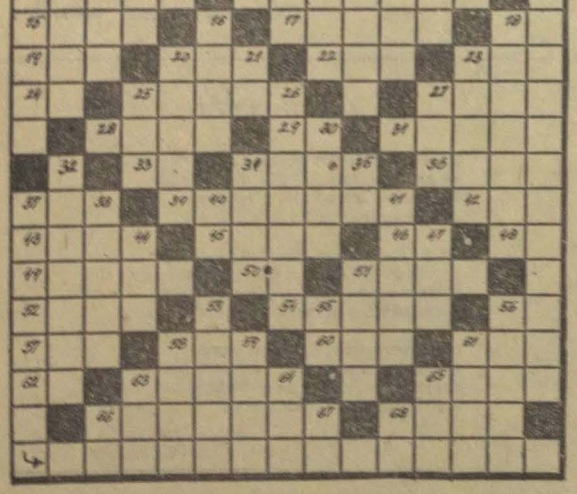
VÍZSZINTES: 1. A közművelődési törvény egyik célja. (Folytatása a függőleges 37-ben.) 13. Vas és kén vegyülete. 14. ... János (1784—1820), zeneszerző, hegedűművész. 15. Zeus és Héra fia, a harc istene. 17. Leszid, legorombít. 18. Állati lakás. 19. Szövetséghez tartozik. 20. A ló testrésze. 22. Nyakbavaló, 23. Keverve köt. 24. Irat szélei. 25. Arab hadvezér. Róla nevezték el Gibraltárt. 27. Vásárolt. 28. Földöv. 29. Német elöljáró. 31. Orosz író (1809—1852). 33. Tiltószó. 34. Angol egyetemi város. 36. Mese, monda. 37. A szobát határolja. 39. Közel-keleti főváros. 42. Egy betű hiján a 28. vízszintes. 43. Borsod megyei község. 45. Díszes előadás, fogadás. 46. Kimondott betű. 48. N. S. 49. Ledér. 50. Végtelen nád. 51. Alvás alatti szellemi működés. 52. Török nyelvek délnyugati ága. 54. A dinamit feltalálója. 55. A fa része. 57. ...-chlag, pótlék, hozzáadás. 58. Az egyik szülő. 60. Lengyel származású hadvezér a szabadságharc idején. 61. Cselekvés. 62. Azonos betűk. 63. Görögkeleti keresztény. 65. Kutyák. 66. Duzzadó energia. 68. Lila.

FÜGGŐLEGES: 1. Ásvány, foszforsavas mész. 2. Indiai város a Ganges mellett. 3. Gödör, barlang. 4. ... age, arc, ábrázat (francia). 5. Latin és. 6. Területmértték. 7. Nóta. 8. Ilyen terv is van. 9. Délszláv nép. 10. Folyadék. 11. E. T. P. 12. A gallium vegyjele. 16. A csomagolás súlya. 18. Görög nyolcszög. 20. ... Edouard (1832—1883), francia festő. 21. Sir. 23. Tok a nyílvesszők tartására. 25. Haltelepség. 26. Nyelv és irodalom Spanyolországban. 27. Egy ruhagyár márkajelzése. 30. Új csillag (latin). 32. Nicaragua fővárosa. 34. Lendület, hév. 35. A nikkel kémiai jele. 38. ... sigilli, a pecsét helye. 40. Eger fele. 41. Vas megyei helység. 44. I-vel magához hívat. 47. A gramm molekula rövidítése. 51. Férfinév. 53. ... vagy ronts! 53. Líbériai folyó. 56. Ügynök. 58. A forradás a testen. 59. Vissza: kis folyó Jugoszláviában. 61. Ibolyaié. 63. G-vel a végén orosz férfinév. 64. Herélt kos. 65. Mutatószó. 66. É. M. 67. Tartózkodó megszólítás. 68. Tagadószó.

Beküldendő: vízszintes 1., és folytatásaként a függőleges 37. **Beküldési határidő:** 1977. február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A biztonságtechnikai fegyelem. A korszerű munkaszervezés.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 24. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Molnár Miklós, 9700 Szombathely, Schönherz Z. krt. 23., Durai Lászlóné, 3000 Hatvan, Szabadság u. 9., Dienes Rózsa, 1078 Budapest, Hernád u. 24., Varga Tamás, 9400 Ajka, Kisfaludy u. 13., Honti Attila, 3346 Bélapátfalva, MÁV-állomás.



HÍREK

— **Véradók az üzemben.** A miskolci járműjavítóban az év végén ünnepséget rendeztek az önkéntes véradók tiszteletére. Tavaly 273-an (az üzem dolgozóinak húsz százaléka) 87 liter vért adtak térítésmentesen. Az ünnepségen a többszörös véradóknak jutalmakat és kitüntetéseket adtak át.

— **Disztorták.** A nagykanizsai vasutas Kodály Zoltán Művelődési Ház nőklubja meghívására gyakorlati bemutatót tartott a torták díszítéséről Tóth Tamásné, a város cukrászüzemének egyik dolgozója. Nyolcféle tortát díszített, majd sütemény- és krémrecepteket diktált a jelen levőknek.

— **Brigádok ajándéka.** Rajka állomás Petőfi és Baross Gábor szocialista brigádjai két szabadnapjukon munkát vállaltak a helyi termelőszövetkezetben. A munkájukért kapott pénzből ajándékokat vásároltak a község szociális otthonának idős lakói részére.

— **Segítség a lakásépítőknek.** A miskolci igazgatóság tavaly tíz hónap alatt 112 vasutasnak összesen 5 millió 876 ezer forint kamatmentes kölcsönt adott lakásépítéshez. A kölcsönben részesültek fele harminc éven aluli dolgozó volt.

— **Korszerűbb vonatok.** Az ötödik ötéves terv végéig új, háromrészes motorvonatokat vásárol a MÁV Csehszlovákiából. A tervek szerint ezekkel cserélik majd ki a Békés megyében közlekedő korszerűtlen, kályhafűtéses motorvonatokat.

— **Segély 24 családnak.** A Budapest—Józsefváros pft. főnökség szakszervezeti bizottsága az új év első napjaiban 24 többgyermekes családnak segélyt utalt ki. A bizottság ezzel segíteni kívánta az iskolába járó gyermekek tanszereinek a megvásárlását is. Jutalmat kaptak a többszörös önkéntes véradók is.

— **Negyvenen búcsúztak.** A miskolci vontatási főnökségen január 5-én került sor az elmúlt évben nyugdíjba vonult negyven dolgozó búcsúztatására. Papp István szb-titkár üdvözlő szavai után Udvarhelyi Flórián, szervező titkár méltatta az aktív munkától búcsúzó vasutasokat. Az ünnepségen átadták a szakszervezeti bizottság ajándékait, majd a Miskolci Nemzeti Színház művészei, és a 12. számú általános iskola úttörői szórakoztatták a résztvevőket.

— **Búcsú az aktív munkától.** A püspökladányi vasúti csomóponton a közelmúltban 31 dolgozó vonult nyugdíjba. A társadalmi szervezetek és a szakszolgálatok vezetői búcsúztatót szerveztek részükre amelyen méltatták munkásságukat, vasutashűségüket, majd egy-egy órával ajándékozták meg őket.

— **Rádiós irányítás.** A miskolci igazgatóság síktolató állomásain a rádiós irányítás bevezetésével tíz perccel csökkent a tehervonatok rendezésének, összeállításának ideje. Ez — ötven kocsira vonatkoztatva — 16 százalékos időmegtakarítást jelent.

— **Bemutató.** Néhány évi szünet után ismét megalakult Nagykanizsán a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házának klubcsoportja. A vontatási főnökség KISZ-fiataljainak színjátszói decemberben nagy sikerrel mutatták be Tamási Áron: Énekesmadár című színművét.

Felhívás

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőnöksége felvételt hirdet az 1977. január 27-én induló úttörővasutas és postás tanfolyamra. Jelentkezhetnek azok a budapesti és Budapest környéki úttörőpajtások, akik az általános iskola IV. V. és VI. osztályos tanulói. Tanulmányi eredményük legalább 4-es átlagú, egészségügyi szempontból úttörővasutas szolgálatra megfelelnek, és az iskola úttörőcsapata erre a kitüntetésre javasolja őket.

A felvétel ideje és helye: *1977. január 10—26-a között naponta 9—18 óráig* az Úttörővasút Üzemfőnökségén Hűvösvölgyben. Felvilágosítás: üzemi telefonon 52—74-6. városi telefonon a 167—621-es telefonszámon. Felvételi lapot kívánságra küldünk. Vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek.

Nyugdíjasok találkozója

A miskolci igazgatóságon már hagyomány, hogy az év végén kultúrműsorral egybekötött nyugdíjas találkozót rendeznek. Legutóbb 64 nyugdíjas találkozott egykori munkatársaival, és fehér asztalnál elevenítették fel az együtt töltött évek emlékét.

Az ünnepség résztvevőit *Csorba Ilona*, a miskolci Nemzeti Színház művésznője, és *Győri István*, az Erkel Ferenc kultúrotthon művészeti vezetője szórakoztatta.

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. 2.

A Hivatalos Lapból

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

Az 53. számból: 132/1976. (M. K. 14.). OM. A felsőoktatási intézmények nappali tagozatos hallgatóinak ösztöndíj-kiegészítése.

114 313/1976. A három napnál nem hosszabb keresőképtelenség idejére járó táppénz elszámolása.

113 153/1976. A szülő jogán járó, de más személyt megillető családi pótlék kifizetése.

114 590/1976. A lakásügyi jogszabályok egyes rendelkezéseinek végrehajtására kiadott utasítás módosítása.

Az 1. számból: 112 382/1976. A MÁV Beruházási Utasítás 4. sz. módosítása.

113 563/1976. A MÁV Beruházási Utasítás 5. sz. módosítása.

115 398/1976. Beszámolórendszer az 1976—1980. évre szóló MÁV Kollektív Szerződés végrehajtásáról.

MHSZ-közgyűlés a négyéves munkáról a Miskolci Járműjavító Üzemben

A miskolci járműjavító MHSZ tartalékos és lövészklubja december 8-án közgyűlést tartott, amelyen *Griscsik János*, a lövészklub vezetője számolt be a tartalékos és lövészklub négyéves működéséről. A két klub eredményeit a négy év alatt tíz honvédelmi érem, két arany, két ezüst és tizennégy bronz MHSZ kitüntetés, továbbá 22 előléptetés bizonyítja.

A lövészklub 1974-től két évig őrizte a nyolc járműjavító vándorserlegeit, és 1976-ban a miskolciaké lett a férfi egyéni első helyezés.

Nagy sikert aratott 1974-ben a klub fegyverkiállítása. A *Zrínyi Ilona* gimnázium diákjainak lövészeti kiképzését is a járműjavító klubja vállalta. Az MHSZ munkájába az üzem szocialista brigádjai is bekapcsolódtak. Nemcsak a versenyeken vesznek részt, hanem társadalmi munkát is végeznek. A *Zalka Máté* brigádnak például eddigi tevékenységéért a közgyűlésen adták át az MHSZ-főtitkár elismerő oklevelét.

Pál István

A szerkesztőség üzeni

Pergő Anna, Berente; Nyíri Ferenc, Hanyicska József, Debrecen; Vida László, Celldömölk; Rapi József, Budapest; Szűcs Ferenc, Hatvan; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Urbán József, Hegyeshalom; Tóth Tibor, Kiskunhalas; özv. Hollósi Mártonné, Gárdony; Pintér Lajos, Vácrátót; Zsoldos Barnabás, Mátészalka; Denköné Lászka Ildikó, Sepsi Gyula, Pál István, Ugiyai Sándor, Kovács István, Miskolc: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Antal József, Veszprém; Kis Lajos, Alsóörs; Fekete Sándor, Gyoma: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 228—872,
üzemi: 18—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818.
Felelős kiadó: dr Süth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—185 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM 3. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1977 FEBRUÁR 4.

A CSEPELI KEZDEMÉNYEZÉS NYOMÁN

Hatékonyság, minőség, takarékosság

Szélesedő versenymozgalom a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére

Ebben az évben ünnepeljük a Nagy Októberi Szocialista forradalom 60. évfordulóját. Ennek tiszteletére — a *Csepel Művek* szocialista brigádjainak kezdeményezése nyomán — országos munkaverseny-mozgalom bontakozott ki, amelyhez csatlakoztak a vasút több szolgálati helyének szocialista brigádjai, munkáskollektívái is. A vállalások középpontjában általában a munka hatékonyságának növelése, a minőség javítása és az észszerű takarékosság szerepel.

Az *Északi Járműjavító Üzem* dolgozói január 25-én, műszakkezdés előtt a Dieselszerelőcsarnokban gyülekeztek, azzal a céllal, hogy ünnepélyesen csatlakozzanak a Csepel Vas- és Fémművek szocialista brigádjainak versenyfelhívásához. A csepeli kezdeményezésről a munkacsoportokban már napokkal előtte beszéltek. A szocialista brigádok képviselői felkeresték az üzem társadalmi és gazdasági vezetőit és tolmácsolták a munkások — a versenymozgalomhoz történő csatlakozásának — kérését.

A munkásgyűlés szónoka *Csáki Sándor* szb-titkár volt, aki ismertette a SZOT elnökségének levelét, majd áttekintést adott a szocialista munkaverseny országos és helyi célkitűzéseiről. Hangsúlyozta többek között, hogy hatvan évvel ezelőtt, a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* győzelmének a hírét az északi főműhelyisták kitörő lelkesedéssel fogadták, sorsuk jobbrafordulását remélték tőle.

Csáki Sándor beszéde után egymás után kértek szót a brigádok képviselői. Elsőnek *Lendvai László*, a Steinmetz kapitány brigád nevében csatlakozott a felhíváshoz. Javasolta, hogy az éves tervet december 20-ig teljesítsék és a munkát a takarékosság, a minőség javítása és a hatékonyság jellemezze.

A villamos fődarabjavító üzem dolgozói nevében *Bakonyi Ferenc* 4600 munkaóra terven felüli felajánlást tett.

A Diesel-mozdony fődarabjavító üzem képviseletében *Orbán János* többszörösen kitüntetett brigádvezető elmondotta, hogy brigádjaik már a december 9-i brigádvezetői tanácskozáson felajánlásokat tettek hazánk felszabadulásának 32. évfordulója tiszteletére. A csepeli kezdeményezést újabb felajánlással erősítik: *egy M—62-es Diesel-mozdonyt újítanak fel.*

A villamosmozdony üzem brigádjainak vállalását *Mihály József tolmácsolta.* A nyolcszázezer forint értékű anyagmegtakarításon kívül, terven felül, négy balesetes mozdony javítását vállalták. Ezenkívül tanfolyamon önszorgalomból elsajátítják az új V—63-as villamosmozdony javítási technológiáját.

A munkásgyűlés egyöntetű lelkesedéssel tett hitet amellett, hogy az 1977-es esztendőben mindent megtesz a vasút fő feladata: *a szállítási igények kielégítése érdekében, terven felüli vállalásokkal ünneplik a Szocialista Forradalom 60. évfordulóját.*

Záhonyban, az átrakókörzet munkáskollektívája a Szovjetunióból érkező és oda irányuló, *évi mintegy 17 millió tonna áru átrakásának ésszerűsítésére törekszik.* Felajánlásaikat a szovjet vasutas kollégákkal együtt tették meg. A közelmúltban Ungváron találkoztak a két határmenti terület vasutasainak képviselői, hogy a közös felajánlás részleteit megbeszéljék.

Ferencváros csomópont 90 szocialista brigádjának 1200 tagja az idei szállítási tervek hatékonyabb teljesítésére törekszik. A forgalmi végrehajtó munkakörben dolgozók vállalták a munkaidőalap kihasználásának öt százalékkal történő javítását és a mozdonyok állomási fordulóidejének bázishoz képest tíz százalékos csökkentését. A vontatási főnökség dolgozói egy Diesel-mozdonyra jutó 100 elegytonna-kilométert két százalékkal növelik a bázisidőszakhoz viszonyítva.

A *szombathelyi járműjavítóban* — ahol az idén több mint hatezer teherkocsit és 200 mozdonyt kell javítani — azt vállalták a szocialista brigádok, hogy félévi és év végi hajrá nélkül, *egész évben folyamatosan bocsátják ki a javított járműveket.* A felajánláshoz azok a részlegek is csatlakoztak, amelyek feladata a javításhoz szükséges alkatrészek biztosítása.

Kiskundorozsma állomás kollektívája is csatlakozott az egyre szélesedő munkaversenyhez. Vállalták többek között, hogy egy százalékkal túlteljesítik a kiváló szint eléréséhez szükséges teljesítményt, továbbá *tizszázalékos anyag- és energiamegtakarítást terveznek.* A túlórákat 1976-hoz viszonyítva öt százalékkal csökkentik. A szocialista brigádok ezer óra társadalmi munkát vállaltak. Az állomás 1977. évi szállítási tervét november 7-re szeretnek teljesíteni. Ezt elsősorban az elosztásban rejlő lehetőségek jobb kihasználásával és a fuvaroztató vállalatokkal való szorosabb együttműködéssel, továbbá ünnepi műszakok szervezésével kívánják megvalósítani.

Az 1977. évi részesedés terhére:

12 millió forint áll rendelkezésre a szocialista brigádok jutalmazására

A szocialista brigádok 1976. évi munkájának értékelése a vasúti szolgálati helyeken, üzemekben és főnökségeknél is megkezdődött. A MÁV vezérigazgatója a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben *az 1977. évi részesedési alap terhére 12 millió forint jutalmazási keretet biztosított.*

A központi jutalmazási keretből biztosított összeg felosztása az illetékes szakszervezeti szervekkel közösen történik. A kiadott keretösszegeket a szolgálati helyek saját jutalmazási lehetőségeikkel még bővíthetik. Az így rendelkezésre álló összegből biztosítani kell, hogy azok a brigádok részesüljenek jutalmazásban, akik 1976. évi munkájukat, kötelezettségvállalásaikat a hármas jelszónak megfelelően kiemelkedően teljesítették.

A központi keret felosztásánál figyelembe vették — az előzetesen várható eredmények alapján — *a vasútigazgatóságok, üzemek éves tervfeladatainak teljesítését.*

A kiadott jutalomösszeget kizárólag a szocialista brigádok részére adományozható, különböző fokozatú elismerésekkel, kitüntetésekkel járó pénzösszegek biztosítására használhatják fel a szolgálati helyek gazdasági és mozgalmi vezetői.

Tekintélyt, rangot, megbecsülést csak jó munkával vívhatnak ki a fiatalok

Beszámoló a II. országos vasutas ifjúsági parlament vitájáról



Az ifjúsági parlament elnöksége, középen az elnöklő Gulyás János vezérigazgató-helyettes

Mint arról már előző lapunkban beszámoltunk, január 15-én lapzártakor Budapesten ülésezett a vasutas fiatalok II. Országos Ifjúsági Parlamentje. A vasutas ifjúság 250 küldöttjének tanácskozását végig nagy aktivitás jellemezte. *Urbán Lajos* miniszterhelyettesnek, a MÁV vezérigazgatójának vitaindító beszédét — melyet lapunk január 18-i számában részletesen ismertettünk — élénk vita követte. A vitában felszólalt *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter is, aki később kapcsolódott be a tanácskozás munkájába.

A miniszterhelyettes beszámolója után elsőnek *Borsodi István* motorlakatos, a soproni vontatási főnökség dolgozója kapott szót. Elmondotta, hogy munkatársainak fele 30 éven aluli fiatal. Az idősebbek ha látják, hogy a fiatalok jó dolgoznak, elismerik munkájukat. A munkahelyeken a fiatalokat érintő kérdésekben kikérik a KISZ-vezetőség véleményét, s jól működnek az „üzemi négyszögek".

(Folytatás a 2. oldalon.)

Két kisállomás

túlteljesítette szállítási tervét

Gyöngyös és *Csabacsűd* állomások dolgozóinak eredményes munkájáról érkezett tudósítás szerkesztőségünkbe. Gyöngyösön túlteljesítették az elmúlt évi szállítási tervet. 103 ezer tonna árut továbbítottak, ami 7800 tonnával több az előírtnál. Az állomás *Kossuth Lajos* szocialista brigádja száz óra társadalmi munkát ajánlott fel, amit szintén túlteljesített. Patronálják az 1-es számú napközi otthonos óvodát, ahol tavaly 64 órát, az állomás területén pedig 57 órát dolgoztak társadalmi munkában. Vagonok ki- és berakását is vállalták. Ennek során 1400 mázsa árut mozgattak meg.

Csabacsűd állomás forgalma általában ősszel, a cukorrépaszezon idején a kétszeresére növekszik. A kis állomás kollektívája az elmúlt évben jó eredményeket ért el, teljesítette a tervét. Különösen a kocsikihasználásban és a kocsitartózkodásban született szép siker; *a tervet 19,7, illetve 11,2 százalékkal teljesítették túl.*

Bekapcsolódtak a takarékossági mozgalomba is. Villamos energiából például a megszabott 849 kilowatt helyett 453 kilowattot használtak fel.

Négy tanévre

Együttműködési megállapodás a Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskolával

Az elmúlt évben miniszertanácsi határozat írta elő, hogy a szakközépiskoláknak együtt kell működniük a gyakorlati képzést nyújtó vállalatokkal, intézményekkel. Ennek megfelelően *kötött szerződést a szegedi vasútigazgatóság és a Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola, az elkövetkező négy tanévre.*

Az együttműködési szerződés alapján az igazgatóság megfelelő szakembereket ad a gyakorlati oktatáshoz, lehetőséget teremt arra, hogy a diákok szaktanári felügyelettel rendszeresen látogassák a vasúti munkahelyeket és biztosítja a tanárok szakmai fejlődését. *Az igazgatóság vállalta azt is, hogy a nélkülözhető berendezést oktatási célra átadják az iskolának.* A korábban átadott két kisvasúti Diesel-mozdony motorját a szegedi vontatási főnökség szocialista brigádjai üzemben tartják, szakkönyveket kölcsönöznek és biztosítják, hogy a vasút területén az iskola oktatási célra filmeket készítsen.

S mit ad cserébe az iskola? Rendszeresen és fegyelmezetten vesznek részt a gyakorlati foglalkozásokon, az iskola által készített filmeket kölcsönadja az oktatási főnökségnek, szükség esetén besegítenek a vasutasok társadalmi munkájába és kultúrcsoportjuk fellép az igazgatóság politikai, társadalmi ünnepségein. Vállalták továbbá egyes, hosszú kifutási idejű javítási, átalakítási munkák elvégzését az iskola műhelyeiben, *s nem utolsó sorban a végzős diákokat a vasúti munkahelyekre irányítják.*

Az igazgatóság és a Bebrits Lajos Szakközépiskola együttműködése nem újkeletű, több mint két évtizedes múltra tekint vissza. Az elmúlt években több ezer vasutas diák hagyta el az iskola falait. *Jelenleg is négy tagozaton közel 700-an tanulják a vasutas szakma ismereteit.*

(Gellért)

MIKROSZÁMÍTÓGÉP — rendezőpályaudvaron

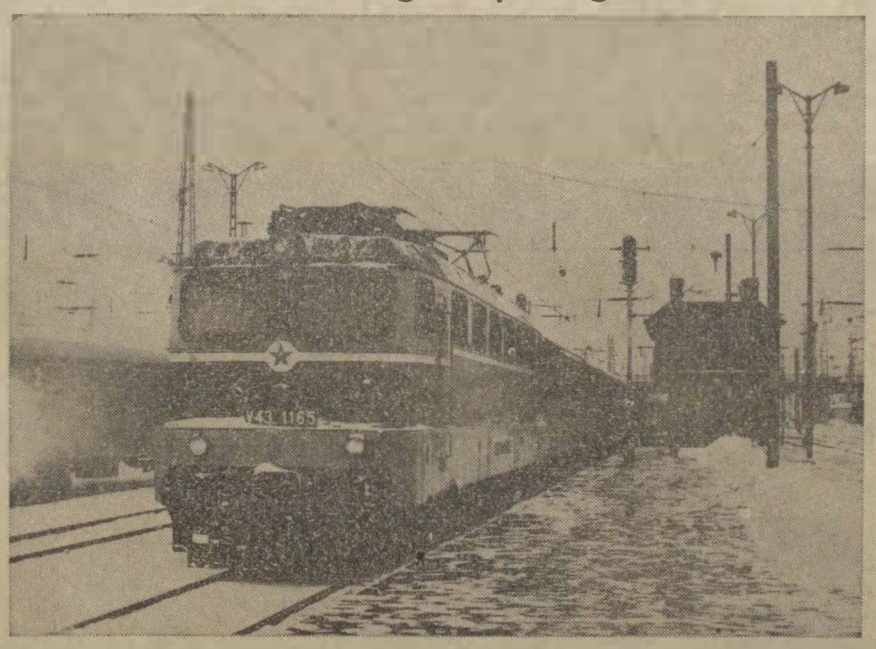
Évnyitó megbeszélést tartott a KTE területi szervezetének biztosítóberendezési és automatizálási szakcsoportja január 26-án a budapesti vasútigazgatóság tanácstermében.

Az elnöki megnyitó után *Horváth Imre* mérnök, a szakcsoport titkára számolt be az 1976. évi eredményekről, majd ismertette az idei terveket. *A beszámoló az elmúlt időszakot igen sikeresnek nevezte,* ami főként abban nyilvánult meg, hogy az igazgatóságon dolgozó szakemberek szoros együttműködést alakítottak ki más szakcsoportokkal is, többek között az Elektronika Ktsz, a Posta Kísérleti Intézet, a TELMES Ktsz egyesületi tagjaival, valamint a CSD Kelet-Szlovákiai Igazgatóságának tudományos egyesületével, illetve a Francia Műszaki Tájékoztató Irodával. Ez utóbbitól például vasúti műszaki filmeket kölcsönöztek, míg az előbbiekkel különböző műszaki berendezéseket készítettek vagy kicserélték az üzemelési tapasztalatokat.

Az idén szerepel a munkabizottságok tervében *az úgynevezett M—05—X mikroszámítógép rendezőpályaudvari alkalmazásának vizsgálata és még több hasonló téma.* A programba vett előadások szintén nagy érdeklődésre tarthatnak számot. Ezen belül ismertetik majd a hőnfutásjelző berendezések üzemelési tapasztalatait, a központi forgalmi (KÖFI) rendszerrel, továbbá a korszerű útátjárók építésével kapcsolatos aktuális kérdéseket. Az évnyitó értekezleten elhangzottakból arra következtethetünk, hogy a szakcsoport munkájáról év közben is többször fogunk még hallani.

S. R.

A tél még tartja magát



A február első napjaiban újból hidegre fordult idő fokozott óvatosságra inti a vasutasokat (Laczkó Ildikó felvétele)

A Lenin brigád teljesítette vállalását

Kiskunhalas állomás vonatkísérőinek *Lenin* szocialista brigádja jó eredménnyel teljesítette elmúlt évi vállalásait. A brigád 1970 óta patronálja *Tajti Benőt,* egykori munkatársukat, akit betegsége tíz éve ágyhoz kötött. Tavaly egy szobakocsit szereztek részére a Hazafias Népfront segítségével és több éve rendszeresen végzik a ház körüli munkát.

Az Alsóvárosi iskola *Dékány Árpád* úttörőrajáit is patronálja a brigád. Az iskola sportpályájának építésében kétszáz óra társadalmi munkával vettek részt, és teljesítették egyéb vállalásaikat is.

Beszámoló a II. országos vasutas ifjúsági parlament vitájáról

(Folytatás az 1. oldalról.)

Véleménye szerint sok baj forrása, *hogy kevesen ismerik az ifjúsági törvényt*, legfeljebb a fiatalok 20 százaléka. Ezen éppúgy változtatni kell, mint az egyéni versenymozgalmak követelményeinek kidolgozási rendszerén.

A debreceni *Zágonyi Imre* éppen azon a napon, amikor a parlament ülésezett, töltötte be a 30. életévét. Ebből az alkalomból köszöntötte őt az elnöklő *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes.

Zágonyi Imre a járműjavítókban dolgozó fiatalok nevében szólt. A parlament előtt a járműjavítók fiataljainak a képviselőivel Debrecenben megvitatták, hogy milyen javaslatokkal éljenek az országos parlamenten. Többek között javasolták: a MÁV-nál töltött ösztöndíjas időt számítsák be a törzsgárdatagsági időbe. Elhangzott az is, hogy a KISZ fordítson nagyobb gondot a gazdaságpolitikai agitációra, a munkaszervezésre és arra, hogy a munkával töltsék a fiatalok. Megemlítette, hogy az üzemekben sok a baleset. Javasolta, hogy ennek megelőzésére mindenütt hozzák létre a *„munkavédelmi ifjúsági őr"*-hálózatot. S miután a szakmai önképzést jól segítik a versenymozgalmak, helyes lenne, ha a speciális vasutas szakmákban is meghirdetnék a *„Ki minek a mestere"* szakmai vetélkedőt.

Hunyadi György mozdonyvezető a vésztői vontatási főnökséget képviselte a parlamenten. Szólt azokról a társadalmi munkaakciókról, amelyeket az elmúlt esztendőkben szerveztek. Nem kis büszkeséggel említette, hogy jó munkájuk jutalmaként 1975-ben a KISZ KB *Dicsérő oklevelét*, tavaly pedig vörös vándorzászlóját kapta meg a KISZ-szervezetük.

Elhangzott a területi ifjúsági parlamenten, hogy rossz minőségű a mozdonyvezetők munkaruhája. Rendeltetésének csak a színe felel meg. *Mosás közben a ruha összemegy, nem hordható négy évig.* A gépeken ezért látni sokszor civilben a mozdonyvezetőket.

A záhonyi átrakókörzet 2200 fiatalja nevében kért szót *Iski András*. Beszámolt arról, hogy már évekre visszanyúló tapasztalat, hogy év végén az átrakókörzetben megnövekednek a feladatok. Javasolta, hogy a MÁV a külkereskedelmi vállalatokkal úgy kösse meg a szerződéseket, hogy a szállítás folyamatos legyen, ne az év végén jelentkezzenek a csúcsok.

Sürgette, hogy a vasút vezetői mielőbb oldják meg a körzetben dolgozó fiatalok lakásgondjait, mert — ha valahol nagy szükség van a munkaerőre, a nők munkába állítására — Záhonyban igen nagy szükség van rájuk. Dolgozni azonban csak úgy lehetséges, ha gyermekeiket el tudják helyezni a gyermekintézményekben.

Iski András befejezésül arra hívta fel a vezetés figyelmét, hogy az átrakókörzet fizikai munkásai között sok a csökkent munkaképességű átrakó munkás. Foglalkozni kellene azzal a gondolattal, hogy az ő nyugdíjkorhatárukat is 55 évben állapítsák meg.

Köszöntsük felajánlásokkal a NOSZF 60. évfordulóját!

Monori Mária, az anyagellátási igazgatóság KISZ-titkára elmondta, hogy munkahelyén nagy gondot fordítanak a pályakezdő fiatalok nevelésére. A gondjaik között említette, hogy kevés a továbbképzési lehetőség. *Jelenleg is mintegy 150 fiatal képzése lenne indokolt.* Javult ugyan a szociális ellátás, de sok helyen elavultak az öltözők, a fürdők. A raktárak egy része olyan rossz állapotban van, hogy állványok és a raktározott anyagok tartják a tetőszerkezetet. Kevés az anyagmozgató gép, ami van, többnyire az is elavult. Mivel a szakszolgálatnál nem tudják biztosítani az ideális munkakörülményeket, nagy arányú a munkaerő-vándorlás.

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség fiataljainak képviseletében *Maku László* esztergályos kért szót. Beszámolt arról, hogy évről évre sikerrel oldják meg a főnökségre háruló vasútvillamosítási feladatokat. Az elmúlt évben 2200 munkaórát töltöttek kommunista műszakban. Különösen sok segítséget nyújtottak abban, hogy meggyorsítsák Hegyeshalom állomáson azokat a munkálatokat, amelyek az osztrák villamos vontatású szerelvények fogadását tették lehetővé.

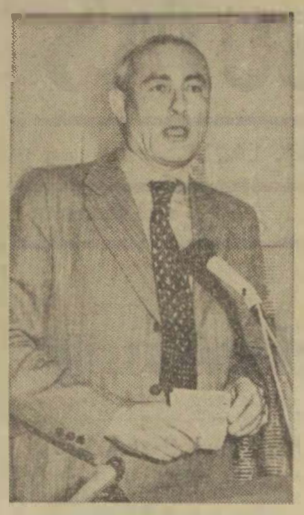
Bánhegyi Ferenc a Vasúti Főosztály pártbizottsága nevében értékelte a vasutas fiatalok munkáját. Mint elmondotta, az ifjúságot a vitakészség jellemzi, legyen szó akár gazdasági, akár politikai vagy egyéb kérdésekről. Tudják a fiatalok, hogy a jövő vasútja még nagyobb tudást, szakértelmet igényel.

Beszámolt arról, hogy a pártbizottság figyelemmel kíséri az ifjúsági törvény végrehajtását, és nemrégiben annak vizsgálatát is, napirendre tűzte, hogy a legutóbbi ifjúsági parlament határozatait miképpen hajtották végre. Azt kérte a pártbizottság nevében a gazdasági vezetésben és a KISZ-ben tevékenykedő kommunistáktól: *ők különösen örködjenek azon, hogy a párt ifjúságpolitikai határozatai és az ifjúsági törvényben foglaltak a mindennapok gyakorlatában megvalósuljanak.*

Heksch Ernő, a Keleti pályaudvar csomóponti KISZ-bizottságának titkára arról szólt, hogy a KISZ Központi Bizottsága megszüntette a különböző szakmákhoz tartozó fiatalok tevékenységét összefogó koordinációs bizottságokat, mert azok — hatáskörüket túllépve — megsértették a területen működő KISZ-bizottságok jog- és hatáskörét, s ezeken átnyúlva intézkedtek. Rámutatott ugyanakkor, hogy a koordinációt mindenki hiányolja. A vasutas KISZ-szervezetek sok hasznos információhoz jutnának, ha működne egy koordinációs bizottság. Ezután szorgalmazta, hogy a Keletiben is mielőbb épüljön kocsimosó.



A meghivottak egy csoportja



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter

A társadalmi érdeklődés középpontjában

Végezetül felhívással fordult a vasutas KISZ-szervezetekhez, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmából tegyenek felajánlásokat, és ezzel is járuljanak hozzá a vasút terveinek teljesítéséhez.

Az ifjúsági parlament résztvevői nagy érdeklődéssel fogadták *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter hozzászólását. Beszédének bevezető részében szólt arról, hogy az energiaválság mélyen terheket rótt az elmúlt esztendőkben népgazdaságunkra. Mivel a vasút hazánk egyik legenergiaigényesebb ágazata, ezért a vasutasok — köztük a fiatalok — takarékos gazdálkodással 1977-ben is jelentősen hozzájárulhatnak a nemzeti jövedelem növeléséhez. Adott a rendelkezésünkre álló vonóerő és adottak a pályaviszonyok is. *A munkáskollektívákon múlik, hogy miképpen tudjuk a lehetőségeket a leghatékonyabban kihasználni!* Az energiahordozók világpiaci ára állandóan emelkedik. Ezért van nagy jelentősége a vasútnál is az energiával való takarékoskodásnak. Legyen minden vasutasnak személyes ügye, tekintse mindenki munkás becsületének a takarékosságot és a tervek valóraváltását.

Ezután Pullai Árpád a munkaerőgondokról szólt. — A vasutasság manapság a társadalmi érdeklődés középpontjában áll — mondotta. — Riportsorozatok, könyvek jelennek meg és cikkek látnak napvilágot a vasutasokról a magyar sajtóban. Ez jó dolog! Ha ijedősek volnánk, akkor sírnánk, és elátkoznánk a tollat, amely a bírálatokat leírta. Nem tesszük ezt, sőt örülünk minden megjegyzésnek, amely az ügyünket előre viszi. Ugyanakkor szólnunk kell arról is, hogy bonyolult dolog a vasút gondjainak megoldása. A *Népszabadság* például nemrégiben azt írta, hogy előrelépést jelentene a munkaerőgondok megoldásában, ha szakmának ismernénk el a sarusok munkáját. Egy sarus ma megkeres 5—6000 forintot, ezzel szemben egy 10 éve dolgozó mérnök 4 ezret. Ha szakmának ismernénk el a sarusok tevékenységét, a fizetés akkor sem lenne több. Nem az a lényeg, hogy a vasútnál szakma, vagy nem szakma egy-egy foglalkozás. *Sokkal fontosabb az, hogy milyen tekintélye van országunkban a vasutasságnak.* Meg tudjuk-e oldani előbb, vagy utóbb a lakáskérdést, a szociális gondokat. Természetesen ennek is megvannak a feltételei. Ezek közül is az a fő feltétel, hogy az a vasutasnemzedék, amelyik most lép a színpadra, a szívét és a lelkét alja a hivatásához.

Általános iskola után...?

— Időnként panaszkodunk, hogy a vasútnál nincs megfelelő munkaerő-utánpótlás — folytatta a miniszter. — *Vajon szembe néztünk-e azzal, hogy megfelelő-e az agitációnk? Arra hivatkozunk-e, hogy a vasútnál technikai megújhodás következett be?* Egészen más műszaki körülmények között fogadjuk a belépőt, mint 10—15 évvel ezelőtt. Igaz, hogy ezek a körülmények még nem a legjobbak, de jelenleg ehhez kell alkalmazkodnunk. *Közben azért is tenni kell, hogy a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei tovább javuljanak! Az a véleményem, hogy külsőségeiben is vonzóvá kell tenni a vasutat.* Egyesek azt mondják, hogy nem kell az egyenruha, a KISZ-tagjai ugyanakkor az ifjúsági szövetségnek is egyenruhát követelnek. A jó munka természetesen nem a sapkán, a zubbonyon múlik, hanem a lelkesedésen, és ez vonatkozik a vezérigazgatóra éppen úgy, mint a forgalmista lányra — fejezte be nagy tetszéssel fogadott beszédét Pullai Árpád.

Polgar József, a szombathelyi Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség fiataljainak üdvözletét tolmácsolta a parlamentnek. Hozzászólásában megállapította, hogy a korszerű technika megkívánja a fiatalok helytállását a vasútnál. Véleménye szerint azonban a technikai változásokat nem követi az utasítások korszerűsítése. *Az utasítások segítik, szabályozzák a munkát, de azt is észre kell venni, hogy ezek közül sok előírás már elavult.*

Szóvá tette az anyagellátás egyenetlenségét. Az 1976-ra rendelt anyagok, eszközök nagy része meg sem érkezett. Az a szerencse, hogy közben befutott néhány olyan szállítmány, amit még 1974-re és 1975-re vártak. Javasolta, hogy az új eszközöket a jövőben úgy rendelje meg a vasút, hogy a berendezések szerelésekor a munkahelyeken rendelkezésre álljanak, illetve az üzemeltetéshez ne hiányozzanak a szükséges személyi és tárgyi feltételek.

Végezetül elmondotta, hogy szolgálati főnökségénél jól felkészült szakemberek dolgoznak, ezért náluk a műszaki fejlesztés nem okoz problémát. Létrehozták például a BRG gyártmányú adó-vevők javító bázisát is.

Dr. Lakatos Lajos, a szegedi területi bizottság ifjúsági felelőse hozzászólásában a szakosítással foglalkozott. Megállapította, hogy a MÁV e tekintetben 1970 óta nem tud számottevő eredményt felmutatni. A forgalmi szolgálat munkakörök szakosítását már megoldották.

Juhász István a miskolci vasutas fiatalok nevében köszöntötte a parlamentet. Irreálisnak tartja a hat igazgatóság közötti versenyt, mert a fejlett ipari háttérrel rendelkező igazgatóságok — Debrecen, Miskolc és Budapest — hátrányos helyzetben vannak a munkaerő utánpótlása szempontjából.

A KISZ-szervezetek anyagi helyzetéről szólva azt kérte a MÁV vezetőitől, hogy a KISZ-szervezetek támogatását a vasútnál is egységesen biztosítsák. Kifogásolta, hogy az évenként rendelkezésre álló ifjúsági alapot időarányosan bocsátják rendelkezésre. Tavaly például csak a II. félévben kapták meg a pénzt, ami akadályozta a tervszerű felhasználást.

Kun Ildikó forgalmi szolgálattevő, Tatabánya-felső küldötte elmondta, hogy a szénbányászat fejlesztése, valamint az új üzemek telepítése újabb szállítási feladatokat jelent a vasútnak. Ugyanakkor alig kapnak új munkaerőt. Munkahelyének *200 dolgozója közül mindössze harmincan vannak 30 éven aluliak.* Többen jönnének, ha jobbak lennének a szociális létesítmények, és ha meg tudnák oldani a fiatalok lakásgondjait.

A szakszervezeti tagok egyharmada fiatal



Koszorús Ferenc főtitkár

Koszorus Ferenc főtitkár a Szakszervezetek Országos Tanácsa és a vasutas-szakszervezet elnöksége nevében szólt a parlament résztvevőihez.

— *Az ifjúsági parlament feladata, hogy ellenőrizze az ifjúsági törvény időarányos végrehajtását, és meghatározza azokat a feladatokat, amelyek az ifjúságra hárulnak az V. ötéves terv teljesítéséből, valamint az 1977-es tervfeladatok valóraváltásából.* Ezért kezdettől nagy figyelemmel kísértük a parlamentek munkáját. Ha most összegezzük a tapasztalatokat — amit megtesz majd a SZOT és a Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége is — megállapíthatjuk, hogy a felszólalások, észrevételek, javaslatok közérdekűek voltak.

A legutóbbi ifjúsági parlament óta két esztendő telt el. Két év alatt nagyon sokat változott a világ, változott a vasút, és változtak a fiatalok munkakörülményei. Biztosíthatom önöket, hogy a SZOT és az ágazati szakszervezetek is azon munkálkodnak, hogy elősegítsék az ifjúsági törvény végrehajtását minden szakmában, így az államvasutaknál is. *Nálunk a szakszervezeti tagok egyharmada fiatal.* Szakszervezeti mozgalmunkban is meghatározó szerepet töltenek be. Helyet kapnak a választott szervekben. A központi vezetőség tagságának 30, a területi tanácsoknak 31 százaléka 30 éven aluli. Viszonylag alacsony, mindössze 17 százalék a szakszervezeti bizottságok fiatal tisztségviselőinek a száma.

A fiatalokkal való foglalkozás a szakszervezeti szervekben tervszerű feladat. Vezetőtestületeink napirendjén gyakran szerepelnek ifjúsági témák. Megtárgyaltuk, hogy mennyi legyen a jóléti alap terhére képezhető ifjúságpolitikai alap összege és milyen legyen a felhasználás módja. Megvitattuk az ifjúsági lakásépítés helyzetét és a további lehetőségeket, valamint a fiatal házasok otthona építésére vonatkozó javaslatokat. Napirendre tűztük a szakmunkástanulók nevelésének tapasztalatit. Megvitattuk a fiatal házasok és családosok üdültetésére vonatkozó terveket. Módosítottuk a törzs-



A miskolci terület fiataljai

Beszámoló a II. országos vasutas ifjúsági parlament vitájáról

gárda-szabályzatot oly módon, hogy elismerést kapjanak mindazok, akik ötéves munkaviszonnyal rendelkeznek.

A jövőben is feladatunknak tekintjük, hogy napirendre tűzzünk olyan kérdéseket, amelyek a fiatalok érdekeit szolgálják. *Rövidesen vezetőtestület elé terjesztjük a vasút ötéves sportkoncepciójára vonatkozó elképzelést, a törzsgárdaszabályzat és az egyenruhaszabályzat módosítását.*

A választott testületek elé kerülő jelentések előkészítésében fontos szerepet játszanak a szakszervezeti szervek mellett működő ifjúsági bizottságok, amelyekben olyan fiatalok tevékenyeskednek, akik jól ismerik a vasutas ifjúság gondjait, törekvéseit, érdekeit, és javaslataikkal hozzájárulnak ahhoz, hogy a szakszervezeti testületek helyes döntéseket hozzanak. *Örömünkre szolgál, hogy ifjúsági bizottságainkban egyre aktívabb szerepet töltenek be a Kommunista Ifjúsági Szövetség* tagjai. Ez az együttműködés hatékonyabbá teszi mindkét tömegszervezet tevékenységét.

Ismerve a munkahelyi parlamenteken elhangzott javaslatokat, az a véleményünk, hogy a gazdasági vezetéssel együtt több intézkedést kell tennünk. A fiatal házasok lakásgondjaik enyhítésében, a családalapítás feltételeinek megteremtésében tovább kell bővíteni a vállalat által támogatott lakásépítési formákat, és gyorsítanunk kell az előtakarékosságra ösztönző lakáslehetőségek megteremtését.

Az elmúlt években azt tapasztaltuk, hogy élénkült az érdeklődés a fiatalok körében a vasút iránt. Vonatkozik ez elsősorban azokra a szolgálati ágakra, ahol gyorsabban terjed a korszerű technika alkalmazása. Ugyanakkor gondot okoz a forgalmi szakszolgálat tervszerű utánpótlása.

A fiatalok létszámának növekedése örvendetes, de nem megnyugtató, hogy magas a kilépők száma. Ez a forgalmi szolgálaton kívül a pályafenntartásnál is szembetűnő. Olyan tapasztalatunk is van, hogy a fiatal műszakiak egy része sem tekinti végleges munkahelyének a vasútat. *Úgy látjuk, nem tettünk meg mindent az újfelvételesek, a fiatal pályakezdők rendszeres és tervszerű foglalkoztatása érdekében.* A gazdasági vezetésnek és a társadalmi szerveknek ezzel a kérdéssel a jövőben kiemelten kell foglalkozni. Különösen sokat tehet a szakszervezet, amelynek soraiban ott találhatók azok az idősebb, gazdag tapasztalattal rendelkező vasutasok, akiknek hivatásszeretete, fegyelme, a vasút iránti rajongása példaként szolgálhat a fiatal generáció számára.

Az ifjúsági parlamenteken sokan szóvátették, hogy a vasut technikailag is rohamos léptekkel fejlődik, ezzel azonban nem áll párhuzamban a munkakörülmények javulása. *Kijelenthetem, hogy a szociálpolitikai problémák megoldását a vasút vezetése éppolyan fontos feladatnak tekinti, mint a technikai fejlesztést.*

A parlamenteken öröm volt hallgatni, hogy a fiatalok a közösségért, a közösség érdekében emelték szót. *A hozzászólásokból kicsendült a vasút iránti szeretet.* Többen jelezték, hogy bekapcsolódtak abba a mozgalomba, amelynek célkitűzése a kulturált utazás. Mindez azt mutatja, hogy a vasutas ifjúság szereti munkahelyét, és igyekszik megszeretetni azokkal is, akik azt közlekedési vagy szállítási eszközül használják.



A szombathelyi igazgatóság küldöttei

Meglevő gondjaink ellenére évről évre fiatalodik a vasút, és hosszú távon is van perspektívája. Bár az, hogy milyen mértékben korszerűsödik, fejlődik, függ a népgazdaság teherbíróképességétől. *Kérjük a kormánytól, a szaktárcáktól, hogy adjanak a vasút fejlesztésére az eddiginél is nagyobb támogatást.* Ez érdeke a népgazdaságnak, mert a fejlődő ipar és mezőgazdaság egyre több szállítási feladatot hárít a vasútra és ezek megoldása csak magas műszaki követelmények útján lehetséges. A korszerű vasút irányítása a vezetők elé is új feladatokat állít. Mivel önök közül kerülnek ki a jövő vasútjának irányítói, ezért igyekezzenek elsajátítani a korszerű vezetés módszereit, és legyenek szószólói mindenütt a munkahelyi demokrácia fejlesztésének.

A szakszervezet érdekvédelmi szerv, és mint ilyen, természetesen a fiatalok érdekeit is képviseli. Hogy milyen mértékben, ez önöktől is függ! Ha részt vállalnak a szakszervezeti munka irányításából, akkor többet tehetnek a fiatalok ügyeiért. Valamennyien ismerik, hogy megnövekedett a bizalmiak hatásköre. Mi szeretnénk, ha a megnövekedett hatáskörrel felruházott tisztségviselők között sok fiatal tevékenykedne.

Azt kérem önöktől, hogy a különböző vasúti szakszolgálatok együttműködésének elmélyítésével, a munkafegyelem további szilárdításával járuljanak hozzá a vasút elé tűzött szállítási feladatok, gazdaságpolitikai és szociálpolitikai célok maradéktalan megvalósításához. Legyenek a KISZ és a szakszervezet lelkes aktivistái. Úgy munkálkodjanak, hogy két év múlva, a III. Országos Ifjúsági Parlamenten már arról számolhassanak be, hogy — vállvetve az idősebbekkel — megoldották azokat a feladatokat, amelyeket ezen a parlamenten maguk elé tűztek.

Koszorus Ferenc főtitkár ezután a SZOT és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége nevében sok sikert kívánt a küldötteknek és a vasutas fiataloknak a parlamenteken meghatározott feladatok megvalósításához.

KISZ-feladat: a szállítások jobb szervezése

A Vasutasok Szakszervezetének ifjúsági bizottsága és a pécsi területi bizottsághoz tartozó munkahelyek fiataljai nevében kért szót *Halmai Árpád.*

— *A pályafenntartási szakszolgálatnál elkezdődött egy olyan folyamat, amely visszaadta a palyafenntartásnál dolgozó fiatalok hitét* — mondotta bevezetojében. — *Nagy- és kisgépekkel szerelték fel a munkahelyeket.* Bár a kisgépekből többre lenne szükség, bizakodással tölti el a szakszolgálat fiataljait az a korábbi bejelentés, miszerint 1980-ig a munka jelentős részét gépesítik. A munkásszállításra fordított összegek ki sem fejezik azt a hatást, amit a gondoskodás a pályafenntartási dolgozókból kiváltott. A pályafenntartás dolgozói és fiataljai nevében köszönetet mondok ezért a MÁV vezetőinek.

A Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottságát *Pásztor Gabriella,* a KISZ KB titkára képviselte a tanácskozáson. Elmondotta, hogy az eddigi összesítés szerint 20 ezer munkahelyen rendezték meg az ifjúsági parlamentet. Megszervezésükhöz sok segítséget adtak a pártszervezetek, és példás volt a szakszervezet és a KISZ együttműködése. A tanácskozásokat nagy aktivitás, a közösség ügyeiért való lelkesedés, a tenniakarás jellemezte. Ugyanakkor megállapítottuk, hogy ezúttal sem sikerült megfelelően mozgósítani a KISZ-en kívüli fiatalokat. A parlamenteken szó esett arról is, hogy a munkafegyelem megszilárdításában, a munkaidő jobb kihasználásában még jelentős tartalékaink vannak.

A vasutas fiatalok parlamentjén felvetett kérdésekre válaszolva a KISZ KB titkára megjegyezte, *hogy az ifjúsági versenymozgalmak követelményeit szerinte csakis a munka-*



Pásztor Gabriella, a KISZ KB titkára

helyeken, az üzem sajátosságaira alapozva lehet és kell meghatározni. Arra a hozzászólásra, amely a koordinációt szorgalmazta, megjegyezte, hogy a KISZ KB nem szüntette meg a koordinációt, csak a koordinációs bizottságokat. A nagyvállalatoknál — és ilyen a vasút is — a koordinációra természetesen szükség van, és ígérte, hogy a KISZ vezetése testületi ülésén foglalkozik majd a vállalati koordináció feladataival.

Pásztor Gabriella ezután idézte, hogy mit vár a KISZ a vasutas fiataloktól:

— *A közlekedésben dolgozó fiataloknak a KISZ azt a feladatot adta, hogy vegyenek részt a szállítások szervezettségének javításában, mozgósítsák a fiatalokat az egyenletes és folyamatos rakodásra, valamint a szállítási eszközök optimális kihasználására.*

Dr. Váradi Zoltán, a MÁV Kórház és Rendelőintézet fiataljainak üdvözletét tolmácsolta, majd összehasonlító adatokat sorolt fel a bér- és a jövedelemhelyzet bemutatására. Amíg a vasútnál a 30 éven aluliak 10 százaléka keres kevesebbet 2000 forintnál, addig a vasútegészségügyi igazgatósághoz tartozó munkahelyeken ez az arány 17 százalék. A MÁV Kórház fiatal dolgozóinak pedig 40 százaléka keres ennél kevesebbet. Ha a 3000 forinton felüli jövedelmeket vizsgáljuk, akkor azt látjuk, hogy igazgatósági és üzemi szinten egyaránt a dolgozók 30 százaléka tartozik ebbe a kategóriába, ugyanakkor a MÁV Kórház 30 éven aluli dolgozóinak csupán 3,4 százaléka keres többet 3000 forintnál.

A kórház szakszervezeti és KISZ-bizottsága azt is felmérte, hogy milyenek a kéreseti arányok a 35 éven aluli dolgozók körében. *Megállapítást nyert, hogy a dolgozók 80 százalékának a jövedelme 2500 forint alatt van.*

A hozzászóló ugyanakkor azt is megjegyezte, hogy a MÁV Kórházban dolgozók jövedelemarányai nem rosszabbak, mint az egyéb egészségügyi intézményekben dolgozóké. Gondjukat tehát nem a vasút, hanem az egészségügyi szaktárca tudna orvosolni.

Déri Mária murakeresztúri árupénztáros arról számolt be, hogy milyen gondok adódnak egy határállomáson. Az Olaszország felé irányuló áruk tömege Murakeresztúrnál hagyja el az országot A jugoszláv vasútak nagyon szigorú követelményeket támasztanak a kocsik átvételekor. 1976-ban 14 246 kocsit utasítottak vissza. Az okok a következők voltak: *műszaki hiányosság, helytelen rakodás, a fuvarlevél melléklet, és a kiviteli engedély hiánya.* Kérte mindazokat a fiatalokat, akik tehetnek valamit azért, hogy a kocsik szabályos feltételek mellett érkezzenek a határállomásra, segítsék elő az ott dolgozók pontos és gyors munkáját.

A szombathelyi vasútigazgatóság fiataljai nevében *Bognár Péter* többek között kifejtette, hogy az utazószemélyzet bérének kiszámításával nagy apparátus foglalkozik. Ennek elsődleges oka, hogy sok a bértétel. Javasolta a jelenlegi fizetési rendszer megváltoztatását, egyszerűsítését. Szólt arról is, hogy a menettartam díjazás nem tükrözi a végzett munkát.

Mint már előtte többen, ő is felvetette az anyagellátás gondjait. *Elmondta, hogy nagyértékű gépek gyakran állnak azért, mert filléres alkatrészek hiányoznak hozzájuk.*

A versenyfeltételek teljesítése a cél

A tanácskozás vitájában elhangzott javaslatokra az illetékes vezetők 30 napon belül írásban adnak választ. Néhány kérdésre Urbán Lajos miniszterhelyettes azonban már a vitazáróban válaszolt.

— *Az elmúlt két év munkájának legfőbb eredménye, hogy előre léptünk a legégetőbb problémák megoldásában. Azt is megállapithatjuk, hogy a vasutat nem fenyegeti az elöregedés veszélye. A 145 ezer vasutas közül 40 ezer harminc évnél fiatalabb, és az állomány fele nem idősebb negyvenévesnél. Feladataink közösek, azokat együtt kell megoldani a fiatalokban az idősebbekkel. Éppen ezért én nem teszek különbséget fiatal és idősebb dolgozó között, csak jól vagy rosszul dolgozó vasutast ismerek!*

Ezután néhány, a vitában felvetődött kérdésre válaszolt a miniszterhelyettes.

— Többen is felvetették, hogy a munkaverseny feltételeit korszerűsíteni kell. A szakszervezet vezetőivel már megegyeztünk abban, hogy a feltételeket jobban „emberre szabjuk". *Arra is szeretném felhívni a figyelmet, hogy a versenyfeltételek teljesítése a cél, és nem az, hogy megmagyarázzuk, miért nem sikerült a célkitűzéseket valóra váltani!*

Sokan beszéltek a lakásproblémáról. Világosan kell látni, hogy a vasutasság lakásgondjainak megoldására a Magyar Államvasutak egyedül nem képes. A lakások elosztásánál elsősorban az üzemi célokat kell figyelembe venni. Kétségtelen ugyanakkor, hogy ezzel párhuzamosan szociális problémákat is megoldunk.

Elhangzott a vitában, hogy sokan nem ismerik a fiatalok közül az ifjúsági törvényt. Legyen a jövőben a KISZ-szervezetnek egyik fontos feladata, hogy a tagsággal és a szervezeten kívüliekkel is ismertessék meg ezt a fontos dokumentumot.



Urbán Lajos miniszterhelyettes

— *Az egyik hozzászóló kérte, hogy az ösztöndíjas időszak is számítson be a törzsgárda tagságba. A szünetben erről tanácskoztunk, és olyan döntés született, hogy a javaslatot elfogadjuk* — mondta a miniszterhelyettes.

— A balesetelhárításról annyit, hogy ezen a téren még sok a tennivalónk. Az elmúlt évben az utazóközönség testi épségét veszélyeztető, közfeltűnést keltő baleset nem volt a vasútnál, de ugyanakkor növekedett az üzemi, köztük az emberéletet követelő balesetek száma. Sajnos, ez év első napjaiban is volt már néhány halálos kimenetelű baleset, amelyek következtében kiváló fiatal szakmunkások estek értelmetlenül áldozatul.

Elhangzott az is, hogy jó lenne, ha szállítási partnereink egész évben egyenletesen küldenék az árut, hogy azok fogadása ne okozzon gondot. Az egyenletes szállítást elsősorban a Szovjetuniótól várjuk, hiszen onnan kapjuk a legnagyobb mennyiségben a szállítmányokat. *Tudomásul kell azonban venni, hogy az árut szállító vonatok átlagosan 4500—5000 kilométer távolságról érkeznek Záhonyba, ezért az egyenletesebb szállítás igényével fellépni nem lehet.* Az Állami Tervbizottság azért határozott úgy, hogy Záhonyt és az átrakókörzetet tovább kell fejleszteni, hogy a szállítás egyenetlenségével járó nehézségeket is le tudjuk győzni. Elismerés illeti azokat a dolgozókat, akik nehéz fizikai munkát kifejtve dolgoznak ebben a térségben. *A vasút és a szakszervezet vezetői is kezdeményezik, hogy az itt dolgozók munkáját a kormányzat ismerje el azzal is, hogy 55 év legyen a nyugdíjkorhatár.*

Többen szóltak arról is, hogy bizonyos szolgálati ágaknál egyenruha helyett inkább fizessen a vasút ruhapénzt. *Én azt kérem a fiataloktól, hogy ne becsüljék le az egyenruhát!* Azok, akik közvetlen kapcsolatban vannak az utazóközönséggel, feltétlenül viseljék, méghozzá tisztán, úgy, ahogy egy egyenruhát viselni illik!

Szó eset az utasításokról is. El kell fogadnunk, hogy ezekre szükség van az olyan munkahelyen, ahol 20, 30, vagy 50 ezer embernek kell azonos módon gondolkodni. Nem védem ugyanakkor az utasításokat, mert azok közül több elavult, ezért is kellett az elmúlt években többször változtatni, főleg egyszerűsíteni. Meg kell viszont érteni, hogy az utasítások döntő hányada arra épül fel, hogy alapja legyen a balesetmentes jó munkának.

Amit lehet, oldjuk is meg!

— A vita összegezéséül még annyit, hogy véleményem szerint kevés volt a kritika. Hiányoltam az egyéni, személyes, szubjektív hangvételt is, pedig a személyes gondokat is szívesen meghallgattuk volna, különösen akkor, ha azokból általánosításokat lehet levonni. Örömmel tölt el ugyanakkor, hogy az elhangzott kérések nem látszanak megoldhatatlannak.

Végül engedjék meg, hogy idézzem a terem falán olvasható jelmondatot: *„Vedd észre, tedd szóvá és oldd meg!"* Ebből az első kettő tökéletesen megy: észrevesszük és szóvá teszünk dolgokat. *Én azt kérem az ifjúsági parlamenttől, hogy amit lehet, oldjuk is meg!*

Urbán Lajos miniszterhelyettes vitazárója után megválasztották azt a 70 küldöttet, akik a tárcaszintű parlamenten képviselik majd a vasutas fiatalokat. Ezután a MÁV vezérigazgatója és a vasutas-szakszervezet főtitkára 11 KISZ-szervezetnek — az 1976-ban végzett jó munka elismeréseként — oklevelet adott át.

A Vasutas Fiatalok II. Országos Parlamentje *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes zárszavával fejezte be munkáját.



Urbán Lajos miniszterhelyettes és Koszorús Ferenc főtitkár átadják az okleveleket
(Laczkó Ildikó felvételei)

MIT KELL TUDNI
a táppénzrendszer módosításáról?

A Minisztertanács 1007/1976. (III. 18.) számú határozatában rendelkezett a táppénzrendszer korszerűsítéséről. **Megszabta, hogy a táppénz megállapításánál az előző évi keresetet kell figyelembe venni, továbbá a kórházi ápolás idejére járó táppénz mértékét fel kell emelni.**

A Minisztertanács 42/1976. számú rendelete és az 5/1976. SZOT számú szabályzat alapvetően az említett minisztertanácsi határozat végrehajtását szolgálja.

Megváltozott az irányadó időszak — a kereset napi átlagának megállapításához szükséges idő —, s ennek megfelelően a kereset napi átlagának kiszámítási módja, az osztószám.

Melyek az irányadó időszak új szabályai?

Általános szabály, hogy a táppénz összegének megállapításánál — részesedés, jutalom, prémium, jutalék kivételével — *azt a keresetet kell figyelembe venni, amely a biztosítottnak a keresőképtelenség első napját közvetlenül megelőző naptári évben végzett munkáért járt, továbbá az a prémium, jutalék, részesedés és jutalom, amit ebben az időszakban kifizettek.* Tehát a keresetet illetően, amit a dolgozó kiérdemelt — prémium, jutalék, részesedés — míg a jutalom szempontjából, amit az irányadó időszakban ténylegesen kifizettek.

A részesedés és jutalom

figyelembevételére vonatkozó szabályok nem változtak, azokat 30 napot meghaladó keresőképtelenség esetén lehet figyelembe venni és év végi részesedés után a keresőképtelenség 31. napjától, jutalom után pedig a keresőképtelenség első napjától lehet folyósítani a táppénzt. Például ha a biztosított *1977. február 10-től keresőképtelen, a kereset napi átlagának megállapításánál az 1976. év az irányadó.* Ha ez alatt a havi bér 3500 forint volt, s májusban 500, júliusban 1000 forint prémiumot, továbbá 1300 forint évvégi részesedést és 2000 forint jutalmat fizettek ki részére, a kereset napi átlagánál figyelembe vehető: *3500 × 12 = 42 000 forint bér + 1500 forint prémium = 43 500 forint.*

Ha a keresőképtelenség megszakítás nélkül a 30 napot meghaladja, akkor ehhez a 2000 forintos jutalom + 1300 forint évvégi részesedést kell hozzátenni és a különbözetet folyósítani.

Ha a biztosítottnak a keresőképtelenség első napját megelőző naptári évben az évvégi részesedés, jutalom, prémium jutalék kivételével egyéb keresete nem volt, a kereset napi átlagának megállapításánál azt a keresetet kell figyelembe venni, amely a biztosítottnak az évvégi részesedés, jutalom, prémium, jutalék kivételével a keresőképtelenség bekövetkezése évének első napjától a keresőképtelenséget közvetlenül megelőző naptári hónap utolsó napjáig végzett munkáiáért járt, továbbá ebben az időszakban a biztosított részére kifizetett prémiumot, jutalékot.

Például, ha a biztosított 1977. január 3-tól dolgozik és május 10-től keresőképtelenné válik, de 1976-ban gyermekgondozási segélyben részesült, továbbá 1000 forint évvégi részesedést és 800 forint jutalmat kapott, a táppénz alapjául szolgáló keresetét *1977. január 3-tól április 30-ig elért keresete alapján állapítják meg.* További 30 napon túli megszakítatlan keresőképtelenség esetén az 1976. évben kifizetett részesedést és jutalmat is figyelembe kell venni.

Ha a biztosítottnak a táppénzes állomány kezdetét megelőző időszakban sincs keresete, a kereset napi átlagát az évvégi részesedés, jutalom, prémium, jutalék kivételével — a keresőképtelenség bekövetkezési hónapjának első napjától a keresőképtelenség első napjáig végzett munkáért kiérdemelt kereset alapján, továbbá ebben az időszakban kifizetett prémium és jutalék figyelembevételével kell megállapítani.

Ezzel kapcsolatban is lássunk egy példát. Ha a biztosított 1977. január 1-ével tér vissza vagy lép munkaviszonyba, a katonai szolgálatról való leszerelés után, s június 25-ével keresőképtelen lesz, 1976-ban és 1975. június 1-ig keresete nem volt, *a táppénz alapjául szolgáló keresetet 1977. június 1—24. között elért keresete és az ebben az időszakban kifizetett prémium és jutalom figyelembevételével állapítjuk meg.*

Ha a biztosítottnak a táppénz megállapításához figyelembe vehető keresete nincs, azért, mert katonai szolgálatot teljesített, gyermekgondozási szabadságon volt stb. *az új szabály szerint napi átlagként azt az összeget kell figyelembe venni, amelyet a biztosított a keresőképtelensége első napját megelőző naptári évben munkavégzés esetén egy nap alatt, évvégi részesedés, jutalom nélkül, átlagosan elérhetett volna.* Ezt az összeget a munkáltató igazolja a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben, melyhez a hasonló munkakörben dolgozók keresetét kell figyelembe venni. Ez az úgynevezett fiktív bér.

A fiktív bér megállapításánál — ha a biztosított részére a keresőképtelenség első napját megelőző naptári évben évvégi részesedést, jutalmat fizettek ki és a keresőképtelenség megszakítás nélkül harminc napnál hosszabb ideig tart — táppénz megállapításánál ezt az összeget is figyelembe kell venni.

Ha a biztosítottnak a keresőképtelenség első napját megelőző naptári évben azért nem fizettek évvégi részesedést, mert korábban katonai szolgálatot teljesített, gyermekgondozási segélyben részesült vagy olyan fizetés nélküli szabadságon volt, melynek engedélyezése kötelező, *a táppénz megállapításánál a hasonló munkakörben dolgozók részére a megelőző naptári évben kifizetett évvégi részesedést is figyelembe kell venni.* Ezt is a már említett módon a munkáltató a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben igazolja.

(Folytatjuk)

Dr. Bordi István

Vonyarcvashegyi emlék

Köszönő levelet írt szerkesztőségünknek a napokban *özv. Hollósi Mártonné*, nyolcvanéves, gyémántdiplomás, gárdonyi pedagógus a vonyarcvashegyi vasutasüdülőben szerzett tapasztalatairól. *„Az ott eltöltött testet-lelket megnyugtató, gyógyító hetek emlékét nem lehet elfelejteni. A kitűnően felszerelt üdülő és az alkalmazottak figyelmessége sok egyedül élő nyugdíjasnak nyújtott felejthetetlen élményt"* — írta többek között levelében. — *„A lelkiismeretes gondoskodásért és a kellemes pihenésért valamennyi üdülőtársam nevében köszönetemet fejezem ki!"*

Munkásakadémia

Miskolc-Tiszai pályaudvar 130 dolgozója részére munkásakadémiát szerveztek a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában. Az akadémiát dr. Pásztor Pál vasútigazgató nyitotta meg, majd Makó Imre állomásfőnök a „Fuvarozási jog fejlődése" címmel tartott előadást.

Húszéves a munkásőrség

Ünnepi egységgyűléseken értékelték a haza fegyveres szolgálatában végzett munkát

Közéletünknek immár két évtizede évről évre ismétlődő eseményei a munkásőrség ünnepi egységgyűlései. A VI. kerületi *Bokányi Dezső* zászlóalj január 14-én, a MÉMOSZ székház kongresszusi termében tartotta egységgyűlését, amelyen értékelték azt a sok áldozattal járó munkát, amit az egység munkásőrei az elmúlt kiképzési évben végeztek.

Az alegységek szocialista versenymozgalmában kiemelkedő eredmények születtek. Az egység *kiváló szakasza* kitüntetést a 3. század 1. szakasza nyerte el. *Ezt a kollektívát a Nyugati pályaudvaron és a VI. kerületben levő MÁV hivatalok vasutas dolgozói alkotják.* A szakasz tagjai az elmúlt évben napi munkájuk és a munkásőri szolgálat példás ellátása mellett 1200 óra társadalmi munkát végeztek.

Az ünnepségen a *Haza Fegyveres Szolgálatáért Érdemérem* 20 éves fokozatát a testület 71 tagjának adták át. A kitüntetések átadása után *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, a *Munkásőrség* megalakulásának húszéves évfordulója alkalmával átadta a zászlóaljnak a pártbizottság által alapított *„Szocialista jövőért"* plakettet, *Kiss István* szobrászművész alkotását.

Az ünnepi egységgyűlés felejthetetlen pillanata volt a jelképes fegyverátadás. *Dr. Juhász József* munkásőr, a Volán Tröszt főosztályvezetője fiának, *ifjú dr. Juhász Józsefnek*, a MÁV Kórház fiatal orvosának adta át a fegyvert.

Hatvanban is sor került az elmúlt hetekben az ünnepélyes egységgyűlésre, amelyen a vasúti csomópont munkásőr alegységeinek tevékenységét is elismerően értékelték. A *Kiváló szakasz* címet a vontatási főnökség munkásőrszakasza nyerte el. Parancsnoka, *Balogh József* mozdonyvezető egyben a *Kiváló parancsnok* kitüntetést is megkapta. A 20 éves Szolgálatért Érdemérmet és az országos parancsnokság emlékplakettjét tizenegy vasutasnak adományozták.

Mit tartalmazzanak az újítási feladattervek?

Az újítási feladatterv: az újítómozgalom tervszerűségének alapvető eszköze. A szakmailag jól megalapozott, gondosan előkészített és kimunkált, közérthető újítási feladatterv, ha azt részletesen ismertetik az újítók, a dolgozók körében, *jelentősen hozzájárulhat a céltudatos, tervszerű újítási tevékenységhez és ösztönző, mozgósító szerepe is értékes lehet.* A gazdaságirányítás új rendszerében kialakult helyes irányú és tartalmú vállalati érdekeltség felismerése és hasznosítása az egyen, a kollektíva, nem utolsósorban a gazdasági vezetés, és előbb-utóbb az újítómozgalom szempontjából is kell, hogy éreztesse kedvező hatását.

Várható, hogy a szolgálati helyek egyre fokozottabban igénylik, szorgalmazzák és hasznosítják a kisebb és nagyobb jelentőségű, de mindenképpen eredményhez vezető kezdeményezéseket, közöttük az újítási javaslatokat is. Az újítói tevékenység sem terebélyesedhet ki önmagától, ezt is *ösztönözni kell*, minden szolgálati helyen. Éppen ezért szükséges, hogy minden elbírálásra jogosult szolgálati helyen és valamennyi szakosztályon, önálló osztályon, a vasútüzem egészét érintő szakági feladatok megoldására — a legkiválóbb szakemberek bevonásával — a vasút műszaki fejlesztésével összhangban évente egyszer helyi jelentőségű újítási feladatterver készítsenek. Ezzel kell ráirányítani a figyelmet a legfontosabb műszaki és üzemszervezési problémák, feladatok megoldására.

A szolgálati helyeknek azt is tanácsoljuk, hogy az újítási feladattervbe felvett feladatokat szükség *szerint egészítsék ki* az évközben újólag felmerült, megoldásra váró problémák felsorolásával.

A feladatterv tartalmát illetően az alábbi alapvető követelményeket kell szem előtt tartani:

— tűzzék célul a termelési-gazdálkodási feladatok során jelentkező problémák, akadályok elhárításával kapcsolatos komplex megoldásokat;

— együtt készüljön el és tartalmilag, időbelileg egyaránt összhangban legyen a vasút éves műszaki-gazdasági tervével, különösképpen a konkrét műszaki-fejlesztési célkitűzések és intézkedések meghatározásával;

— az úgynevezett közvetlen termelési célok mellett, azzal együtt és legalább olyan súllyal tartalmazza a dolgozók egészségvédelmével, a munkakörülményekkel, a kulturált utazással, annak javításával összefüggő problémák megoldására való mozgósítást és ösztönzést;

— pontosan és érthetően tartalmazza annak a meglevő állapotnak (körülménynek) a leírását, amin változtatni kellene, továbbá a lehetőségek keretein belül a megoldandó feladatokat és a megoldással elérendő célt, valamint az indokolt és lehetséges előírásokat és követelményeket;

— tartalmazza a probléma megoldásához felhasználható szakirodalom megjelölését esetleg beszerzésének forrását;

— jelölje meg a feladattal kapcsolatban azt a személyt, szolgálati helyet és telefonszámát, aki felvilágosítást, szakmai tanácsot nyújthat;

— ugyancsak jelölje meg a kitűzött különdíj mértékét.

A különdíj mértéke a helyi jelentőségű feladatoknál 500—1500, az igazgatósági jelentőségű feladatoknál 1500—3000, az országos jelentőségű feladatoknál 3000—4000 forintig terjedhet, melyet *az újítás hasznosításától számított 10 napon belül ki kell fizetni.* Helyes, ha a feladatterv tartalmazza az újítók anyagi elismerésének módját (módozatait), mértékét, valamint az egyéb feltételeket és szabályokat is.

Az újítási feladattervi témák csak műszaki, illetőleg munka- vagy üzemszervezési jellegűek lehetnek. A feladattervi témák nemcsak a szolgálati hely, hanem az egész üzem területén meglevő problémákat is érinthetik.

Az újítási feladattervek *meghirdetésük után visszavonásig vagy a feladat megoldásáig érvényesek. A megoldás hasznosítása esetén a különdíjat ki kell fizetni, függetlenül attól, hogy a feladat a tárgyévi, vagy korábbi újítási feladattervben szerepel.* A különdíj mértékét az újítási díjból levonni nem szabad.

Dr. Gyóni Béla

Ki lehet-e számítani az újítások hatását?

Újítási ügyintézők továbbképzése az Északiban

A közelmúltban az Északi járműjavítóban egynapos továbbképzést tartottak a járműjavító üzemek gazdasági igazgatói, az újítások műszaki-gazdasági számításait végző ügyintézői és az újítások egyszemélyi elbírálói részére. A továbbképzés célja az volt, hogy *az újítások eredményének számítását a járműjavító iparágon belül egységesen értelmezzék.*

Az újítások hatékonyságának, a vállalati jövedelemre gyakorolt hatásának a megállapítása több közgazdasági problémát érint. *Az újításoknak* ugyanis *vannak olyan hasznos elemei is, amelyek értéke pénzben nem fejezhető ki.* Az eredményt csak megközelítően lehet megállapítani a műszaki-gazdasági törvényszerűségek, jelenségek bonyolultsága miatt.

A továbbképzésen előadások hangzottak el az újításokra vonatkozó rendeletekről, azok értelmezéséről, a gazdasági számítások készítéséről, továbbá a gazdasági számítások alapján a bírói joggyakorlatról.

Az előadások anyagát és a hozzászólásokat sokszorosították, és elküldték valamennyi járműjavító üzemnek.

Szociálpolitikai felelősök tanfolyama Zánka-Köveskálban

Kilencvenhat résztvevője volt annak *a szociálpolitikai tanfolyamnak*, amelyet január 3-tól 15-ig Zánka-Köveskálban, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség üdülőjében rendeztek.

A szakszervezeti bizottságok szociálpolitikai felelősei társadalmi munkájukat segítő elméleti előadásokat hallgattak, és konzultációkon cserélték ki tapasztalataikat, mondták el véleményüket többek között az üdültetésről, a segélyezésről és egyéb munkásellátással kapcsolatos tevékenységről. Január 15-én, a zárófoglalkozás után — amelyen részt vett *Koszorús Ferenc* főtitkár is — a hallgatók vidám, műsoros esten búcsúztak el egymástól, a szakszervezet és a tanfolyam vezetőitől.

Koszorús Ferenc főtitkár látogatása Ferencvárosban és Rákosrendezőn

Szakszervezetünk vezetői az elmúlt hetekben több nagy vasúti szolgálati helyre látogattak el. A látogatás célja az volt, hogy tapasztalatokat gyűjtsenek arról, *hogyan élnek a bizalmiak a kibővített jogkörrel, milyen gondok nehezítik munkájukat?*

Ferencvárosban és Rákosrendezőn a párt- és gazdasági vezetők, a szakszervezeti bizottságok titkárai, bizalmiak és főbizalmiak a vasutas-szakszervezet több vezetőjével, köztük *Koszorús Ferenc* főtitkárral és *Rékasi Istvánnal*, a területi bizottság titkárával, az elnökség tagjával találkoztak.

A beszélgetés során a jelenlevők kifejtették többek között, hogy helyesnek tartják a jogkör kiszélesítését, mert a bizalmiak azok, akik egy-egy munkaterület dolgozóinak a legjobb ismerői. Ha tiszteletben tartják ezeket a jogokat és a bizalmiak érvényesítik azokat, akkor reálisabb lehet az elosztás, igazságosabb a döntés. Egy-egy álláshalmozás során a bizalmiaknak minősítenie kell a csoport munkafegyelmét, teljesítményét is, ezért a jövőben nagyobb szükség lesz a jól képzett, széles látókörű bizalmiakra.

A mikolci vasúti csomóponton *Kajcsa József*, a vasutasszakszervezet titkára találkozott négy szolgálati hely gazdasági-társadalmi vezetőivel és a bizalmiakkal. Hasonló beszélgetésre sor került még *Szegeden, Szombathelyen, Székesfehérváron, Debrecenben* és *Dombóváron* is.

Szakszervezetünk vendége volt Debkumar Ganguli, az UIS főtitkára

Debkumar Ganguli, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szakmai Szövetsége (UIS) főtitkárának vezetésével január 27-én két tagú delegáció érkezett hazánkba. A vendégek megbeszélést folytattak *Koszorús Ferenccel*, a vasutas-szakszervezet főtitkárával. Kölcsönösen tájékoztatták egymást a nemzetközi szakszervezeti mozgalom eredményeiről. Megvitatták az 1977. március 1—2. között hazánkban sorra kerülő nemzetközi vasutas ágazati bizottsági ülésnek, valamint a szövetség szeptember 19—23. között Moszkvában megrendezendő VII. kongresszusának előkészítésével kapcsolatos tennivalókat.

A NEB-vizsgálat megállapította:

Olcsón, változatosan főznek a Fatelitő dombóvári telepének üzemi konyháján

A népi ellenőrzés városi bizottsága a MÁV Fatelitő Üzem dombóvári telepének konyhájában tartott ellenőrzést a közelmúltban és megvizsgálta az üzemi étkeztetés körülményeit.

Az elmúlt években újjáépült üzemi konyha olcsó, változatos ebédet biztosít a dolgozóknak, akik 4,70 forintot fizetnek egy ebédért. *A vállalati hozzájárulás mindenki számára lehetővé teszi az üzemi étkeztetést.* A konyha kapacitása napi 300 ebéd. Ezt a kedvező szolgáltatást azonban 77-en veszik csak igénybe. Ezért került sor arra, hogy 167 adag ebédet más vállalatokhoz szállítsanak. A telep vezetői lehetővé tették a nyugdíjba ment dolgozók étkeztetését is.

A konyha dolgozói, továbbá az egészségügyi felügyeletet gyakorló orvos, valamint az anyagbeszerző és a raktáros lelkiismeretességét, jó munkáját bizonyítja az, hogy több éve nem volt élelmiszerromlás. Eleget tesznek az egészségügyi és egyéb higiéniai előírásoknak.

A beszámoló taggyűlések elé

A SZOT elnökségének határozata értelmében megváltozott a szakszervezeti vezető szervek beszámolójának rendszere. Ennek alapján szakszervezetünk elnöksége 1976. november 9-i ülésén elfogadta a vasutas szakszervezeti szervek beszámolási kötelezettségének időpontjáról készült tervet.

A beszámolási rendszer alulról fölfelé történik. Ennek megfelelően ez év január 1. és 31-e között *a bizalmiak csoportértekezleten* számolnak be végzett munkájukról választóiknak.

A beszámolások ideje

A munkahelyi *(műhely- és osztálybizottsági)*, az üzemi, intézeti, hivatali szakszervezeti tanácsok, szakszervezeti bizottságok beszámolási kötelezettségének időpontja: *1977. február 1-től március 1-ig terjed.*

A hivatalok és intézmények, az Utasellátó Vállalat és a GYSEV szakszervezeti tanácsai, valamint az üzemi, hivatali, intézeti szakszervezeti szervek ugyancsak évenként számolnak be a tagság előtt az előző évi feladatok végrehajtásáról és határozzák meg a következő év legfontosabb tennivalóit.

A területi tanácsok *1978 első félévében tesznek eleget beszámolási kötelezettségüknek*, bizalmi küldöttek értekezletén. Ebben az időszakban kell beszámolni a központi vezetőség előtt a szakszervezet elnökségének is.

A beszámoló értekezleteknek két napirendi pontja van:

1. Beszámoló a vezetőtestületek 1 éves munkájáról.

2. A vezetőtestületek kooptálással történő kiegészítése.

A szakszervezeti bizottságok a beszámolási kötelezettség teljesítésének megszervezésénél törekedjenek arra, hogy a szervezett dolgozók minél nagyobb számban vegyenek részt az 1976. évi munka értékelésében és az 1977. évi feladatok meghatározásában. Ez az igény törvényszerűen előírja a szakszervezeti bizottságoknak, munkahelyi bizottságoknak, *hogy ahol erre a lehetőségek biztosítottak, feltétlenül taggyűlést hívjanak össze.* Amennyiben ez nem lehetséges, a munkahelyi bizottságok bizalmi tanácskozásokon, a szakszervezeti bizottságok a bizalmiak és főbizalmiak tanácskozásán számoljanak be a tagságnak.

Használják fel a szakszervezeti bizottságok a számadást és az azt megelőző előkészületeket a munkamódszerek fejlesztésére, javítására, a felmerült problémák megszüntetésére, az aktivisták felelősségérzetének növelésére, tevékenységük méltatására.

Miről adjanak számot a beszámolók?

Az 1976. évi munkáról szóló beszámolóban, a helyi sajátosságok figyelembe vételével kiemelten kell foglalkozni:

— az V. ötéves terv indításával kapcsolatos szakszervezeti tevékenységgel, a termeléssel és a termelés segítésében való szakszervezeti részvétellel,

— az 1976—80-as évekre kötött kollektív szerződésekben és annak helyi függelékében foglaltak végrehajtására és a módosításokra tett javaslatokkal,

— a szociális tervek elkészítéséről és megvalósításáról szóló értékeléssel,

— a szakszervezeti élet továbbfejlesztésére tett intézkedésekkel és azok hatásával. Ennek keretében külön térjenek ki a szakszervezeti demokrácia, a bizalmiak munkájának, szerepének növelésére, a SZOT- és az MT-határozat végrehajtásának eddigi tapasztalataira.

A szakszervezeti bizottságok fordítsanak gondot arra, hogy a munkahelyi bizottságok beszámolóiban helyet kapjanak a bizalmi csoportértekezleteken felvetődött problémák és azok megoldására tett, illetve teendő intézkedések. Ugyanez vonatkozik a szakszervezeti bizottságok beszámolóira kiegészítve a munkahelyi bizottságok beszámolásakor felmerült problémákkal.

Az 1977-es év legfőbb tennivalói

A szakszervezeti bizottságok a számadás keretében nagy figyelmet fordítsanak az 1977-ben megoldandó főbb feladatok ismertetésére:

— a szállítás és a gazdálkodás hatékonyságának, továbbá a menetrendszerű közlekedés fejlesztésére,

— a vasút üzem- és munkaszervezési, valamint a szocialista versenymozgalom célkitűzései megvalósításának segítésére,

— a kollektív szerződések betartására,

— a szociális — és egészségügyi tervek tejesítésére,

— a munkavédelmi előírások betartására és a munkafegyelem erősítésére,

— az üzemi demokrácia továbbfejlesztésére, a szakszervezeti szervek vezetési színvonalának javítására, a tömegkapcsolatok és a bizalmi munka fejlesztésére,

— a nevelő, oktató, propagandamunkára, hogy kiemelten segítse céljaink megvalósítását,

— a közművelődési és sportpolitikai munkánk tartalmának és gyakorlatának fejlesztésére,

— az irányító, vezető, ellenőrző tevékenység színvonalának növelésére.

A beszámolók adjanak lehetőséget az érdemi vitákra, a szervezett dolgozók véleményének, javaslatainak kifejtésére. A szakszervezeti vezető testületek beszámolóját és a soron következő legfontosabb feladatokat az értekezlet résztvevői nyílt szavazással, szótöbbséggel hagyják jóvá. Ugyancsak a második napirend keretében kell megválasztani a szakszervezeti kereskedelmi társadalmi ellenőröket és a társadalmi bíróságokat is.

Nyílt szavazással

Néhány szót a kooptálásról. A szakszervezeti bizottságok használják fel a beszámolást arra is, hogy a legutóbbi választások óta elkerült választott tisztségviselőket pótolják.

A testületek kooptálással ott egészíthetők ki, ahol az eredetileg választott tagoknak egyharmadánál kevesebb a kimaradottak létszáma. *A kooptálás a titkár, illetve a felső szerv képviselőjének szóbeli előterjesztése alapján nyílt szavazással, szótöbbséggel történik.*

Új választást ott kell tartani, *ahol az eredetileg választott testületi tagok több mint egyharmada hiányzik.* Ezeken a helyeken a SZOT elnöksége választási határozata szerint titkos szavazással kell megválasztani a testület új tagjait.

Dénes Sándor

A szakszervezeti bizottság értékelte a szocialista brigádok munkáját

A debreceni építési főnökség szakszervezeti bizottsága január 10-én értékelte a szocialista brigádok 1976. évi munkáját. *Sikula László* szb-titkár méltatta a 68 szocialista brigád eredményeit, a főnökség terveinek megvalósításában kifejtett tevékenységüket. A brigádok sokat tettek az üzemi demokrácia hatékonyabb érvényesüléséért is.

A szakszervezeti bizottsági ülésen *Lelesz István* versenyfelelős ismertette az értékelés eredményét, amit — a főnökség versenyszabályzata alapján — a gazdasági vezetés a szakszervezeti bizottsággal közösen végzett. A brigádok vállalásainak teljesítését év közben is értékelték, és utána meghatározták a további teendőket.

Az értekezlet végén *Széles Károly* építési főnök átadta a brigádoknak a különféle jelvényeket és a jutalmakat.

Nyiri Ferenc

Nem sikerült az egyenruhás trükk

A budapesti vasútigazgatóság épületének harmadik emeletén január 25-én délben nem mindennapi jelenségre figyelhettek fel az arrajárók. Három rendőr kísért egy vasutas köpenyes embert, aki különös trükkel hatolt be az igazgatóság épületébe. Benyitott a menetirányítók előszobájába, ahol éppen nem tartózkodott senki. *Bazsó László*, büntetett előéletű hatvani lakos, aki az egyenruhában jól álcázta magát, kutatni kezdett *Takács Lászlóné*, ügyintéző táskájában. A tolvaj nem érte el célját, mert Takácsné idejében visszaérkezett.

Amikor a menetirányítók Bazsót kérdőre vonták, zavarosan magyarázta: *„felvétel ügyben jöttem, nem is tudom, mit akartam a táskával..."* válaszolta rémült tekintettel.

A tolvaj — mint megtudtuk —, korábban tényleg vasutas volt. Hatvan állomáson váltókezelőként *„teljesített szolgálatot"*. Az utóbbi két szót nem véletlenül tettük idézőjelbe, ugyanis *Kovács Kálmán*, a hatvani állomásfőnök a következőképpen vélekedett Bazsó munkájáról: — *1975 augusztusától, a múlt év decemberéig dolgozott nálunk. Munkájára soha nem lehetett számítani; volt rá példa, hogy két hétig is hiányzott igazolatlanul.* Ennek ellenére most kaptunk a feleségétől levelet, amelyben arra kér bennünket: vegyük vissza férjét a vasúthoz. Ezekután azt hiszem egyértelmű választ adunk Bazsóné levelére — mondta az állomásfőnök.

A történet nemcsak azért érdemel figyelmet, mert kis híján megkárosítottak egy embert, hanem adott esetben — mondjuk, ha nem fogják meg a tettest — bizalmatlan légkör uralkodhatott volna el egy olyan jó hírű kollektívában, mint amilyen a budapesti menetirányítóké is.

A sokat emlegetett éberséget soha nem szabad közhelyként értelmezni.

(séra)

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK VEZÉRIGAZGATÓSÁGÁNAK ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGÉNEK

IRÁNYELVEI

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére kezdeményezett munkaversenyhez

A nagy szovjet nép, a világ haladó emberisége ebben az évben ünnepli a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját.

A világ haladó emberiségének nagy ünnepét a szocializmust építő népek hagyományosan, a szocialista építésben elért munkasikerekkel köszöntik.

A *Csepel Vas- és Fémművek* szocialista brigádjainak az évforduló tiszteletére kiadott felhívásához a vasutas szocialista brigádok százai csatlakoztak és vállalták az 1977. évi feladatokat, minden eddiginél gazdaságosabb végrehajtását.

A *Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága* és a *Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége* üdvözli a kezdeményezőket, a példamutató szocialista brigádokat. A vasútüzem feladatainak teljesítése érdekében az alábbiakban határozza meg az éves munkaverseny legfontosabb célkitűzéseit:

1. A vasút alapvető feladata a népgazdaság személy- és áruszállítási igényeinek kielégítése. *Minden szolgálati helyen az alaptevékenységet segítő feladatokat kell az 1976. évinél színvonalasabban, gazdaságosabban teljesíteni.*

2. A személyszállításban a számszerű igények kielégítése mellett előtérbe kell helyezni az utazás kulturáltságának növelését, a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetését.

3. Az 1977. évi áruszállítási tervelőirányzat 132 millió tonna. Az V. ötéves terv időarányos teljesítése érdekében a népgazdaság minden területén gyorsítani kell a fejlődés ütemét. Várható, hogy ebből eredően *terven felüli szállítási feladatokat is el kell látnunk.*

A követelmények teljesítése érdekében biztosítani kell

— a várható áruszállítási igények időbeni kielégítését, különös tekintettel az export-import és tranzit szállításokra;

— a nagyértékű eszközállomány (mozdonyok, kocsik, pályák, gépek) termelékenyebb és gazdaságosabb kihasználását;

— a dolgozók célszerűbb foglalkoztatásával a munkaidőalapok jobb kihasználását, az alaptevékenységet helyenként akadályozó munkaerő-problémák felszámolását, illetve jelentős mértékű csökkentését;

— az eddiginél számottevőbb anyag- és energiatakarékosságot;

— tervszerűbb munkát a vonatforgalom szervezésénél, irányításánál, az üzemvitel minden területén.

Az 1977. évi tervek, a jóváhagyott célkitűzések a fenti követelményeket tartalmazzák.

A szocialista munkaverseny, a dolgozók vállalása *a tervek teljesítésénél többet kell, hogy jelentsen, elsősorban minőségben, gazdaságosságban, takarékosságban.* A MÁV Vezérigazgatósága a Vasutasok Szakszervezetével együttesen ilyen többletteljesítményre kéri a szocialista brigádokat, a vasutas fiatalokat, a törzsgárdatagokat.

A közeljövőben kerül sor az I. negyedévi termelési tanácskozásokra. Ezek a fórumok lesznek hivatottak, hogy megtárgyalják és elfogadják az éves célkitűzések teljesítése, illetve túlteljesítése érdekében teendő munkaverseny-vállalásokat.

A január közepén megtartott ifjúsági parlamenteken és a szocialista brigádvezetők tanácskozásain a résztvevők egyöntetűen kinyilvánították: *erejükhöz, tudásukhoz mérten készek részt vállalni a gondok megoldásából, a többletfeladatok végrehajtásából.*

A vasút az elmúlt időszakokban megfelelt a népgazdasági követelményeknek. Az 1977. évi feladatok megvalósításához a technikai eszközök biztosítottak, fejlesztésük folyamatos. Arra van szükség — minden szolgálati helyen —, *hogy a dolgozók kezdeményezését, tenniakarását a tervek teljesítésére, a minőség javítására, a gépek, eszközök kihasználásának fokozására, a balesetmentes munkára irányítsák.*

Céltudatos munkával, a vasúti közlekedés kapacitásának jobb kihasználásával teljesíthetjük szállítási feladatainkat; eredményes gazdálkodással pedig tovább javíthatjuk a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére kibontakoztatott munkaverseny akkor válik valóban eredményessé, ha a vezetők és beosztottak, a szocialista brigádok, az irányelvek figyelembevételével alakítják ki saját terveik, célkitűzéseik teljesítésére, illetve túlteljesítésére tett vállalásaikat és annak megvalósításáért dolgoznak.

A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége biztos reméli, hogy a vasutas dolgozók ebben az évben is eredményesen járulnak hozzá a népgazdaság ötödik ötéves tervének időarányos teljesítéséhez.

Koszorús Ferenc sk.,
a Vasutasok Szakszervezete
főtitkára
Urbán Lajos sk.
miniszterhelyettes,
A MÁV vezérigazgatója

A HATÁROZATOK NYOMÁN

A felnőttoktatás szorgalmazása nemcsak a szakszervezeti szervek feladata

ÁLTALÁNOS ISKOLAI TAGOZAT A SZEGEDI OKTATÁSI FŐNÖKSÉGEN

Társadalmunk szocialista fejlődésének egyik alapkérdése a dolgozók általános műveltségének, szakképzésének növelése. Ennek fontosságát húzta alá az MSZMP XI. kongresszusa is, amikor határozatában többek között rögzítette: *„Érjük el, hogy mind többen folyamatosan művelődjenek, vegyenek részt általános és szakmai oktatásban, továbbképzésben, önképzésben..."*

IRÁNYELVEK A BEISKOLÁZÁSRA

A szegedi vasútigazgatóság e határozatok alapján készítette el oktatási feladatait. *1976 tavaszán oktatótiszti értekezleten határozták meg a felnőttoktatásban követendő főbb elveket és a gyakorlati tennivalókat.* Irányelvként szabták meg, hogy főleg olyan dolgozók kerüljenek beiskolázásra, akiknek azt munkaköre indokolja; akik a munkaerő- és szakember-utánpótlás szempontjából számításba jöhetnek; akik a vasútnál hasznosítható szakmai képzettséget kívánnak megszerezni; továbbá azok, akik az általános és a középiskola elvégzésére vállalkoznak.

A feladatok gyakorlati végrehajtásának eredményeit a közelmúltban összesítették. Az adatokat a vasutasszakszervezet szegedi területi bizottsága legutóbbi ülésén is értékelte és további feladatokat határozott meg.

A felnőttoktatásban az igazgatóság legfontosabb feladatának *a hiányzó általános iskolai végzettség megszerzését tekintette.* Ennek szükségességét az is indokolta, hogy jelenleg az igazgatóság területén dolgozók közel 23 százalékának nincs meg a nyolc általános iskolai végzettsége. Éppen ezért a lehetséges valamennyi oktatási formát igénybe vették, s különféle kedvezményekkel segítették a továbbtanulókat. *Szegeden, az oktatási főnökségen létrehozták az általános iskolai tagozatot.* Ide elsősorban azokat iskolázták be, akik az általános iskolai végzettség megszerzését követően szakmailag továbbképezhetők. Természetesen más jelentkezők kérelmét sem tagadták meg. Ez a képzési mód jól bevált, hiszen itt tudták legjobban biztosítani az oktatáshoz szükséges személyi és tárgyi feltételeket. Egyidejűleg három osztályban — V—VI., VII. és a VIII. osztályban — 80—90 tanuló továbbtanulását biztosították. A jó szervezőmunkának meg is lett az eredménye az 1974—75-ös oktatási évben a VII. és a VIII. osztályba jelentkező 35 dolgozó közül 32 sikeresen levizsgázott. A következő oktatási évben a három osztályba hatvanan jelentkeztek és csupán öten morzsolódtak le. *Az 1976—77-es tanulmányi évben némi visszaesés tapasztalható,* mert V. és VI. osztályt nem tudtak indítani. A két első osztályba is mindössze 39 vasutas kérte felvételét.

KIHELYEZETT OSZTÁLYOK

Másik területe az általános iskolai továbbtanulásnak a kihelyezett osztályokban való oktatás. Az 1974—75-ös oktatási évben *Kelebián, Szentesen* és *Kecskeméten* értek el szép eredményt. Sajnos, azóta ott is tapasztalható némi megtorpanás. Jelenleg ugyanis csak *Kecskeméten* működik kihelyezett osztály, de *Kiskunhalason* és *Békéscsabán* is felkészültek ilyen oktatási mód beindítására.

A harmadik oktatási forma a területi iskolák által szervezett levelező oktatásban való részvétel. Itt jelenleg hatvanhárman tanulnak.

Vajon mi az oka a visszaesésnek? Főként az, hogy a dolgozók egy részénél hiányzik a továbbtanulásra serkentő becsvágy. Emiatt az önként jelentkezők száma csökkent, *de a külszolgálati főnökségek sem tesznek meg mindent annak érdekében, hogy többen rendelkezzenek a nyolc általános iskolai végzettséggel.*

A területi bizottság az elért eredmények elismerése mellett meghatározta a további tennivalókat is. Egyebek között rámutatott, hogy a szolgálati helyeken a továbbtanulást segítő felvilágosító munkában *aktívabban kell részt venni, mind a gazdasági vezetőknek, mind pedig a szakszervezeti tisztségviselőknek.* A továbbtanulók támogatása közös érdek. Ezt segíti a Magyar Rádió és Televízió *„Mindenki iskolája"* címmel beindított új sorozata is. Arra kell törekedni, hogy az előadásokon való részvételt szervezetté tegyék, a továbbtanulókat patronálják, segítsék.

A közép- és felsőfokú tanintézetekben való továbbtanulás iránt továbbra is élénk az érdeklődés. Ezt bizonyítja az, hogy az utóbbi időben évről évre emelkedett a továbbtanulók száma. Egyedül talán a vasúti szakképzettséget adó szakközépiskolák után — elsősorban a vasútgépészeti és pályafenntartási ágazatokon csökkent az érdeklődés.

EGÉSZ ÉVBEN NAGYÜZEM

A felmérés adatai arra is választ adtak, hogy a szakmai oktatás és továbbképzés milyen fontos szerepet játszik a felnőttoktatásban. *Az oktatási főnökség egész évben „nagyüzemet" bonyolított le.* Az 1975—76-os oktatási évben, mintegy 700-an sajátították el a vasúti szakmai ismereteit. Eredménynek könyvelhető el az is, hogy a gyermekgondozási segélyen levő nődolgozók továbbtanulására is megtették már a kezdeti lépéseket.

Cellért József

Nyugdíjasként is pártmunkás marad



A MÁV Kórház Szántó Béla utcai részlegének gondnoka, *Borhy Béláné* nyugalomba vonulása alkalmából meghitt ünnepséget rendeztek. Az orvosok, ápolók, a kisegítő személyzet tagjai ajándékokkal és sok-sok virággal halmozták el őt, s a pohárköszöntőt mondó *Molnár Imréné* szbtitkár, valamint *Bojtor László* gazdasági igazgató egyaránt hosszan méltatta Borhy Béláné érdemeit.

— *Pártvezetőségi tagként persze nem megy ő most sem nyugdíjba* — mondta az ünnepség után *dr. Tamási Márton* főorvos, a kórházi részleg pártalapszervezetének titkára, majd így beszélt Borhy Bélánéről: — Több mint húsz évvel ezelőtt jelölték ki őt az akkor még csak épülő Éjjeli Szanatórium gondnokává, miután a rákosrendezői vasanyagjavítónál, az úgynevezett Kapagyárban bizonyította rátermettségét. *Szervezőkészségéről, megbízhatóságáról a vasutas-szakszervezetben is meggyőződtek, amikor még ott dolgozott a vsztnél.* Azóta kórházi közösségünk és pártszervezetünk is sokat köszönhet neki, mert minden feladatából dicséretesen kivette a részét. Tudása, segítőkészsége és türelmes természete miatt mindenki megkedvelte, s ez is szerepet játszott abban, hogy kezdettől fogva beválasztották őt a pártvezetőségbe. Ezért számítunk továbbra is a közreműködésére...

Ezek a szavak összhangban állnak Borhy Béláné szándékával is. Mint mondotta, ezután is számíthat rá a párt- és a szakszervezet.

(gergely)

Ötletes falinaptár „humoros" intelmekkel

A vasutas-szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztálya a Vezérigazgatósággal közösen ötletes, tetszetős kivitelű munkavédelmi falinaptárt készített 1977-re. A szellemes rajzokkal és szöveggel illusztrált színes naptárt a balesetmentes munkára való törekvés jegyében adták ki 6000 példányban.

A 12 hónapot Takács József grafikus 12 karikatúrája díszíti. Ezek a képek, a humoros szöveggel együtt a szabálytalanul végzett vasúti munka egy-egy pillanatát ábrázolják. A humor mögött azonban — a munkavédelmi előírásokkal kapcsolatos — komoly mondanivaló rejlik, amit ajánlatos minden dolgozónak megjegyezni. A júliusi karikatúra például virágos kertet gondozó vasutast ábrázol. Alatta a szöveg: „Aki a virágot úgy szereti, hogy a felsővezeték alatt locsolja, az rossz ember nem lehet, csak néhai".

A naptár rajzait nézve „csak" nevetünk, de régi igazság, hogy nevetve is lehet komolyan tanulni. Ez a cél pedig — ami a baleseti statisztikát illeti — nem is olyan nevetséges.

K. S.

Mozgalmas tömegsportélet a debreceni járműjavítóban

A *debreceni járműjavítóban* a közelmúltban értékelték az 1976-ban végzett tömegsportmunka eredményeit. A tájékoztatót *Dihen József*, a szakszervezeti bizottság sportfelelőse tartotta.

Elmondotta többek között, hogy az elmúlt évben is népszerű volt a kispályás labdarúgás. A műhelybizottságok közötti bajnokságra 11 csapat nevezett be. Sikeresek voltak a lövészversenyek is. A szakszervezetek megyei tanácsa által rendezett szakmák közötti bajnokságon a járműjavító női csapata második, a férfiak pedig a negyedik helyen végeztek.

A tavaly alakult tekeszakosztály a városi bajnokságon harmadik, az országos vasutas bajnokságon pedig a negyedik lett. Az üzem sakkcsapata megnyerte a területi vasutasbajnokságot; az országos döntőben negyedik helyezést értek el. Sok dolgozót vonzott még az asztalitenisz sport. Nyolc műhelybizottság csapata vetélkedett egymással és a legjobbak képviselték az üzemet a területi vasutas bajnokságon.

A debreceni járműjavítóban ebben az évben tovább szeretnék szélesíteni a tömegsportban részt vevők körét és növelik majd a sportolási lehetőséget is.

SZOMBATHELY:

Két év alatt megkétszereződött a tömegsportban résztvevők száma

A vasutasszakszervezet szombathelyi területi bizottságához tartozó szolgálati helyeken *1976-ban tovább növekedett a különböző tömegsport-rendezvényeken résztvevő vasutas dolgozók száma.* Amíg 1974-ben hét sportágban 147 csapatban 2115-en vetélkedtek, 1975-ben a sportágak száma öttel, a csapatok száma 216-tal, a részvevő vasutas dolgozók száma pedig a duplájára, 4275-re emelkedett. 1976-ban maradt a 12 sportág, de a csapatok száma 36-tal és a dolgozók száma további 383-cal növekedett. Így 1976-ban a szombathelyi terület hét csomópontján megrendezett tömegsportversenyeken részt vevők száma megközelítette az ötezret.

A kiemelkedő eredményt úgy érték el, hogy megszüntették a tömegsportrendezvények idényjellegét. 1976-ban már nemcsak a nyári hónapok alatt, *hanem egész éven át versenyezhettek a vasutas dolgozók.*

De nemcsak a vasutas dolgozók egymás közötti vetélkedőjén vettek részt a szombathelyi területhez tartozó vasutasok, hanem bekapcsolódtak a különböző sportágakban szervezett villámtornákba, *indultak az ifjúmunkás sportnapokon és a szakmák közötti munkahelyi spartakiád versenyein is.*

A munkaközi tornát 1976-ban még csak 200 körüli létszámmal sikerült megszervezni. Ezt az idén szeretnék jobban elterjeszteni, még több vasutas dolgozóval megszeretetni. Ugyancsak terveik között szerepel, hogy a vasutas dolgozók körében népszerűsítik a turisztikát, a csoportos kirándulásokat. 1976-ban a Celldömölki Építési Főnökség dolgozói bebizonyították, hogy ha tervszerűen készítik elő a természetjárást és ebben a sportegyesületek segítenek, akkor nő a részvevők száma.

Az elmúlt években a sportlétesítmények ellátottsága javult. a szocialista brigádok társadalmi munkában építették meg a *zalaegerszegi* és a *veszprémi* kézilabdapályát. A *Pápa* állomáson épülő sportlétesítményeknél is nagy értékű társadalmi munka elvégzését vállalták a szocialista brigádok. *Celldömölkön* a vontatási főnökség területén egy labdarúgópályát építenek.

A tömegsportra fordított összegeket a sportalapból és a tömegsport támogatásából fedezték. Sajnos az elmúlt évek során a sportszerek ára emelkedett, ugyanakkor a tömegsportrendezvényekre biztosított juttatás összege nem nőtt és ez bizony hátrányos a jövőt illetően.

K. A

A sportlövészet élvonalában

Gyöngyösön, a fegyveres erők klubjának nagytermében sportfegyver- és serlegkiállítás fogadta a kitérőgyártó üzem lövészklubjának közgyűlésére meghívott vendégeket és versenyzőket. Az 1976-ban végzett tevékenységről *Bencze György* klubtitkár tartott beszámolót.

Az eredményekről szólva elmondta többek között, hogy a serdülőknél a 25 köregységgel felemelt szintet *Nagy Tibor* és *Tóth Zoltán* aranyjelvényes versenyzőknek sikerült elérni. Az ifjúsági korcsoportban (standart puska 3×20 lövéses összetett számában) országos csapatbajnokságot nyert *Komjáti József, Szőke György* és *Misi Róbert*.

Junior korcsoportban a leánycsapat országos bajnok lett. A fiúk közül *Edes János* I. osztályú minősítésű versenyző elérte a válogatott szintet. A felnőttek közül *Seszták Zsuzsanna, Simon Klára, Megyeri Tibor* és *Szabó László* értek el első osztályú minősítést. *Simonyi László* pisztolylövő az ifjúsági korcsoportban országos vidéki bajnokságot nyert.

A lövészklubnak 130 tagja van, ebből 65-en minősítéssel rendelkeznek. Az elmúlt év legsikeresebb eredményei között tartják számon a Pannónia Kupa végleges elnyerését Győrben, a lengyel G. T. S. Wisla, krakkói klub nemzetközi versenyén elért győzelmet és az MHSZ országos bajnokságán szerzett harmadik helyezést. Az eredmények azt bizonyítják, hogy a klub a magyar sportlövészet élvonalában van. Nagy erőfeszítéseket tettek ezért többek között *Patai József, Bálint Sándor, Varga Gyula* és *Tóth József* edzők.

A közgyűlésen *Berta Ervin*, a Heves megyei MHSZ vezetősége nevében átadta a klubnak a megyei titkár díszoklevelét az eredményes munkáért.

Fodor Béla

A legjobb könyvterjesztő

A *budapesti vasútigazgatóságon* évről évre megtartják a politikai könyvnapokat, vásárral és kiállítással egybekötve. Ez alkalommal a könyvterjesztés élenjáróit is kitüntetik, megjutalmazzák.

A legutóbbi könyvnapok is sikeresen zárultak. Az igazgatóság dolgozói több mint tízezer forintért vásároltak a Kossuth Könyvkiadó műveiből. Ezzel az 1976-ban eladott politikai könyvek értéke meghaladta a százezer forintot. A fejlődést jól érzékelteti néhány összehasonlító adat: *1974-ben 37 000, a következő évben 67 000 forint értékű kiadvány talált gazdára az igazgatóságon.*

A terjesztésben *Joó Ferencné*, a forgalmi osztály dolgozója érte el a legjobb eredményt. (Képünkön középen.)



FEBRUÁR

Mezőgazdasági könyvhónap

Az évről évre megrendezésre kerülő *mezőgazdasági könyvhónap* alapvető célja, hogy mind szélesebb körben hívja fel a figyelmet a szakirodalom jelentőségére. Az idén a könyvhónap országos megnyitóját február 4-én rendezték *Sopronban*, a Magyar Művészetek Házában. A könyvhónapot *dr. Marczali László* kulturális miniszterhelyettes nyitotta meg.

Az ünnepség után nagyszabású könyvkiállításon mutatták be — mintegy 500 könyvvel és folyóirattal — az utóbbi évek mezőgazdasági szakirodalmának fejlődését. A kiállítás külön tárlókon mutatta be az idei mezőgazdasági könyvhónap 44 újdonságát (ebből a Mezőgazdasági Kiadó gondozásában 29 mű jelent meg, a Medicina, a Kossuth és a Műszaki Kiadó 1—1 művel, a Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó 2 művel, az Akadémiai Kiadó pedig 10 művel szerepel az újdonságok listáján).

A Művelt Nép az ország minden tájára eljuttatja a szakkönyv-újdonságokat: *a könyvhónap könyvei 8 millió forint értékben, összesen 216 700 példányban állnak a nem budapesti vásárlók rendelkezésére.* Az igazodást megkönnyíti, hogy a Mezőgazdasági Szakirodalmi Híradó 40 000 példányát a Művelt Nép könyvesboltjaiban díjtalanul kérhetik az érdeklődők.

Kitüntetés

Babos Lajost, a vasutasszakszervezet gazdasági osztályának munkatársát, nyugalomba vonulása alkalmából a *Szakszervezeti munkáért* arany fokozat kitüntetésben részesítették.

Babos Lajos 1950-től 1956-ig a szombathelyi területi bizottság gazdasági felelőse volt. Dolgozott az igazgatóság munkaügyi osztályán is, majd 1972-től 1977. január 31-ig — nyugalomba vonulásáig — a vasutas-szakszervezet gazdasági osztályának volt a munkatársa. A kitüntetést január 28-án, a szombathelyi területi bizottságon adták át.

A szerkesztőség üzeni

Vö vi Gyula, Nagykanizsa, Fod Béla, Kovács László, Gyöngyös; Pásku Jen , Kovács Sándor, Joó Ferencn Budapest; Pál István, Fejes József, M kolc; Szűcs Ferenc, Hatvan öv. Deák Imréné, Törökszentmiklós; Sze ványi Lajos, Sajószentpéter; Tóth Tibor, Kiskunhalas; Nyíri Ferenc, Debrecen: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

D. Nagy Lajos, Debrecen; Kocács Lás ó, Gyöngyös; Harcos Mihályné, Nyíregyháza: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

A 2. számból: 113 460/1976. Utasítás a Magyar Államvasutak V. ötéves tervidőszakra kidolgozott üzem- és munkaszervezési tervének végrehajtására.

113 510/1976. Az igazgatási és adminisztratív-ügyviteli létszámgazdálkodás szabályozása.

115 418/1976. Vállalatok és szakszervezeti bizottságok kezelésében levő üdülők és hétvégi pihenők ügyviteli szabályzatának módosítása.

100 036/1977. A társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény végrehajtása tárgyában kiadott 17/1975. (VI. 14.) MT sz. rendelet módosításáról szóló 42/1976. (XII. 18.) MT sz. rendelet és a 3/1975. (VI. 14.) SZOT sz. szabályzat módosításáról szóló 5/1976. (XII. 18.) SZOT sz. szabályzat végrehajtása a Magyar Államvasutak területén.

A 3. számból: 100 193/1977. Budapest Főváros Tanácsának a munkaerő-közvetítés és -toborzás szabályozásáról szóló 5/1976. sz. rendeletének vasúti végrehajtása.

115 009/1976. A lakásügyi jogszabályok egyes rendelkezéseinek végrehajtására kiadott utasítás módosítása.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest XIV., Wesselényi u. 21. (Rákospalota, 67-es villamos-végállomás) 2 szobás, teakonyhás, komfortos, 46 négyzetméter alapterületű tanácsi lakásomat, melyhez 50 négyszögöl gyümölcsöskert tartozik, egy budapesti 2 vagy 2 és fél szoba-konyhás, komfortos MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet 15 óráig Rigó Béláné, 66—26 üzemi telefonon.

Elcserélném a Budapest Keleti pályaudvarnál levő MÁV-kezelésű 2 szoba-komfortos I. emeleti lakásomat 1 szoba-konyhás tanácsi rendelkezésűre Budapest területén. Valamint Érd-parkvárosban 165 négyszögöl hétvégi víkendtelek 3×4 m faházzal olcsón eladó. Érdeklődni lehet 16 óra után Ferencz Gábor, Budapest VIII., Kerepesi út 5. IV. épület I. emelet 1.

Labdarúgómezben – harmincon felül

Öregfiúk jubileumi tornája Debrecenben

A debreceni vasútigazgatóság kezdeményezésére labdarúgótornát rendeztek a *hat igazgatóság öregfiúi részére.* Az érdekes eseményre január 22-én került sor, a DVSC fedett sportcsarnokában, abból az alkalomból, hogy tízéves a debreceni igazgatóság sportköre.

A torna — sajnos —, a pécsi és a szombathelyi csapat nélkül zajlott le, de a mérkőzések így is színvonalasak, izgalmasak voltak. Egyik-másik csapatban egykor nagynevű labdarúgók — mint például *Szamosi Nándor, Majzik Sándor* — is helyet kaptak.

Az első helyezés végül is Budapest és Szeged között dőlt el, mégpedig 0:0-ás végeredmény után hétméteres rúgásokkal. Ily módon 2:1 arányú győzelemmel a fővárosi öregfiúk szerezték meg az e célra alapított vándorkupát.

(séra)

Juniorbajnokságot nyert Hakonai József, a MÁV Nagykanizsai TE motorversenyzője

Hakonai József, a MÁV Nagykanizsai Torna Egylet motoros szakosztályának versenyzője *tavaly a 250 cm³-es kategóriában országos junior bajnokságot nyert.* A három fordulós versenyt Nagykanizsán, Kiskunlacházán és Kaposváron rendezték, amelyeken az 1974 óta versenyző Hakonai két első és egy harmadik helyezést ért el. Olyan nagy motoros egyesületek versenyzőit előzte meg kilenc ponttal, mint a Budapesti Honvéd, a Zalka Máté SE és a Videoton.

Az egyesület *Hakonai József* részére új versenymotort vásárolt, amely a további eredményes versenyzést segíti majd.

HÍREK

— **Társadalmi munka.** Nagykanizsa állomáson a kocsirendezők öltöző- és fürdőhelyiségében szénfűtésről földgázfűtésre tértek át. A fürdőbe 800 literes gázbojlert szereltek. A gázvezeték lefektetéséhez szükséges földmunkát az állomás kocsirendezői és raktári dolgozói végezték, 228 óra társadalmi munkával.



— Nem tudom adni a főnököt, mert havat lapátol.
(Gerse László rajza)

— **Rakodási verseny.** Az őszi forgalom sikere érdekében, a szegedi vasútigazgatóság és a területileg illetékes 8., 9., és 10. számú Volán vállalatok komplexbrigádjai részére szeptembertől november végéig, rakodási versenyt hirdettek. Az igazgatóság tizenkét nagyobb állomására kiterjedő versenyében, majdnem 300-an vettek részt. Első Kiskundorozsma-állomás komplexbrigádja lett 169,48 százalékos összteljesítménnyel, második az orosházi, harmadik pedig a mezőtúri brigád.

— **Fotókiállítás.** A miskolci járműjavító fotószakköre, tavaly kilenc fotókiállítást rendezett az üzemben. Bemutatták például az üzem fejlődését, archív fotókkal az üzem történetét, továbbá tíz tablón elhelyezett száz képen mutatták be az MSZBT munkáját „A barátság jegyében" címmel.

— **Asszonyok klubja.** A törökszentmiklósi vasutas művelődési központ tenként ad otthont a szervezetben működő asszonyok klubjának, amelynek gazdag kulturális programja van. Az év első jól sikerült foglalkozásán a művelődési központ Ponyokai István vezette citerazenekara adott műsort.

— **Elismerés.** Szeged megyei városi tanácsa és a Hazafias Népfront városi bizottsága a „Tiszta, virágos Szegedért" címmel hirdetett mozgalmat 1976-ban. A versenyben a szegedi vasutasok is bekapcsolódtak. Eredményes társadalmi munkájukat a városi tanács elnökhelyettese a közelmúltban emléklappal jutalmazta.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Sajószentpéter állomás nyugdíjascsoportja január 13-án találkozót rendezett, amelyen a körzeti főbizalmi számolt be az idei segélyezési és üdülési lehetőségekről, majd az értekezlet után vendégül látták a tagságot.

— **Megérdemelt pihenés.** Negyven évi vasúti szolgálat után nyugalomba vonult Endrész Ferenc, Mátraimindszent állomásfőnöke. A szolgálatot 1936. szeptember 4-én, Hatvanban kezdte, vonatfékezőként. Kétszer kapta meg a törzsgárda jelvény arany fokozatát, négy alkalommal pedig Kiváló dolgozó kitüntetésben részesítették.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vizi 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: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 21f — 11 859
77—396 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. FEBRUÁR 18.

A BRIGÁDOK VÁLLALTÁK:

Az év végéig Taksony és Csengőd között befejezik a kelebiai vonal villamosítását

A villamos felsővezeték építők munkásgyűlésen vitatták meg az 1977. évi feladatokat

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség Rákos csomópont területén épült és nemrég átadott új üzemépületének tanácstermében február 4-én munkásgyűlésen vitatták meg a múlt évi tervteljesítés tanulságait és az ez évi teendőket. A tanácskozáson megjelent Oroszváry László vezérigazgató-helyettes.

A munkásgyűlést *Mikus László*, a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Csárádi János* igazgató számolt be a múlt évi munkáról és az 1977. évi feladatokról. *Elismeréssel szólt a szocialista és munkabrigádok, valamint a törzsgárda valamennyi tagjának áldozatkész, fegyelmezett munkájáról*, amellyel az ötödik ötéves terv első esztendejében, 1976-ban a hegyeshalmi vonal rekonstrukciója során, a hiányos tervellátottság ellenére eredményesen végezték el a villamosítási munkát. Emellett még a rendelkezésre álló kapacitás ésszerű kihasználásával a főnökség alaptevékenységébe beilleszthető egyéb munkákat is elvégeztek: *a dunakeszi járműjavítóban tolópadot villamosítottak, Miskolc-rendezőpályaudvaron kibővítették a felsővezeték-hálózatot, Hort—Csány állomáson a gázlefejtő iparvágányt látták el villamos-felsővezetékkel.*

A múlt év másik nagy eseménye volt, hogy október 1-én, negyedéves késéssel, hozzáfogtak a *Budapest—Kelebia* vasútvonal villamosításához. A jó előkészítés, a megfelelő tervellátottság, továbbá az, hogy a dolgozók megértették a feladat fontos gazdaságpolitikai jelentőségét, *az év végére befejezték az előirányzott munkát, Csengőd állomás, a Csengőd—Fülöpszállás közötti vonal és Fülöpszállás állomás felsővezetékének megépítését.*

A főnökség 1976. évi anyagmentes termelési értékét csaknem 110 százalékra teljesítette. A pénzügyi mérleg most készül, a részeredmények a nyereség alakulása szempontjából biztatóak. *A béremelkedés múlt évi mértéke 5,5 százalék volt, ebből a fizikai dolgozók 6,9 százalék, a nem fizikaiak pedig 4,1 százalék béremelésben részesültek.*

Megemlítette az igazgató, hogy az elmúlt évben minőségi javulás következett be a főnökség irányító gépezetének munkakörülményeiben, az új üzemépület átadásával.

Az ez évi feladatokról szólva rámutatott, hogy a kelebiai program jó előkészítése, a tervek pontos ismerete, ezúttal nyugodt munkakörülményeket tesz lehetővé. A feladatok jól szervezett, ütemes munkát követelnek minden dolgozótól. Felhívta a résztvevőket, hogy tevékenységük vezérfonalának az elmúlt hetekben kidolgozott és a műszaki konferencián elfogadott cselekvési programot tekintsék. Beszámolóját így fejezte be:

— A főnökség több mint negyedszázados múltjának munkásikerei feljogosítanak arra, hogy kijelenthessem: *biztos vagyok abban, hogy a nagy feladatok ismét megacélozzák munkáskollektivánk erejét és az országosan kibontakozó jubileumi munkaverseny segítségével, amelyhez csatlakozik a villamosfelsővezeték építők kollektívája is, 1979 nyarán Kelebia állomásra befut az első villamosmozdony. Ezzel a rendkívül fontos tranzit vonalon megindulhat a nemzetközi szállítást gyorsító villamosvontatás.*

A beszámoló után kilenc hozzászólás hangzott el. A felszólalások hiven tükrözték a főnökség valamennyi részlegének azt az elhatározását, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyhez csatlakozva *úgy dolgoznak, hogy a kelebiai vonal villamosítását határidőre befejezzék.* A felszólalók ennek a célnak érdekében részlegeik, brigádjaik nevében részvállalásokat tettek. Egyöntetűen vállalták: *ez év végére elvégzik a Taksony—Csengőd állomások közötti villamosítást.*

Kelemen István, a 3-as számú építésvezetőség *Ságvári Endre* szocialista brigádjának vezetője arra hívta fel a többi építésvezetőséget, hogy tervüket december 31. helyett már december 15-én fejezzék be. *Szilágyi Lajos*, az 1-es számú építésvezetőség *Petőfi* szocialista brigádjának nevében elmondotta, hogy a téli időszakban gőznozadonyhiány akadályozta a betonmelegítés és ez késleltette az oszlopállítást. *Kérte a vezetőket, hassanak oda, hogy a gőzszolgáltatási hiány megszűnjön* és az oszlopállításokat késedelem nélkül végezhessék. *Vári Nagy Bálint* a fiatal műszakiak nevében többek között javasolta: a kelebiai vonalon érdekelt igazgatóságokat, a budapestit és a szegedit hívják fel szocialista szerződés megkötésére, hogy a vezetéképítéshez szükséges vágányzárakat gondosan megszervezhessék, jól kihasználhassák. *Buskó Tibor* a TMK-részleg nevében vállalta, hogy a betonozó vonatok üzemkészségét a karbantartás fokozásával 85—90 százalékra emelik. *Korács Lajos* motorvezető a *Jendrassik* szocialista brigád nevében jelentette be: *munkájukban bevezetik a „Dolgozz hibátlanul" rendszert.*

A hozzászólások sorát *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes zárta be. A Vezérigazgatóság nevében köszöntötte a villamos-felsővezetéképítőket új üzemépületük birtokbavétele alkalmából. Dicsérte a dolgozóknak a vállalt határidőket mindig megtartó, megbízható munkáját, amellyel még soha sem hagyták cserben a vasutat. A MÁV vezetősége bízik benne, hogy megbízhatóságuk érvényesül a kelebiai vonal villamosításánál is.

(szász)

Gál László látogatása Záhonyban



Varga Imre vasútigazgató tájékoztatja a vendégeket *(Tudósítás az 5. oldalon)* (Visi Ferenc felvétele)

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

A vasútigazgatóságok munkaversenye és a vasút bérpolitikai intézkedései

Szakszervezetünk elnöksége február 11-én ülést tartott. A napirendi pontok közül elsőnek a vasútigazgatóságok 1976. évi munkaversenyének eredményeit vitatták meg. A vezérigazgatóság előterjesztése, melyet *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes ismertetett, rövid, de mégis átfogó értékelést adott a végzett munkáról, az elért eredményekről.

Mint ismeretes, a vasút 1976-ban nem ért el újabb szállítási csúcseredményt, a népgazdasági igényeket azonban így is kielégítette. *Az is köztudott, hogy az áruszállítás évközben nem egyformán nehezedett az igazgatóságokra.* Mindezt figyelembe vették az értékelésnél, illetőleg a kitüntetések odaítélésénél. Ennek alapján a vezérigazgatóság a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vörös vándorzászlóval történő kitüntetésére a *miskolci igazgatóságot*, a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Dicsérő oklevél elismerésére a *pécsi igazgatóságot*, javasolta.

Az elnökség az előterjesztést elfogadta, a miskolci és a pécsi igazgatóság kitüntetésére tett javaslattal egyetértett. Ugyancsak elfogadta a vasutas szocialista brigádvezetők IV. országos tanácskozása alkalmával admányozandó kitüntetések odaítéléséről készült előterjesztést.

Az elnökség az első napirendi pont elfogadása után a vasút 1977. évi bérpolitikai intézkedéseire készített előterjesztést vitatta meg. Az előterjesztéssel kapcsolatban *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta, hogy fokozottan törekedni kell a fizikai állomány bérének növelésére. A bérek elosztásánál mindenütt legyen fő szempont, a végzett munka.

Az elnökség az előterjesztést, a szóbeli kiegészítésekkel együtt elfogadta. *(Erről a napirendi pontról lapunk 4. oldalán részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)*

Ezután az elnökség a bizalmi munka fejlesztésével kapcsolatos SZOT-, és MT-határozat végrehajtásának tapasztalatairól készült jelentést vitatta meg. Végezetül különféle tájékoztató jelentéseket fogadott el.

A vasút januári teljesítménye:

28 millió 367 ezer utas és 10 millió 395 ezer tonna áru

A vasút januárban *28 millió 367 ezer utast szállított.* Ez a bázis időszakhoz viszonyítva 98,8 százalékos teljesítésnek felel meg. Hasonló arányban alakult az utaskilométerben mért teljesítmény is. A személyszállítás minősége az elmúlt évhez képest javult. A késett vonatok száma 16,7 késési idejük pedig 12,8 százalékkal kevesebb. A nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűsége nem javult lényegesen.

A legfrissebb adatok szerint az elmúlt hónapban a feladott és elszállított árumennyiség *10 millió 395 ezer tonna volt*, amely a bázis időszakhoz képest 103,1 százalékos teljesítményt jelent. Ez az árumennyiség azonban az operatív havi előirányzatnál fél millió tonnával, mintegy 4,3 százalékkal kevesebb.

Az árucikkenkénti szállítás kismértékű csökkenést mutat. A vasút, különösen a szén, a kő és a kavics küldeményekhez nem tudta minden esetben az igényelt kocsimennyiséget időben kiállítani. *A belföldre feladott áruvolumen, valamint az export szállítások csökkentek, viszont az import és tranzit áruk mennyisége mintegy 18,4 százalékkal növekedett a bázishoz képest.* Januárban befejeződött a cukorrépa szállítása is.

Az áruszállítás minősége 1976 december hónaphoz viszonyítva javult. Ez főleg a teherkocsik térbeli kihasználásánál tapasztalható, ahol az elmúlt időszakhoz képest *2,5—3 százalékos a javulás.*

A tehervonatok menetrendszerűsége tavaly januárhoz képest *több mint 4 százalékkal romlott.* Kedvezőtlen a teherkocsik átlagos forduló idejének *mintegy 7,5 százalékos növekedése is.* Még rosszabb az idegen teherkocsik átlagos tartózkodási idejének alakulása, ami kedvezőtlenül hat a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodásra. Az elkövetkezendő időszakban sokkal nagyobb gondot kell fordítani az előszállításokra, a teherkocsik időbeni biztosítására.

Február első 10 napjának áruszállítási teljesítményei kedvezőek, és amennyiben az előszállítások volumene tovább fokozódik, úgy a bázis időszakhoz viszonyítva, jó eredmény várható.

A hatékonyabb cselekvés jegyében

A debreceni területi tanács és a vasútüzemi pártbizottság közös értekezlete a gazdaságpolitikai feladatokról

A Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Tanácsa a közelmúltban együttes értekezletet tartott a debreceni vasútüzemi pártbizottsággal az állomás oktatótermében. Az értekezlet célja az volt, hogy a párt és a szakszervezet tisztségviselői, aktivistái a szakszolgálat vezetőivel együtt értékeljék az 1976. évi terv végrehajtásának teljesítését, a gazdaságpolitikai tapasztalatokat és közösen tárgyalják meg az 1977. évi célkitűzésekből rájuk háruló feladatokat.

A vasútigazgatóság vezetője által előterjesztett írásos jelentés — amelyet a legfrissebb tapasztalatok és instrukciók egészítettek ki — hangsúlyozta, hogy nagy gondot fordítottak az 1976. évi feladatok előkészítésére. Az önkritikus számadás leszögezte, hogy a szervezési intézkedések ellenére a tavalyi gazdaságpolitikai tevékenység elsősorban termelési szempontból nem alakult kedvezően. A nemzetközi szállítások nemcsak a tervekben meghatározott mennyiségtől maradtak el, hanem alatta voltak az 1975-ben létrehozott szállítási volumennek is. A visszaesés maga után vonta néhány rendkívül fontos műszaki-gazdasági mutató kedvezőtlen alakulását is. *Például az élő munka termelékenységének csökkenését vagy a széles kocsik napi maradványának magas számát.*

A nemzetközi szállításokban történt lemaradás az egész évi munkát zavarta. Az elmúlt év első tíz hónapjában *több mint 1,8 millió tonnával kevesebb áru érkezett a záhonyi átrakókörzetbe.*

Az év elején mutatkozó bázisszint alatti szállítási igények váratlanul érintették az igazgatóságot, de a kezdeti megtorpanás után a szervezési intézkedések egész sorával kívánták ellensúlyozni a szállítások elmaradását. Ezek során erősödött a kapcsolat a fuvaroztatókkal és a körültekintő piackutatás eredményeként a belső területek áruszállítása meghaladta a bázisévit, ugyanakkor a tervhez képest jelentős többletrealizálásra is lehetőség nyílt.

A szállíttatókkal való eredményesebb kapcsolatnak tulajdonítható az is, *hogy a kocsiálláspénzek összege úgy csökkent, hogy egyben a kocsiálláspénzes órák száma mintegy 216 ezer órával lett kevesebb 1976-ban.* Az áruszállítás mennyiségének ingadozása miatt az átrakó berendezések, gépek különösen az első félévben nem voltak eléggé kihasználva. A záhonyi árubefutásokhoz igazodva az év első felében teljes és részleges üzemszünetet rendelt el az igazgatóság. Ebben az időszakban is nagy gondot fordítottak arra, hogy az átrakásokat a körzetben elsősorban a gépesített munkaterületeken végezzék. Intézkedés történt arra is, hogy az alacsonyabb teljesítmények miatt felszabadult munkaerőt ideiglenes jelleggel a pályafenntartási, távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálathoz vezényeljék, az állóeszközök karbantartására. *Az is a szervezeti intézkedésekhez tartozott, hogy a II. félévben, a nagyobb árubefutások miatti többletmunkák elvégzésére több műszakot vezettek be.*

Foglalkozott az írásos jelentés és a szóbeli kiegészítő többek között még a munkaerő- és a szociális ellátással, a munkaverseny-mozgalommal és a munkafegyelem helyzetével, továbbá a gazdasági és társadalmi szervek együttműködésével.

Az igazgatóság 1977. évi gazdasági tervét a Vezérigazgatóság jóváhagyta. Ennek teljesítése érdekében az igazgatóság pártbizottsága és a debreceni területi bizottság, továbbá az általuk irányított pártvezetőségek, alapszervezetek, valamint a szakszervezeti bizottságok ajánlást dolgoztak ki. Ez hangsúlyozza, hogy az igazgatóságra háruló feladatok teljesítésének *az a legfontosabb feltétele, hogy a dolgozók összehangoltan, fegyelmezetten lássák el feladatukat minden munkahelyen.*

A kitűzött célok megvalósítása érdekében tovább kell erősíteni a választott testületek útján a *számonkérést.* A közös ajánlás alapját képezi mindazoknak a feladatoknak, amelyeket a gazdaságpolitikai célok végrehajtásának segítése érdekében az érintett testületeknek tovább kell bontani és részletesen ki kell dolgozni.

Sz. Tóth András

Lajosmizsén:

Tiszta, gondozott a laktanya

A vonatkísérő személyzettől sok panaszt hallottam Cegléd, Somoskőújfalu és Vácrátót állomás laktanyáira. Zsúfoltak, szűkek, hidegek, zajosak stb. Ezzel szemben örömmel számolok be lajosmizsei tapasztalataimról.

Amikor *Veszelóczki László* állomásfőnök megmutatta a szépen rendben tartott laktanyákat, alig akartam hinni a szemeimnek. A női és férfi szobák külön folyosóról nyílnak, *s mindenütt ragyogó tisztaság.* Egy időben előfordult, hogy a női mosdóban egyesek olyasmit is a lefolyóba dobtak, aminek szeméttartóban lett volna a helye. Amióta azonban erre a célra megfelelő edényt rendszeresítettek, még az ilyesfajta panaszok is megszűntek.

Jó lenne, ha a vonatkísérők pihenő helyiségeire mindenütt olyan gondot fordítanának, mint Lajosmizse állomás dolgozói.

(szűcs)

A vasút sem nélkülözheti a szocialista brigádok odaadó munkáját

A szolgálati helyeken tartott brigádvezetői értekezletek után február első felében sor került a szocialista brigádvezetők igazgatósági szintű tanácskozásaira is. *A vasút vezetői a mozgalom legjobbjaival közösen vitatták meg a gazdasági és politikai munkában elért eredményeket, gondokat, a brigádmozgalom tapasztalatait és perspektíváját.*

A nagy érdeklődéssel kísért tanácskozások rangos eseményei voltak a MÁV gazdaságpolitikai életének, hiszen jórészt a brigádok munkájától függ a szállítási tervek teljesítése. Hogy ez mennyire nem frázis, azt ma már sok év tapasztalatai, meggyőző tényei bizonyítják. A brigádmozgalom gazdasági életünk, előrehaladásunk motorjává vált.

Az alábbiakban négy igazgatóság tanácskozásáról számolnak be tudósítóink.

BUDAPEST:

1800 brigád 19 000 tagjának képviseletében

Február 3-án szocialista brigádvezetők népesítették be a budapesti vasútigazgatóság épületét. 19 ezer brigádtag, több mint 1800 brigád képviseletében 114 küldött vett részt a tanácskozáson, amelynek elnökségében helyet foglalt *Gulyas János* vezérigazgató-helyettes, *Kajcsa József*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára. A tanácskozást *Rékasi István*, a vasutas szakszervezet budapesti területi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Kiss Károly* vasútigazgató méltatta a szocialista brigádok tevékenységét.

— A vasút vezetése évek óta rendszeresen lehetőséget teremt arra, hogy a mozgalom legjobbjaival közösen megvitassa a gazdasági és a politikai munkában elért eredményeket, a hiányosságokat, valamint a szocialista brigádmozgalom tapasztalatait. *A budapesti tanácskozás előtt a vasútigazgatóság 105 szolgálati helyén, 1697 brigádvezető részvételével tartották meg a brigádvezetői értekezleteket, amelyeken a résztvevők 65 százaléka véleményt is nyilvánított.* A helyi gazdasági vezetők gondosan előkészítették a tanácskozásokat, és reálisan értékelték a szocialista brigádmozgalom helyzetét. Egységes volt a vélemény abban, hogy a brigádvezetők munkájára az elmúlt időkben jobban támaszkodott a gazdasági vezetés. Ennek ellenére még mindig előfordul, hogy a brigádok nincsenek tisztában azzal, hogy a szolgálati hely feladataiból mit kell egy-egy brigádnak megoldani, mi az, amivel hatékonyan elő tudnák segíteni a főnökség előtt álló feladatok végrehajtását. A tanácskozások hangulatára jellemző volt, hogy a hozzászólók többsége nem a brigádok belső életével, szervezeti kérdéseivel, hanem inkább a munkájukat, tevékenységüket gátló — rajtuk kívül álló — munka- és üzemszervezési problémákkal foglalkozott.

A tanácskozás szünetében három ferencvárosi brigádvezetővel arról beszélgettünk, hogy brigádjaik milyen eredményeket értek el eddig, és milyen célok megvalósításán fáradoznak.

Deli Józsefné visszkereső az állomás 44 brigádját képviselte. Szép eredményekről számolhatott be, hiszen a brigádok közül 5 már elérte a *MÁV Kiváló Brigádja* címet, 11 az arany-, 5 az ezüst- és 13 a bronz fokozat birtokosa. Véleménye szerint sokat fejlődött a brigádok közéleti tevékenysége. Ennek köszönhető, hogy a gubacsi *Felszabadulás* brigád és Kőbánya-hizlaló *Kossuth Lajos* brigádja elnyerte a budapesti pártbizottság kongresszusi oklevelét. A vonatkísérők *Kossuth* brigádja az Országos Béketanács emlékplakettjét érdemelte ki.

Deliné és Ferencváros állomás brigádjainak kérése szinte megegyezik azzal a megállapítással, amit a vasútigazgató beszédéből már idéztünk, miszerint a brigádok sokszor nincsenek tisztában azzal, hogy milyen feladatokat kell megoldaniuk. Ő ezt a következőkkel egészítette ki:

— *Jó lenne már januárban tudni — és nem márciusban —, hogy a gazdasági vezetés mit vár a brigádoktól.*

Nem kis büszkeséggel számolt be arról, hogy Ferencváros szocialista brigádjai csatlakoztak a csepeliek munkaverseny felhívásához. A brigádok méltóképpen akarják megünnepelni a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját!

A vontatási főnökségen többségében pesti fiatalok alkotják a Budapest brigádot. Talán innen származik az elnevezés, no meg onnan, hogy nagyon szeretik fővárosunkat. A motorműhelyben dolgoznak és motorszerelő *Szatmári József* brigádvezető is. Sokszor segítettek már kritikus esetekben. A lehető leggyorsabban megjavítják a sérült, baleseteres gépeket. *Ha kell szívesen maradnak munkaidő után is.* Két M 62-est, amelynek javítani kellett a reduktorházát, egy hónap alatt rendbehoztak. Munkatorlódás miatt ezt az Északiban csak 3 hónapra vállalták volna. A brigád tagjai tudják, hogy egy ilyen gép egy napi „állása" 13 ezer forint kiesést jelent a MÁV-nak. *Gyorsan cseleked-tek!*

A brigádban 13-an dolgoznak, a többség fiatal.

— A brigád két tagja a marxista—leninista esti egyetemre jár, egy Győrbe, a közlekedési főiskolára, és van egy szakközépiskolai hallgatónk — mondotta. — A többiek viszont az üzemben vesznek részt szakmai továbbképzésben. Beneveztünk az *„Alkotó Ifjúság"* pályázatára. Szemléltetőeszközöket készítettünk azok számára, akik az M 62-es mozdonyok vezetését akarják elsajátítani. Most dolgozunk az M 63-asok szemléltetőanyagainak elkészítésén.

Kerlang Antal Ferencvárosban a vontatási főnökség motorvezetője. Brigádja, a *„Zrínyi Miklós"* brigád 11 éve alakult, és birtokosa az aranykoszorúnak. Tíz motorvezető alkotja a brigádot, amelynek tagjai négy M 40-es gépen járnak. Ezeket átvették szocialista megőrzésre. Ez azt jelenti, hogy az üzem közben felmerülő futójavításokat maguk végzik, és — mivel létszámgondokkal küzdenek a főnökségen — a tisztítást is ők vállalták.

— Más géptípuson is utaznak?

— *Igen! Tavaly például minden brigádtag egy-egy utat vállalt kommunista műszakban M 62-es gépen. Én például Martonvásártól Somoskőújfaluig vittem egy ércszállítmányt!*

— Marad-e idő szórakozásra, művelődésre?

— *Természetesen! Többen tanulnak, és a brigádnak négy bérlete van a József Attila Színházba.*

A lelkes vállalások, teljesítések után Kiss Károly vasútigazgató beszédének utolsó mondatait idézem:

— Az 1977. évi feladatok megoldásához nélkülözhetetlen a szocialista brigádok lelkes, odaadó munkája. Ezen a plénumon is kérem segítségüket feladataink maradéktalan végrehajtásához!

Kőhidi László

SZEGED:

Bátran vállalják a kezdeményezők szerepét

A szocialista brigádmozgalom fejlődését, elmúlt évi tapasztalatait összegezték azon a tanácskozáson, amelyet február 1-én tartottak Szegeden, a vasutas-szakszervezet Petőfi Sándor Művelődési Házában. *Balogh József*, az igazgatóság pártbizottságának titkára köszöntötte a tanácskozás részvevőit, köztük *Gulyás János* vezérigazgató-helyettest, *Feleki Pált*, a vasutas-szakszervezet alelnökét, *Harmatos Józsefet*, a Csongrád megyei SZMT osztályvezetőjét.

A megnyitó után *Lovász Lázár* vasútigazgató értékelte a szocialista brigádmozgalom igazgatósági eredményeit. Elmondotta, hogy a közelmúltban 49 szolgálati helyen tartottak szocialista brigádvezetői értekezletet, ahol 710 brigádvezető 8021 brigádtagot, az igazgatóság összlétszámának 55 százalékát képviselte. A tanácskozások tapasztalatai kedvezőek voltak; azok előkészítésére, lebonyolítására mindenütt nagy gondot fordítottak. A beszámolók reálisan értékelték az elmúlt időszak eredményeit, gondjait, s meghatározták a további feladatokat.

Az előző tanácskozás óta a mozgalom igen sokat fejlődött. *A szocialista brigádok egyre inkább betöltik szerepüket mind a munkában, mind a közéletben.* A brigádtagok munkában való helytállása jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy az igazgatóság teljesítette elmúlt évi feladatait. Bátran vállalták a kezdeményezők, az újat alkotók szerepét is. *Jellemző a brigádok tevékenységére, hogy az újítások többsége is vállalásaik alapján került kidolgozásra, alkalmazásra.* Szép eredményt értek el az újítók a szentesi Építési Főnökség szegedi gépállomásán, és a városföldi hegesztőtelepen, a vésztői vontatási főnökségen. Új kezdeményezés indult a szegedi művelődési házban működő szocialista brigádvezetők klubjában, amelynek célja a vasút hírnevének öregbítése, az általunk biztosított szolgáltatások minőségének javítása. A brigádok többsége rendszeresen patronál különféle intézményeket, óvodát, szociális és nevelőotthont, árva gyermeket, idős és beteg embereket. *Csak az elmúlt évben több mint 2 millió forint értékű munkát végeztek.*

A vasútigazgató szólt arról is, hogy a szocialista brigádokban az utóbbi időben mindinkább új értelmet és szerepet kap a tudás, a művelődés, a folyamatos képzés. Nagyon sokan felismerték, hogy a technika fejlődése, a Diesel- és villamosítás, az automatizálás igényli a szakmai ismeretek állandó bővítését. Ezt segítette a *„Munka és műveltség"* címmel rendezett vetélkedő is. Az új ismeretek elsajátítása iránti igényt jelzi az is, hogy az igazgatóság területéről évente 500—600 fő tanul a tisztképzőn és más tanfolyamon, közel ötszázan vesznek részt állami oktatásban. A továbbtanulók nagyrésze szocialista brigádtag.

Az ez évi feladatok maradéktalan teljesítése is megköveteli, hogy a szolgálati vezetők az eddiginél jobban támaszkodjanak a szocialista brigádokra. *Igényeljék a brigádtagok javaslatait, észrevételeit, azokat a lehetőségekhez mérten munkájukban hasznosítsák.* Vonják be őket a szolgálati hely előtt álló gondok megosztásába, a tartalékok feltárásába, a tervek kidolgozásába. Hiszen az elmúlt évek tapasztalatai is azt mutatták, hogy a szocialista brigádok a munkahelyek élenjáróil, lendítőkerekei. Ezt bizonyítja a Csepel Vas- és Fémművek országos felhívása is, amelyhez csatlakoztak a szegedi vasútigazgatóság területén dolgozó szocialista brigádok, és tettek újabb többlet-felajánlásokat.

A tanácskozás beszámolóját követően jó néhány brigádvezető beszélt hozzászólásában munkahelyének, szűkebb kollektívájának eredményeiről. *Hollósi Károly*, a vésztői vontatási főnökség esztergályosa elmondotta, hogy az általa vezetett *Gagarin* szocialista brigád évek óta tevékeny részt vállal a főnökség újítási munkájából, tavaly 19 javaslatot adott be. A Diesel-mozdonyok javítási idejének gyorsítására eredményes kapcsolatot alakítottak ki a szombathelyi járműjavító dolgozóival. *Kókai Mátyásné* szegedi kocsitakarítónő a személyszállító vonatok fokozottabb tisztítására tett ígéretet brigádja nevében. *Légrádi Zsuzsanna* Békéscsaba állomás árupénztárosa a fiatalok munkahelyi beilleszkedéséről, a brigád ezirányú tevékenységéről beszélt.

Acsai Mihály, a területi bizottság titkára hozzászólásában a szocialista brigádok termelést segítő tevékenységéről, a társadalmi munkában végzett helytállásáról szólt. Javasolta, az igazgatóság területére kiterjedően versenyhíradó rendszeresítését, amely megfelelően tudná az egyes brigádok életét, eredményeit népszerűsíteni.

A tanácskozáson felszólalt *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes is. Részletesen elemezte a mozgalom jelentőségét, a brigádok hármas jelszó szellemében végzett tevékenységét. Mint mondotta, egyre inkább kialakulóban vannak az olyan brigádok, amelyek gondolkodásmódban, köznapi szemléletben motorjai tudnak lenni a munkának, a mozgalomnak. A brigádok figyelmébe ajánlotta: *a vasúthoz kerülő fiatalok felkarolását, a vasutas szakma megszerettetéséhez való segítségadást.*

A hozzászólásokra *Lovász Lázár* vasútigazgató adott választ, majd megválasztották azt a 20 küldöttet, akik a szegedi igazgatóságot képviselik az országos tanácskozáson.

Gellért József

MISKOLC:

Brigádjaink a jövőben is lépjenek fel a fegyelmezetlenség megnyilvánulásai ellen

Kilencvenkét küldött, valamint a vasútigazgatóság gazdasági, párt- és tömegszervezeti vezetőinek részvételével tartották meg Miskolcon a szocialista brigádvezetők összszevont — igazgatósági szintű — tanácskozását. Megjelent a tanácskozáson *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes is. A szocialista munkaverseny eredményeiről, a brigádok munkájáról, az 1977. évi feladatokról *dr. Pásztor Pál*, az igazgatóság vezetője számolt be.

A vitaindító beszéd egyik leglényegesebb megállapítása az volt, hogy a miskolci igazgatóság területén dolgozó 14 ezer vasutas közül nyolcezren vesznek részt a szocialista brigádmozgalomban, *s a brigádtagoknak döntő szerepük van abban, hogy az igazgatóság maradéktalanul eleget tett az 1976. évi tervfeladatoknak.* Így valósult meg az árutonnaterv 103,8 százalékos teljesítése, a tehervonatok terhelésének átlag 45 tonnás emelése stb.

Dr. Pásztor Pál a szolgálati főnökségnél lezajlott brigádvezetői tanácskozások tapasztalatait is összegezte. A tanácskozások sikere, a brigádok aktivitása lemérhető azon is, hogy a részvevők 35 százaléka fejtette ki véleményét és tett hasznosítható javaslatokat, nagymértékben elősegítve azáltal a további feladatokat. Igen biztató, hogy az igazgatóság területén az elmúlt évben nem fordult elő közfeltűnést keltő baleset, de elbizakodni nem szabad. Az ittasságok száma ugyanis nem csökkent, s amíg a fegyelmezetlenségnek ez a fajtája létezik, a baleseti veszély szüntelenül fennáll. *A szocialista brigádok fontos feladata marad a jövőben is, hogy lépjenek fel az ittasság és a fegyelmezetlenség minden megnyilvánulásával szemben.*

A vitában tizenhat felszólaló kapcsolódott a beszámolóhoz. *Pozsonyi Tibor* mozdonyvezető, a miskolci vontatási főnökség *November 7.* brigádjának vezetője a menetrend megtartásának fontosságát hangsúlyozva tett javaslatokat. *Zoller Jánosné*, Miskolc-Tiszai pályaudvar aranykoszorús *Béke* brigádjának vezetője a példamutatás jelentőségére mutatott rá. *Tóth Tibor*, ugyancsak a miskolci vontatási főnökség Landler Jenő brigádja nevében a teherkocsi-javítóműhely munkakörülményeinek javítását sürgette. *Orosz József*, az építési főnökség Kandó Kálmán brigádjába tartozó hídépítők nevében köszönte meg és állította követésre mélto példának a szolgálati főnökség vezetőinek a brigádmozgalmat segítő tevékenységét. Dékány Tibor, állomásirányító a miskolci rendezőpályaudvaron dolgozó szocialista brigádok helytállását méltatta, mert — mint mondotta — ezekre a közösségekre a legnagyobb létszámhiány idején is biztosan lehet számítani.

Nagy figyelemmel kísérték a tanácskozás részvevői *Koszorús Ferenc* főtitkár és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes hozzászólását, miközben mind a Vasutasok Szakszervezete, mind a MÁV Vezérigazgatóság, illetve *Urbán Lajos* miniszterhelyettes nevében köszönetüket és elismerésüket fejezték ki a miskolci vasútigazgatóság dolgozóinak, szocialista brigádjainak eddigi jó munkájáért, az elért eredményekért.

Szakszervezetünk főtitkára rámutatott, hogy az 1977-es esztendő V. ötéves tervünk teljesítése szempontjából döntő időszak. *A szocialista brigádok ehhez mérten küzdjenek a kitűzött célok eléréséért.* Törekedjenek arra, hogy meghatározó szerepük ne csak a munkahelyen, hanem azon túl is érvényesüljön. A szolgálati helyek vezetői pedig kövessenek el minden tőlük telhetőt a vállalások teljesítéséhez szükséges feltételek megteremtéséért.

A MÁV Vezérigazgatóság jelenlevő képviselője többek között a szocialista közgondolkodás, a művelődés erősítésének fontosságát hangsúlyozta, s vázolta ennek az elősegítését szolgáló lehetőségeket, hasznosítható tanácsokkal látva el a brigádvezetőket.

Dr. Pásztor Pál vasútigazgató vitazáró válaszai után a tanácskozás 21 küldöttet választott a vasutas szocialista brigádvezetők IV. országos tanácskozására.

Fekete László

SZOMBATHELY:

Felelősséggel és önkritikával mérték fel a tennivalókat

A munkahelyi brigádvezetői tanácskozások után január végén került sor Szombathelyen a területi szintű szocialista brigádvezetői értekezletre. *Dr. Horváth Lajos* vasútigazgató elmondotta, hogy az igazgatóság területén 1959-ben a tapolcai pályafenntartási főnökségen megalakult 3 szocialista brigád tekinthető a mozgalom alapítójának. Külön öröm, hogy az átszervezések, a vonalmegszüntetés és az eltelt nem kis idő ellenére e kollektívák azóta is sikerekben gazdag munkát végeznek.

A példát követve egymás után alakultak a szocialista brigádok. Jelenleg közel 600 kollektívát tartanak számon. Ezekben több mint 6000 vasutas, az igazgatóság dolgozóinak csaknem a fele dolgozik.

A tervek sikeres teljesítése következtében az előző évihez viszonyítva 5,23 százalékkal nőtt a dolgozók bérszínvonala. Ezen belül a fizikai dolgozóké az átlagosnál nagyobb mértékben, 5,84 százalékkal. Az egy főre jutó éves bér elérte a 37 800 forintot, ami átlagosan 2000 forinttal magasabb az egy évvel korábbinál.

Sok követésre méltó példával szolgálnak a szocialista brigádok. A szombathelyi vontatási főnökségen jól kamatozik a szocialista brigádoknak a járműjavító szocialista brigádjaival kialakult munkakapcsolata. A mozgalom hatására egyes főnökségeken egészséges szakmai verseny indult az azonos munkaterületeken dolgozók között.

Örvendetes, hogy csaknem minden brigád vállalásában szerepel az állami oktatásban való részvétel, a szakvizsgák megszerzése, a szakmai oktatások, az időszakos vizsgáztatások eredményességére való törekvés. *A brigádmozgalom kedvező hatással volt a dolgozók erkölcsi felfogására, a szocialista rendszerhez és tulajdonhoz való viszonyukra.* A dolgozók többsége gyorsan és helyesen reagál a párt és kormányhatározatokra, a hazai és a nemzetközi eseményekre. Képesek túlátni a szűk brigád-csoportérdekeken, s figyelik, értik a szolgálati helyi, vasútüzemi és népgazdasági érdekek összefüggéseit.

Nőtt a kulturálódási igény. Számos fizikai munkás a mozgalom hatására lett rendszeres olvasó, színházba, múzeumba járó ember, s került közel a képzőművészethez.

Ma már néhány kivételtől eltekintve rangot jelent szocialista brigádban dolgozni. Munkájuk hatással van a még mozgalmon kívüli dolgozókra. Ez azonban korántsem jelenti azt, hogy nincs tennivaló.

A vasútigazgató őszintén szólt a hibákról is. Kérte a szocialista brigádok segítségét egyebek között ahhoz, hogy a jövőben jobban használják ki a nagy értékű Diesel-mozdonyokat, rövidítsék a kocsitartózkodási időt. A baleseti helyzeten is van javítanivaló. Megállapította, hogy egyes mozdonyvezetők a sebességcsökkentés elkerülése érdekében hívó jelzés esetén kikapcsolják a vonatbefolyásoló berendezést. Előfordult, hogy a forgalmi szolgálattevő biztosítóberendezési zavar esetén nem a kezelési szabályzatban és a forgalmi utasításban előírtak szerint járt el.

A beszámolót követő vitában *huszonhárman szólaltak fel.* Valamennyien felelősséggel, önkritikusan és kritikusan mondták el véleményüket szűkebb kollektíváiuk tevékenységéről, életéről. Kinvilvánították, hogy csatlakoznak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60 évfordulója tiszteletére Csepelről elindult szocialista munkaverseny mozgalomhoz.

Szelei Teréz

FERENCVÁROSI HÉTKÖZNAPOK

Bíró Lajos szb-titkár egy napja

Mielőtt voltaképpeni beszélgetésünk témájára térnék, megkérdezem: miként vélekedik az előző esti, vitára is okot adó tévéműsorról.

— *Nemigen nézek tévét, legföljebb a hét végén* — így a válasz. Majd magyarázatként: — Este, mire hazaérek, általában már megkezdődött a főműsor, reggel pedig háromnegyed ötkor kelek.

Minden nap hajnalban kel

Bíró Lajos, Budapest—Ferencváros állomás 46 esztendős szb-titkára (ismertetőjele, hogy a megnyerő mosoly mindig ott bujkál szája szegletében, továbbá, hogy naponta két és fél csomag cigarettát szív el) ezen a hajnalon is háromnegyed 5-kor ébredt pestlőrinci otthonában. Öt órakor komótosan megreggelizett (még forgalmi szolgálattevőként szokta meg, hogy napközben — kivéve az ebédet — nem étkezik; elkél tehát a bőséges reggeli), majd feltöltötte az olajkályhát és elkészítette 14 éves lányának a reggelijét is. Apa és lánya nem sokkal 6 után együtt indulnak útnak (a kislányt is távolba, Budára, a Krisztina körúti Petőfi Gimnáziumba szólítja a kötelesség; sporttagozatos osztályba jár, atlétizál), Bíró Lajos negyed 8 körül érkezett Ferencvárosba.

A munkanap valójában már előző este megkezdődött: estenként rendszerezi a másnapi teendőket. Akkor készíti el azokat az írásos anyagokat is, amelyek legépeléséhez *Orbán Vencelné* adminisztrátor reggel fél 8-kor hozzákezd. Az szb-titkár eközben helyettesével, *Emődi Istvánnal* osztja-beszéli meg a napi munkát. Nyolctól átnézte a postát: *hat levelet bontott fel*, címzőik között szerepelt a budapesti területi bizottság, a IX. kerületi szakmaközi bizottság, egy huzamosabb ideje betegállományban levő, szociális segélyt kérő forgalmi szolgálattevő; elolvasta két műhelybizottság összesítő jelentését a bizalmi csoportértekezletekről, egy igazgatósági utasítást, s néhány hivatalos közlönyt. Már olvasás közben arra koncentrált: *mi ebből a sürgős, mely feladatnak legrövidebb a határideje.*

A levelek után a napilapok kerültek sorra (jobbára csak átlapozta őket és megjelölte azokat a cikkeket, amelyeket majd este figyelmesen végigolvas), telefonon beszélt *Berendi Tibor* állomásfőnökkel: *az elintézendőket egyeztették.* Kilenc óra után a napi operatív intézkedések következtek. Ugyancsak telefonon beszélt a műhelybizottsági titkárokkal (közhely: Ferencváros amilyen nagy, éppoly bonyolult — 9 műhelybizottsági titkár, továbbá a forgalmi utazóknál 1 főbizalmi tevékenykedik; 77 bizalmival és 62 bizalmihelyettessel állandó az szb-titkár kapcsolata), a témák között segélyezési-üdültetési kérdések szerepeltek; szót váltott *Deli Józsefnével*, a nőbizottság vezetőjével, majd átment az üzemi pártvezetőség irodájába, az „üzemi négyszög" 10-kor kezdődő és másfél óráig tartó értekezletére.

Napirenden a munkaszervezés

A „négyszög" e napon is időszerű kérdéseket vitatott meg: *miként száműzhetnének néhány, munkát nehezítő gondot.* Napirendre került a munkaszervezés — így a túlórák csökkentése, az egységesebb leterhelés igénye —, majd egy kellemes téma: *milyen irányelvek szerint osszák szét a bértömeg-megtakarításból származó forintokat.*

A megbeszélés után, az szb irodájában ketten is várták: *egyikük a kapott jutalmat kevesellte, másikuk azt reklamálta, hogy miért nem kapta meg a heti pihenőnapját.* (A választ ugyan a saját reszortvezetőjük adhatná meg, de a szakszervezet iránt — úgy tűnik — nagyobb a bizalom.) 12 és 1/4 1 között gyors ebéd, majd Bíró Lajos három levélre választ diktált. A diktálás el-elhúzódott, mert nyílt-csukódott az ajtó, s a telefon sem maradt néma. *Farkas István* **vonatvezető lépett** a szobába: *nyugdíjba megy.* Régi jó ismerős — még a forgalmista korszakból — természetes, hogy néhány percig elbeszélgettek a múltról-jövőről: melyik nyugdíjas alapszervezethez tartozik majd Farkas Pista, mennyi lesz a tagdíja. Telefon a területi bizottságról azt tudakolják, hogy mikor és hol lesz a bizalmiak tanácskozása a kollektív szerződés 1976. évi végrehajtásáról.

Hosszabb határidőt a döntések előtt

Délután két óra: *bizalmi aktiváértekezlet, ugyancsak a művelődési házban, amelyen részt vett Koszorús Ferenc*, a szakszervezet főtitkára is. A bizalmiak a saját megnövekedett jog- és hatáskörükről, a határozat gyakorlati végrehajtásának tapasztalatairól adtak számot. Bíró Lajos is szót kért: *az üzemi demokrácia szélesítésének korábbi gyakorlatáról, az új intézkedések végrehajtásának miként jéről beszélt. Szóvá tette:* hogyan intézhetnének el a kért 24 óra alatt egy olyan jutalmazási vagy kitüntetési javaslatot, amelyhez a bizalmi egyetértése is kell, ha a bizalmi éppen olyan formában teljesít szolgálatot, hogy egy napon belül nem érhető el? Hosszabb határidőt kér a felső szervektől.

E tanácskozás hosszúra nyúlt, fél hatkor ért véget, de *Rékasi Istvánnal*, a területi bizottság titkárával még vagy egy órát beszélgettek az időszerű kérdésekről, köztük a centenáriumi munkaversenyről: *Ferencváros állomás az idén ünnepli századik születésnapját...* Fél hét után még visszament az irodájába, hogy számba vegye a következő napi programot, önmagában értékelje: mit is tett aznap, végezetül a reggel kijelölt cikkeket, s néhány szakfolyóiratbant — a *Munkában* és a *Bizalmiak* tájékoztatójában — megjelent írást olvasott el. Feltehetőleg fél 9 lesz, mire hazaér; tíz óra tájt ágyba kerül, s ha nem térnek vissza az aznapi-másnapi gondok, 11-kor már alszik is. Nem tagadja: leginkább azért szurkol, hogy éjjel ne ébrendjen fel, mert akkor Lőrincről a Ferencvárosba röpítik ismét a gondolatai... és hosszas hánykolódás következik. Legjobban akkor tudna aludni, amikor már csörög a vekker.

...Íme, egyetlen nap eseményei, tömörítve. Van benne ismétlődő motívum és egyedi is. Ennél „könnyebb" nap ritkán adódik, zsúfoltabb annál inkább. Nézem az 1977-es naptárt: *már decemberre is van előjegyzés benne.* Ám a piros rovátkák februárban igencsak menetrendszerűvé teszik a napot.

A bizalmiak bátran éljenek jogaikkal

— *Február 7—17-e között tizenhét, éves beszámoló taggyűlésre kerül sor; ezeken vagy Emődi István vagy én jelen leszünk* — mondja. — *Már az első napon is három helyre kell menni: reggel 7-re a Duna-part teherpályaudvarra, fél nyolckor a vasútőrséghez, délután háromkor pedig a nappalosokhoz...*

— Milyen tapasztalatok szűrhetők le a januári bizalmi csoportértekezletekből; miként birkóztak meg a mostani tél feladataival?

— Hatvan bizalmi csoportértekezletet tartottak januárban. Kitűnt: mind a tagság, mind a bizalmiak egyetértéssel fogadták a Magyar Szakszervezetek XXIII. kongresszusán hozott határozatot a bizalmi jogkör kiszélesítéséről. Ám többen megfogalmazták: *e jogokkal minden bizalmi bátran éljen, egyenrangú partnerként álljon a gazdasági vezető elé és adott esetben tudjon-merjen nemet is mondani!* E határozottság — a vélt és valós gondok-panaszok megkülönböztetése — viszont fordítva is igaz. E szélesebb jogkör tudatosításához az szb is hozzájárul: legjobb fóruma ennek a bizalmioktatás, amelyen a helyettesek is részt vesznek.

Az oktatás előadói: *Bíró Lajos és Emődi István.* Az első előadásra 1976 decemberében került sor; február 22-én, 23-án és 24-én fél nyolckor, délután négykor, majd negyed hétkor is lesz egy-egy előadás (e napokon aligha hagyják el az állomást este nyolc és fél kilenc előtt).

A gurítókban megnőtt a baleseti veszély

— Ami a telet illeti: az öreg vasutasoknak nem jelentett gondot a sok hó, a fiatalóknak viszont szokatlan volt. *Az ünnepek előtt, a gazdasági vezetőkkel együtt reggel héttől este tízig benttartózkodtunk; segítettünk, ahogy tudtunk.* A havas-ködös idő, sajnos, több tárgyi és néhány személyi balesetet is előidézett. Ismét és ismét szóvá tettük: a technikai eszközök, a technológiai berendezések — a váltók, a vágányfékek, sőt maga a vágányhálózat is: *főleg a gurítókban — erősen elhasználódott, a gurítók olyannyira szennyezettek, hogy balesetveszélyesek!* Az 1974-ben készült csomóponti intézkedési terv a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására mindmáig csak részben valósult meg. Példaként említem: *a gurítókon a vágánycsere határideje 1975. október 20-án lejárt, de mintegy másfél évvel később, ma is a régi vágányokon gördülnek a kocsik.* Javasoltuk a vágányok takarításának gépesítését — a mai létszám mellett ez létkérdés: évek óta 150—160 kirendelttel dolgozunk —, ez sem valósult meg. Mindezek orvoslása az állomás vezetőinek hatáskörét meghaladja. *Megítélésünk szerint az utasításszerű munka feltételei nincsenek biztosítva*, ezért kétszeresen is értékes, hogy kevés zökkenőnk volt a téli forgalomban.

...Néhány adat még, hogy teljes legyen a portré. Bíró Lajos 1950-ben *Bánréven*, vonatfékezőként szegődött el a MÁV-hoz. 1954-től csaknem két évtizeden át forgalmi szolgálattevő volt, előbb *Felnémeten*, később *Rudabányán*, majd 1960-tól Ferencvárosban, Felnémeten az állomás és a pályafenntartás társadalmi ügyelnöke volt; 1964-től 1973-ig Ferencvárosban műhelybizottsági titkár. Négy éve választották meg az állomás függetlenített szb-titkárává.

— A tényleges munkaideje hosszabb, a jövedelme viszont alacsonyabb, mint egy forgalmi szolgálattevőé. Ha négy év távlatából még indokolt a kérdés: *nem bánta meg?*

— *Nem. A forgalmat is szerettem ugyan, de az emberek érdekében való ténykedés még közelebb áll hozzám...*

Rágyújt az aznapi negyvenedik (?) cigarettájára és elégedetten mosolyog.

Földes Tamás

VONATON, AUTÓBUSZON

Folytatja országjáró útját az OBT mozgó kiállítása

Az Országos Béketanács január 28-i ülésének napirendjén beszámoló szerepelt a magyar békemozgalom 1976-ban végzett munkájáról. Az elnökségi beszámoló — miközben megállapította, hogy fejlődött az Országos Béketanács együttműködése a tömegszervezetekkel — olyan eredményeket is felsorolt, amelyek létrehozásában a vasutasok is közreműködtek.

Idézzük az ülés elé terjesztett beszámoló egyik részletét: „A békéért folytatott munka tartalmát gazdagították a kulturális rendezvények, vetélkedők, filmbemutatók, barátsági estek, kiállítások. Kiemelkedő sikert aratott a *„31 év békében"* című fotókiállítás, amely a hazánk felszabadulása óta elért hatalmas fejlődést mutatja be. *E kiállítást az Országos Béketanács és a Magyar Államvasutak rendezésében tartott budapesti békenagygyűlés után vasúti kocsikban országjáró körútra indították, majd a nagyobb városokban mintegy 300 000 ember tekintette meg."*

Az ilyen és ehhez hasonló megállapítások alapján javasolta az elnökség az Országos Béketanácsnak: 1977-ben többek között vegye figyelembe azt is, hogy *a magyar békemozgalom tevékenysége iránt egyre nagyobb érdeklődés nyilvánul meg.* Szükséges tehát az 1977. évi munkaprogram szélesebb körű ismertetése, s annak végrehajtásához kérni kell a vállalatok, üzemek, társadalmi és tömegszervezetek, intézmények kollektíváinak még aktívabb közreműködését.

Az idei munkatervet ennek megfelelően állították össze. Kiemelkedik a programból a május 9. és június 9. között immár a 19. alkalommal megrendezésre kerülő *béke és barátsági hónap*, továbbá több olyan rendezvény, amely hozzájárul a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának méltó megünnepléséhez. A béketanács ezenkívül a Havannában jövőre megrendezésre kerülő XI. világifjúsági találkozó előkészítéséből is kiveszi részét.

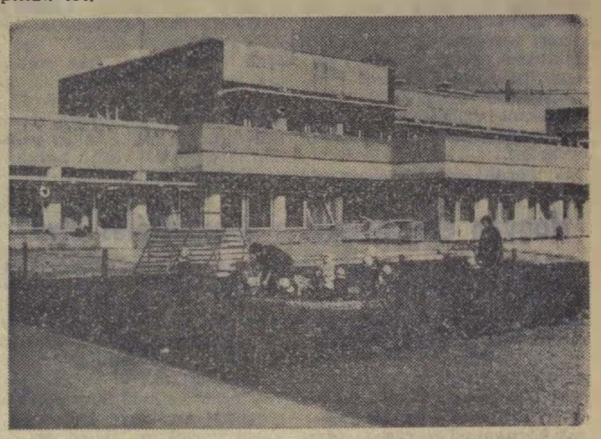
A korábban már említett mozgókiállítás az idén vonat helyett a Volán Tröszt autóbuszain folytatja országjáró útját, hogy ne csak a városokba, falvakba, hanem a kisebb településekre, sőt a tanyavilágba is eljusson.

Nyolcvan éves nyugdíjast patronál a salgótarjáni Landler brigád

Salgótarján állomás *Landler Jenő* szocialista brigádja — amelynek tizenhárom éve *Nyerges Sándor* a vezetője — már több éve patronálja az állomáshoz közel lakó özvegy *Kondorosi Alajosné* nyugdíjast, akinek a férje pályamesterként dolgozott a vasútnál. Az előző évekhez hasonlóan az idén is húsz mázsa szenet és tűzifát vásároltak részére, amit a lakására szállítottak. A nyolcvan éves nyugdíjas köszönetét fejezte ki a brigádnak a gondoskodásért.

ÓVODAI PILLANATOK

1975. december 1-én adták át az ország egyik legkorszerűbb óvodáját és bölcsődéjét a Rákos úton, a tízemeletes MÁV-lakások tövében. A modern létesítmény kétszáz vasutasgyermeknek nyújt kényelmes, gondtalan pihenést, örömteli perceket. Tavasztól-őszig az óvoda hatalmas kertjében, télen pedig a teraszon játszhatnak, levegőzhetnek a kicsik. Fotóriporterünk az óvoda életéből örökített meg egy-egy kedves pillanatot.



Az óvoda előtti kertben — a téli napsütésben — a kicsiknek is jót tesz a mozgás, a játék



Ebéd előtti tisztálkodás a mosdóban



Délben már nagyon várják a finom falatokat a kiscsoportosok



Délutáni foglalkozás a játékszobában

(Laczkó Ildikó képriportja)

Mezőkövesd-Hőfürdő

Családias légkör a vasutas üdülőben

Szakszervezetünk nyugdíjas csoportjának aktivistái vagyunk Dunakeszin. Ennek elismeréseképpen december 21-től január 17-ig jutalomüdülésben részesültünk *Mezőkövesd-Hőfürdőn.* Valamennyi üdülőtársunk nevében ezúton fejezzük ki köszönetünket a vasutas üdülő gondnokának és a személyzet minden tagjának a jó ellátásért, a figyelmes kiszolgálásért, a pihenést minél kellemesebbé tenni igyekvő szervezésért.

Megtudtuk, hogy a személyzet már sok elismerést szerzett, szocialista brigádban dolgozik, és ehhez mérten foglalkoztak velünk is a brigádtagok. Kívánságunkra autóbuszt biztosítottak január 7-re tervezett egri kirándulásunkhoz, de ezen túlmenően is számos kedves emlékkel lettünk gazdagabbak azáltal hogy a brigádtagok meghitt, családias légkört teremtettek az üdülőben.

Kőhalmi Károly
Esztergályos József

A beruházások koncentrálásának időszerű feladatai

Az MSZMP XI. kongresszusa megállapította, hogy a népgazdaság tervszerű fejlesztésének alapvető feltétele a beruházási tevékenység javítása. E célkitűzés valóra váltása számos intézkedést követel a beruházóktól, tervezőktől, kivitelezőktől, valamint a beruházási tevékenységet irányítóktól egyaránt.

A beruházási tevékenység javítását segítő intézkedések között egyike a legfontosabbaknak: *az eszközök összpontosítása a már folyamatban levő beruházások minél gyorsabb befejezésére.* Nem véletlen, hogy a vasutasszakszervezet elnöksége ez év január 13-i ülésén ebben a szemléletben tárgyalta és elemezte az 1976-ban megkezdett vasúti beruházások helyzetét.

Hogyan érvényesült a koncentrálás elve?

1976-ban indult beruházásaink elemzése számos kérdésre adott választ, többek között arra is, *hogyan érvényesítettük a koncentrálás elvét, mennyire voltak előkészítve új beruházásaink,* és milyen eredménnyel zárult az ötéves terv, ill. determináló 1976-os esztendő.

A beruházási források összpontosításának, a beruházások szétaprózottsága csökkentésének jelentősége nyilvánvaló. A beruházások anyagi-műszaki feltételeinek megteremtése, ezen belül különösen az építési-szerelési munkák elvégzése koncentráltan sokkal gazdaságosabb és hatékonyabb, mint az egymástól távoleső, esetenként a vasúti üzemet is jobban zavaró, a szükséges kisebb építési kapacitás miatt kevésbé szervezhető és gépesíthető munkahelyek esetében.

Tény, hogy a beruházások koncentrálásának nemcsak népgazdasági szinten vannak korlátai, hanem a vasút területén is. A vasútnál ugyanis (a megfelelő szállítási kapacitás, valamint a forgalombiztonság érdekében) az országos hálózatra kiterjedő, folyamatosan üzembe helyezhető arányos fejlesztés szükséges. *A fejlesztésekkel és rekonstrukciókkal biztosítani kell a szállítási tevékenység végrehajtásához szükséges forgalmi, rakodási, valamint egyéb üzemi, ezenkívül javítási és fenntartási kapacitásokat.*

A beruházások tervezésénél gondolni kell arra is, hogy a vasút veszélyes üzem és a biztonság érdekében tett fejlesztések elkerülhetetlenek. A fejlesztéseket ott és olyan mértékben kell végrehajtani, ahogyan azt a biztonság megköveteli.

Az áru- és személyszállítás minőségi színvonalának javítása — az országban több helyen személy- és teherkocsi mosóberendezések építése —, az utazás kényelmének és kulturáltságának fokozása *az egész hálózatra kiterjedő követelmény.* A vasútnak a többi népgazdasági ág igényeiből adódóan is vannak feladatai. Ilyen például a beremendi cementmű, a paksi atomerőmű, a dunántúli gyűjtőerőmű kapcsolódó vasúti beruházásai, a határállomások fejlesztése, a honvédelmi érdekekből fakadó fejlesztés is különböző meghatározott beruházásokat tesz szükségessé.

Gondos előkészítést!

A vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása, a nehéz fizikai munka megszüntetése, a szociális- és egészségügyi ellátás megfelelő szintű kielégítése is alapvető követelmény, amelyet — elsősorban az egyes területeken meglevő elmaradás fokozatos felszámolásával — csak jól előkészített beruházásokkal lehet biztosítani.

Mindez azt bizonyítja, hogy — bár bizonyos mértékű koncentrálás a vasúti beruházásoknál is lehetséges, sőt szükséges — a fejlesztési feladatok szerteágazó igényeinek figyelmen kívül hagyása nem célszerű. A vasúti beruházásoknak egy optimális állapotot meghaladó koncentrálása az alapvető fejlesztési célok megvalósítását veszélyeztetné, amit mindenképpen el kell kerülni.

Napjainkban a vasúti beruházásokat még a túlzott dekoncentrálás, az indokoltat meghaladó szétaprózottság jellemzi. *Az elmúlt években a rendelkezésünkre álló pénzt sok beruházási egységre osztottuk meg. Emiatt az egyes folyamatban levő beruházásokra évenként csak korlátozott fejlesztési összeg jutott, ami a beruházások megvalósításának indokolatlan elhúzódásához vezetett.* Gyökeres változás csak több évi következetes és szigorú beruházáspolitika érvényesítésével érhető el. Az 1976. évi állóeszköz-fejlesztési terv felülvizsgálata alkalmával például *mintegy 100, új indításra tervezett beruházást töröltünk.* Az ezekre tervezett pénzt is a folyamatban levő beruházások gyorsabb üzembe helyezésére koncentráltuk. Ez annyit jelent, hogy hálózatfejlesztésre 1976-ban *3,5 milliárdot fordíthattunk.* Ebből csak 190 millió Ft (5,4%) értékű új beruházást kezdtünk el.

Hasonló a helyzet a vállalati beruházásoknál is: *egy milliárdból csak 80 millió forint (8%) szolgálta az új beruházásokat,* jóllehet ebben a beruházási csoportban több szociális beruházás indítására került sor.

Kevesebb a befejezetlen beruházás

Eszközeink összpontosítása a már folyamatban levő beruházások minél gyorsabb befejezésére, pozitívan hatott a befejezetlen beruházások alakulására is. 1974-ben ugyanis a megkezdett beruházások nagy száma egyik oldalról dekoncentrálta a rendelkezésre álló kivitelező (építési) kapacitást, (emiatt elhúzódtak a folyamatban levő beruházások) másik oldalról *a kivitelezéshez szükséges pénz szétforgácsolásához is vezetett.* Ezek következménye volt a befejezetlen beruházások túlzott növekedése. 1975-től azonban — részben a koncentrálás hatásaként — a befejezetlen vasúti beruházások ismét csökkentek. Kedvező az 1976. évi eredmény is.

A vasúti beruházások további koncentrálásának lehetőségét nemcsak a pénzügyi helyzet határozza meg, hanem a kivitelezői kapacitás, a megfelelő anyagellátás, a műszaki tervek és a megfelelően koncentrált — beruházásokat lebonyolító — apparátus megteremtése is. Az 1976-ban elért eredményhez hozzájárult az építési kapacitás tervszerű irányítása, és a korábbi évek építési gyakorlatával ellentétben mérséklődtek az anyagellátás problémái is. 337 km vasúti pálya korszerűsítése, 150 km hosszban önműködő térközbiztosító berendezés építése, 18 állomáson korszerű biztosítóberendezés felszerelése, 116 helyen önműködő fél-, illetve fénysorompó létesítése bizonyítja, hogy (eltekintve egyes objektív tényezők, árváltozások, beruházási tartalék képzés kötelezettsége stb. kedvezőtlen hatásától) *az 1976-os esztendő sikeresnek tekinthető. Szociális beruházási tervünk közel 100%-os teljesítésével is elégedettek lehetünk.*

A beruházások hatékonyságának növelése terén azonban még nagyon sok a tennivalónk. Szakszervezetünk elnöksége értékes útmutatást adott a feladatok kijelöléséhez.

Ez évi feladataink

Az elmúlt év hibáiból okulva 1977-ben az alábbi feladatok a legfontosabbak:

1. A pénzügyi lehetőségek, az anyag és kivitelezői kapacitás reális koncentrálásával *gyorsítanunk kell a folyamatban levő munkákat.* Különösen a kivitelezők szerepe döntő a beruházások gyors megvalósításánál. Tekintettel arra, hogy a vasút meglevő házilagos kivitelezői kapacitásának területi elhelyezkedése, valamint nagysága meghatározott, egyes koncentrált beruházási feladatokat, idegen kivitelezők közreműködésével kell végrehajtani.

2. A befejezetlen beruházások további csökkentése érdekében a beruházási forrásokat (a folyamatban levő beruházások mellett) *a termelékenységet növelő, gyorsan megtérülő és a népgazdaság egyensúlyi helyzetének javítását szolgáló beruházásokra kell elsősorban fordítani.* A beruházások kivitelezését gondos előkészítéssel, jó tervezéssel és átgondolt építési szervezéssel kell csökkenteni. Fontos az is, hogy beruházásainkat az optimális mértékben szakaszoljuk és a megvalósult beruházásokat késedelem nélkül használatba vegyük.

3. Új beruházások csak indokolt esetben, megfelelő műszaki-gazdasági előkészítés alapján kezdhetők el.

4. A beruházások gyors megvalósításának *elengedhetetlen feltétele az alapos előkészítés,* ezért 1977-ben már gondoskodnunk kell a következő években induló beruházások programjainak jóváhagyásáról és a gazdaságos, reális műszaki tervek elkészítéséről is.

5. Tovább kell fejleszteni a beruházók, tervezők és kivitelezők összehangolt együttműködését. Itt nem csupán az évtizedek óta emlegetett és szinte sablonossá degradált kapcsolatok szorosabbra fűzéséről van szó, *hanem az együttműködés hatékonyabb és szervezettebb formáiról, a beruházások értékelemzett előkészítéséről, és a kivitelezők alkotó munkájáról.*

6. A beruházás minden folyamatában — a tervezéstől az átadásig — *a legszigorúbb fegyelmet kell megkövetelni.* Ezt a beruházások folyamatos ellenőrzése segíti elő a legjobban.

A Magyar Államvasutak beruházási tevékenységének csupán néhány kérdésével foglalkoztam, de ezek megvalósítása nagymértékben javítaná a beruházási munkát.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

A MÁV-nál ez évben 3,46 százalékos átlagbérfejlesztésre kerül sor

A szakszervezeti bizalmiak a bérek megállapításánál első ízben gyakorolják egyetértési jogukat

A MÁV bérszabályozási rendszere évenként 4 százalékot biztosít bérnövelésre, valamint a kereskedelmi (fizető) árutonnakilométer növekedéstől függő (relatív) bérfejlesztésre. Mivel a bérszabályozási rendszer elemei 1977-ben sem változnak, így a bérfejlesztésre rendelkezésre álló keretösszeg az alábbi irányelvek alapján kerül felosztásra:

— *biztosítani kell a jogszabályok által előírt intézkedések bérfedezetét,*

— *a fizikaiak átlagbérének növekedési üteme haladja meg a nem fizikai dolgozókét,*

— *a kereseti arányok javítása ösztönözzön a termelékenység növekedésére, a nagyobb hatékonyságra.*

Az irányelvek alapján mintegy 210 millió forint kerül felosztásra. Ebből rendezni kell a fizikai dolgozók munkaközi szüneti díjazását. Az eddigi 4 Ft/óra díjazást 7 Ft/órára kell emelni. Ez az intézkedés a fizikai dolgozóknál, akik eddig is munkaközi szünet díjazásban részesültek, *évi 20 millió forint bérnövelő intézkedéssel jár.*

A fennmaradó keretösszeg a vasutas dolgozóknak *átlagban 3,46 százalékos bérfejlesztést irányoz elő.* A fizikai dolgozóknak — ide tartoznak az órabéres és a forgalmi végrehajtó havibéres dolgozók — ezt meghaladó, *átlagosan 3,7 százalék* bérfejlesztést kell biztosítani. E keretösszegen belül további differenciálásra van szükség a távközlő- és biztosítóberendezési fenntartási szolgálatnál foglalkoztatott dolgozóknál, *ahol 5—5,5 százalékos,* a kocsitakarítást végző dolgozóknál pedig 7 *százalékos* béremelésre kerül sor.

A nem fizikai dolgozóknál a keretösszeg differenciált felosztása a műszakiaknál 3,5, a többi dolgozóknál 2,53 százalék átlagos bérfejlesztést biztosít.

Az állománycsoportonként megállapított százalék átlagot jelent, *ebből az következik, hogy nem egyformán kell alkalmazni minden dolgozónál.* A keret további differenciálási lehetőséget biztosít a végzett munka arányában.

A béremelést előkészítő és végrehajtó munkában a szakszervezeti szervek a gazdasági vezetéssel szorosan együttműködve *tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy a béremelésnél a központi és a helyi irányelvek érvényesüljenek.* Lehetővé kell tenni, hogy a megnövekedett hatáskörre óta első ízben sorrakerülő bérpolitikai intézkedéseknél a bizalmiak felkészülten és eredményesen fejthessék ki tevékenységüket. Ehhez az szükséges, hogy a szakszervezeti bizottságok a bérpolitikai intézkedések végrehajtásához *adjanak segítséget a bizalmiak számára.*

Ahhoz, hogy a bizalmi jól megoldhassa felelősségteljes feladatát elengedhetetlen, hogy ismerje a központi és helyi bérfejlesztési irányelveket, és a rendelkezésre álló keretösszeget.

Az eddigi gyakorlat azt bizonyította, hogy a végrehajtásra maradt a legkevesebb idő. Mivel a bérfejlesztés 1977. január 1-től visszamenőleges, *semmi sem indokolja, hogy a bizalmiak a rövid határidő miatt korlátozva legyenek e rendkívül felelősségteljes munkájukban.*

A bizalminak a béremelés mértékére nézve *egyetértési joga van.* Ezzel együtt kötelessége, hogy következetesen érvényesítse a bérpolitikai elveket, és segítsen a vezetőknek abban, hogy a végzett munka minőségi és nehézségi foka szerint differenciálhassanak.

A gazdasági vezetők és a bizalmiak együttműködéséről kedvező tapasztalataink vannak. Az eddig kialakult jó kapcsolatot tovább kell fejleszteni. Mindkét félnek arra kell törekednie, hogy egymás jogait és kötelességeit tiszteletben tartva, folyamatosan hangolják össze tevékenységüket. A helyesen végrehajtott bérpolitikai intézkedésekkel is segítsék elő az 1977. évi szállítási feladatok teljesítését, mely alapja a vasutas dolgozók további bérszínvonal-növekedésének.

MEGJEGYEZZÜK

Jegyváltás a vonaton (lehetne)!

Az eset egyszerű: Vasárnap délután, a 303. számú gyorsvonat már indulna is Salgótarján Fő terének megállóhelyéről. A jegyért sorban álló utasok közül sokan azonban még messze vannak a pénztár ablakától.

— *Kérjük, váltsák meg menetjegyüket a vonaton!* — hangzik a vasút illetékes képviselőjének ésszerű és tárgyilagos kinyilatkoztatása.

Nincs tehát semmi baj. Az utasok — akiknek többsége Hatvanba igyekezett — nyugodtan felszálltak, s a viteldíjat sokan elő is készítették, hogy átadják a kalauznak.

Az öt kocsiból álló szerelvény egyetlen jegyvizsgálója persze Hatvanig mindössze másfél kocsit tudott kezelni, így az *utasok — akaratukon kívül! — elég tekintélyes összeget vittek el mindnyájunk pénzéből.*

Az ilyen és ehhez hasonló helyzet elég gyakori a MÁV vonalain, mégsem merünk — a társadalomban bekövetkezett kedvező változások ellenére — bátor lépéseket tenni.

Mert miről van szó?

Az említett 303. számú gyorsvonaton is sok olyan vasutas utazott, köztük még nyugdíjas vizsgáló főkalauz is, akik kellő hozzáértéssel, hivatalos elismervény (utánfizetési ürügy, bárca, csekk vagy nevezzük akárhogyan) átadásával elvehették, beszedhették volna a menetdíjakat, majd szívesen számoltak volna el azzal a vasútnak. Ha vannak nálunk önkéntes rendőrök, kik bírságolásra — a büntetés összegének átvételére — is jogosultak, akkor *miért ne lehetnének nekünk önkéntes jegyvizsgálóink?*

(k)

Tradíciók nélkül

Alakul egy új vasutas dinasztia

Amikor *Szijj János* székesfehérvári rendelkező forgalmi szolgálattevővel találkoztam, olyan szeretettel beszélt a vasútról, hogy fogadni mertem volna: *ennek a 24 éves fiatalembernek biztos, hogy még a nagyapja is vasutas volt!* Néhány mondat után aztán kiderült, hogy erről szó sincs. A családban ő az első vasutas. Az első, mert néhány évvel később a MÁV-nál kötött ki az öccse, aki mozdonyvezető, feleségével pedig a segédtiszti tanfolyamon ismerkedett meg.

Így alakult ki — tradíciók nélkül — egy fiatal vasutas „dinasztia". Hogyan is kezdődött *Szijj János* vasutas élete?

— *1970-ben kerültem a vasúthoz és már a következő esztendő februárjában Ercsibe küldtek 8 hónapos segédtiszti tanfolyamra. A sok új vasúti ismeret mellett számomra egy életre szóló ismeretséget is hozott, hiszen a tanfolyamon ismerkedtem meg a feleségemmel.* Neki a kereskedelmi, nekem a forgalmi szolgálat tetszik jobban. Kisfiúnk már kétesztendős, az édesanyja otthon van vele GYES-en. *Persze ezt az időszakot sem tölti „tétlenül". A gyermeknevelés mellett a tiszti tanfolyamon tanul.* Nagyszerű dolog, hogy a MÁV megadta ezt a lehetőséget a kisgyermekes anyáknak. Így biztosítható, hogy ne maradjanak le a férfiak mögött. Az idén fejezi be a tanulmányait és a vasutasnapon avatják tisztté. Feleségem változatlanul a kereskedelmi szolgálatot szereti, ezért választotta a tisztképzőn is ezt a tagozatot.

Érettségi után a vasutat választotta

Sárbogárdon érettségizett, és augusztusban már Székesfehérváron teljesített szolgálatot. Mint utólag bevallja: *mindig tetszett neki a vasutasok „nyüzsgése", már akkor is, amikor még nem látta pontosan a nagy igyekezet értelmét. Most persze, már minden más.* Izgalommal töltí el, hogy a vasutas munka rendkívül változatos, nincs két egyforma pillanat, két egyforma szolgálat. A forgalmi helyzetek mindig másképpen alakulnak.

„Addig kell tanulni, amíg fiatal az ember"

A segédtiszti tanfolyamról beszélgettünk és így jutottunk el oda, hogy az ott megismert kislány, *Szijj János felesége, az idén vasúti tiszt lesz.* Érthető, hogy büszke erre a fiatal férj és nehéz beszélgetésünket úgy terelgeti, hogy ismét a saját vasutaséveiről essék szó.

Miként alakult az élete a segédtiszti tanfolyam után?

— *Egy évig voltam térfelvigyázó, majd kezdődött újból a tanulás. Ezt addig kell csinálni, amíg az ember fiatal. Beiratkoztam a tisztképző előkészítőjére.* Egy évig — a szolgálat ellátása mellett — havonta egyszer jártunk foglalkozásokra. Előfordult, hogy éjszakai szolgálat után reggel vonatra ültem, és irány Budapest. Az előkészítőn délelőtt 11-től este 8-ig foglalkozás, majd utazás haza. *Nehéz volt, de megérte!* Eredményesen fejeztem be a tanulmányaimat a tisztképzőn, így felvettek a tiszti tanfolyam nappali tagozatára.

— Nem jelentett ez anyagi gondokat?

— *Egyáltalán nem! Mielőtt az iskolára mentem, 3200 forint volt a fizetésem és ezt a pénzt kaptam minden hónapban az iskolán is. Ráadásul a kollégiumi elhelyezésért és az étkezésért alig kellet téríteni valamit.*

1974-ben lett vasúti tiszt. Visszakerült Székesfehérvárra, először külső forgalmi szolgálattevőnek és naplózónak, majd még ugyanebben az esztendőben elkövetkezett a „nagy nap", amikor először teljesített rendelkező forgalmi szolgálatot. A dátumra is pontosan emlékezik: *1974. november 13.!*

Babonás? — kérdeztem, mire nevetve válaszolt:

— *Ugyan, dehogy! És különben sem esett péntekre ez a tizenharmadika.*

Szijj Jánosnak tetszik ez a munkakör és még legalább 10 évig szeretne forgalmi szolgálattevő beosztásban dolgozni. Fiatalon lett a *Radnóti Miklós* szocialista brigád vezetője. Ez a brigád 1968-ban alakult, ő 1970-ben került a vasúthoz, a brigádnak 1974-től tagja és mégis őt választották brigádvezetőnek. Rendelkező forgalmi szolgálattevők, naplózók és állomásirányító is van a brigádban. Így érthető, hogy a fő célkitűzésük a menetrendszerűség biztosítása. Az állomásirányító és a rendelkező összehangolt munkáján sok múlik, többek között az is, hogy a tehervonatok ne vesztegeljenek sokat a környező állomásokon!

Kétszobás szolgálati lakást kaptak

— Milyen öröm érte mostanában?

— *Az, hogy az elmúlt év novemberében kaptunk a MÁV-tól egy kétszobás szolgálati lakást.* A vasút a tanácstól vette meg a bérlőkijelölési jogot. Hét székesfehérvári vasutas család jutott így új otthonhoz!

— És mit adtak cserébe?

— *Aláírtam, hogy a következő 15 évben is a MÁV dolgozója maradok. Ennyit kértek, de aláírtam volna harmincat is. Nemcsak az új lakásban, hanem a munkahelyemen is jól érzem magam!*

Kőhídi László

Tudósítóink írják

Újabb szolgálati helyek csatlakoztak a jubileumi munkaversenyhez

Lapunk február 4-i számában már hírt adtunk a csepeli kezdeményezés nyomán — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére — indult munkaverseny-mozgalomról. Azóta újabb szolgálati helyek dolgozói csatlakoztak a felhíváshoz. Az alábbiakban tudósítóink jelentései alapján tájékoztatjuk olvasóinkat a szélesedő munkaversenyről, a szocialista brigádok jól átgondolt terveiről.

A záhonyi vasutasok és a szombathelyi járműjavító dolgozóinak felajánlásairól legutóbbi számunkban közölt összeállításunkban röviden már írtunk. Azóta mindkét szolgálati helyről részletes tudósítást kaptunk. Ezúttal záhonyi, szombathelyi, nagykanizsai és miskolci tudósítóinktól közlünk összeállítást.

Együtt a szovjet vasutasokkal

A záhonyi vasutasok olyan felajánlásokat tettek, amelyekkel gyorsíthatják az átrakást, ezen kívül kapcsolódtak a határ túlsó oldalán dolgozó szovjet vasutasok munkaversenyéhez is. Az idén várhatóan több áru érkezik a Szovjetunióból, mint az elmúlt esztendőben. *A több mint egymillió tonnás növekedés nagyobb feladatok elé állítja az átrakásban résztvevőket.* A munkáskollektívák vállalták, hogy a tervezett mennyiséget maradéktalanul átrakják, elszállítják. Ennek érdekében olyan belső szervezési intézkedéseket is tesznek, amelyek a meglevő berendezések jobb kihasználását segítik. *A dolgozók három százalékkal szeretnék javítani a gépek kihasználását, a munka termelékenységét pedig öt százalékkal.*

A körzet dolgozói legalább 25 tonnás átlagterhelést akarnak elérni a raksúlykapacitás jobb kihasználásával, a normál kocsik olyan rendezésével, hogy az árukat a leggazdaságosabban lehessen elszállítani. Az elmúlt évi tapasztalatok alapján az idén is számítanak az ősszel szokásos, átlagostól nagyobb forgalomra, ezért a körzetben hatvanezer óra társadalmi munkát vállaltak.

Az átrakókörzet vezetői Ungváron egyeztették a szovjet vasutasokkal azokat a felajánlásokat, amelyekkel munkájukat segíthetik. Ezt követően az egyes szakszolgálatok gazdasági és társadalmi vezetői külön is meghatározták a legfontosabb tennivalókat. *A szovjet vasutasokkal való jó kapcsolat lehetővé teszi, hogy a határforgalom meggyorsuljon és rugalmasan alkalmazkodjon mind a két szállító partner igényeihez.*

A záhonyiak kapcsolódtak az ungvári aligazgatóság felajánlásaihoz. *Az egyik legfontosabb vállalásuk a szovjet vagonok magyarországi tartózkodási idejének egy tized nappal való csökkentése.* Ha ezt teljesítik, havonta mintegy száz kocsinapot takarítanak meg, amivel nő a szovjet partner szállítási kapacitása, ugyanakkor a MÁV jelentős devizát takarít meg. Csökkentik a szovjet mozdonyok tartózkodási idejét is. A felajánlásban tízperces csökkentés szerepel az elmúlt évihez képest. Ezt elsősorban a vonatok fogadásának jobb megszervezésével, a forgalom gyorsításával érik el. Vállalták a kocsik gondosabb kezelését is, ezáltal öt százalékkal szeretnék csökkenteni a károkat.

L. B.

Folyamatosan, jó minőségben végzik a járművek javítását

A *szombathelyi járműjavító* dolgozói szűkebb hazájukban, Vas megyében elsőnek csatlakoztak a Csepel Művek szocialista brigádjainak felhívásához. Az új kocsijavító csarnokban munkásgyűlésen tették meg felajánlásaikat. Hangsúlyozták, hogy internacionalista kötelezettségtől áthatva jobb munkával kívánják megünnepelni a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját.

Az idén mintegy 6000 teherkocsit és 200 Diesel-mozdonyt javító üzemben *a minőségi munkát és a termelés előkészítésének javítását tűzték ki legfontosabb feladatként. A Diesel-osztály időszakos hajrá nélkül, folyamatosan bocsátja ki a járműveket.* A kocsiosztály kiterjeszti az egyes üzemrészekben már eddig is jól vizsgázott hálóterves javítási technológiát. A gyártás biztosítja a folyamatos kerék-, rugó- és alkatrész-ellátást, és a tartalékállagok szintentartását. Az üzemfenntartási osztály a gépek minőségének javításával, a váratlan meghibásodások gyors felszámolásával járul hozzá a célkitűzések realizálásához. Az üzem új részlege, *a pácsonyi üzemegység alapvető feladata a járműjavító profil feltételeinek megteremtése,* a munkaidőalapok szervezettebb felhasználása, a munkahelyi komfort javítása. Mint ismeretes, ezt az üzemegységet egy hónapja vette át a szombathelyi üzem.

A gyűlésen osztályonként egy-egy szocialista brigádvezető ismertette az üzemrészek vállalását. *Csánk János*, a Diesel-osztály *Lenin* szocialista brigádjának vezetője elmondotta, hogy munkahelyük vállalja az ütemterv járműkibocsátást, a vasút és a népgazdaság igényeinek megfelelő darabszámos terv teljesítését. Ennek érdekében vállalásokat tesznek a *Szocialista munka műhelye* cím elnyeréséért és úgy dolgoznak, hogy ez sikerrel járjon. A minőség javításáért fokozottan alkalmazzák a dolgozz hibátlanul mozgalom elveit és a hálóterves javítást. Továbbfejlesztik az átadó csoportot és szelesítik az önmegőrzést.

A kocsijavító osztályról *Bokor István*, a *Zsiray Lajos* szocialista brigád vezetője kért szót. Az osztály 600 dolgozója nevében közölte, hogy egy emberként dolgoznak a célkitűzések megvalósításáért. A minőséget tartják a legfontosabbnak. Kiterjesztik a hálóterves módszert és a DH-mozgalmat.

A megmunkáló osztályról *Gergye Imre*, a *Hámán Kató*, a karbantartó osztályról pedig *Első József*, a *Radnóti Miklós* szocialista brigád vezetője szólalt fel egyetértően.

Sz. T.

Egy százalékkal csökkentik a javítások idejét

A *miskolci járműjavító üzem* társadalmi-gazdasági vezetői — a dolgozók javaslata alapján — kidolgozták azt a tervezetet, amely a jubileumi verseny célkitűzéseit tartalmazza. A tervezetet termelési tanácskozáson tárgyalják meg az üzem dolgozói, szocialista brigádjai.

Ebben kiemelik többek között *a járműjavítás és alkatrészgyártás technológiájának korszerűsítését, a dolgozók szakmai gyakorlatának fejlesztését, a javítások idejének egyszázalékos csökkentését.* Ezen kívül február 12-én már *„Egy nap Miskolcért"* címmel kommunista műszakot tartottak, amelynek munkabérét a városi tanácsnak ajánlották fel, társadalmi célok megvalósítására.

Fontosnak tartják az energiatakarékosságot is. Az energiahordozók gazdaságos felhasználására intézkedési tervet készítenek. Egy százalékkal szeretnék csökkenteni az üzem energiafelhasználását.

A munkaverseny célkitűzése még az is, hogy az üzem valamennyi dolgozóját az újítások hatékonyságának növelésére, a minőségi munkára, a balesetek megelőzésére és a javítások időtartamának csökkentésére ösztönözzék.

P. I.

Előtérben a megelőző karbantartás

A nagykanizsai pályafenntartási főnökség többszörösen kitüntetett hat szocialista brigádja versenyfelhívással fordult a főnökség 37 brigádjához. Ebben az országos jubileumi munkaversenyhez való csatlakozásra szólították fel a kollektívákat. *A hat brigád már kidolgozta vállalásait.* A legfontosabbak közé tartozik a főnökség vonalhálózata műszaki állapotának kiváló szint feletti biztosítása. Kiterjesztik a tervszerű megelőző karbantartási tevékenységüket úgy, hogy az előírt munkán kívül hatékonyabban járuljanak hozzá a pálya jó műszaki állapotához. Ennek érdekében kiszélesítik a korszerű technológiai eljárásokat is.

A tmk-műhely brigádja — a jármű- és fenntartási géppark gazdaságosabb kihasználása érdekében — *vállalta, hogy bevezetik a cseredarabos gépjavítást és csökkentik az ajtufási időket.* A főjavított gépekre háromhónapos garanciát adnak. A munkaidő jobb kihasználása érdekében pedig csökkentik az improduktív és a túlórák számát.

Nem feledkeztek meg a szocialista brigádok a kulturális és a sporttevékenységről sem. Részt vesznek többek között két országos vetélkedőn. Az egyiket *„A magyar—szovjet kapcsolatok a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól napjainkig"*, a másikat pedig a *„Közlekedési és hírközlési együttműködés fejlődése"* címmel szervezik. A vetélkedőre való felkészülés jegyében látogatást tesznek a Szovjet Kultúra és Tudomány Házában. Levelezési kapcsolatot teremtenek szovjet pályafenntartási brigádokkal. Elhatározták azt is, hogy az üzemi sportnapokat a jubileum jegyében szervezik. Elsőként áprilisban — a csomópont MHSZ tartalékos klubjával közösen — lövészversenyt rendeznek.

N. A. G.

Gál László látogatása Záhonyban

Gál László, a SZOT főtitkárhelyettese és *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára február 9-én Záhonyba látogatott. A *Puskin expessz* nemzetközi gyorsvonattal utazó vendégekhez Debrecenben *Varga Imre*, az igazgatóság vezetője és *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára, Nyíregyházán pedig *Alexa László*, a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár megyei Tanácsának vezető titkára és *Orbán Sándor*, a debreceni területi bizottság titkárhelyettese csatlakozott.

A küldöttséget a záhonyi átrakókörzet gazdasági és mozgalmi szerveinek vezetői fogadták. S mivel a program zsúfolt volt, a megérkezést követően az állomás különváróteremben nyomban megkezdődött az ismerkedés Záhony munkájával.

A gazdasági feladatokról *Varga Imre*, a szakszervezeti szervek tevékenységéről *Orbán Sándor* tájékoztatta a vendégeket. Ezután a házigazdák kíséretében az átrakókörzet szolgálati helyeit tekintették meg. Elsőnek a felvételi épülettel szemben, a személyvonatok fogadóvágányainak szomszédságában legrégebben üzemelő, úgynevezett kéziátrakóval ismerkedtek. Ezt a kokszcsúszda, a vörös vasérc tároló, a fényeslitkei kocsijavító, majd az eperjeskei darusátrakó és széles rendező pályaudvar megtekintése követte.

A körzet látogatása alatt *Varga Imre* vasútigazgató és *Czidor András* a körzet főnöke felváltva adott tájékoztatást.



Gál László és Koszorús Ferenc átrakómunkásokkal beszélget

(Visi Ferenc felvétele)

A program Záhony állomás szakszervezeti bizottságának tanácstermében aktívaértekezlettel folytatódott. A teremben helyet foglaló szb, és műhelybizottsági titkárok, bizalmiak, valamint a gazdasági vezetők előtt *Gál László* elismeréssel szólt arról a nehéz, egész embert követelő munkáról, amelyről a körzetben tett látogatás alatt személyesen is meggyőződött. Arra kérte a jelenlevőket, *hogy visszatérve szolgálati helyükre tolmácsolják munkatársaiknak elismerésüket, eddigi helytállásukért.* Különös nyomatékkal szólt a bizalmiak megnövekedett jog- és hatásköréről, amellyel — mint mondotta —, ha helyesen élnek, ha minden szinten kialakulnak a megfelelő partnerek még eredményesebben eleget tehetnek a körzetre háruló feladatok maradéktalan teljesítésének.

Az aktívaértekezlet után a vendégek a vasutas művelődési otthonban vettek részt egy szocialista brigád klubfoglalkozásán.

Másnap, útban hazafelé a debreceni igazgatóságban *Varga Imre* vasútigazgató bemutatta a központi forgalmi irányító berendezést, azt követően pedig a területi bizottságon *Volosinovszki János* adott részletes tájékoztatást munkájukról.

(vf)

Száz százalékkal emelkedett Orosháza állomás áruforgalma

Alapvetően két adattal jellemezhető *Orosháza* állomás 1976-ban végzett munkája, amint ezt *Bodnár László* állomásfőnök jellemezte:

— *Az utóbbi öt esztendőben éppen 100 százalékkal emelkedett állomásunk áruszállítási teljesítménye, s ebből 11 százalékot a múlt évi rekorderedményünk adott a korábbi fejlődéshez.* Ugyanekkor — tette hozzá az állomásfőnök — éppen a múlt évben nem sikerült feladatainkat minden vonatkozásban teljesítenünk.

Kiemelkedő szállítási teljesítmények

Molnár Sándor, az állomás szb-titkára és *Dani Mihály* párttitkár is részt vett beszélgetésünkön, s mindkettőjüknek volt néhány megjegyzése a múlt évi munka értékeléséhez.

— Az 1976-ban elért 367 ezer tonnás feladási teljesítmény, amely igazgatóságunk területén kiemelkedőnek számít, sajnos nem tudja ellensúlyozni, hogy a menetrendszerűségben kissé lemaradtunk. Ezt azonban rajtunk kívülálló körülmények idézték elő — szólt Molnár Sándor —, így főként a szeged—békéscsabai vonal felújítása kapcsán szükségessé vált gyakori vágányzárak.

— *Azt mindenesetre el kell ismerni, hogy többet is, jobban is dolgozott állomásunk kollektívája, mint korábban bármikor, hiszen az összes kocsiforgalomunk is lényegesen emelkedett* — mondta Dani Mihály. — A kocsitartózkodás 86 százalékos előírását, műszaki norma alapján számolva, 87,59 százalékra, a kocsikihasználás követelményét pedig 104,81 százalékra teljesítettük, s ez jól mutatja, hogy mennyire igyekeztek minden tőlük telhetőt megtenni állomásunk dolgozói.

A múlt évben elért orosházi teljesítmények értékét csak növeli, hogy tavaly 17 orosházi vasutas teljesített szolgálatot Budapesten állandó kirendelésben.

Az állomás szállítási tonnatervének túlteljesítését döntően az Orosházi Üveggyár termelésének és főként üvegexportjának növekedése segítette elő. Persze a cukorgyártási kampány idején itt berakásra került hatalmas mennyiségű cukorrépa is nagyot lendített Orosháza állomás forgalmán.

Kilenc szocialista brigádja van az állomásnak. Közülük a múlt évben is a „MÁV kiváló brigádja" címmel kitüntetett *Lokomotív* forgalmi szocialista brigád érte el a legjobb eredményeket. A brigád vezetője, *Bencze László* forgalmi szolgálattevő, mint küldött ott lesz majd a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán is. A *Gagarin* forgalmi szocialista brigád ugyancsak kitett magáért a múlt esztendőben. A kereskedelmi brigádok versenyében az üveggyári szállításokkal foglalkozó *Egyetértés* szocialista brigád bizonyult a legjobbnak, *Tokovics József* vezetésével.

Érkezik az építőanyag

A környező ipari és mezőgazdasági üzemek, elsősorban az Orosházi Üveggyár 1977. évi tervei a szállítási feladatok további növekedését jelzik Orosházán.

— *Ma beszéltem az üveggyári raktárnokunkkal, Tokovics Józseffel* — mondta Dani Mihály. — *Ezerkétszáz cimborítékot igényelt a gyár export szállításai részére. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy enyi vagon üveget küldenek az idén külföldre, elsősorban nyugati exportra...*

— Az előszállítások, ha lassan is, de azért elég szépen megindultak állomásunkra — vette át a szót az állomásfőnök. — *Mintegy 2200 kocsiban 79 ezer tonna építőanyagot fogadtunk januárban. Volt olyan nap, amikor öt irányvonat futott be hozzánk.* A Volán jelzése szerint 100 ezer tonna zúzott követ várhatunk az idén állomásunkra. De folytatódik a mezőtúri vonal átépítése is, s az ehhez szükséges hatalmas mennyiségű anyagot ugyancsak állomásunknak kell fogadnia.

Az idei feladatokról január 28-án tanácskoztak az állomás vezetői a szocialista brigádok vezetőivel. Csatlakozva a csepeli munkások kezdeményezéséhez az orosházi vasutasok is vállalást tettek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére. *Felajánlásuk alapján a legnagyobb arányú megtakarítást az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentése igéri.* Vállalták azt is, hogy társadalmi munkában készítik el a vonatkísérők részére ideiglenes jelleggel megépítésre kerülő öltöző-fürdő alapjait.

Örömök és gondok

— *Azért csak ideiglenes jelleggel kapjuk 70 vonatkísérőnk részére az új szociális létesítményt* — mondotta a szakszervezeti bizottság titkára —, *mert várhatóan a következő ötéves terv időszakában sor kerül állomásunk teljes rekonstrukciójára.* Ezt dolgozóink nagyon várják, mert a mai napig sem sikerült megoldanunk a kocsirendezők, a váltókezelők és több állomási dolgozó üzemi étkeztetését. Az Utasellátó helyi kapacitásából csak annyira futja, hogy kizárólag a vonatkísérőknek tud adni napi öt forintért üzemi ebédet. A kollektív szerződés múlt évi végrehajtásának értékelésekor ismételten kérték is dolgozóink az üzemi étkeztetés megoldását. Azért öröm is érte tagságunkat a múlt esztendőben: *egy vonatkísérő, egy raktárnok egy forgalmi szolgálattevő és két kocsifeliró kapott lakást munkáskedvezménnyel, lakásonkénti 50 ezer forintos vasúti támogatással.*

L. J.

Kilenctagú közösség — egy brigád

Battonyán eredményesen dolgoznak a vasutasok

Az első felszabadult magyar község, *Battonya* vasutasai eredményes munkát végeztek az elmúlt évben. Áruszállítási tonnatervüket 105,51 százalékra teljesítették. Emellett több mint 30 ezer tonna árut fogadtak. A fuvaroztató felekkel kialakított jó kapcsolat eredményeként a kocsitartózkodást 1,39, a kocsikihasználási tervet pedig 2,41 százalékkal javították. Fokozott gondot fordítottak az anyagtakarékosságra, a részükre kiadott anyag- és energia-felhasználási tervben meghatározott összegnek csak a felét használták fel. *Növeli eredményeik értékét, hogy balesetmentesen dolgoztak.*

Az elért eredményeket a jó kollektív szellemnek, a közös összefogásnak köszönhetik. Állomásukon tizenkét éve működik a *Kossuth* szocialista brigád, amelynek valamennyien tagjai. A kilenc tagú kis közösség nemcsak a munkából, hanem a társadalmi tevékenységből is részt vállalt. *Társadalmi munkát végeztek a községben, parkosították az állomás környékét, pénzt ajánlottak fel az iskolák fejlesztésére,* és az elmúlt évben megalakították a vasutasokból álló önkéntes határőri csoportot. Emellett arra is futotta erejükből, hogy szakmailag és politikailag képezzék magukat, és patronálják az állomásukra került új dolgozókat.

A kis kolletkíva lelkesedése, tenniakarása méltán érdemel dicséretet.

Mit kell tudni

a táppénzrendszer módosításáról?

II.

A rendes heti hatnapos munkaidőben dolgozókra vonatkozó számítási módok nem változtak. Ez vonatkozik a két-hetenkénti szabad szombatokra is. Az utazó- és fordulószolgálatot teljesítőknél a táppénz megállapításánál *változatlanul a vasárnapot tekintjük heti pihenőnapnak;* a heti pihenőnapok kiadásánál jelentkező problémák, valamint időben nem biztosítható adatszolgáltatás miatt. Ez a dolgozó számára nem jelent hátrányosabb helyzetet a táppénz napi átlagának megállapításánál.

A hét mely napjaira nem jár táppénz

A rendes heti munkaidőt rendszeresen hat napnál kevesebb munkanap alatt ledolgozókra vonatkozóan — építési, pályafenntartási szolgálat, stb. — *nem a többség munkarendje a meghatározó, mint korábban volt.* Az új szabály szerint, *aki* az adott főnökségen a keresőképtelensége bekövetkezésekor a reá irányadó munkarend szerint a heti munkaidőt rendszeresen minden naptári héten hat napnál rövidebb idő alatt köteles ledolgozni, *nem jár táppénz a hétnek arra a napjára, amely napokon munkarendje szerint egyébként sem dolgozna.*

Ötnapos munkahét esetén például, ha minden naptári héten öt napot tölt munkában a biztosított, *hatnapos munkarend szerint kiszámított napi átlagkeresetét meg kell szorozni hattal, s ezt elosztani öttel.* Az így kiszámított összeg lesz a napi átlag. A biztosított a heti pihenőnap és a szombati nap kivételével a többi napokra lesz jogosult táppénzre.

Új rendelkezés az is, hogy a biztosítás megszűnése után bekövetkezett keresőképtelenség esetén (passzív jogú) *a kereset napi átlagát minden esetben a hatnapos munkarendben dolgozókra irányadó szabályok alapján kell megállapítani.*

A terhességi-gyermekágyi segély napi átlagát minden vonatkozásban ugyanolyan szabályok szerint kell megállapítani, amelyek a táppénz alapjául szolgáló napi átlagkereset megállapításánál is irányadóak.

Új szabály, hogy az alkalmi fizikai munkát végzők táppénzét a tényleges keresetüktől függetlenül napi 65 forint alapulvételével kell megállapítani. Ezzel függ össze az is, hogy az alkalmi fizikai munkát végzők terhességi-gyermekágyi segélye 180 napi biztosítási idő elérése esetén 42 forint, 270 napi biztosítási idő elérése esetén 65 forint. *Alkalmi fizikai munkásnak társadalombiztosítási szempontból azt kell tekinteni, akit megszakítás nélkül hét napnál rövidebb időre alkalmaztak.*

Abban az esetben, ha a biztosított a naptári évben ismételten keresőképtelenné válik, *táppénzét a korábbi táppénzének az alapját képező kereset napi átlaga alapján kell megállapítani,* ha a korábbi keresőképtelensége is az újabb keresőképtelensége első napját magában foglaló naptári évben kezdődött és korábbi táppénzét a tényleges keresete alapján állapították meg. Ez egyszerűsítés, hiszen a napi átlagkeresetet csak egy ízben kell kiszámítani.

Hogyan kell a táppénzt kiszámítani?

Nézzünk néhány példát. A biztosított 1977. február 10—28-ig beteg. *Napi táppénzét a már ismertetett szabályok szerint 120 forint kereset figyelembevételével állapították meg.* 1977. október 5—15-ig újra keresőképtelen lesz, táppénzét a korábbi keresőképtelensége idejére megállapított napi 120 forint kereset alapján kell biztosítani.

A biztosított 1977. november 28-tól 1978 január 10-ig újból beteg, majd 1978. március 10-től ismét keresőképtelen lesz. Ebben az esetben *a táppénz alapjául szolgáló keresetet újból meg kell állapítani az 1977. évi irányadó időszakban elért keresete alapján.*

Ha a biztosított 1977. január 1-től március 10-ig alkalmi fizikai munkás, táppénzét ennek alapján március 11—20-ig tartó keresőképtelensége esetén *napi 65 forint figyelembevételével állapították meg.* Ez a biztosított április 1-ével munkaviszonyba lép, s október 10—30-ig keresőképtelen lesz — *táppénzét 1977. április 1-től november 30-ig terjedő időre figyelembe vehető kereset napi átlaga alapján kell megállapítani.*

E szabályokkal függ össze az is, hogy ha a biztosított terhességi-gyermekágyi segélyben részesült, s folytatólag táppénzre lesz jogosult, *táppénzének összegét a terhességi-gyermekágyi segély összegének alapjául szolgáló napi átlagkereset figyelembevételével kell megállapítani.* Ezt kell alkalmazni akkor is, ha a biztosított terhességi-gyermekágyi segélyezés megszűnését követően nem folytatólag, de még a terhességi-gyermekágyi segélyezés első napját magában foglaló naptári évben válik keresőképtelenné, feltéve, ha a terhességi-gyermekágyi segélyt ténylegesen — nem fiktív — kereset alapján állapították meg.

Új rendelkezések

1977. január 1-től a már említett kormányhatározat rendezi a szakmunkástanulók táppénzének alapjául figyelembe vehető kereset alsó határát. Az új szabály szerint ha a szakmunkásvizsga letételének napján, vagy azt követően kilencven napon belül válik keresőképtelenné, *a táppénz alapjául szolgáló napi keresetként legalább 65 forintot kell figyelembe venni.* Ha ennél magasabb a keresete, akkor a számára kedvezőbb kereset alapján kell a táppénzt megállapítani.

A betegek gyógyulásának fokozottabb segítése érdekében került sor a kórházi ápolási táppénz összegét az eddigi 50 százalékról 70 százalékra, eltartott hozzátartozó esetén 80 *százalékról 90 százalékra kell felemelni.* Ennek megfelelően a kórházi ápolás idejére járó terhességi-gyermekágyi segély mértéke is 80 százalékról 90 százalékra emelkedik.

A betegségi-anyasági ellátással kapcsolatos új rendelkezéseket 1977. január 1-ével kell alkalmazni mindazokra, akik 1976. december 31-ét követően válnak táppénzre, terhességi-gyermekágyi segélyre jogosulttá. Aki 1976. december 31-én táppénzben, terhességi-gyermekágyi segélyben, baleseti táppénzben részesült, arra folytatólag a korábbi rendelkezések szerint jogosult. A kórházi ápolás idejére járó táppénzt, terhességi-gyermekágyi segélyt 1977. január 1-től a felemelt összegben kell tovább folyósítani.

Az új szabályok két évtizedes gyakorlatot helyeztek hatályon kívül. Lényegük, hogy egyszerűsítsenek, megszüntessék a keresetingadozásból származó indokolatlan előnyöket és hátrányokat, elősegítsék a reális táppénzes helyzet kialakítását. A végrehajtás átmenetileg nehézségekkel járhat, különösen ha a táppénz megállapításához szükséges adatszolgáltatást nem az erre vonatkozó szabályok szerint hajtjuk végre, nem követeljük meg az új felvételek vagy a vasúton belüli áthelyezések esetén. A munkaügyi miniszter 18/1976. (XII. 18.) számú rendelete a MIL lapok (Munkavállalói igazoló lapok) vonatkozásában megszabják, *hogy MIL lap nélkül senkit sem lehet alkalmazni,* s annak tartalmazni kell minden szükséges adatot (az évi keresetet, prémium, jutalék összegét, az évben kifizetett részesedést, jutalom összegét, s az osztószámul szolgáló napok számát).

Pontos adatszolgáltatást

A vasúton belüli áthelyezésnél a bérkigyűjtő vagy számfejtési ívet azonnal meg kell küldeni az alkalmazó szolgálati főnökséghez. Az ezen szereplő adatokat pedig időben kell továbbítani, illetve megadni a munkaügyi szerveknek a számfejtők és társadalombiztosítási ügyintézőkhöz. Ha nem érkezik meg, vagy nem hozza magával a dolgozó, akkor a szolgálati főnökségnek rövid úton meg kell tenni az intézkedést (a MIL lap, a bérkigyűjtő, a számfejtői ív) a szükséges adatok megszerzésére. *Ezzel tudják elősegíteni a szolgálati főnökségek azt, hogy adatszolgáltatás mulasztása miatt ellátatlanul még átmenetileg se maradjon egyetlen dolgozó sem.* Ez mindannyiunk érdeke. A végrehajtás nagy körültekintést és figyelmet követel. Ezt kell segíteni, ellenőrizni a szolgálati főnököknek, szakszervezeti bizottságoknak a társadalombiztosítási tanácsok útján.

Dr. Bordi István
(Vége)

Együttműködés magasabb szinten

Az anyagellátás javítására szerződött szocialista brigádok

Most, március 12-én lesz két éve, hog a MÁV Anyagellátási Igazgatóság *Három tavasz,* a debreceni vasútigazgatóság VIII. osztályának *Csokonai* és a záhonyi szertárfőnökség *Kandó Kálmán,* dr. *Csanádi György* és *Május 1.* szocialista brigádjai *együttműködési szerződést* kötöttek egymással. Azóta — mint a legutóbbi értékelés is megállapította — *az üzemvitelt huzamosabb ideig károsan befolyásoló anyaghiány nem fordult elő az érdekelt szolgálati helyeken.* A brigádok gyorsan és rugalmasan, egymással együttműködve szereztek be speciális rendeltetésű és egyedi gyártású villamosanyagokat is. Ezen túlmenően fő érdemeik közé tartozik, hogy az elfekvő — norma feletti — készletek felszámolására kölcsönösen tettek sikeres intézkedéseket.

A brigádok a további eredmények érdekében elhatározták, hogy bővítik kapcsolataikat. Ennek folytán — az alapszerződésben szereplő feladatokat vállalva — csatlakozott hozzájuk a MÁV Központi Országos Osztószertár Főnökség *Lővey Klára* szocialista brigádja. Az összevont brigádértekezletet a közelmúltban tartották meg. *A komplex-feladatok* vállalásával egészítették ki az együttműködési szerződést, „visszavonásig" hosszabbítva meg annak érvényét.

Pali bácsi, a közéleti ember

A jó kezdeményezés mindig követőkre talál

Abonyi út: megállóhely Szolnoktól hat kilométerre, a Budapest — Újszász — Szolnok — Békéscsaba közötti vasútvonalon. Az itt található apró települést főként vasutasok lakják. Közigazgatási szempontból a megye székhelyéhez tartoznak, ám a város kis gondjai is nagyobbak annál, hogy Abonyi útnak vize, telefonja, jó bekötő útja legyen.

Legalábbis ez volt a helyzet 1973-ig, amíg ide nem költözött *Kollát Pál,* a XIV-es pályamesteri szakasz előmunkása, a Hazafias Népfront városi bizottságának aktivistája, a szakszervezetek megyei tanácsának és Szolnok vasútüzemi pártbizottságának tagja, illetve több más társadalmi szerv választott tisztségviselője. Igazi közéleti emberként állt az itt lakók élére, s amit addig a felsőbb fórumok sem tudtak elintézni, megoldották azokat ők maguk.

Ma már víz is van. Kollát Pali bácsi kérésére a szolnoki regionális vízmű dolgozói társadalmi munkában készítették el a vezeték terveit, *miután a lakók 1100 óra munkát és 44 000 forintot ajánlottak fel a közös célra.* A Lenin Tsz szocialista brigádjai és egy szovjet műszaki alakulat katonáitól is érkezett segítség. A vezetéket azután át kellett juttatni a vasúti pálya alatt, ami szintén leküzdhetetlen feladatnak látszott, mindenekelőtt a magas költségek miatt. Ekkor azonban a megmutatkozó tenniakaráshoz *a budapesti vasútigazgatóság 150 000 forinttal járult hozzá,* minek következtében a szolnoki Vízés Csatornaműi dolgozói 1976. november 15-re átfúrták a töltést.

Közben segélykérő telefont is kapott a település, aminek intézésére ráment Pali bácsi évi szabadsága. Ezek után nem kétséges, hogy teljesül az idei terv is: *a bekötő út építése.*

Kollát Pál már szervezi hozzá a telepen lakó vasutasokat.

Az elsők között — nem érdemtelenül

Miskolcon, a rendezőpályaudvar szomszédságában kalapácszörej, hegesztőpisztolyok sistergése fogadja az odalátogatót. A vontatási főnökség teherkocsi-javító részlegének dolgozói végzik ott munkájukat. Naponta sok sérült vasúti kocsit javítanak és juttatnak vissza a forgalomba.

A javítóműhely kollektívájának egyik példamutató brigádja a *Landler Jenő* brigád, amely 1959-ben alakult. Eredményes munkájukért a *MÁV Kiváló brigádja* címmel tüntették ki, a tíztagú kollektívát. A termelő munka mellett, ebben az évben 200 óra társadalmi munkát végeztek. Lebetonozták például a targoncaátjárót, ami balesetveszélyes terület volt. Az idén határozták el, hogy patronálják a 12-es számú *Kun Béla* utcai általános iskolát. Eddig már száz óra társadalmi munkát végeztek ott. Szemléltető eszközöket készítettek és megjavították az iskola kazánját.

A brigád két tagja a vasútgépészeti szakközépiskola esti tagozatán tanul. *A tíztagú kollektívának a sok elfoglaltsága mellett jut ideje egyéb közéleti tevékenységre is.* Segítséget nyújtanak például a szociális otthonban ápolt vasutas nyugdíjasoknak, részt vesznek a térítésmentes véradó mozgalomban és rendszeresen segítik *Csáki Zoltánt* — egykori brigádtagjukat —, aki rokkantsági nyugdíjas.

Sepsi Gyula

Nagy István családja nem marad magára

Nagy István segédfelvigyázót sokan ismerték Curtici határállomás műszaki szakszolgálatánál. A Május I. szocialista brigád tagjaként dolgozott szorgalmasan, becsülettel. Azt viszont kevesen tudták róla, hogy a nehéz szolgálatok után otthon sem pihenhetett, hiszen három gyermek neveléséről, ellátásáról gondoskodott, miközben szívbeteg felesége a gyulai kórházban feküdt. December elején, az egyik látogatás alkalmával még így vigaszlalta élete párját: *„Otthon minden rendben, csak te vigyázz magadra. Gyógyulj meg mielőbb, az a legfontosabb . . ."*

S két nappal később *Nagy Istvánt holtan esett össze az utcán.* Az orvos azt állapította meg, hogy szíve nem bírta már a túlzott megerőltetést, mivel lábon hordta hosszabb időn keresztül a télen kapott tüdőgyulladást.

A munkahelyén és a családjában egyaránt példamutatóan helytálló vasutas halála mindenkit megdöbbentett: *A határállomás dolgozói vállalták a temetési költségeket, ezenkívül a szocialista brigádok elhatározták, hogy részt vállalnak a két kisebbik ikergyerek — Lacika és Andriska — neveléséből.* Az érettségi bizonyítvány megszerzéséig anyagilag támogatják őket, s igyekeznek az édesapai szeretetet pótolni. A békéscsabai vontatási főnökség dolgozói is bejelentették már, hogy egy lebontásra ítélt épület hasznosítható anyagát felajánlják a határforgalmi műszaki brigád céljainak eléréséhez, amely szerint megvalósítják a fiatalon elhunyt Nagy István házépítési terveit.

„A halak jól érzik magukat . . . !"

Befejezéshez közeledik a munkaidő. A budapesti vasútigazgatóság normacsoportjának irodájában Sallai Sándor feláll az asztalától, s oda megy a szoba sarkában díszlő akváriumhoz. Néhány pillanatig elgyönyörködik a pici halak fürge mozgásában, majd csipetnyi eleséget szór a vízbe. A kis méretű üvegmedence „lakói" cikázva kapkodják a szárított vízi bolhákat, mire etetőjük azt mondja a másik asztalnál dolgozó dr. Szalai Gyulánénak:

— Magdika, hívja fel Bélát, s nyugtassa meg, hogy a halai jól érzik magukat . . .

— Csakugyan, hívjuk fel őt, hadd tudja meg, hogy ma én is benéztem hozzátok — szól Gyarmati Ferenc, a csoport korábbi, immár nyugdíjas vezetője.

Az olvasó ezek után bizonyára kíváncsi arra, hogy ki lehet a szóban forgó „Béla". Bemutatjuk őt is, de az alábbi szerkesztőségünkhöz címzett levél alapján:

„Alulírott Iványi Béla, a MÁV Igazgatóság munkaügyi osztályához tartozó normacsoportban dolgoztam 1975. augusztusáig. Akkor sajnos — 29 évi szolgálat után — súlyos betegség miatt mozgásképtelenné váltam. Munkatársaim azonban nem hagytak magamra. A kórházban is, majd a lakásomon is rendszeresen látogattak, lelket öntöttek belém. Ezenkívül kimondhatatlanul sokat segítettek. Hozták a táppénzemet, tűzelőt hordtak fel, fát vágtak, a borbélyhoz kísértek, sétáltattak. Szabó Sanyi, a szakszervezeti bizalmi, kérés nélkül intézte el, hogy segélyt kapjak, sőt megtörtént az is, hogy a főnököm, Máté Jenő, saját gépkocsiján jött el értem, kérve: látogassak be hozzájuk, a hivatalba. El sem tudom mondani, hogy bent aztán milyen szeretettel fogadtak, de tény, hogy ez a gondoskodás fél gyógyulással ért fel.

Tekintve, hogy mindezt meghálálni soha nem tudom, kérem a szerkesztőséget, hogy a lap hasábjain fejezhessem ki köszönetemet."

— Ugyan, részünkről ez semmiség — mondja Sallai Sándor, a Széchenyi szocialista brigád tagjai nevében, miután megemlítettem a levelet. Aztán hozzáteszi:

— Én is voltam beteg, sőt hosszú ideig nyomtam a kórházi ágyat. Akkor Iványi Béla még ereje teljében dolgozott. Munkatársaimmal együtt ő is gyakran jött hozzám látogatóba, ezenkívül se szeri, se száma azoknak a nemes, emberi megnyilvánulásoknak, amelyeket részéről tapasztaltunk, amíg köztünk dolgozott. Ezt az akváriumot is ő készítette, és telepítette be növényekkel, halakkal . . .

— Mindnyájan visszavárjuk őt, annak ellenére, hogy egyelőre rokkantsági nyugdíjba került — jegyzi meg Mészáros Lászlóné. — Ezzel a gondolattal ajándékoztuk meg őt karácsonykor is.

— Igen. Hogy hozzánk tartozik, nem csupán az azóta is üresen hagyott íróasztala bizonyítja — magyarázza dr. Szalainé, majd elújságolja, hogy Béla bácsival Ágoston László, a pártalapszervezet titkára, valamint a bércsoporthoz és a II. (pályafenntartási) osztályhoz tartozó régi kollégák is tartják a kapcsolatot, élükön Berregi Jánossal és Kleman Vilmossal.

A Széchenyi brigádnak egyébként a tavaszra már megvannak a konkrét tervei, amelyek megvalósítása elősegítheti a gyógyulást, de legalábbis könnyíthetik a betegséget.

— Szombat vagy vasárnaponként futballmérkőzésekre visszük majd kocsival Béla bácsit — mondják a brigádtagok. — Neki a Budafok a kedvenc csapata, s ez az együttes kedvező esélyekkel rajtol az NB II. tavaszi fordulójában . . .

S.—K.



A MÁV Budapesti Igazgatósága felvesz és kiképez NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifeliró, vonatfelvevő, távgépiró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe.

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS:
a budapesti és vidéki állomásokon,
a vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a munkaerő-felvételi irodán.
Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

„Anna Karenina a Keletiben"

Az állomásfőnök irodája volt a színészek öltözője

Február 5. és 11. között sokan nem ismertek rá a Keleti pályaudvar érkezési oldalára. A közel százéves fejállomás valóban úgy hatott mintha az ezernyolcszázas évek végén fogadná, illetve indítaná a vonatokat és ráadásul nem is Pesten, hanem valahol Moszkvában: *mindenfelé cirilbetűs feliratokat lehetett látni.* A neonvilágítás helyett pislákoló lámpák égtek. A peronokon kucsmás utasellátósok szamovárból mérték a teát, természetesen nem műanyagpohárban, hanem eredeti orosz posztakancsikában (így nevezik az orosz teásbögrét). Mind ehhez nyilvánvalóan nem Dieselvagy villanymozdony vontatta pulmann kocsikból álló szerelvény hozta az utasokat hanem egy 377-es sorozatú gőzös.

A néhány villanásnyi képből nem nehéz megállapítani, hogy a Keletit egy hétig részben stúdióvá változtatták. Itt forgatta ugyanis az angol BBC Televízió a MAFILM közreműködésével: *Lev Tolsztoj* világhírű *„Karenina Annáját"*. A film készítése nemcsak a díszletek miatt volt érdekes, hanem a szereplők között ott volt *Eric Porter*, a Forsyt Saga Soams-sza, valamint *Stuart Wilson*, a nemrég bemutatott Strauss-család Johannes-e. Mindkettőjüket a Televízióból ismeri a magyar közönség.

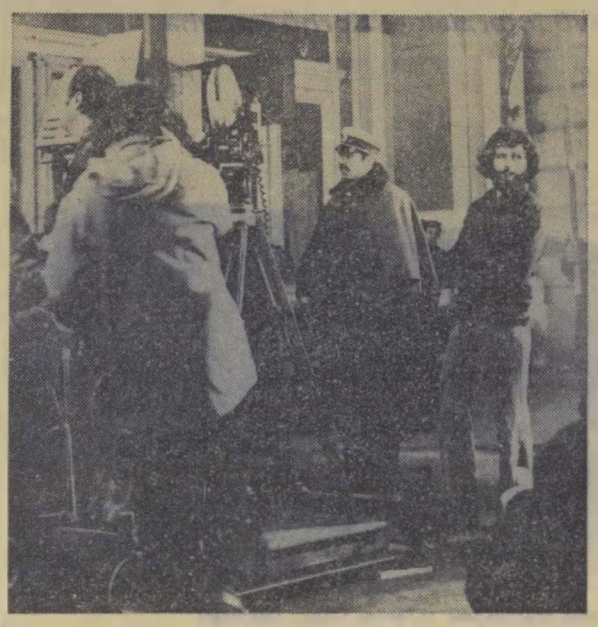
A filmforgatás bármennyire is érdekesnek és látványosnak tűnt, a Keleti pályaudvar vasutasai ugyancsak fellélegeztek, amikor elvonult a stáb.

— *Az egész technológiát át kellett dolgoznunk* — mondta *Tarnai János* állomásfőnök. — *Egyik-másik napon előfordult, hogy négy vágányt is igénybe vettek.* Ennél talán még nehezebb volt a biztosítást megszervezni; sok esetben mi sem közlekedhettünk szabadon a kamera miatt. Arról nem is beszélve, hogy az állomás irodáinak egy részét sminkszalonná, technikai helyiséggé alakították át. *Az én irodámban például a vezető színészek öltöztek, melegedtek.* Ennek ellenére szívesen viseltük a forgatással járó nehézségeket, mert tudtuk, hogy ez a vállalkozás mind népgazdasági, mind pedig vasúti szempontból jövedelmező, nem is beszélve az erkölcsi sikerről.

A hosszan tartó filmezésből nemcsak a pályaudvari vasutasok vették ki a részüket. Az igazgatóság III. osztályának személyszállítási csoportja, a *Béke* szocialista brigád érzékelve a feladat súlyát, vasárnapját áldozta fel azért, hogy mire megjönnek a filmesek, zavartalanul tudjanak dolgozni.

— A BBC Televízió elégedett-e a MÁV-val, a magyar vasutasok segítségével, illetve az általuk előállított kellékekkel? — kérdeztem *Basil Colemant*, a film rendezőjét, és *Stuart Wilsont*, a készülő alkotás egyik főszereplőjét, aki Vronszkij grófot alakítja.

— *Annak idején nagyon megörültünk, amikor rátaláltunk a maguk pályaudvarára. Előtte több vasútállomást megnéztünk Európában, de egy sem illett úgy bele a filmbe, mint a Keleti.* Ami pedig a magyar vasutasok munkáját illeti, teljesen elégedettek vagyunk mind a statisztákkal, mind a közreműködőkkel. A filmben szereplő vonatot nem tudjuk hol készítették el, mert



Folynak a pályaudvari felvételek. A kép közepén Stuart Wilson, Vronszkij szerepében

(Tvorasek Imre felvétele)

a magyar kollégák intézték, minden esetre úgy csinálták meg, ahogyan mi elképzeltük. *Kérem, hogy a vasutas újságon keresztül tolmácsolja köszönetünket a jó munkáért* — fejezte be nyilatkozatát az angol filmvilág neves egyénisége.

Mint megtudtuk a jelenetekben szereplő 324, 377, 326-os sorozatú gőzösöket a *Hámán Kató Vontatási Főnökség* lakatosai, a kocsikat pedig a *szombathelyi járműjavító* dolgozói készítették el.

Ha majd a tízrészes Tv-filmet nálunk is bemutatják; felismerhetjük a szereplők között *Bolter László, Németh József, Petik János, Harmath József* mozdonyvezetőket, valamint *Kalló Bélát és Lipcsei Pált*, akik cári vasutas-egyenruhában teljesítettek szolgálatot a filmbeli vonatokon.

Séra Sándor

Pannonhalmán

Az apa helyét a fia foglalta el

Majdnem négy évtizedes vasúti szolgálat után — 1977. január 15-én — vonult nyugdíjba *Kiss István*, Pannonhalma állomás vezetője. 1938-ban került a vasúthoz pályamunkásnak. Három évvel később forgalmi szolgálattevő lett, és a második világháború idején sokszor bizonyította, hogy helyt tud állni veszélyes helyzetekben is.

1962-ben nevezték ki Pannonhalma állomás vezetőjének. Az állomás kollektívája — a jó munka elismeréseként — nyolc alkalommal kapott dicsérő oklevelet. *Kiss István*, vasúti beosztása mellett fáradhatatlan társadalmi munkás volt. *Huszonöt éve tagja a Győr megyei tanácsnak, a pénzügyi állandó bizottság elnöke.* Közéleti tevékenységéért 1965-ben a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával tüntették ki. Tulajdonosa a *Felszabadulási Emlékéremnek* is. Nyugalomba vonulása alkalmából pedig a *Munka Érdemrend* arany fokozatával tüntették ki.

Három gyermeke közül kettő az apja példáját követte. Hivatásul a vasutat választották. *Zoltán fia Pannonhalma állomásfőnöke lett.* Hasznos útravalót kapott erre a pályára, amit az apjához méltóan szeretne végigjárni.

Életre szóló jó tanácsok

Filmvetítés után beszélgetés diákok és vasutasok között

Vasutasok — a budapesti vasútigazgatóság központi munkaerő-felvételi irodájának szakemberei adtak pályaválasztási tanácsot Dunaharasztiban a *Baktay Ervin* gimnázium végzős diákjainak, február 9-én. Részt vett a meghitt hangulatú beszélgetéssé alakult tájékoztatón *Horváth István* forgalmi szolgálattevő is, aki *Budapest—Ferencváros* állomás alapszervezeti KISZ-titkára.

A diákok érdeklődését felkeltették a vasútról, a vasutasok munkájáról készített filmek, s a vetítés után szinte záporoztak a kérdések. A legtöbb fiúnak a mozdonyvezetői beosztás, illetve a távközlési és biztosítóberendezési szolgálat nyerte meg a tetszését, a lányok viszont a kereskedelmi munkakörök iránt mutattak *vonzódást*. A tanácsadók ügyeltek arra, hogy a beszélgetés során reális képet fessenek az elhelyezkedési lehetőségekről. A döntés természetesen a fiatalokon múlik.

Ráckevén, az *Ady Endre* gimnáziumban megtartott pályaválasztási tanácsadón ugyancsak hasonló érdeklődést tanúsítottak a diákok. A tapasztalatok ismeretében *Major József*, a központi munkaerő-felvételi iroda vezetője a következőket mondotta:

— *A vasút létszámgondokkal küzd néhány munkaterületen s részben ezért keressük a kapcsolatok erősítésének lehetőségeit az iskolákkal. Másrészt pedig azért látogatunk el a tanulókhoz, mert ők is igénylik a pályaválasztással összefüggő hasznos tanácsokat.* Választási lehetőségeik igen sokfélék, hiszen létszámgondokkal nemcsak a vasút küzd. Számunkra jó érzést kölcsönöz az a meggyőzés, hogy a MÁV szolgálati helyein valóban szívesen fogadják a fiatalokat, és egyre többen segítik a felvételt követő beilleszkedésüket. A kölcsönös érdekek szem előtt tartásával határoztuk el, hogy folytatjuk az iskolák látogatását, a diákokkal kialakított beszélgetéseket. Legközelebb *Szobra* és *Vácra* megyünk ezzel a céllal.

S. R.

Az érdeklődés megfelelt a várakozásnak

Pályadíjat nyert egyetemisták és főiskolások

A közlekedés- és postaügyi miniszter 1976 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 és a hírközlés gyakorlati kérdései iránt, továbbá megkedveltesse velük leendő munkaterületüket.

A beérkezett pályamunkák elbírálásakor az egyetemek, a főiskola, valamint a KPM képviselőiből alakult bizottság megállapította, hogy a hallgatók jó felkészültségről és szakmai ismeretről tettek tanúbizonyságot. Az értékelés alapján, *vasúti tárgyú munkájukért*, az alábbi hallgatók részesültek pályadíjban:

A Budapesti Műszaki Egyetemről II. díjat kapott *Vizsy Ferenc* „Az állomási tolatószemélyzet teljesítményének mérésére szolgáló mutatószám meghatározása" és „Korszerű vasúti biztosítóberendezések gazdasági hatékonysági vizsgálata" c. pályázataiért. III. díjat kapott *Németh M. Tibor* és *Galgóczy Gábor* „Kitérőkkel szemben támasztott újabb követelmények" c. pályázatáért.

A Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemről I. díjat kapott *Dobos Péter* „A vasúti áruszállítás be- és kirakásának hétközi egyenlőtlensége a IV. ötéves tervben" c. pályázatáért.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskoláról I. díjat kapott *Petényi Zsolt* „Mélyített rakfelületű transzformátor szállító kocsi szilárdsági analízise" c. pályázatáért; *Edes László* „Az expresszvonati rendszer bevezetésének és kiterjesztésének hatása a személyszállítás költségeire és beveteleire, valamint az utazási körülmények alakulására" c. pályázatáért; *Katona János* „Hogyan értékeljük a különböző vonali kisiklások mérési eredményeit, az egyes mérések eredményeiből, miként következtetünk a kisiklások tényleges okára" c. pályázatáért; *Márta István* „Mozdony-mérőállomás" c. pályázatáért. II. díjat kapott *Jávor Miklós* „Az anyagi ösztönzők és teljesítménymutatók kapcsolata és továbbfejlesztésének lehetőségei az állomási Műszaki Főiskoláról I. díjat kapott *Petényi Zsolt* „Mélyített rakfelületű transzformátor szállító kocsi szilárdsági analízise" c. pályázatáért; *Edes László* „Az expresszvonati rendszer bevezetésének és kiterjesztésének hatása a személyszállítás költségeire és beveteleire, valamint az utazási körülmények alakulására" c. pályázatáért; *Katona János* „Hogyan értékeljük a különböző vonali kisiklások mérési eredményeit, az egyes mérések eredményeiből, miként következtetünk a kisiklások tényleges okára" c. pályázatáért; *Márta István* „Mozdony-mérőállomás" c. pályázatáért. II. díjat kapott *Jávor Miklós* „Az anyagi ösztönzők és teljesítménymutatók kapcsolata és továbbfejlesztésének lehetőségei az állomási *Bársony László, Marján Miklós és Pásztor István* „Konténerizáció a korszerű áruszállítási rendszerben" c. pályázatáért; *Cserháti Antal* „Diesel diagnosztikai állomás technológiai terve" c. pályázatáért; *Kiss Sándor* „Vasúti vágánymérések értékelése" c. pályázatáért. III. díjat kapott *Kovács Sándor* „Vasúti fékek korszerűsítése" c. pályázatáért; *Kasztner János* „Sopron rendezőpályaudvar szerepe és hatása a GYSEV átbocsátó-képességére" c. pályázatáért; *Jäger János* „Közepes nagyságú rendezőpályaudvar kisszámítógépes információs modelljének kidolgozása" c. pályázatáért.

A pályadíjakat és a jutalmakat ünnepélyes keretek között adták át a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumban.

Tanulni jó és érdemes

Levél a szegedi oktatási főnökség munkájáról

A *püspökladányi* V. pályamesteri szakaszról levelet küldött szerkesztőségünknek *Nagy Károly* pályamester. Bevezetőjében leírja, hogy *Szegeden tavaly végezte el a pályamesteri tanfolyamot*, s az ott tanultakat sikeresen hasznosítja mindennapi munkájában. Köszöni a szolgálati vezetőknek, hogy őt is alkalmasnak minősítették a „beiskolázásra", ezenkívül hálával gondol *a szegedi oktatási főnökség* dolgozóira, akik minden tekintetben megteremtették a jó tanulás feltételeihez méltó körülményeket. Ezután neveket is említ a levél:

„Temesvári Gyula tanfolyamvezető — a hallgatók „Gyula bácsija" — érdemei közé tartozik, hogy nevelő munkája leginkább a szigorú, de a családját szerető apa tevékenységéhez hasonlított. *Fáradhatatlanul és türelmesen dolgozott értünk*, példát mutatva sok évtizedes szolgálatával is. Elmondhatjuk róla, hogy kiváló tanítómesterünk volt. *Dr. Lugosi József*, a *Társadalmi ismeretek* c. tantárgy előadója azzal vívta ki tiszteletünket, hogy feltétlenül mindig hibátlannak bizonyult. Ha a hallgatók érdeke úgy kívánta, *akár hajnalban, akár késő este is kész volt foglalkozni velünk*, hogy a számonkérés alkalmával minél kevesebb probléma legyen. Ugyancsak kijár a köszönet és a tisztelet *Bálint Andrásnak*, aki a legnehezebb tantárgyat — a mechanikát és a számtant, illetve a felépítményszerkezetet — tanította. Sokat segített a szakrajzok és a házi feladatok elkészítésében a beiktatott különórák megtartásával. Nem feledjük *László Béla* előadót sem, a Forgalmi utasítás szigorú, de kedves előadóját, aki — mert a többi tantárgy mellett erre viszonylag kevés időnk jutott *a magnóra olvasás módszerével könnyítette helyzetünket.*"

Nagy Károly levelében szerepel még *Németh Sándorné* osztályvezető-helyettes neve, aki a *felépítményfenntartás* témakörét felölelő előadásokat tartotta. Segítőkész és nagy tudású vezetőt ismert meg személyében is a pályamesteri tanfolyam 1976. december 17-én végzett 37 hallgatója.

A köszönő sorok végén írt jókívánságokhoz szerkesztőségünk is csatlakozik, a levélíró kedvező tapasztalatának közreadásával. Reméljük, hogy a jövőben is sok hallgató távozik hasonló érzésekkel a szegedi oktatási főnökség különböző tagozatairól.

„Nyitott kapuk várnak"

Pályaválasztási tájékoztatót adtak ki Miskolcon

A miskolci I-es számú ipari szakközépiskola a pályaválasztás előtt álló nyolcadikosoknak *„Nyitott kapuk várnak"* címmel ismeretterjesztő füzetet adott ki, amelyet a vasútigazgatósággal közösen terveztek.

Az iskola a vasútgépészeti valamint a vasútforgalmi ágazatára várja a most végző nyolcadikosokat. A füzet ismerteti többek között, az iskola és a vasút által nyújtott kedvezményeket, valamint az érettségi utáni elhelyezkedési lehetőséget.

A hasznos tájékoztatót a megye valamennyi általános iskolájába eljuttatták.

Közművelnek, oktatgatnak...

Egy szó ellenvetést se, s nemcsak mert a parlamentben sem interpelláltak ellene az elfogadásakor! Szívemből fakad minden egyes sora, paragrafusról paragrafusra egyetértek vele — jó, hogy napvilágot látott a közművelődési törvény. S jóllehet, évtizedek óta tanuló országvagyunk, sosem lehetünk elég műveltek ahhoz, hogy ne lehetnénk még műveltebbek. Élek is az alkalmak mindegyikével: pénteken esténként megnézem-hallgatom a tévében a Deltát, vasárnap délután pedig — havazzon, vagy süssön a nap — kisdiákmód jegyzetelve a Magyar Televízió Szabadegyetemét. Most vasárnap is ámulva-bámulva figyeltem a geológusok és geofizikusok előadását a kontinensvándorlásról meg a lemeztektonikáról. Lám-lám, mi mindent rejt a világegyetem, amiről eddig jószerével nem is sejtettem...

És mégis, néha már-már úgy érzem, hogy a TIT-ben, Cambridge-ben, vagy a Sorbonne-on — a világhírű egyetemeken nagy tekintélyű, bölcs professzoroktól — nem tanulhatnék annyit, mint szülőházam nagy tapasztalatú lakóitól. Kérem, engem lépten-nyomon tanítanak. Mindig és mindenhol. A villamoson a kocsivezető, színházban a jegyszedő, ABC-áruházban a pénztáros, iskolában a pedellus. Lehet, hogy a modern korral (vagy a saját korommal) járó kóros korcsosulás kezdeti jeleit tükrözi a tekintetem és ez készteti a velem találkozókat, hogy kioktassanak — lehet, hogy a hiba nem az én készülékemben van... néhány tanóra anyagát közreadom.

Egy villamosvezető világosított fel, hogy milyen a kollektív szemléletű kultúrember:

— A kollektív szemléletű kultúrember behúzódik a kocsi belsejébe, nem zavarja utastársait a le- és felszállásban, valamint az utasok testi épségéért felelős közlekedési dolgozót a kilátásban, mert ha megáll az ajtóban...

(Elnézést, tanító bácsi, nem figyeltem tovább az előadásra — adom az intőkönyvem.)

Színházban a jegyszedő néni arról oktatott ki, hogy miért számozottak a széksorok székei:

— Ha a kedvesnéző jegyén az áll, hogy a kedvesnéző helye a nyolcadik sor hetedik széke, akkor ne üljön a kedvesnéző a hetedik sor nyolcadik székére, mert a hetedik sor nyolcadik széke másé, és a színházjegyre nem azért nyomtatják rá a sorok meg a székek számát, hogy máshová üljünk, hanem hogy odaüljünk, mert ha nem a saját helyünkre ülünk...

(Elnézést, tanító néni, a továbbiakban az előadásra. Shakespeare professzor úr bölcselmeire figyeltem.)

Köszönet mindazoknak, akik kioktattak: az ajtó azért van, hogy becsukjam... más ember cipője nem arra való, hogy azon toporogjak... a hivatal portáján a lábtörlő nem dísz, hanem a cipőtalp sártalanítására rendszeresítették... a szalonnas papírnak nem könyvtári könyvben van a helye... a munkahely nem kaszinó... a pénztáros nem gép, hanem ember és balgaság, ha azt hiszem, hogy én vagyok a velszi herceg, amikor én csak egy...

Valóban: egyetlen ötvenessel a zsebemben hogyan gondolhatnék arra, hogy én vagyok a velszi herceg?

Mitagadás, el kell ismerni: van valami felemelő ebben az össznépi oktató kampányban. Ebből is kitűnik: magunkévá tettük a sokat hallott-ismételt jelmondat lényegét: „Tanulj, hogy taníthass!" Mi aztán tanítunk... De hadd adjak hangot ama aggályomnak: gyanítom, hogy akadnak, akik csak ötven százalékig értették meg a jelmondatba foglalt felhívást. Tanítanak.

Arról viszont korántsem győztek meg: az tanít-e, aki maga is tanult. És arra tanít-e amit tud?...

F. T.

Tizenhét csoportban 650 eszperantista

A vasutas eszperantó szakosztály munkaülésen számolt be múlt évi tevékenységéről

A vasutas eszperantisták január 30-án munkaülést tartottak a Vasutasok Szakszervezete székházában. Az értekezleten, melyet *dr. Phersy Ferenc*, a Vasutas Eszperantó Szakosztály alelnöke nyitott meg, képviseltette magát a Magyar Eszperantó Szövetség felügyeleti szerve, a Szakszervezetek Országos Tanácsa és a Vasutasok Szakszervezete is.

A vezetőség beszámolóját *dr. Szegedi Mihály*, a MESZ Vasutas Szakosztályának titkára mondta el. Kijelentette, hogy az egyéb célkitűzéseken kívül az eszperantó nyelvet továbbra is — mint a béke hívei — a népek békés együttélésének elősegítésére használják fel. E törekvésben nagy segítséget jelent a Helsinki tanácskozás és annak eredménye.

A vasutas eszperantó szakcsoportok működéséről elmondta, *hogy jelenleg 17 csoport működik 650 taggal.* A csoportok tagjai által vezetett tanfolyamokon 270-en tanulták az eszperantó nyelvet. A csoportok klubösszejövetelei alkalmával tagjaik külföldi eszperantistákkal is megismerkedhettek az elmúlt évben is. A környező népi demokratikus országok vasutas eszperantó csoportjaival kölcsönös látogatást szerveztek. A vasutas szakmai eszperantó nyelv kialakításához a magyar eszperantista vasutasok az elmúlt évben is jelentősen járultak hozzá a nagy UIC szótárt szerkesztő nemzetközi bizottság munkájában való részvételel.

Dr. Szegedi Mihály végezetül köszönetet mondott a Vasutasok Szakszervezetének, *amely az idén már 30 éve folyamatosan segíti az eszperantista vasutasok törekvéseit, munkáját* mind anyagi, mind erkölcsi eszközökkel.

Kedves epizódja volt az értekezletnek, amikor a Szovjetunióból vendégként jelenlevő *Pjotr Poliscsuk*, több hetes magyarországi tartózkodás után, versben búcsúzott el az eszperantistáktól.

Utána *Kevevári Béla*, a Szakszervezetek Országos Tanácsa Titkársága nevében szólt a vasutas eszperantistákhoz. „Nagyon jelentősnek tartjuk a vasutas eszperantisták részvételét, jelenlétét és közreműködését abban az egyetemes erőfeszítésben, melyet a hazai eszperantó mozgalom fejlesztésében és a nemzetközi eszperantó mozgalomban való részvételben eddig tettek, s jelenleg is tesznek."

A hozzászólásokra és feltett kérdésekre *dr. Bácskai István*, a szakosztály elnöke adta meg a választ.

Kristek Pál

Eszperantó szakkör a művelődési házban

A Landler járműjavító művelődési házában már harmadik éve működik az eszperantó kör. A nyelvtanfolyamokon — amelyet *Egri Ferenc*, nyolcvanéves nyugalmazott vasútmérnök tart — a hallgatók elsajátítják többek között az eszperantó nyelvű levelezést. A tanulást magnetofon, diavetítő, epidiaskop, eszperantó nyelvű könyvek és folyóiratok segítik.

A kör tagjai nagyon sok külföldi város vasutas eszperantistáival leveleznek.

Budapesten és Székesfehérváron

Üzbegisztánból érkezett vendég a vasutas eszperantisták között

Tíz évvel ezelőtt ötventagú vasutas eszperantista csoport látogatott a Szovjetunióba. A legemlékezetesebb élményt az a tíz nap nyújtotta, amit a távoli *Taskentben* töltöttek. Az ottani barátok közül a Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya magyarországi látogatásra hívta meg *Petro Poliscsukot*, a taskenti televízió főmérnökét, aki a közelmúltban tett eleget a meghívásnak, és hazánk több városában járt.

Itt-tartózkodása során ellátogatott többek között *Székesfehérvárra* is. A kedves vendég tiszteletére gazdag programot szerveztek. Délelőtt megtekintették a Videoton gyárat, majd a vasutas eszperantóklub, ebédet adott a vendég tiszteletére. Délután városnézéssel folytatódott a program, majd családlátogatás következett. Este a vasutasok művelődési házának eszperantó-klubjában baráti találkozót szerveztek. A közös nyelv természetesen az eszperantó volt.

Január 13-án a budapesti igazgatóság vendége volt Petro Poliscsuk. Ott szocialista brigádokkal találkozott, és Üzbegisztán történelméről, az ország szocialista fejlődéséről tartott előadást.

KÉSZÜLT DUNAKESZIN

Különleges étkezőkocsi holland megrendelésre

Finom mívű intarziák — Korhű konyha



A holland megrendelésre készült étkezőkocsi (Csontos Gábor felvétele)

A Dunakeszi Járműjavító Üzem eddig több különleges vasúti kocsit készített. Legutóbb is egy ilyen megrendelésnek tett eleget. A közelmúltban hazánkban jártak a holland vasút szakemberei. A Budapesti Közlekedési Múzeumban tett látogatásuk alkalmával többek között megtekintették a múzeum mellett kiállított *Wagon Lits* típusú étkezőkocsit, amelyről elismerően nyilatkoztak.

A látogatás eredményeként a holland vasút a NIKEX Külkereskedelmi Vállalat útján bejelentette igényét egy Wagon Lits eredetű étkezőkocsi elkészítésére. (A kocsit Hollandiában, az utrechti múzeumban állítják ki.) *A kivitelezéssel a MÁV Anyagellátási Igazgatóság a dunakeszi járműjavítót bízta meg.*

A rekonstrukció alapját egy 1911-ben készült kocsi képezte, amit Mezőkeresztesen lakókocsiként használtak. Ezen kívül még két hasonló típusú kocsit kutattak fel. *A járműjavító szakemberei hat hónap alatt elismerésre méltó munkát végeztek.* Nehezítette a feladatot, hogy rajzdokumentáció nélkül kellett dolgozni. Felkerestek olyan szakmunkásokat is, akik még a régi lőrinci Wagon Lits műhelyben szereztek tapasztalatokat.

A kocsi különleges szép kivitelezését jellemzi *a lakkozott teakfából készült külső burkolat* a rácsavarozott frandia feliratokkal és a sárgaréz címerrel, továbbá a laternás tető vörösréz szegélye és esőcsatornája. A kocsi belső burkolata politúrozott mahagóni, gazdagon díszítve finom mívű intarziával. Korhű a kocsi konyhája is. A tűzhelyet aprólékos gondossággal rekonstruálták. Az egyediség jellemzi a kísérőfülke jégszekrényét és annak több bútorát is.

A sikeres futópróba után a kocsi a Hollandiába vezető utat saját „lábán", maximum 60 km/óra sebességgel tette meg.

Szőnyi Lajos

Német ételkülönlegességek magyar étkezőkocsikban

Az *Utasellátót* és a *Mitropa Vállalatot* több éve szoros, baráti kapcsolat köti össze, amely a KGST-ben végzett munka során még jobban elmélyült. Az elmúlt év novemberében a két vállalat vezetői szerződést kötöttek egymással a kölcsönös tapasztalatcsere kiszélesítése érdekében. Ennek keretén belül a *Budapest—Szeged* vonalon közlekedő étkezőkocsikban február 14-től 13-ig a Mitropa brgiádjai teljesítettek szolgálatot.

Az étkezőkocsikat felkereső utasok ezekben a napokban a német konyha speciális ételeivel és italaival ismerkedhettek meg.

KÉSZENLÉTI VÉRADÓBRIGÁD

A MÁV Fatelítő Üzem dombóvári telepén 1954-ben alakult meg a vöröskeresztes szervezet. Az azóta eltelt 22 év alatt sokat fejlődött, s ma már *több mint száz rendszeres véradójuk van.* Kapcsolatot tartanak a dombóvári kórház véradóállomásával. Negyven tagú készenléti brigádot szerveztek. Sürgős esetben a kórház telefonon értesíti a véradófelelőst, aki azonnal intézkedik, „riasztja" a brigádot.

A véradás mellett törődnek a tisztasági mozgalom szervezésével, az üzemegészségügy fejlesztésével is.

Popp Pálné
Dombóvár

A társadalmi tulajdont óvni, védeni kell!

Dombóvárott, a vasúti csomópont több mint 500 dolgozója vett részt a vasutas művelődési házban megtartott *társadalmi tulajdon védelmi ankéton.* A háromnapos rendezvény vitaindító előadását *Hermesz Béla*, a pécsi vasútigazgatóság vasútbiztonsági osztályának munkatársa tartotta. Ismertette a baleseti helyzetet, beszélt az árukárok megelőzésének fontosságáról és módszereiről, valamint a kártérítési kötelezettségről.

Az elmondottakat más-más oldalról egészítették ki, a különböző hatóságok szakemberei, köztük a városi ügyészség, a szekszárdi rendőrkapitányság képviselői. Elismeréssel szóltak arról, hogy *a társadalmi tulajdon megkárosításáért bíróság által felelősségre vont személyek között már évek óta nem volt vasutas dolgozó.* Ami viszont a szállítás közben bekövetkező árukárok és balesetek megelőzését illeti: *van még tennivaló.*

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan: Várfalvi Gyula, Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bognár Károly, Tapolca; Németh Pál Szerencs; Fekete László, Benkőné Lászka Ildikó, Sepsi Gyula, Pál István, Miskolc; Kelemen János, Szép Ferenc, Szolnok; Végh Gyula, Rákosrendező; Kutsera György, Székesfehérvár; Pacz József Curtici; Cserháti Károly, Veszprémvarsány; Popp Pálné, Dombóvár; Kézdy Gyula, Bánkúti László, Budapest: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Győri István, Hugyag; Egeresi Zsigmond, Záhony: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

Elcseréléném Budapest XIV., Wesselényi u 21. (Rákospalota, 67-es villamos-végállomás) 2 szobás, teakonyhás, komfortos, 46 négyzetméter alapterületű tanácsi lakásomat, melyhez 50 négyszögöl gyümölcskert tartozik, egy budapesti 2 vagy 2 és fél szoba-konyhás, komfortos MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet 15 óráig Rigó Béláné, 66—28 üzemi telefonon.

Elcseréléném a Budapest Keleti pályaudvarnál levő MÁV-kezelésű 2 szoba-komfortos I. emeleti lakásomat 1 szoba-konyhás tanácsi rendelkezésűre Budapest területén. Valamint Érd-parkvárosban 185 négyszögöl hétvégi vikendtelek 3×4 m faházzal olcsón eladó. Érdeklődni lehet 16 óra után Ferencz Gábor, Budapest VIII., Kerepesi út 5. IV. épület I. emelet 18.

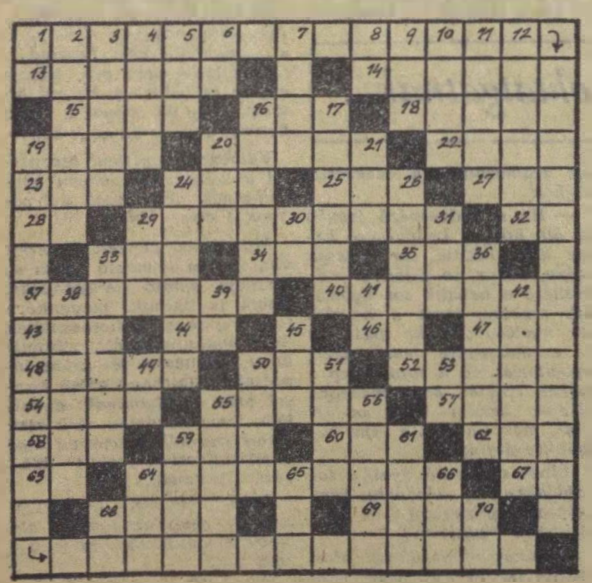
Elcseréléném salgótarjáni 1,5 szoba összkomfortos III. emeleti tanácsi lakást hasonló nívójú tanácsi vagy MÁV-lakásra Komárom, Győr, Hegyeshalom vagy Magyarországon. Érdeklődni levélben Romhányi István Salgótarján, Hársfa u. 3 sz.

Elcseréléném Ludányhalászban levő 1,5 szoba, konyha, éléskamra, kertes szolgálati lakásomat hasonló MÁV szolgálati lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet Takács Tibor, 1171 Budapest, Nyitány u. 42. sz.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A gyorsabb, gazdaságosabb szállítást segíti. 13. Sövénynek ültetett bokor. 14. A gépkocsi. 15. A pezsgő német neve. 16. Apaállat. 18. Turkesztáni folyó. 19. Menyasszonyok. 20. Olasz tűzhányó. 22. Dunántúli fürdőhely. 23. Haza. 24. Dal, dallam, ária (francia). 25. A kocsikerék tartozéka. 27. Lelle vége. 28. Érem szélei. 29. Távolkeleti ország. 32. Indulatszó. 33. Török név. 34. Ausztriai folyó. 35. Visszavág! 37. Az élethez nélkülözhetetlen. 40. ...usque ad calcem, tetőtől talpig. 43. Korszak. 44. Hamis. 46. Európai nép. 47. Találat a vívásban. 48. A héber g betű neve. 50. Román hegyi takó. 52. Szovjet nép. 54. Folyadék. 55. ... Bernhardt (1844—1923) francia színésznő. 57. Kártyás teszi. 59. Rántás fele. 59. A hajó része. 60. Nógrád megyei község. 62. A. O. É. 63. Ramgjelző. 64. Galvánelem. 67. Kés szelei. 68. Szövetség. 69. Vulkánból kifolyó anyag.

Függőleges: 1. Mint 63. vízszintes. 2. Kevés épületmaradvány. 3. Világtenger. 4. Vas megyei község. 5. ...éla, gyámság. 6. É. M. 7. Becézett női név. 8. Ebből áll az erdő. 9. Végek nélkül hozta. 10. Győr régi neve. 11. A lengyel Kárpátokban lakó nép. 12. Régi ruhadarab. 16. Kábítószer. 17. Angolna fajta. 19. Ez is a gazdaságosabb szállítást segíti. 20. Ritka férfinév. 21. Keret. 24. Búzdít, lelkesít (latin). 26. Színpadi alak, borbély és inas. 29. Becézett női név. 30. Névtelen adakozó. 31. A. A. P. 33. Kozák katonai parancsnok. 36. Szófia hegye. 38. Bosszant. 39. Római 49. 41. ...ánoz, férget írt. 42. Kiváltás „reményében" fogvatartottak. 45. Görög törzs volt. 49. Igekötő. 50. Sakk műszó. 51. ...ring, fedélzeti utasellátó. 53. Fedd. 53. Égéstermék. 56. Német város. 58. Afrikai állam. 61. Régi spanyol ezüstpénz. 64. Latin erő. 65. Az egyik nem. 66. M. V. E. 68. Enekló hang. 70. Az arzén vegyjele.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 19. Beküldési határidő: 1977. március 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A művelődési egyenlőtlenségek fokozatos megszüntetése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 2. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szabó Menyhért 4700 Mátészalka, Temetőköz 4.; Palotai Lászlóné, 8086 Szalkszentmárton MÁV állomás; Cserkész Ferenc, 9500 Celldömölk, állomás távirda; Puskás Józsefné, 7624 Pécs, Szigeti u. 1.; Forgács Imre, 4034 Debrecen Vasutas u. 15.

HÍREK

— **Külpolitikai tájékoztató.** A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában a közelmúltban „Kína tegnap és ma" címmel P. Szabó József, a Magyar Televízió külpolitikai rovatának munkatársa nagy érdeklődéssel kísért tájékoztatót tartott a szocialista brigádok részére.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** 150 nyugdíjas vett részt azon a szakszervezeti taggyűlésen, amelyet február 10-én rendeztek Békéscsabán, a művelődési házban. Portörő István elnök beszámolt az 1976. évi munkáról. Elmondotta többek között, hogy 47 esetben adtak szociális segélyt a tagoknak és 5200 forintot fordítottak jutalmazásra. Temetési segélyként 23 ezer forintot fizettek ki.

— **Tanfolyam bizalmiaknak.** A debreceni építési főnökség 76 szakszervezeti bizalmi részére háromnapos továbbképző tanfolyamot rendezett. A részvevők előadásokat hallgattak többek között a szakszervezet szervezeti felépítéséről, a szocialista munkaverseny helyzetéről és a bizalmiak feladatairól.

— **Kiállítás.** Tapolcán, a Batsányi János városi művelődési központban február 7-én kiállítás nyílt a vasutasszakszervezet képzőművészeti körének alkotásaiból. A kiállítást Szalai Imre, a városi tanács művelődési osztályának vezetője nyitotta meg. A vasutas amatőr művészek 49 alkotását (szobrok, olajfestmények, grafikák) február 20-ig tekinthetik meg az érdeklődők.

— **Könyvterjesztés.** Nagykanizsa állomás könyvtárosa, Zsiga Gyuláné sokat foglalkozik a könyvek terjesztésével, népszerűsítésével is. Tavaly 38 700 forint értékű szépirodalmi és műszaki könyvet adott el.

— **Termelési tanácskozás.** Szerencsen a napokban tartották az év első termelési tanácskozását. Boncsér László állomásfőnök az elmúlt évi eredményekről és az idei feladatokról számolt be. A hozzászólók a menetrendszerű közlekedéssel, a kulturált utazással, valamint a munkavédelmi előírásokkal kapcsolatban tettek javaslatot, észrevételt.

— **Filmvetítés gyermekeknek.** A békéscsabai vasutasok művelődési házában február 18-án délelőtt mesefilmvetítést rendeztek a gyermekeknek. A művelődési házban már hagyomány, hogy vasárnap különböző rendezvényekkel szórakoztatják a legfiatalabb korosztályt.

A Hivatalos Lapból

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

Az 5. számból: 115220/1978. Az utazószolgálatot ellátó dolgozók teljesítménybérének elszámolása.

100883/1977. A munkások és alkalmazottak alapbérének megállapítása c. utasítás módosítása.

100880/1977. A Magyar Államvasutak területén foglalkoztatott nyugdíjasok mentesítése a folyósítást korlátozó rendelkezések alól.

A 6. számból: A Magyar Államvasutak Vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének irányelvei a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére kezdeményezett munkaversenyhez.

100075/1977. „A magyar—szovjet kapcsolatok a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól napjainkig" és „A közlekedési és hírközlési együttműködés fejlődése" tárgyú vetélkedő szervezése és lebonyolítása a vasút területén.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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 VIII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—585 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1977. MÁRCIUS 5.

Az ajándékozás öröme

A Csapajev brigád követésre ajánlja

A budapesti igazgatóság osztószertárfőnökségének *Csapajev* szocialista brigádja megújította patronáló akcióját, amely szerint — az előző évekhez hasonlóan — az idén is minden fizetéskor bizonyos összeget ajánlanak fel a brigádtagok egy, a kőszegi MÁV nevelőotthonban tanuló szegénysorsú gyermek anyagi támogatására.

Az elhatározás 1975 végén született, miután a Csapajev brigád tagjai lapunkból értesültek a nyugdíjhivatal *Béke* szocialista brigádjának hasonló akciójáról. *1976-ban a brigádtagok így 1200 forintot gyűjtöttek össze,* s ebből — a nevelőotthon vezetőségének javaslatára — *Vasas Árpád* 6. osztályos tanulónak különféle ruhaneműt és játékokat vásároltak karácsony előtt ajándékképpen.

Óvári Béla brigádvezető most azzal a kéréssel fordult szerkesztőségünkhöz: *hívjuk fel más brigádok figyelmét is e példa követésére.* Kőszegen és a MÁV többi nevelőotthonában sok gyerek van, akik szívből tudnak örülni a támogatásnak. Az ajándékozás öröme a brigádtagokat is maradandó élménnyel gazdagíthatja, különösen akkor, ha már év közben gondolnak a kis patronáltakra.

Egy nap Miskolcért

Február 12-én, szabad szombaton a miskolci járműjavító üzem dolgozói közül *mintegy 640-en kommunista műszakot tartottak.* Csatlakozva a Csepel Vas- és Fémművek felhívásához, vállalásaik között szerepel, hogy egy napot Miskolcért dolgoznak és a végzett munkáért járó bért társadalmi célokra fordítják. Ezen a napon nyolc több tengelyes és tíz egyéb típusú vasúti tehervagon fővizsgálatát végezték el.

A miskolci járműjavító példáját több Borsod megyei vállalat is követte.

AZ V. ÖTÉVES TERVIDŐSZAKBAN

A MÁV 76 millió forintot fordít a személykocsi-tisztítás gépesítésére

Másfél éve, hogy a MÁV átszervezte a személykocsi takarítás rendjét: *a kocsik tisztítását a műszaki kocsiszolgálat hatásköréből a forgalmi szakszolgálat irányítása alá rendelte és a kocsitakarítással foglalkoztatott dolgozókat átcsoportosította a forgalmi szakszolgálathoz.*

A rendelkezés abból indult ki, hogy a forgalmi szolgálat, amely a kocsikat közvetlenül üzemelteti, jobban kézben tarthatja takarításukat is és ezzel lényegesen enyhítheti az utazóközönségnek a vonatok tisztátlansága ellen felmerült jogos kifogásait.

Alapvető változás még nem történt

A MÁV Vezérigazgatóság 8. szakosztálya rendszeresen vizsgálta az átszervezés végrehajtását, eredményeit, nehézségeit. Megállapította: *az eddig eltelt idő eredményezett némi javulást, de ez kevés volt ahhoz, hogy a kocsitisztítás jobbátételében alapvető változásokat érjenek el.*

Az eddig elért eredményekre utal: *a nemzetközi kocsikon minden járatba sorolás előtt elvégzik a napi nagytisztítást, egyidejűleg az ablakok külső és belső mosását.* A belföldi expressz vonatok kocsijain havonta egyszer nagytakarítást végeznek. Természetesen a napi takarítást is ellátják, kéthetenként pedig lemossák az ablakokat. A budapesti elővárosok szerelvényeinek egy részét (420 kocsit) *Szolnokra, Hatvanba és Székesfehérvárra* telepítették, ahol a munkaerőhelyzet lehetővé teszi az időszaki nagytisztítások rendszeresítését. A távolsági vonatok egy részének szerelvényfordulóját úgy tervezték meg, hogy a vidéki honállomásokon nappali időszakban legalább 8—12 órát tartózkodjanak, az időszakos nagytakarítások lebonyolíthatósága végett.

A sikerlista főleg azért ilyen rövid és részleges, mert a személyzet átcsoportosításánál a kocsitisztítási feladatok végrehajtásához a szükséges munkaerő nem volt biztosítva. Hozzájárult ehhez, hogy a vontatási szolgálat munkaköri besorolásában a kocsitisztítók nem voltak elkülönítve a többi fizikai dolgozótól, egyes helyeken az irodai kisegítőktől sem. Ezért az átszervezéskor sokan a helyükön maradtak, a takarítást közvetlenül irányító művezetők, reszortvezetők pedig néhány kivételtől eltekintve nem vállalták a forgalmi szakszolgálathoz való áthelyezésüket. Így a kocsitisztítók — 95 százalékban nők — kerültek át állomási állományba. *Ez azt eredményezte, hogy a tervezett 2337 takarító munkás helyett csupán 1750 került át ténylegesen a forgalmi szakszolgálathoz.* Ez az arány azóta sem változott.

Meghatározták a fejlesztés ütemét

Hasonlóan elégtelennek bizonyultak a kocsik külső és belső mosásának feltételei. A kocsikat főleg forgalmi, s csak kevés helyen tisztítják tároló vágányokon. Néhány kivételtől eltekintve a vágányok nincsenek vízvezetékkel, villamos csatlakozással, melegvíz-szolgáltatóberendezésekkel, gőzvezetékkel ellátva, ezért a takarításhoz szükséges vizet, eszközöket, anyagokat nagy távolságról kell a kocsikhoz hordani. A jelenleg működő beépített kocsimosó-berendezések közül *csak a Nyugati pályaudvaron és a Miskolcon levő felel meg a szakszerű kocsimosás feltételeinek,* a többi házilagosan tervezett és kivitelezett beépített mosó technológiailag hiányos, műszakilag kezdetleges.

Körültekintő felmérések után a MÁV vezetői elhatározták a személykocsi tisztítás hatékonyabb műszaki fejlesztését. *E szerint korszerű beépített kocsimosót létesítenek Budapest-Keleti pályaudvaron és Szegeden. Debrecent és Szolnokot pedig a jelenlegi rekonstrukció keretében látják el kocsimosóval.* Ezenkívül kellő számú mozgatható kocsimosógépet szereznek be és a takarításra kijelölt vágányokat ellátják a szükséges berendezésekkel. *A MÁV az V. ötéves tervben 76 millió forintot fordít a kocsitisztítás fejlesztésére* és a 4—6 hetes karbantartás feltételeinek megteremtésére.

A következő gépi mosó a Keletiben épül

A budapesti vasútigazgatóság területén *Székesfehérvár, Balassagyarmat, Esztergom, Győr, Hegyeshalom, Cegléd, Vác, Nagymaros, Tatabánya-alsó* részesül kisebb-nagyobb mértékben a kocsimosáshoz szükséges fejlesztésben, azaz víz, kábel, gőzvezeték és a szükséges csatlakozások, vágány, útburkolat, csatorna, szivárgó, gépraktár, vízmelegítő építésében, mosógépek beszerzésében. A debreceni területen *Nyíregyháza, Püspökladány, Mátészalka, Kisújszállás, Karcag, Záhony,* a miskolci igazgatóságnál *Sátoraljaújhely, Füzesabony, Vámosgyörk, Eger, Ózd,* a pécsi igaz-

(Folytatás a 3. oldalon.)

FEBRUÁR 16—21. KÖZÖTT

Budapesten egyeztették az 1977. évi nemzetközi áruszállítási terveket

Február 16—21. között a MÁV Vezérigazgatóságán tartották a magyar és a szovjet vasutasok és a két ország külkereskedelmi minisztériumai az 1977. évi áruszállítási tervegyeztető tárgyalásokat.

A tanácskozáson elemezték a két ország közötti vasúti forgalom múlt évi eredményeit. Foglalkoztak a szállítások zavartalan lebonyolításával járó hiányosságokkal. A külkereskedelmi minisztériumok közreműködésével meghatározták az idei szállítási tennivalókat, egyeztették az elszállításra váró volumeneket. A tervek szerint a magyar—szovjet forgalomban a múlt évi 14.5 millió tonnával szemben *az idén mintegy 18 millió tonna árut kell elszállítani,* illetve Záhonyban átadni és átvenni.

A tárgyalásokon árucsoportonként negyedéves bontásban egyeztették a szállítási terveket, s megbeszélték a tervek teljesítéséhez szükséges feltételeket is.

A megbeszélésekhez február 18-án a jugoszláv vasutak képviselői is csatlakoztak. A hármas tanácskozáson azokról a feladatokról tárgyaltak, melyek a Magyarországon átmenő és egyre növekvő szovjet—jugoszláv áruforgalom minél zavartalanabb lebonyolítása érdekében szükségesek.

A tárgyalások eredményeit rögzítő jegyzőkönyveket február 21-én — ünnepélyes körülmények között — magyar részről *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes írta alá.

Komorói példa

Milyen eredményeket hozott a munka jobb szervezése?

A záhonyi átrakókörzet *Komoró* állomására futnak be a Szovjetunióból érkező deszka- és egyéb faáruküldemények. Az ERDÉRT Vállalat 14. számú üzemegységének forgalmára jellemző, hogy *az átrakott, illetve innen tovább szállított áruk mennyisége átlagosan évi félmillió tonna.* Ebből adódik a vállalat igen nagy mérvű kocsigénye, amit kielégíteni a munkaszervezés állandó tökéletesítésével sem könnyű. A forgalmi és a kereskedelmi szocialista brigádok vállalásai mégis kiemelkedő munkasikerek elérését teszik lehetővé.

1975 szeptemberétől *bevezették a telepen megrakott valamennyi kocsi súlyának vágányhídmérlegen való megállapítását,* mivel rájöttek, hogy a kocsik statikus kihasználása változó — ami függ az áruk minőségétől, illetve fajsúlyától — és nincs arányban a szállítóképesség emelkedésével. Az állomás dolgozói céltudatosan tűztek ki azt is, hogy a mérlegelt kocsik arányának 35-ről 100 százalékra való emelése *nem járhat a kocsitartózkodási idő hosszabbodásával,* különben a többletmunka kevesebbet érne.

Az azóta eltelt időszak igazolta a szervezési elképzelés, illetve a brigádfelajánlások helyességét. A kocsik átlagos terhelése 1975-ben — az előző évihez képest — 1,4, majd tavaly újabb 1,1, összesen tehát 2,5 tonnával javult, jelentősen közelítve a vagonok optimális terhelési határát. Az 1976-ban elszállított faáruknál ezáltal *1400 kocsit sikerült megtakarítani,* vagyis *22, egyenként 60* kocsiból álló vonat közlekedtetése vált fölöslegessé. Ami pedig a kocsitartózkodást illeti: a mérlegelés ellenére *2,9 százalékkal értek el jobb eredményt az előző évinél.*

Szocialista módon

Március 5-én az *MSZMP Politikai Főiskolájának* előadótermében ül össze a *Vasutas Szocialista Brigádvezetők IV. Országos Tanácskozása,* hogy értékelje a MÁV, a GYSEV, az Utasellátó Vállalat brigádmozgalmának eredményeit és meghatározza a további tennivalókat. A 200 küldött és 70 meghívott között helyet foglalnak a különböző szolgálati ágak szocialista brigádtagjainak képviselői, a vasút vezetői, a párt, a szakszervezet és a KISZ vezető testületeinek képviselői.

Minden bizonnyal jó alkalom lesz ez a tanácskozás arra, hogy őszinte nyíltsággal mérje fel a fejlődést és hozzáértéssel, felelősséggel határozza meg azokat a tennivalókat, amelyek az V. ötéves népgazdasági terv teljesítése, a közlekedési szolgáltatás színvonalának emelése során a vasút és az Utasellátó szocialista brigádjai előtt állnak.

Az ifjúsági parlamenteken és a szocialista brigádvezetői tanácskozásokon fogalmazódtak meg azok a vállalások, melyek *a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére,* a Csepel Vas- és Fémművek dolgozóinak felhívására, a vasutas dolgozók körében is követésre találtak és országos méretűvé váltak.

A korábbi évek tapasztalatai arról tanúskodnak, hogy a vasutas dolgozók lelkesedése, fegyelmezettsége, áldozatvállalása mindig akkor volt a legnagyobb, amikor a szállítási feladatok, különböző okok miatt, az átlagosnál nagyobb erőfeszítéseket igényeltek.

A szolgálati helyeken és az igazgatóságoknál lezajlott szocialista brigádvezetői tanácskozások hangulatából azt lehet érzékelni, hogy a vasutas dolgozók, ha kell ebben az évben is képesek lesznek az átlagosnál nagyobb feladatokat végrehajtani. Számítanak arra, hogy az ipari és mezőgazdasági üzemek teljesítik 1977. évi feszített tervüket és ez a vasúti közlekedésben, kedvező üzemviteli körülmények mellett is jelentős erőfeszítéseket igényel.

A vasút vezetése eddig is számos intézkedést tett az átgondoltabb, tervszerűbb munka megszervezésére, a szállítási igények egyenletesebbé tételére, az eszközök és berendezések kapacitásának jobb kihasználására, az anyaggal és energiával való takarékosságra, a munkaerő gazdaságos foglalkoztatására.

A tanácskozáson bizonyára szóba kerülnek olyan javaslatok, észrevételek, amelyek a szocialista munkaverseny, *a szocialista brigádmozgalom tartalmi színvonalának emelését,* a központi célkitűzések, a népgazdasági igények maradéktalan teljesítését, az egységes törekvés és cselekvés megvalósítását szolgálják.

Az V. ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítása szempontjából rendkívül fontos, hogy ez a fórum a Központi Bizottság 1971. decemberi, és ma is időszerű határozatának szellemében értékelje a szocialista munkaverseny, a brigádmozgalom helyzetét, összegezze az alsóbb szintű tanácskozások tapasztalatait és megfogalmazza azokat a hosszabb távú, magasabb követelményeket, amelyek a nagy társadalmi megbecsülést jelentő kitüntetések elnyeréséhez szükségesek.

A vasút, az Utasellátó dolgozói, szocialista brigádjai azt kérték és azt várják küldötteiktől, hogy juttassák kifejezésre határozott törekvéseiket: *az 1977. évi feladatok maradéktalan teljesítését.* Ugyanakkor nyíltan és őszintén mondják el észrevételeiket, kritikai megjegyzéseiket azokról a gondokról, nehézségekről is, amelyek munkájuk, a szocialista munkaverseny hatékonyságát, eredményességét akadályozzák.

Jó tanácskozást, eredményes brigádmunkát!

SZOCIALISTA EGYÜTTMŰKÖDÉS

a Dunai Vasmű és a MÁV között

A *Dunai Vasmű* és a MÁV gazdasági és társadalmi vezetői elhatározták, hogy korábbi együttműködésüket tovább bővítik és e célból szocialista együttműködési szerződést kötnek.

A szocialista szerződést február 9-én a Dunai Vasműben *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Nagy Károly,* a vezérigazgatóság pártbizottságának titkára, valamint *dr. Szabó Ferenc* vezérigazgató és *Verbó István,* a Vasmű pártbizottságának titkára írta alá.

Az aláírásnál jelen volt *Závodni László,* az MSZMP Fejér megyei bizottságának titkára.

Az együttműködési szerződésben *a Dunai Vasmű vállalta, hogy termékeiből a MÁV igényét maradéktalanul kielégíti.* Ennek érdekében a MÁV-val kapacitáslekötési szerződést köt. A beérkező szállítmányok késedelem nélküli kirakásával elősegíti a vasúti kocsipark gazdaságosabb kihasználását.

A MÁV a Vasmű beszállítási és kiszállítási igényéhez szükséges *vasúti kocsik biztosítását, továbbá a vasmű készárukészleteinek szintentartását és a folyamatos termelés elősegítését vállalta.*

Az együttműködés kiterjed az országos szállítási helyzet javítását célzó szállításszervezési megoldások felkutatására és alkalmazására. A két vállalat illetékes szakemberei rendszeres konzultációkon alakítják ki a vasúti szállítást érintő rövidebb távú fejlesztések, korszerűsítések legcélszerűbb feladatait. *A pártbizottságok pedig cselekvési programjuk egymás munkáját érintő részeit egyeztetik.*

A munkaverseny-vállalások ösztönzésével kölcsönösen elősegítik a gyümölcsöző együttműködés széles körű kibontakozását, a két vállalat szocialista brigádjainak közvetlen kapcsolatfelvételét.

Az együttműködés fejlődését és a szocialista szerződés teljesítését mindkét vállalat negyedévenként értékeli. A szerződést aláíró társadalmi és gazdasági vezetők pedig évente áttekintik az együttműködésben elért eredményeket.

Aktívaértekezlet a Vasúti Főosztályon



Urbán Lajos miniszterhelyettes tájékoztatóját tartja (Tudósítás a 3. oldalon.)
(Laczkó Ildikó felvétele)

Zalából Szolnokra

Pályakezdő, fiatal mérnöknő

Csuka Bernátné Budapesten, a Műszaki Egyetem mérnöki karán végzett, a vasútgépészeti szakon. Ott ismerkedett meg a férjével is, majd tanáraik javaslatára úgy döntöttek, hogy — bár Etelka Zalába való, és nem is szereti az Alföldet — a szolnoki járműjavítóba mennek dolgozni.

— Miért javasolták ezt a munkahelyet a műszaki egyetem tanárai?

— *Azért, mert Szolnokon épül a MÁV legkorszerűbb dízelbázisa, és ott jól tudjuk hasznosítani az egyetemen szerzett ismereteket.*

— Megtalálták-e a számításukat?

— *Ennek két összetevője van: anyagi és szakmai. El-*



mondhatom, hogy többször részesültem bérfejlesztésben, kaptam prémiumot, jutalmat. A szakmai munkám is kedvező, mert a technológiai osztályra kerültem. Feladatkörömbe tartozik a dízelcsarnok új gépeinek beszerzése, és már tervezzük a különböző géptípusok és azok fő alkatrészeinek javítását. Azon is dolgozunk, hogy miképpen lehet átképezni a járműjavító régi dolgozóit a dízelcsarnok munkába állása utáni feladatok zökkenőmentes ellátására. *Természetesen nemcsak a jövő foglalkoztat bennünket, hanem a jelen is.* Így a feladataim közé tartozik a technológiai utasítások készítése.

— Ön tehát megtalálta a számítását. És a férje?

— *Anyagilag ő is.* Művezetői beosztásba került, ami igényli az egyetemi végzettséget, de — mivel sok az adminisztráció — így keveset foglalkozik szakmai feladatok megoldásával.

— Hol laknak?

— *Jelenleg albérletben. Most nyílt arra lehetőségünk, hogy szövetkezeti lakást építsünk. A MÁV adott ehhez 78 ezer forint kölcsönt, és mivel a férjem — mint művezető — közvetlen termelésirányító, így megkaptuk a 100 ezer forint állami támogatást is.* Az építkezésben mi is részt veszünk, és azok a szocialista brigádok is segítenek, amelyeknek tagjai vagyunk. Már túl vagyunk az alapozáson.

— Mikor lesz kész a lakás?

— *Ha minden jól megy, még ebben az évben beköltözünk.*

Csuka Bernátné pályakezdő fiatal mérnök. Jó munkája — és a fiatalok bizalma alapján — részt vett a vasutasfiatalok II. országos parlamentjén. A KISZ-ben az egyik alapszervezet agitációs és propagandatevékenységét irányítja. Megszerette a szolnoki járműjavítót.

— *Nem vagyunk szállongó emberek. Vannak gondjaink, de azokat nem úgy akarjuk megoldani, hogy elmegyünk máshová dolgozni. Mi a járműjavítóban szeretnénk bizonyítani.*

Egy fiatal vasutas mérnökcsalád Szolnokon, a Tisza partján otthonra talált.

(Kőhidi)

AKTUÁLIS PORTRÉK

Gyócsiné, a takarítónők bizalmija



Gyócsi Istvánné Kecskemét állomás egyik szakszervezeti bizalmija. Beosztását tekintve: *kocsitakarító.*

Társadalmi tisztségével kapcsolatban *Bognár Zoltán* szbtitkár ezt mondja róla:

— *Sok ilyen aktivista kellene.*

Munkaköri tevékenységét Hódi László művezető így jellemzi:

— Gyócsiné a jobb kezem.

Lőrinc Antal állomásfőnök véleményét is figyelembe véve érdemes közelebbről megvizsgálni, mi kölcsönöz ennyi tiszteletet és megbecsülést egy munkásasszonynak.

— *Tízgyermekes vasutas családból származom* — vallja önmagáról. — *Édesapám 39 éven át szolgált pályaőrként. A férjem is a pályafenntartásnál dolgozik, immár 26 éve.* Én 1965-ben jöttem a vasúthoz, de három évvel ezelőtt átszervezés folytán kerültem a 17 tagú takarító gárda élén az állomásfőnökség létszámába. Munkatársaim itt is bizalmivá választottak, bizonyára azért, mert tudják, hogy kész vagyok mindent megtenni értük...

— Mi tehet a bizalmi dolgozótársaiért?

— *Nálunk például viszonylag sok a nagycsaládos vagy a gyermekét egyedül nevelő asszony. A legtöbbször ők jönnek hozzám különféle problémával. Keresztes Tiborné, aki hét gyermekét a férjétől elváltan neveli, évenként kap segélyt a közbenjárásomra.* Legutóbb egyike volt azoknak, akik családi beutalóval üdülhettek a Balatonon. Két idős munkatársam — *Kállai Jolán* és *Szabó Istvánné* — fizetésemelési kérésének teljesítését most szorgalmazom. Nemsokára nyugdíjasok lesznek, s egyáltalán nem mindegy, hogy mennyi lesz majd a járandóságuk. Szervezem ezenkívül *Gyergyádesz Mihályné* rendszeres látogatását, aki jelenleg betegállományban van, s nagyon rászorul a vigasztaló, együttérző szóra, mivel a férje nemrég közúti baleset áldozata lett. Szakszervezetünk anyagi segítsége mellett a gondoskodásnak is nagy jelentősége van...

Aztán kiderül, hogy a bizalmi nemcsak a betegek, a szülési vagy gyermekgondozási szabadságon levő munkatársnők gondjaiban osztozik — közvetítő szerepet vállalva a szakszervezeti bizottság, illetve a gazdasági vezetés között —, hanem az egyéb érdekvédelmi tennivalókból is aktívan kiveszi a részét.

— *A szerelvények külső és belső takarítása télen is fontos* — magyarázza Gyócsiné. — *Munkánkat azonban csak akkor végezhetjük el maradéktalanul, ha vigyázunk a dolgozók egészségére.* Ezért javasoltam főnökségünknek, hogy a takarítás alatt álló kocsikat fűtse, melegítse elő egy gőzmozdony. S legyen a munkához meleg víz is, hogy ne kapjon reumát az asszonyok keze. Kértem továbbá, hogy a tisztításra kijelölt raktári vágányt hozzák rendbe, mivel csapadékos időben akkora víz áll ott, hogy elmerülünk benne. *A javaslatoknak rendszerint foganatja van, főként azóta, hogy törvény erősíti a bizalmiak szavát, véleményét.* A megnövekedett jog- és hatáskör érvényesítéséről februárban éppen Lőrinc Antal állomásfőnök tartott számunkra előadást.

Mondják az állomáson, hogy Gyócsi Istvánné — mint a gazdasági vezetés egyik támasza — normaidők mérésére vállalkozott legutóbb. Vajon összegyeztethető-e ez szakszervezeti tisztségével? A kérdésre így válaszol:

— *Az állomás, illetve a vasút vezetőinek kezdeményezését, amely szerint a kocsitakarítóknál is jó lenne bevezetni a teljesítményrendszert, mi örömmel üdvözöltük.* Mint mindenki, aki nem fél a munkától. Ha pedig ez a kezdeményezés — amely alapja lehet az igazságosabb bérezési formának, egyben az emberek jobb megítélésének — mindnyájunk érdeke, akkor ebben a bizalmira elsősorban kell számítani. Szerintem hiba lenne, ha bizalmi létemre ebből a feladatból kivonnám magam, mert a passzivitás munkatársaimnak sem használna. Így azonban, vagyis együtt, közös akarattal feltétlenül jó eredményre jutunk...

Azt hiszem, ezek után érthető, honnan ered a tisztelet és megbecsülés, amely Kecskeméten Gyócsi Istvánnét széles körben övezi.

Kesztyüs Ferenc

TÍZ ÉVE NŐFELELŐS

Családi ügyekben is gyakran kérik tanácsát

Bukovszky Györgyné immár egy évtizede szakszervezeti nőfelelős Nyíregyháza állomáson. Úgy ismerik, hogy mindenkinek mindenben készséggel segít. Húsz éves volt, amikor a Kisvárda melletti Böge községből Záhonyba került.



— Akkor a telefonközpontban dolgoztam. Nehéz volt megszokni a szülőfalu után a határállomás nyüzsgését, a felelősségteljes szolgálatot, a sok idegen embert — mondta Bukovszkyné. — Talán az segített át a nehézségeken, hogy már akkor is szívesen vállaltam társadalmi munkát: *egyik lelkes tagja voltam a csasztuska brigádnak.*

— Mikor került Nyíregyházára?

— *Másfél éves záhonyi szolgálat után. A férjem ugyanis Nyíregyházán, szintén a vasútnál dolgozott, így érthető, hogy ide húzott a szívem.*

— Nyíregyházán is a telefonközpontba került?

— *Nem! Több mint 25 éve ugyanazon a munkahelyen, a számviteli csoportban dolgozom.* Kezdetben havibérszámfejtő voltam, majd bérelszámoló, most pedig Nyíregyháza és a hozzá tartozó 36 állomás anyag- és költségelszámolása a feladatom.

— Záhonyban énekelt. Hogyan folytatta a társadalmi tevékenységet a megyeszékhelyen?

— *Először a színjátszócsoportban. Aztán jöttek a szakszervezeti megbízatások. Kezdtem, mint gazdasági felelős, majd a nyugdíjelőkészítő albizottság elnöke lettem.* Nagyon jó volt ezt a munkát csinálni. Mindenkit ismertünk és szívesen segítettem a nyugállományba vonulóknak, ügyes-bajos dolgaik elintézésében. Sok vasutas munkatársamat megsirattam, amikor búcsúzni kellett, de könnyezve váltam meg a funkciótól is. A párttitkárunk közölte velem, hogy szeretnék, ha én lennék a nőfelelős. Örültem a megbízatásnak.

— Tíz éve nőfelelős. Milyen gondokkal keresik fel a lányok, asszonyok?

— *Sokszor bizalmasabb ügyekkel, mint az édesanyjukat vagy a férjüket. Családi ügyekben is gyakran kérnek tanácsot.* Segítséget várnak, ha bölcsődébe, vagy óvodába megy a kicsi, vagy ha gyermekgondozási segélyt kér az édesanya. A GYES-t különben az asszonyok 60 százaléka igénybe veszi. A vasút arra is lehetőséget ad, hogy közben tanuljanak. Nemrégiben kérdőíveket küldtünk az anyukáknak, hogy megkérdezzük: — van-e tanulási igényük? A felmérő lapokat csak a megkérdezettek 10 százaléka küldte vissza és közülük is csak ketten vállalták a tanulást. Talán a példájuk a többiekre is jó hatással lesz.

Hallottam, hogy *Kiváló dolgozó* és azt is, hogy szocialista brigádtag. A kis kollektíva — a *Martos Flóra* brigád — benevezett az *„Igaz ez a szép"* című vetélkedőre. Bukovszkyné a magyar irodalmat és a képzőművészetet választotta, a többiek zenei ismeretekből, politikai kérdésekből készültek. Szeretnének a városi középdöntőből továbbjutni.

Egy lánya van, a nyíregyházi Tanárképző Főiskola hallgatója. Lassan átveszi a mamától a stafétabotot — legalábbis a társadalmi munkában — jó vizsgaeredményét és az ifjúsági mozgalomban végzett tevékenységét lengyelországi jutalomúttal „honorálták".

— Mi a személyes kívánsága?

— *Szeretném a vasútnál jó egészségben ledolgozni a nyugdíjig hátralevő éveket, vállalva továbbra is a nők ügyeinek az intézését. Otthon a családban a leghőbb vágyam, hogy legalább három unokám legyen.*

K. L.

Nőnapi köszöntő



Előljáróban az elmúlt hónapok néhány beszélgetésének emléke idéződik fel. Egy kizárólag lányokból és asszonyokból verbuválódott, tíztagú adatfeldolgozó brigád már-már elképesztőnek tűnő, hibátlan munkája (egymillió mozdulat — leütés — közben legfeljebb három hibát vétenek); egy nyugdíjba készülő, négy gyermekét magányosan felnőtté nevelő munkaügyi csoportvezető (egyszersmind párttitkárasszony) könnyes-mosolygós búcsúja; egy gömbölyded asszonyka hitvallása a gépről, emberi kapcsolatokról, miközben a férfiakéval egyenértékű, nehéz fizikai munkát végezve pörölykezelőként dolgozik a kevés szavú tüzikovácsok műhelyében; egy ápolónő áldozatkészsége, akit hivatástudata a vasutasok kórházához való hűségre késztet...

Az országos statisztika szerint ők vannak valamelyest többen, a MÁV házi statisztikájában — e népes családban — viszont csupán minden ötödik dolgozónk nő. S mégis úgy tűnik: *szinte mindenütt jelen vannak.* Ők gondoskodnak arról, hogy a laktanyák — ahová néhány órás pihenőre térünk — mind meghittebbek, mind lakályosabbak legyenek; ők számfejtik a bérünket; ők találkoznak ügyfeleinkkel, az utasokkal, miközben jegyeket adnak, menetrendről tájékoztatnak; s egyre többen vállalnak közülük társadalmi tisztséget. Részt vesznek az elnökség, a központi vezetőség tevékenységében, a szakszervezeti munka megannyi területén.

Őket sértjük, ha elismerjük — ők ugyanis természetesnek tartják! —, *hogy a férfiakéval azonos munkát nem ritkán különbül, lelkiismeretesebben végzik el.* Pedig valamennyien tudjuk: *több műszakban állnak helyt.* Otthon várja őket a család, a háztartás, amelynek gondja — ha olykor segítünk is nekik — elsősorban őket nyomasztja.

Tudatosan nem említem most történelmünk „nagy asszonyait", a jelenkor legkiválóbbjait. A hétköznapok asszonyai ugyanis — jóllehet kevésbé látványosan — éppoly tiszteletet parancsoló, társadalmilag hasznos munkát végeznek, mint a reflektorfényben állók. *Anyáink, lányaink, asszonyaink — társaink az élet megannyi örömében, bánatában.* Gyengeségükből (ha nem ildomtalan-korszerűtlen gyengének nevezni őket) erőt meríthetünk. Az iránttuk tanúsított tisztelet és megbecsülés március 8-án fokozódik — de nem szorítkozhat csupán az esztendő egyetlen napjára: *a nőnapra.* S hogy miként érzünk iránttuk, annak csupán igen szerény — képletes — megtestesítője lehet e télutói-korai tavaszi virágcsokor.

A vasút a második otthona

Ha az utas a metró felől belép a Keleti pályaudvarra, már megállapíthatja, hogy forgalom ide, forgalom oda, mindig rendet tartanak itt a gondos asszonykezek. A 11 tagú *Május 1.* brigádban a 10 asszony mellett egy „nadrágos" ember is munkálkodik. Ennek a brigádnak a vezetője *Mester Pálné.* A fő feladatuk az „alagsor", az új személypénztárak előterének és a metrófeljáróinak a rendbentartása. Ők takarítják az irodákat, a csarnokot, a márvány burkolatokat és nehéz lenne mindent felsorolni, egy bizonyos, jó kedvvel dolgoznak. Jó a hangulat, mert becsülik őket.

Tarnai János állomásfőnök is így köszönt reggelente a brigádvezetőre: *„Csókolom, Katika! Látom, rendben van minden. Így szeretem, ha mosolyognak."*

— *1965-ben kerültem a Keletibe perontisztogatónak, majd takarítónő lettem és négy éve vagyok a brigád vezetője* — mondja Mesterné. — *Ha újból kellene kezdeni, akkor is csak ide jönnék. Igaz, vasutas az egész család. A férjem már 25 éve, de a MÁV-nál dolgozott, amíg élt az öcsém, s az édesapám is. Édesanyám pedig — szintén itt a Keletiben — takarítónő, csak nem az én brigádomban.*

Róla szeretnék írni, de személyét nem lehet elválasztani a brigádtól, annyira összeforrtak. Munkájukról, vállalásaikról faggatom.

— *Az a fő feladatunk, hogy a pályaudvar ránkbízott területe ragyogjon a tisztaságtól.* Munka közben ügyelünk egymásra, nehogy valakit baleset érjen. Személyi sérülés nem ért még senkit. Különösen sok munka hárul ránk az ünnepek táján. Ilyenkor nagy a forgalom és mi akkor is szeretjük tisztán látni a munkahelyünket. Ezért az év végi ünnepeken — és a forgalmasabb napokon — társadalmi munkában vállaltuk, hogy egy órával mindenki korábban áll munkába.

Persze, nem marad el az elismerés sem. Tavaly „aranykoszorús" lett a brigád és ez — a brigádtagok lelkesedésén kívül — Katika érdeme is.

— Mivel telnek a szabad napok?

— *Munkával. Albertirsáról járok be dolgozni, ez is elvesz naponta egy-egy órát a szabad időből. Két fiam van, az egyik 7, a másik 16 éves. A nagyobbik az elmúlt években helyettünk is üdült a MÁV gyermeküdülőiben.* Mi még együtt a férjemmel, nem jutottunk el



egyszer sem, hiába biztattak bennünket. A ház körül van 500 négyszögöl szőlőnk. Ettől nem nagyon lehet mozdulni, mert „a szőlő szereti a görbe embert"! Viszont szívesen műveljük, mert növeli a családi jövedelmet és az állam is készséggel támogatja manapság a kistermelőket.

Mielőtt búcsúznánk, *Kiss Kálmán* önálló balesetvizsgáló, aki korábban néhány hónapig közvetlen főnöke volt a nyolcvan takarítónak, megjegyezte:

— *Hetven nő van köztük, de kevesebb gond volt velük, mint a 10—12 férfival. A brigádok közül is kiemelkedik példamutatásával Mester Pálné kollektívája. Második otthonuk a vasút. Rájuk mindig lehet számítani.*

Kőhidi László

Fiatal műszakiak között Szolnokon

Beszélgetés a munkahelyi beilleszkedésről, az első évek tapasztalatairól

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége még ebben az évben napirendre tűzi a MÁV-nál dolgozó fiatal műszakiak helyzetének megvitatását. Azt szeretné az elnökség feltárni, hogy a fiatal műszaki szakemberek milyen fogadtatásban részesülnek a munkahelyeken, hogyan sikerül beilleszkedniük, és ebben milyen segítséget ad a vasút? Milyenek az első évek tapasztalatai? Befogadják-e az újonnan érkezőt az idősebbek? Hogyan fejleszthetik tovább magukat, milyenek a továbbtanulási és önképzési lehetőségeik azoknak, akik főiskola vagy egyetem után — többnyire életük első munkahelyére — kerültek?

Mindenki felszólalt

Az elnökségi napirend előkészítésére igen jó megoldást talált a szakszervezet szervezési és káderosztálya. Azt kérte ugyanis a területi bizottságoktól, *hogy néhány fontos vasúti csomópontot jelöljenek ki, és ezeken a helyeken hívják össze a különböző szolgálati ágaknál dolgozó műszakiakat, hogy kötetlen beszélgetés keretében mondják el véleményüket az előzőekben már jelzett témákban.* Azt is megszabták, hogy egy-egy tanácskozáson, megbeszélésen nem vehet részt 15-nél több fiatal. A kis létszám barátibbá, őszintébbé, családiasabbá teszi a hangulatot.

Így volt ez Szolnokon is, ahol február 11-én került sor a megbeszélésre. A vitában mindenki felszólalt. A krónikás nem vállalkozhatott arra, hogy minden résztvevőt idézzen, csupán arra, hogy egy-egy felvetett gondolatot közreadjon. Mindenekelőtt a munkahelyi közérzetről.

— Szívügyünknek tekintjük mindazt, ami a munkahelyen történik — mondta a beszélgetés során *Váry Ottó* szakaszmérnök. — *Nem volt idő tétovázásra, mert azonnal „bedobtak a mélyvízbe". Az első naptól bizonyítani kellett.* Hogy milyen a munkahelyi közérzet? Ezt számos tényező befolyásolja. Ha például a sok adminisztráció miatt — amelyek elkészítésére ráadásul szűkre szabottak a határidők — a műszaki feladatok „maradnak", akkor a szakaszmérnök nem érezheti jól magát. Többször előfordult már, hogy a Vezérigazgatóság és a budapesti igazgatóság úgy rendelt „kimutatásokat", hogy azok keresztezték egymást.

A fizikai állományra is rossz hatással van, ha a korábban elrendelt és előkészített vágányzárat 10 perccel az intézkedés megkezdése előtt nem engedélyezik. Sokszor esik arról szó, hogy egyik forgalom-centrikusak. *Vajon az-e az anyagellátási igazgatóság és a pénzügyi osztály? Vagyunk-e olyan tehetségesek, hogy bízhatunk a műszaki ítéleteinkben, vagy sem?* Időnként úgy véljük, hogy nem tartanak bennünket jó szakembereknek, mert máshonnan küldenek „pótellenőrzésre" mérnököket, mielőtt engedélyeznének egy-egy síncserét vagy egyéb műszaki munkálatot.

A járműjavítóban jó az üzemi légkör

Danka Elek forgalmi szolgálattevő azt kifogásolta, hogy nem ismeri a káderfejlesztéssel kapcsolatos helyi elképzeléseket. Hasonló a gondja *Baritsa Bálintnénak*, aki átmenesztő, visszkereső, majd naplózó volt, ezután igénybe vette a gyest, és 1975 novemberében jött vissza dolgozni. Ekkor az üzemgazdasági csoportba tették helyettesíteni, azóta ott dolgozik és *„senki sem szólt hozzá"*, hogy mi lesz a folytatás. Önkéntelenül adódott a kérdés:

— Mi szeretne lenni?

— *Talán technikus, vagy üzemmérnök...* — kaptam a bizonytalan választ. Van-e egyáltalán a személypályaudvaron technikusra, vagy üzemmérnökre szükség az elkövetkező években? Úgy tudom, Szolnokon a főnökhöz mindig be lehet menni. Miért nem teszi meg ezt Baritsáné is?

A járműjavítósok dicsérték a vezetőket, a munkatársakat, az üzem légkörét, a dolgozók összeforrottságát. A tanácskozáson úgy tűnt, hogy ott érzik a legjobban magukat a fiatal szakemberek. *Marosi Zsigmond*, aki Miskolcon végzett, mint rendszerszervező került a vasutas üzembe. Lenne mit tenni a szakmájának megfelelő munkakörben, de erre viszonylag kevés a lehetőség, mert három éven keresztül a fiatal szakemberek — ütemterv szerint — végigjárták a járműjavító osztályait. *Szerinte erre az „ismerkedésre" elég lenne egy esztendő.* Persze vannak olyan fiatalemberek, akik nem is töltenek el többet egy évnél az osztályokon, mert közben letöltik a katonai szolgálatot és a három évbe ez is beleszámít. Mi történik azzal a műszakival, aki három évig ismerkedik, és akkor hívják be katonának? Talán érdemes lenne egyértelműbbé tenni ezt az intézkedést és a hároméves ismerkedésen is rövidíteni lehetne?

A legjobb kollektíva

Sok szó esett a tanulásról. Hogy ki, miért akar tovább tanulni? Nagyon változatos a kép. *Danka Elek* tapasztalja, hogy vannak bizonyos szolgálati beosztások, amelyekből „nehéz szabadulni". A szegedi Műszaki Főiskolán végzett, az évfolyamtársainak 60 százaléka forgalmi szolgálattevő. Úgy véli, csak akkor léphet előre, ha továbbtanul, ezért tesz elsősorban ilyen irányú lépéseket. *Molnár Béla* főiskolai végzettséggel hat éve „menesztő". Ha kap egy-egy helyettesítési lehetőséget, már gyanakodva nézik, hogy „kit akar kitúrni?" A munkaköri bére 2 ezer forint, a rangfokozati 700. A véleménye: — *sokkal jobban járt volna, ha az érettségi után a tisztképzőre megy.*

Csécsey László szakaszmérnök. A szakmájában nem nagyon tartja érdemesnek a továbbtanulást, mert akkor is ott maradhat, legalább is ahogy ő a helyzetet ismeri, még vagy tíz esztendeig. Ezért akart a jogi egyetemre menni. *Azt nem érti, hogy rá a MÁV-nak, mint szakaszmérnökre és nem mint jogászra van szüksége.* Igaz, lehetne olyan munkajogász, aki a pályafenntartási problémákat jól ismeri, de Szolnokon — még a gyakornoki ideje alatt — lakást kapott. S munkahelyén jogászra sincs szükség. *Feljárna minden nap Pestre?* A sors iróniája — vagy meggondolatlanság —, hogy a felszólalásában arról is beszélt, hogy az önképzésre nincs idő. *Hogy tanult volna akkor a jogi egyetemen?*

Ami az önképzést illeti, való igaz, hogy azok is nehéz helyzetben vannak, akiknek lenne idejük és szívesen forgatnának szakiapokat, folyóiratokat, könyveket. *Pete László* programozó 10 milliós beruházás — egy számítóközpont — boldog munkatársa. Tanított, dolgozott a Videotonban, de a vasútnál találta meg a számításait és mint mondta: *„a legjobb kollektívát".* Nem talál viszont szakirodalmat! Még a magyar nyelven megjelenő számítástechnikai folyóiratok is csak elvétve jutnak el hozzájuk.

A mozgalomnak nincs igazi gazdája

Többen szóvátették — így a vontatási főnökség fiatal vállalomsmérnöke, *Balázs Ká* —, hogy előttük vannak a különböző szakvizsgák, ezeket sorban le is teszik, *csak vezetési ismereteket nem tanít senki a fiatal műszakiakkal.* Így aztán mindenki kísérletezik a saját — és a beosztottak — bőrére...

A *Fiatal Műszakiak és Közgazdászok Tanácsa* szervezésével csak a járműjavítóban foglalkoznak. A mozgalomnak ott sincs gazdája, csak néhány műszaki életrehívta, de nem törődik velük sem a KISZ, sem a szakszervezet. A munkahelyi vezetők sem veszik őket komolyan *Nem kapnak a tudásuknak megfelelő megbízatásokat.* Pedig az új Diesel-bázis kialakítása során bizonyára akadna néhány megoldandó feladat. A tanácsot létrehozó néhány fiatal is csak a vetélkedőre koncentrál. Segítséget kérhetnének viszont a KISZ megyei bizottságától, az üzem igazgatójától, a pártbizottságtól. Miért nem teszik?

A lakás minden tanácskozáson központi téma. Most egy-két jó példát idézünk: *Csécsy László* már gyakornok korában kapott lakást. *Győri Antal* a lakás miatt nem mozdul Szolnokról, bár a BBFF-nél jelenlegi munkája az igényeit nem elégíti ki! A lakás nagy kötőerő!

Kőhidi László

A „csatát" az év elején kell megnyerni

Aktívaértekezlet a MÁV Vezérigazgatóságon

Február 16-án a MÁV Vezérigazgatóságon aktívaértekezletet tartottak, melyen a vezérigazgatóság és a kijelölt szolgálati helyek gazdasági és társadalmi vezetői, a vasútigazgatóságok és a csomópontok pártbizottságainak titkárai, a Vasutasok Szakszervezete területi bizottságainak titkárai, a GYSEV és az Utasellátó vezetői vettek részt.

Az elnökségben foglalt helyet *dr. Ábrahám Kálmán* közlekedés- és postaügyi államtitkár, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Kecskés Sándor*, az MSZMP KB munkatársa, *Ágoston Árpádné*, az MSZMP VI. kerületi Bizottságának titkára, *Nagy Károly*, az MSZMP Vasúti Főosztály Bizottságának titkára, *Kajcsa József*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára és *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes.



Az aktívaértekezlet résztvevőinek egy csoportja

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az aktívaértekezleten Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes tartott beszámolót. Bevezetőjében értékelte a MÁV 1976. évi eredményeit, majd részletesen foglalkozott az 1977. évi feladatokkal. A vasút elmúlt évi tevékenységét összegezve megállapította, hogy a bázisszintet elért teljesítménnyel *a szállítási igényeket nem sikerült mindig kellő időben kielégíteni*, de a vasút a vele szemben támasztott követelményeknek, elvárásoknak általában megfelelt. Ugyanakkor az 1976-os évet eredményesnek lehet elkönyvelni a beruházási és fenntartási tevékenység, a munka- és üzemszervezés, az anyaggazdálkodás és általában a gazdálkodás terén elért előrehaladás miatt. *Le kell vonni azt a tanulságot, hogy ha többet akarnak szállítani, akkor az év első hónapjaiban lehet és kell a csatát megnyerni.*

Az 1977. évi növekvő feladatok részletes elemzése után kiemelte, hogy azokat csak egységes szemlélettel, fegyelmezetten, fokozott aktivitással és felelősségérzettel sikerülhet teljesíteni.

A beszámoló utáni vitában felszólalt *dr. Ábrahám Kálmán* államtitkár és *Urbán Lajos* miniszterhelyettes is.

Rajkai változások

A határállomáson dolgozó magyar és csehszlovák vasutasok is csatlakoztak a csepeli felhíváshoz

Kedves ünnepség színhelye volt február 25-én a rajkai állomás oktatóterme. Ekkor értékelték hivatalosan a magyar és a csehszlovák vasutasok közös üzemváltó MÁV—CSD versenyének eredményeit. Ez alkalommal a MÁV dolgozóinak munkáját koronázta nagyobb siker, és ők nyerték a vándorzászlót.

Kassai Zoltán állomásfőnöktől arról érdeklődtünk, hogy a nemzetközi forgalomban mind nagyobb szerepet játszó közös határállomáson milyen változások történtek a rekonstrukció után eltelt egy év alatt?

— *Mozgalmas volt az elmúlt 13 hónap* — mondja — Rajkán ezt megelőzően mintegy 90 ember dolgozott. A létszámot több mint a duplájára kellett növelni. A szervezést a legegyszerűbb módszerrel kezdtük el. *Dolgozóink saját környezetükben toboroztak újrafelvételeket. Az akció sikerrel járt, majdnem mindenki hozott magával valakit.* Volt, aki a rokonával, vagy a barátjával kopogtatott be hozzám felvételre. *Tolnai Lajosné* vámkezelő férje tavaly júniusban került az állomásra vonatfelvevőnek. Azt előtt pincér volt a helyi ÁFÉSZ-nél...

A vágányok között *Kocsis Dezső* tolatásvezető rádióján beszél éppen egy fiatal vasúti tiszt, *Domonkos József.*

— Ő az egyik helyettesem — mondja az állomásfőnök.

Három lány közeledik felénk. Kettő magyar, egy pedig csehszlovák vasutas egyenruhát visel. *Csonka Mária, Gilda Milenkovizsova* és *Lavinics Márta*, valamennyien kocsifelírók. Mielőtt hozzálátnának a Rijekából érkezett vasércet szállító vonat feldolgozásához, váltunk néhány szót.

— *Tavaly érettségi után kerültem a vasúthoz* — mondja Csonka Mária. — *Január óta dolgozom önállóan, addig tanfolyamon voltam; két szakvizsgát szereztem.*

— Én már a második évemet töltöm a MÁV-nál, — szól közbe Lavinics Márta.

1976-ban az állomás dolgozói közül nyolcvanhatan tettek különböző szakvizsgát.

— Szórakozásra csupán kevés lehetősége van a fiataloknak — tájékoztat *Csúcs Jenő* szolgálattevő, az állomás KISZ-titkára. — A KISZ vezetősége igyekszik a szlovák kollégákkal közös programokat csinálni: *futballmérkőzéseket rendezünk, átjárunk egymás ünnepségeire, vasutasnapokra.* Most minden vágyunk az, hogy létrehozzunk egy jól felszerelt ifjúsági klubot. Reméljük, hogy támogatja majd.

A magyar és a csehszlovák vasutasok munkaversenyét most értékelték harmincadszor. Huszonötször a hazaiak aratták nagyobb sikert. Legutóbb az egy vonatra eső tartózkodás csökkentésében értek el kimagasló eredményt. *Átlagosan 2,27 órával várakoztattak kevesebb ideig egy-egy vonatot, mint a csehszlovák munkatársaik.*

A következő félévre tervezett munkaverseny-programot négy pontban foglalták össze. A MÁV és a CSD Rajkán szolgálatot teljesítő dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére vállalták többek között, hogy a számadások kezelési idejét 2,85 perc helyett 2,6 perc alatt végzik el. A CSD gépek eddigi átlag 102 perces tartózkodási idejét pedig 5 százalékkal csökkentik. A belépő vonatok engedélyének elintézésére az eddigi 13,9 perc helyett 12,5 percet fordítanak. Csökkentik a vágányfoglalási időket is.

Most még nehéz lenne megítélni, hogy a következő félévben kié lesz a vándorzászló, de minden bizonnyal ennek a versenynek sem lesz vesztese!

Séra Sándor

Egyperces interjú Gyula állomáson

Újabb célok előtt

Gyula állomáson a *MÁV kiváló brigádja* címmel kitüntetett *Szamuely Tibor* szocialista brigádot *Balogh Károly* kereskedelmi hivatalnok vezeti. Ennek a közösségnek is nagy szerepe van az állomás kimagasló eredményeinek elérésében, az évi tervek élüzemszinten való teljesítésében.



— Tavaly miben tudott a Szamuely brigád előre lépni? — kérdeztem.

— *Legfontosabb célunk az volt* — mondotta a brigádvezető —, *hogy szorosabbra fűzük kapcsolatainkat a fuvaroztató ügyfelekkel.* Ezt a célt elértük, és ennek folytán szállítási tervfeladatainkat 105 százalékra teljesítettük, annak ellenére, hogy a kocsihiány többször nehezítette helyzetünket. A feladatok egyeztetésében különösen a Volán, a téeszek, valamint a BUBIV helyi gyáregységének dolgozóival sikerült mindig szót értenünk. Ezen kívül állomásunk és környéke csinosítására, parkosítására fordított nagy gondot a brigád, amelynek tagjai mind gyulai lakosok, akik szeretik városukat, s jól tudják, hogy sok idegen is ellátogat ide...

— Idei terveik?

— Tovább haladni a brigádmozgalom erősítésének az útján. *Alt Sándor* szb-elnök, brigádunk eddigi tagja, legutóbb új brigádot szervezett. Igyekszünk majd őket is támogatni, s mindkét közösségen belül a szocialista magatartási formákat általánossá tenni. Eszerint fogalmazzuk meg vállalásunkat a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére.

Keszthelyi Ferenc

A kocsitisztítás gépesítése

(Folytatás az 1. oldalról.)

gatóság körzetében *Dombóvár, Kaposvár, Fonyód, Bátaszék, Dunaújváros*, a szegedi igazgatóság területén *Békéscsaba, Vésztő, Szeged, Szentes, Mezőhegyes, Kunszentmiklós*, a szombathelyi területen pedig *Szombathely, Tapolca, Zalaegerszeg, Celldömölk* a kocsimosás fejlesztésére kijelölt állomás. Ezeken a helyeken stabil mosóberendezés nem épül, hanem a munkahelyhez gördíthető, a meglevő és létesítendő vízhálózatra bármikor rákapcsolható lemosógépeket szereznek be.

A Budapest-Keleti pályaudvaron létesítendő stabil kocsimosó-berendezés pénzügyi alapját már biztosították és várhatóan két éven belül gondoskodnak a mosó megépítéséről.

A határozat a vasútigazgatóságok feladatává teszi, hogy gondoskodjanak a fejlesztéshez szükséges munkaerőről, a kocsitakarítók bérének az átlagos vasúti bérszínvonal emelkedésénél gyorsabb ütemű növeléséről és fokozottabban teremtsék meg a szociális ellátottságukat.

Kitér a határozat arra is, hogy a jelenlegi intézkedések mellett sem szabad lemondani a személykocsik szervízszerű karbantartását és tisztítását biztosító műszaki előkészítő pályaudvarok építéséről, mert csak így lehet megteremteni igazán hatékonyan és gazdaságosan a kulturált személyszállítás feltételeit, a tiszta vonatokat.

Szász Ferenc

Ha okosan gazdálkodunk

Szakszervezeti szerveink költségvetése fedezi az ez évi reális szükségleteket

A központi vezetőségünk december 29-én tartott ülésén jóváhagyta szakszervezetünk 1977. évi költségvetését, melyet az illetékes szervek, minden szinten, az elnökség által korábban meghatározott irányelvek figyelembevételével állítottak össze.

A költségvetések elemzése azt mutatja, hogy szervezeteink reálisan mérték fel az anyagi lehetőségeket, az elmúlt évek tapasztalatait, és ezek figyelembevételével a pénzügyi eszközök felhasználási tervét a kongresszusi határozat célkitűzéseinek, tehát a tagság valós igényeinek megfelelően állították össze. *A tervezésnél elsődlegesen a kulturális nevelőmunka igen sokrétű igényeinek fedezetét, a tömegsportmozgalom és a szociális feladatok fokozódó szükségletét igyekeztek biztosítani.* Megértették, hogy az anyagi eszközökkel való gazdálkodás nem csupán öncélú, szakmai munka, hanem a szakszervezeti célkitűzések végrehajtását nagymértékben segítő, politikai jellegű tevékenység.

Az anyagi eszközök rendelkezésre állnak

A mozgalmi költségvetések összevont adatai nem hagynak kétséget afelől, hogy a kongresszusi határozatból *1977-ben megvalósításra váró feladatokhoz a szükséges anyagi eszközök minden szinten biztosítva vannak.*

A feladatok pénzügyi megalapozottságát egyrészt az előző évihez viszonyítva 3,5 millióval emelkedő tagdíjbevétel, másrészt pedig a jóléti források bővülése teremti meg.

A tagdíjbevétel növekedését — a dolgozói létszám csökkenésével összhangban várható 150 fős taglétszám-csökkenés ellenére — a tényleges dolgozók egy főre eső átlagdíjának 1,53 forintos emelkedése, a nyugdíjasoknál bevezetett differenciált jogfenntartó tagdíjfizetés, mintegy 800 forintos növekedése, továbbá a fizetési készség 0,2 százalékos emelkedése magyarázza. Az utóbbi azt jelzi, hogy alapszervezeteink a bizalmiak aktivizálásával körültekintőbben kívánnak foglalkozni a tagdíjelmaradások csökkentésével.

Alapszervezeteink a különböző feladataik megoldásához *az előző évhez képest összesen 3,7 millióval többet irányoztak elő a tagdíjbevétel alap- és különrészesedéséből, továbbá a jóléti támogatások emeléséből.* Ez a bevételi növekedés az alapszervi részesedés — SZOT-irányelvek alapján — 50 százalékról 40 százalékra történt csökkentése ellenére is reális tervelőirányzat. A módosítást az tette szükségessé, hogy amíg alapszervezeteink döntő többségénél évről évre jelentős összegek — *évenként mintegy 800—900 ezer forint* — halmozódott fel forgóalap-növekedésként, addig a tagság igényeinek közvetett kielégítésére, például beruházásokra, a káderoktatás szélesítésére stb., megfelelő összegek nem álltak a vezetés rendelkezésére. E módosítás egyetlen szb-nél sem okoz gazdálkodási nehézséget, mert ahol a feladatok reális szükséglete megkívánta, a fedezet központi forrásból, külön tagdíjrészesedés, vagy jóléti támogatás címén biztosítva van.

Nagyobb összeg jut szociális célokra

A megnövekedett feladatok és az ehhez szükséges források egyensúlyát mutatja, hogy központi intézkedés révén *az alapszervi tagdíj-különrészesedések közel 1,5 millióval, a jóléti támogatások pedig több mint 2 millióval növekedtek.* Ez jelzi, hogy az alapszervi részesedés módosulásával az anyagi ellátottság nem csökken, csupán a finanszírozási megoldás módosult.

A reális tervezést és az irányelvek betartását mutatja, hogy a különböző szociális célokra, az előző évinél nagyobb összeget irányoztak elő. Ily módon biztosítani lehetett, hogy a tagdíjból fizethető intézményes és szociális segélyek bruttó tagdíjhoz viszonyított aránya 16—17 százalékos szinten alakuljon, a nyugdíjasok többlettagdíj-bevétele kizárólagosan a szociális segélyezést javítsa, továbbá, hogy a szakszervezeti bizottságok kezelésében levő hétvégi pihenő házak üdülési lehetőségei bővüljenek.

Jobban kell élni a lehetőségekkel

A segélyezéssel kapcsolatban szükségesnek látjuk felhívni a figyelmet arra, hogy alapszervezeteink a jövőben *ne a segélyezettek számát növeljék, hanem a legrászorultabbakat, a nagycsaládosokat, a gyermeküket egyedül nevelő szülőket, a kisjövedelmű nyugdíjasokat segélyezzék, az eddiginél nagyobb összeggel.* Ezt a célt elnökségünk azzal is segíteni kívánja, hogy a vállalati segélykeretek lebontását 40—80 Ft/fő norma alapján írta elő. Ez a differenciálás figyelembe veszi az egyes szolgálati helyek kereseti színvonalát, mert ez összefüggésben van a rászorultság mértékével.

A szakszervezeti bizottságok költségvetésében előirányzott segélyezési lehetőségeken túl, minden évben még körülbelül 800 ezer forint az elnökség által biztosított külön keret áll rendelkezésre a legrászorultabbak őszi segélyezésére, melyet az alapszervek javaslatai alapján a területi bizottságok folyósítanak. Ezen felül a temetési segélyek mintegy 1 millió forintot kitevő összegének központi tagdíjforrás terhére történő átvállalása jelent még további segítséget.

A szociális költségcsoportban tervezett üdültetési kiadásokkal kapcsolatban hiányosságként kell megállapítani, hogy alapszervezeteink *még nem élnek azzal a lehetőséggel, hogy a drágább üdülőjegyek odaítélésekor a nehezebb körülmények között élő családos, főleg sokgyermekes dolgozók részére hozzájárulást adhatnak.* Ha e lehetőséget a tervezésnél még nem is nagyon vették figyelembe, saját hatáskörű évközi költségvetés-módosítással még bővíthetik.

A különböző kulturális előirányzatok összesített adatai *több mint 1,7 milliós emelkedést mutatnak.* Ebből arra lehet következtetni, hogy a szakszervezeti bizottságok különös figyelmet fordítottak a könyvtárfejlesztéssel, a klubélet szélesítésével, a tudatformálással, a munkásműveltség fokozásával, valamint a szocialista jellegű családi és társadalmi ünnepségek rendezésével kapcsolatos költségek tervezésére.

A költségvetési adatok világosan jelzik, hogy a tömegsportban szerény a fejlődés. *A jelentkező igények, az általános érdeklődés és a rendelkezésre álló szervező erő nagyobb anyagi támogatást érdemelne, mint amelyet alapszervezeteink 1977-re terveztek.* Az előző évinél országosan csupán mintegy 100 ezer forinttal irányoztak elő többet, ami — a számok tükrében — azt jelzi, hogy a szakszervezeti bizottságok munkájában akad még javítanivaló.

Ésszerűen, célirányosan

A felsorolt példák csak vázlatos képét adhatták a szakszervezeti munka 1977. évi gazdasági feltételeinek, de így is kellően érzékelhető az a felelősség, amely a testületekre és tisztségviselőkre hárul az anyagi források ésszerű és célirányos felhasználásában. A tagság érdekeit mindenkor figyelembe vevő gazdálkodás kellő nyilvánosság mellett és a demokratikus módszerek alkalmazása esetén erősítheti a szakszervezet tömegbázisát, a dolgozók bizalmát.

A gazdálkodó szervek bátran támaszkodjanak a számvizsgáló bizottságokra, mert a tervszerű és operatív ellenőrző munkájuk, szakszerű tájékoztatásuk nem kis segítséget jelent a határozatok és előírások helyes betartásánál és az ésszerű takarékossági elvek érvényesítésénél.

Semsei Károly

A vasút újítómozgalma

kilépett az egy helyben topogásból

A vasútnál az újítómozgalmat úgy tartjuk számon, *mint a műszaki, technikai haladás legszélesebb társadalmi bázisát.* A mozgalom szervezett kereteket nyújt ahhoz, hogy jól hasznosítsuk a munkások, a műszaki szakemberek, a nők és fiatalok képességében, szakmai tudásában rejlő tapasztalatokat a vasút előtt álló feladatok megvalósítása érdekében.

Az újítómozgalom fejlődését szakszervezetünk IX. kongresszusa kedvezően értékelte. Megállapította, hogy 1970-től évről-évre fokozatosan emelkedett a beadott és elfogadott újítási javaslatok száma és azok gazdasági hasznossága.

Az elmúlt évben miniszteri értekezlet tárgyalta a tárca újítómozgalmának fejlődését, annak akadályozó okait, körülményeit. *A miniszteri értékelés megállapította, hogy a tárca újítómozgalmának fejlődéséhez nagymértékben hozzájárult a vasút.* A benyújtott javaslatok 47,3 százaléka, a megtakarítás 34,9 százaléka a vasút területéről adódott.

Az elért eredmények mellett számos, olyan hiányosságról is szó volt, amely gátolja a mozgalom fejlődését. Ilyenek: *a 60 napon belül el nem bírált javaslatok magas száma, a díjazással kapcsolatos vitás ügyek.* A hiányosságok megszüntetésére 1976-ban szakszervezetünk elnöksége határozatot hozott a szakszervezeti szervek részére. Ugyanakkor szakvonalon is történt intézkedés a gátló körülmények megszüntetése érdekében.

Az intézkedések az újítómozgalom további fejlődését biztosították, amelyek tükröződnek az 1976-ban elért eredményekben. *A beadott javaslatok száma 8461, ebből elfogadtak 4072 javaslatot.* Az előbbi 1,9, az utóbbi 4,4, a bevezetett újítások száma pedig 25,8 százalékkal több az előző évinél.

A mozgalom gazdasági eredményességét nagyban segíti, ha az elfogadott javaslatokat be is vezetik. 1975-ben és azt megelőzően nem tudtuk elérni, hogy az elfogadott javaslatok rendben és időben bevezetést nyerjenek. *1976-ban rendszeres propagandamunkával, az újítási ankétok szervezésével értük el,* hogy 1975-höz viszonyítva több javaslatot fogadtak el és vezettek be. E tekintetben jó munkát végzett a miskolci, a szegedi, a szombathelyi igazgatóság, valamint a járműjavító üzemek.

Az elmúlt évekhez képest fejlődés mutatkozik a munkavédelmi problémákat megoldó javaslatok elfogadását és hasznosítását illetően is. 1976-ban a vasút területén 1347 munkavédelmi javaslatot vezettek be.

A vasút jellegénél fogva veszélyes üzem, a dolgozók jelentős hányada a különböző veszélyforrások hatókörzetében végzi munkáját. E veszélyforrások megszüntetése érdekében *1977—78 évre munkavédelmi újítási feladattervet adtunk ki.*

Az újítómozgalom hasznosságát a bizonylattal kimutatott vállalati eredmény fejezi ki. 1976-ban kismértékben ugyan, de fejlődés tapasztalható. A kedvező gazdasági eredmény alakulásához nagymértékben járult hozzá a debreceni, a miskolci, és a szombathelyi igazgatóság, ahol az 1975. évi eredmények a többszörösét érték el.

Sajnálatos azonban, hogy még mindig magas azoknak a hasznos újításoknak az aránya, amelyeknek az eredményét nem bizonylati, hanem eszmei alapon állapítják meg annak ellenére, hogy az eredménymegállapítás e módját a VUSZ csak abban az esetben engedi meg, ha a vállalati eredmény pénzben nem mutatható ki.

1976 végén, az elmúlt évhez viszonyítva a hátralékos, elbírálatlan javaslatok száma mintegy 20 százalékkal csökkent hálózati szinten. Igen eredményes munkát végeztek a hátralékok felszámolása érdekében a járműjavító üzemek, *ahol a csökkenés mértéke 29 százalék, míg az egy újítás elbírálását átlagosan 51 nap alatt teljesítik.* Javítaniok kell ezen a munkán a budapesti és a debreceni igazgatóságnak, ahol a hátralékok száma nem csökkent.

Az elkövetkezendő időben feladatunk a dolgozók, a szocialista brigádok minél nagyobb számú bevonása az újítómozgalomba. Szakszervezeti bizottságaink a szocialista brigádok vállalását segítő ajánlásaikban fokozottabban adjanak hangot az *„Egy brigád, egy hasznosított újítás"* mozgalom kiszélesítésére. A gazdasági vezetők pedig kérjék fel a szocialista brigádokat, hogy a szolgálati hely előtt álló feladattervi pontok megoldására dolgozzák ki újítási javaslataikat.

Összegezve megállapítható, hogy az újítómozgalomban a fejlődés megmutatkozik. Ebben nagy segítséget nyújtottak az újítási ügyintézők, szakvéleményezők, az elbírálók és a szakszervezeti újítási bizottságok, amelyért elismerés illeti őket.

MIT KELL TUDNI

a recept nélkül kapható gyógyszerekről?

A szabadon kapható gyógyszerek számának növekedése bizonyos veszélyeket rejt magában. Tekintettel arra, hogy közel 160 féle gyógyszer tartozik ebbe a csoportba, a különböző tünetek szempontjából, jó ha ismerjük hatásukat.

A szabadon kapható gyógyszerek közül a legtöbben a fájdalomcsillapítót igénylik. Fejfájás, rossz közérzet igen sok embert kínoz. Ennek különböző okai lehetnek. Többnyire valamely betegség kísérőjeleként jelentkezik, de lehet más oka is, *például a nem megfelelő világítás, a megerőltető figyelés, a túlzott dohányzás, a kelleténél többet fogyasztott szeszes ital stb.*

A fejfájás jellegezetes és gyakori formája a migrén, amely féloldalas, igen heves fájdalommal jár. Előfordulása nőknél gyakoribb. Ezt kiválthatja fáradság, idegesség. Kezdetben feketekávé is enyhítheti a fájdalmat vagy koffein, és az amidazophen tartalmú gyógyszerek. *(Azonpen. koff. citr. tabletta, kombinált por, stb.)*

Az ideges eredetű fejfájás a leggyakoribb. Rendszerint valami feszültség váltja ki. Ezt általában a szokásos fájdalomcsillapítók *(Antineuralgica, Karil, Salvador)* megszüntetik, s igen jó hatásúak az enyhe nyugtatók *(Etovaletta, Sevenaletta stb.)*

Ismétlődő gyakori fejfájás esetén fokozott pihenés szükséges. Heves fejfájást okozhat a magas vérnyomás, de ez esetben az orvos választhatja ki, hogy milyen gyógyszert szedjünk, *mert az öngyógyszerezés súlyos következményekkel járhat.*

A másik nagy csoport a nyugtatók. A neurózis — *Pavlov* szerint az agykéreg folyamatos egyensúlyzavara —, amely az izgalmi és gátlási ingerek túlfeszítettségének következménye, ez napjaink gyakori betegsége. *Álmatlansággal, fejfájással, étvágytalansággal járhat.*

A legközismertebb nyugtató a *Valeriána* drazsé. Célszerű naponta 3×1 szemet bevenni, esti két szem bevétele ideges eredetű alvás-zavarok esetén is eeredményes. Jó hatású a *Polybróm* és *Neupon* tabletta is. Ezek napi adagja általában 3×1 szem. Meg kell azonban jegyezni, hogy a nyugtatók helyett sokkal célszerűbb a kikapcsolódás, a környezetváltozás, a séta és kirándulás gyógyító hatásával élni.

Beszélni kell a szabadon kapható altató hatású gyógyszerekről, *melyek kis mennyiségben nyugtatók, nagyobb mennyiségben altatók.* Az alvás-zavarok a legtöbb esetben minden organikus (szervi) alapot nélkülöznek, vagyis életrendi hibára vezethetők vissza (például elalvás előtti étkezés). Fajtái:

1. Érzelmi okokra visszavezethető elalvás-zavarok, például vizsgadrukk, felelős beosztás, szorongás, hirtelen nagy öröm, bánat, külső szokatlan tényezők, fájdalom stb.
2. Ismert az idősebb korban jelentkező alvás-zavar.
3. A szervi okokra visszavezethető betegségek.
4. Mérgezéses eredetű alvászavarnak minősül az alvást gátló élvezeti cikkek például koffein által kiváltott álmatlanság.

Itt elsősorban az első csoportba tartozó okok miatti alvás-zavar megszüntetésére szolgáló gyógyszereket kell megemlíteni. Enyhe és gyors hatást biztosít a lefekvés előtt fél órával bevett *Albroman*, vagy *Somben* tabletta.

Az erősebb hatású altatószereket ezután is csak orvosi rendeletre lehet megkapni. Ezeknél a gyógyszereknél mellékhatás is jelentkezik (másnapi álmosság, fáradékonyság.)

A recept nélkül kapható altatószerek is fokozzák a fájdalomcsillapítók és az alkohol hatását.

Ha altató vagy nyugtató és alkohol egyidejűleg van a szervezetben részegséghez hasonló állapot alakulhat ki.

Általában olyan munkakörben dolgozóknak *(például gépkocsivezetők stb.)* kell különösen nagy körültekintéssel szedni a nyugtató tablettákat, ahol az összpontostás csökkenése nagy veszélyeket rejt magában.

Borsody György
gyógyszerész

Miskolci igazgatóság:

13 millió forint haszon újításokból

A *miskolci igazgatóság* újítói évek óta szép eredményeket érnek el az újítómozgalomban. Olyan eredményre azonban, mint amilyen 1976-ban született még a legderűlátóbb újítók sem számítottak. A beadott 757 újításból 429-et vezettek be. *Az elfogadott és bevezetett újítások gazdasági haszna megközelíti a 13 millió forintot.* Ez háromszorosa az 1975-ben elért gazdasági hasznak. Jelentős a nem kalkulált, hanem csak eszmei alapon elbírált újítások száma is. A bevezetett 115 munkavédelmi jellegű újítás gazdasági hasznát ugyanis forintban nem is lehet kifejezni.

Az igazgatóság vezetői örülnek az újítómozgalomban elért minőségi javulásnak, ugyanakkor azzal is tisztában vannak, hogy a jó propagandamunkán kívül, mégis legtöbbet azoknak a szocialista brigádoknak köszönhetnek, akik *„Az egy brigád, egy újítás"* mozgalom keretén belül adták be újításaikat, és ezzel elérték, hogy 1976-ban a 100 főre eső újítások száma, 6,9-ről 8,1-re emelkedett.

A vasutas újítók részére *az elmúlt évben 819 ezer forint újítási díjat fizettek ki.* Ezen kívül 285 főt, köztük 24 szocialista brigádot részesítettek pénzjutalomban. Ez évben adták át első ízben a szolgálati főnökségek részére alapított újító vándorzászlót, melyet a vontatási főnökség újítói nyertek el.

Az igazgatóság vezetői, újítói, az eredmények mellett jól látják azokat a hiányosságokat is, amelyek még a mozgalomban találhatók. *Ilyen például, hogy kevés az újítók között a fiatal és a nő.* Ezen az arányon úgy akarnak javítani, hogy május, illetve június hónapban meghirdetik a fiatalok és a nők újítási hónapját. Nem feledkeznek el a már hagyományos munkavédelmi újítási hónapról sem, melyet ez évben áprilisban tartanak.

Kisvárdai János

Korszerűen felszerelt gyógyintézet

Több mint ötszáz beteget ápoltak eddig Hévízen, az új MÁV Szanatóriumban

Tavaly, augusztus 11-én adták át a 46 millió forint beruházással épült szombathelyi területi egészségügyi központ szanatóriumát *Hévízen.* A korszerűen felszerelt gyógyintézetben a mozgássérült betegeket gyógyítják. A közelmúltban meglátogattuk az intézetet, amelyet *dr. Gyarmati József,* igazgató főorvos mutatott be.

Elmondotta többek között, hogy a betegeket 60 kétágyas szobában ápolják, amelyekhez mosdó, zuhanyzó és előszoba is tartozik. Az intézet terveit *Kun Attila,* kétszeres Ybl-díjas építészmérnök tervezte, a kivitelezést pedig a Zala megyei Tanács Építőipari Vállalata végezte. A szanatóriumban 5 orvos és 14 ápolónő dolgozik. A gyógyítást modern, hazai és külföldi gépek segítik. Az átadástól napjainkig több mint 500 beteget kezeltek. A gyógyítás eddigi tapasztalatai kedvezőek.

A hévízi szanatóriumba a betegek beutalását a területi egészségügyi központok, MÁV-kórházak, valamint a vasútegészségügyi igazgatóságok intézik. A beutaltak pihenését, szórakozását a klubszobák kulturális eszközei segítik. A szanatórium fenntartása évi 6 millió forintba kerül.

D. V.

Vasutasok Tapolcáért

Tapolca lakói 1976-ban 291 000 órát dolgoztak társadalmi munkában, amelynek értéke összesen *8 millió 416 ezer forintot tett ki.* Ezek az adatok messze meghaladják a korábbi évek eredményeit, ami nagyrészt a vállalatok, üzemek, intézmények szocialista brigádmozgalmának és a társadalmi munkákat szervező tanácsi tervcsoport koordináló tevékenységének köszönhető.

A MÁV dolgozói, hat szolgálat brigádjai 5887 óra társadalmi munkával járultak hozzá a lakosság akcióihoz. A vasutasok által végzett városszépítő munka értéke meghaladja a 150 000 forintot.

Bognár Károly

Beszámoló taggyűlésre készülve

Az elért eredmények mellett a hibákat sem hallgatják el

Kétszáznegyven aktív vasutas és 130 tagú nyugdíjas-csoport tartozik *Salgótarján* állomás szakszervezeti bizottságához. Amikor legutóbb ott jártunk, a beszámoló taggyűlésre készültek. *Hámori Károly* szb-titkár éppen a már legépelt beszámolót nezte át, s javítgatta ahol kellett. Így a legjobbkor kérhettünk tájékoztatást arról, miről kíván számot adni a szakszervezeti bizottság a tagságnak a szakszervezeti demokrácia érvényesítésének ezen a fontos eseményén, a beszámoló taggyűlésen.

A bizalmiak már beszámoltak

— Először is arról szólunk, hogy szakszervezetünk elnöksége 1976. december 9-i határozatának megfelelően intézkedési terv alapján szerveztük meg a múlt évi munkáról számadásunkat. *Elsőnek a 18 bizalmi számolt be a csoportértekezleteken, amelyekre január második felében került sor — kezdte Hámori Károly. — Ezeken a beszámolókon minden alkalommal ott volt a szakszervezeti bizottság egy tagja is, aki értékelte a bizalmi munkáját.* Két csoportnál új bizalmi választására került sor.

— Talán a régiek munkájával nem volt megelégedve a tagság?

— Nem erről volt szó. *Csonka József* és *Szomszéd Pál* bizalmiak nyugdíjba mentek. Ezért választották meg helyettük a korábbi bizalmi-helyetteseket, *Zalánfi Árpádot és Katona Istvánnét* bizalminak a csoportértekezleten. Bizalmiaink egyébként valamennyien megfeleltek a követelményeknek, számadásukat elismeréssel fogadták a csoportok. Szakszervezeti bizottságunkban erről ugyancsak beszámolunk, betegség miatt történt változás: *Bottyán József* gazdasági felelős kérte felmentését. Helyere *Mozsár Sándornét* hívtuk be a vezetőségbe.

Elmondotta ezután az szb-titkár, hogy részletesen beszámolnak majd a szakszervezeti bizottság tervszerű és mind eredményesebb testületi munkájáról. Külön fejezetben értékelik a szakvonali munka segítségével elért eredményeket. Az alapszervezethez tartozó mindkét szolgálati főnökség, az állomás és a szertár is teljesítette az 1976. év gazdasági feladatait, sőt elért eredményeikkel méltán pályázhatnak a kiváló főnökség kitüntető cím elnyerésére is. *Az eredményekhez segítő tevékenységével jelentősen hozzájárult a szakszervezeti bizottság, a szakszervezeti aktivisták munkája is.* A beszámolóban köszönetet is mondanak mindazoknak a szakszervezeti tisztségviselőknek, szocialista brigádoknak, mozgalmi és gazdasági vezetőknek, akik tevékenyen hozzájárultak a tervek túlteljesítéséhez.

Nehéz megvalósítani a munkaidő-csökkentést

— Gondjaikat illetően mit kívánnak a tagság elé tárni? — kérdeztük ezután.

— *Sajnos, a közös gondok, mert vannak ilyenek, ugyancsak nem hianyozhatnak a beszámolónkból...* — felelte Hámori Károly, majd így folytatta: — *Két év óta nem sikerült számottevő eredményt elérni állomásunkon a 191 órás, csökkentett munkaidő bevezetésében.* Több alkalommal is nagyon kritikusan vizsgáltuk az ezzel összefüggő nehézségeket, de a legfontosabb munkaterületeken (kocsirendezők, váltókezelők, raktárnokok) évek óta krónikus a munkaerőhiány. Nemcsak hogy nem sikerült megszerveznünk a negyedik váltást, de sokszor még a minimális létszám is hiányzott Fordulószolgálatos dolgozóinknak csak mintegy 35—40 százaléka dolgozik négybrigádos váltással. Most állomásunk négy fiatalja készül raktárnoki vizsgára, így joggal tervezhetjük, hogy az idén raktárnokaink számára is megvalósulhat a munkaidő-csökkentés...

— Bizonyára nagyon várják ezt az idősebb raktárnokok... — jegyeztük meg.

— *Közöttük és más beosztásban dolgozók között is vannak, akik nagyon várják a több szabad időt.* De nem mindenki gondolkodik így állomásunkon. Róluk is ejtünk néhány közvetlen szót a beszámolóban — mondotta az szb-titkár —, azokról, akik görcsösen ragaszkodnak a mértéktelenül megnövekedett túlórázáshoz, illetve az ezzel elért magasabb keresetükhöz. S *nem akarjak tudomásul venni, hogy sokáig nem tarthatók a túlórák miatt eltorzult kereseti arányok.* Az ilyen helytelen szemléletet vallók már ott tartanak, hogy az állomásunkra kerülő fiatalokban nem az utánpótlást, hanem a túlóra csökkentőjét látják... Őszintén kell beszélnünk erről a tagságunk előtt, mert csak közös összefogással tudjuk megvalósítani az idei évre tervezett 20 százalékos túlóracsökkentést. *Ez az előfeltétele ugyanis annak, hogy emelni tudjuk állomásunkon a munkaköri béreket, főleg a fizikai, a végrehajtó forgalmi állománycsoportokban dolgozók részére.*

Az szb támogatja a gazdasági vezetést

— Hogyan értékeli a szakszervezeti bizottság az állomás fegyelmi helyzetét?

— Bár szakszervezeti aktivistáink meggyőződéssel, felvilágosító szóval és példamutatással igyekeztek segíteni, javítani ezen a területen is, emelkedett a múlt évben a fegyelmileg felelősségre vont dolgozók száma. *Súlyos gond, hogy az ezt kiváltó okok között az ittasság volt a leggyakoribb.* Hangsúlyozni kívánjuk a beszámolóban, hogy minden vonatkozásban támogatjuk és segítjük a szakvonali vezetést a munkafegyelem további megszilárdításában. Fokozottan kell törekednünk arra, hogy elmélyítsük a kollektív felelősségérzetet a munkavégzésben, de arra is szükség van, hogy a szakvonali vezetők keményebben lépjenek fel azok ellen, akik nem hallgatnak, sőt durván reagálnak a figyelmeztető szóra.

Fontos kérdés, ezért nem is maradhatott ki Salgótarján állomás szakszervezeti bizottságának beszámolójából a kollektív szerződés és a helyi függelékének végrehajtása. Ebben is hozott javulást a múlt esztendő, *de egyes részortokkal megbízott gazdasági vezetők bizony még nem sokat törődtek a kollektív szerződés betartásával.*

Nyíltan, őszintén

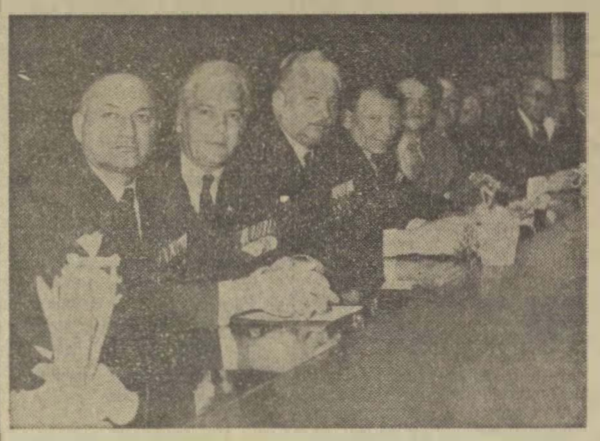
Előfordult például, hogy utólagosan pihenőnapként írták ki az igazolatlanul mulasztott napot. *Az így eljáró vezető talán azt gondolta, hogy tapsolnak majd intézkedésének az állomás becsületesen helytálló dolgozói?!*

Az eredmények értékelése, elismerése mellett a még előfordult hibákat is igyekszik nyíltan, bátran feltárni a szakszervezeti bizottság. Ezért bizonyosra vehető, hogy az elkészített beszámoló termékeny vita elindítója lesz és a beszámoló taggyűlés is elősegíti az idei, megnövekedett feladatok eredményes végrehajtását.

L. J.

Húsz éve a nép fegyveres szolgálatában

A munkásőrség 197 vasutas alapító tagját jutalmazták meg a Vasúti Főosztályon



Arcok az alapítótagok közül

A munkásőrség megalakulásának 20 éves évfordulója alkalmából február 25-én ünnepséget rendeztek a MÁV Vezérigazgatóságának konferenciatermében. A vasút gazdasági és mozgalmi szervezeteinek vezetői azokat a tényleges és nyugdíjas munkásőrüket hívták meg az ország minden részéről, akik a megalakulás óta tagjai a testületnek.

Az ünnepség elnökségében foglalt helyet *Papp Árpád*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Munkásőrség országos parancsnoka, *dr. Móró István*, az MSZMP VI. kerületi bizottságának első titkára, *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Ürögi József*, a Vasúti Főosztály szb-titkára, a vasutas szakszervezet elnökségének tagja.

Nagy Károly megnyitója után *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet. Szólt többek között a munkásőrség megalakulásának körülményeiről és soha el nem évülő történelmi érdemeiről. A testület az ellenforradalom után az államhatár és a közrend védelmébe is bekapcsolódott. *A társadalmi fejlődéssel párhuzamosan bővültek a feladatai. Emlékezetesek maradnak azok a hősi tettek, amiket a munkásőrök az elemi csapások elleni védekezésben és a mentésben tanúsítottak.*

— A testület alapvető erkölcsi törvénye, hogy csak az lehet jó munkásőr, aki a legfontosabb kötelességét, a napi munkáját becsületesen ellátja — mondotta többek között *Szücs Zoltán*, majd így folytatta:

— Statisztikai adatok bizonyítják, hogy a munkásőrök több mint kétharmada szocialista brigádtag. Az pedig személyes tapasztalat, hogy az egységgyűléseken, egyéb összejöveteleken feltűnő, ha egy-egy munkásőr egyenruháján nincs kiváló dolgozó jelvény. *A munkásőröket ott találni a társadalmi munkát végzők sorában, az üzemi és a lakóterületi közéletben.*

A továbbiakban a vasutas munkásőrökről szólva hangsúlyozta:

— Nekünk, a vasút gazdasági és politikai vezetőinek nagy büszkeséget jelent, hogy a vasutas munkásőrökről szinte kivétel nélkül mindig elismeréssel beszélnek. Az egységek, alegységek között folyó szocialista versenymozgalomban *a vasutasok mindig nagyszerűen megállják helyüket.* Különösen nehéz helyzetben végzik pártmegbízatásukat, a forduló és utazó szolgálatot ellátó dolgozók százai, akiknek sokszor *bonyolult feladatot jelent a kétféle szolgálat összehangolása.*

Befejezésül arra kérte a vezérigazgató-helyettes az ünnepség résztvevőit, hogy a munkahelyeken még fegyelmezettebben és aktívabban vegyenek részt a termelő munkában, a vasútra háruló egyre nagyobb feladatok teljesítésében.

Az ünnepi beszéd után *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes és *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára 197 munkásőrnek emlékplakettet, oklevelet és pénzjutalmat adott át.



Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes és Nagy Károly a pártbizottság titkára átadják az emlékplakettet és az oklevelet
(Laczkó Ildikó felvételei)

A NŐNAP ALKALMÁBÓL

Kézimunka-kiállítás a budapesti igazgatóságon

A *67. nemzetközi nőnap* alkalmából március 7-én kézimunka-kiállítás nyílik a budapesti vasútigazgatóságon.

A központi szolgálat szakszervezeti bizottsága által rendezett *„házitárlaton”* mintegy 12 fajta (horgolt, kötött, varrt, hímzett, subázott kézimunkákat, valamint játékokat, festett tányérokat és csempéket stb.) mutatnak be.

A rendezők a beérkezett csaknem 160 munka elbírálására bevonták a látogatókat is. Szavazhatnak arra a műre, amelyik a tetszésüket megnyerte. A zsüri a közönség szavazatai alapján a kiállítás befejeztével (március 8-án) négy munkát részesít tárgyjutalomban, amelyet az igazgatóság szakszervezeti, párt- és KISZ-bizottsági ajánlottak fel.

(séra)

Közlekedési dolgozók aktívaértekezlete a miskolci vasútigazgatóságon

Dr. Ábrahám Kálmán államtitkár a közelmúltban aktívaértekezletet tartott a miskolci vasútigazgatóságon. Az értekezleten részt vettek Borsod megye közlekedési és hírközlési vállalatainak gazdasági és társadalmi vezetői, valamint a munkában élen járó szocialista brigádok vezetői.

Az államtitkár ismertette többek között az V. ötéves terv feladatait és — a népgazdasági tervvel összhangban — a közlekedési vállalatokra háruló feladatokat. *Az V. ötéves tervben a KPM 150 milliárd forintot fordít fejlesztésre.* Ezt az összeget a vállalatok csak nagyon indokolt fejlesztési beruházásokra használhatják fel. Utalt arra is, hogy a fejlesztéseknél elsősorban a népgazdasági érdekeket kell figyelembe venni. A nemzeti jövedelem 40 százalékának a külkereskedelemben történő realizálása a közlekedési vállalatok jól összehangolt munkáját igényli. *Közös feladat a piackutatás hatékonyságának fokozása.*

A beszámolót követő vitában valamennyi közlekedési vállalat képviselője beszélt vállalatának gondjairól és terveiről. A miskolci vontatási főnökség egyik hozzászólója például *felhívta a figyelmet a forgalmi utasítások ellentmondásaira.* A tanácskozáson szó volt Miskolc-Tiszai pályaudvar fejlesztési és rekonstrukciós beruházásának jóváhagyásáról, illetve a beruházás megkezdéséről, amelynek időpontja előreláthatóan 1978. második féléve lesz.

B. L. I.

Általános iskolásokat patronál a putnoki II. Rákóczi brigád

A miskolci igazgatóság biztosítóberendezési fenntartási főnökségéhez tartozó *putnoki* blokkmesteri szakasz tizenegy tagú *II. Rákóczi Ferenc* brigádja vállalta a bánrévei általános iskola 3. osztályos tanulóinak patronálását. Már eddig is többször segítettek az iskola gondjain. Felszereltek például két televízióantennát, megjavították az iskolacsengőt és több tanteremben kicserélték a rossz fénycsöveket.

A tanulóknak gyakran rendeznek üzemlátogatást, a vasúti szakma megismertetése céljából. A brigádtagok időnként részt vesznek az osztály őrsi gyűlésein és hasznos tanácsokat adnak kis patronáltjaiknak.

Murányi Tibor

Csapról Záhonyba került a vándordíj

Aláírták a két vontatási főnökség 1977-re szóló munkaverseny-szerződését

Csap és *Záhony* vontatási főnökségei között 1973-ban kezdődött a szocialista munkaverseny. A legfontosabb célkitűzések között szerepel a külkereskedelmi áruszállítási terv teljesítése, a mozdonyok javítási idejének csökkentése, az energiatakarékosság és a termelékenység növelése. A munkaversenyben — az 1976. II. félévi eredmény alapján — *a záhonyi kollektíva lett az első.*

A február 5-én rendezett ünnepségen a záhonyiak nevében *Veres Mihály* vontatási főnök vette át a vándordíjat a csapi vontatási főnöktől, majd a szovjet vasutasok ajándékot adtak át *Polgár István* mozdonyvezetőnek, *Molnár István* lakatosnak és *Enyedi Béla* mozdonyreszortosnak, akik az elmúlt évben kimagasló munkát végeztek.

Veres Mihály vontatási főnök — az együttműködés előnyeiről szólva — elmondotta többek között, hogy a szovjet vasutasok több alkalommal adtak kölcsön díjmentesen kisegítő mozdonyt és alkatrészeket a javításhoz. A záhonyi vasutasok is közreműködtek a szovjet vasúton üzemelő magyar gyártmányú mozdonyok alkatrészellátásában.

A két főnökség gazdasági és társadalmi vezetői az ünnepségen aláírták az 1977. évre szóló munkaverseny-szerződést.

Tisztképzősök a József Attila Színházban

Lapunk január 5-i számában riportot közöltünk a *MÁV Tisztképző Intézet* nappali tagozatos hallgatóinak záhonyi munkájáról. A vasút 210 leendő tisztje, tanáraik kíséretében december közepén két hetet töltött Záhonyban. A két hét alatt derekasan kivették részüket az átrakás nehéz munkájából. Ezért a MÁV vezérigazgatója dicséretben részesítette az intézet tanárait és hallgatóit. Szakszervezetünk elnöksége nevében pedig *Koszorús Ferenc* főtitkár levélben mondott köszönetet a Záhonyban végzett munkáért.

A vasút és a szakszervezet vezetőinek elismerésén felül, február 18-án újabb jutalomban részesült az intézet. Ezen az estén a *József Attila* Színházban kollektívan megtekintették Csiky Gergely: *Buborékok* című vígjátékát.

Mielőtt a függöny felgördült, *Láng József* színművész, a színház igazgatósága és művészei nevében köszöntötte a nézőtéren helyet foglaló mintegy 300 vasutast, köztük a Tisztképző Intézet hallgatóit és tanárait. Végezetül jó szórakozást kívánva szeretettel ajánlotta fel az előadást.

S attól a perctől, amint felgördült a függöny, a színház művészei a szó igazi értelmében játszottak, nevettek. A hálás közönség pedig nemegyszer vastapssal jutalmazta játékukat. Különösen maradandót nyújtott a két főszereplő, *Kállay Ilona* és *Horváth Gyula*, de remekül játszottak a többiek is.

Az előadás második szünetében, a színpad mögötti színész-társalgóban sikerült szót váltani a *Somlay Ignác* földbirtokost alakító *Horváth Gyulával*, aki arra a kérdésemre, hogy milyen érzés a művésznek olyan közönség előtt játszani, amely hálás a színészi teljesítményekért, a következőket mondotta:

— *A magam, de kollégáim nevében is elmondhatom, valamennyiünk számára örömet jelent, ha az előadás tetszik a közönségnek. Udvariasság nélkül kijelenthetem azt is, hogy a vasutasok, akikkel színházunknak régi kapcsolata van, mindig hálásak, s ez nekünk is jól esik. Köszönjük az elismerést, a sok tapsot.*

Mi pedig a tisztképzősök nevében köszönjük a társulatnak a szép estét, amelyről találóan jegyezte meg *dr. Kun Dezső*, az intézet igazgatója: *szerencsés volt a darab kiválasztása, valamennyien jól szórakoztunk.*

(visl)

Reflektorfényben a labdarúgók

Február közepén tartotta közgyűlését a Szombathelyi Haladás VSE

Februárban került sor a Szombathelyi Haladás VSE küldöttközgyűlésére. *Laki László* ügyvezető elnök számolt be az elmúlt évi eredményekről.

A második legnagyobb vasutas sportegyesület versenyzői *1976-ban 242 olimpiai pontot szereztek* és ezzel az országos sportegyesületi rangsorban a 17. helyről a 15-re kerültek. Növekedett a Haladás VSE nemzetközi hírneve nemcsak a KEK-ben szerepelt labdarúgócsapat révén, hanem a montreáli olimpián is, ahol három szombathelyi versenyző képviselte hazánk színeit.

Sikeres, vagy éppen kevésbé eredményes szereplése miatt az utóbbi években a leggyakrabban a labdarúgó szakosztály került reflektorfénybe. A Haladás VSE NB I-es labdarúgói az 1974/75-ös bajnoki évben nehezen kerülték el a kiesést, de az MNK-ban elért második helyezésükkel indulhattak a KEK-ben. Az 1975/76. évi bajnokság őszi idényének végén az előkelő 5. helyen zárták a félévet és végül a 7. helyen végeztek. *Az 1976/77. évi bajnokság őszi idényében pedig a hatodikok lettek.* Eredményeik alapján kapták a meghívást — a szomszédos Ausztrián kívül — Franciaországba és újjáéledt a kapcsolat Pozsonnyal is.

A szakosztály nagy gondot fordít az utánpótlás nevelésére. Az ifjúsági I. csapatuk az őszi területi ifjúsági bajnokságban veretlenül lett listavezető, megelőzve ezzel Tatabányát és a Rába ETO-t is. A serdülő csapatoknál is elsőrendű követelménynek tartják a technikai és az alapfokú taktikai képességek elsajátítását.

Az átigazolási szabályzat lehetővé teszi a tehetséges, alsóbb osztályokban szereplő labdarúgók év közbeni átigazolását. A labdarúgó szakosztály igyekszik ezt érvényesíteni, de hatékonyságát nagymértékben növelné egy „megfigyelő" hálózat létrehozása.

Kiss Antal

Áldatlan állapot

Miért késik éveket az egyenruhák kiosztása?

Vizsgáló főkalauz vagyok, s a ruhaellátás problémáira hívom fel az illetékesek figyelmét.

A fenti bevezető bizonyára meghökkentően hangzik, mivel adódik nyomán a kérdés, hogy *lehet-e ruhaellátási problémájuk a vonatkísérőknek,* akik az utasokkal való találkozásnál a MÁV-ot képviselik.

Sajnos vannak ilyen problémáink, legalábbis nekünk, akik az ellátás szempontjából *a Keleti pályaudvar gazdasági hivatalához tartozunk. Az esedékes egyenruhák kiosztása éveket késik,* ezért a kulturált utazásnak az a feltétele, hogy kifogástalan, tiszta egyenruhában jelenjünk meg az utasok előtt, nincs biztosítva. Az is előfordul, hogy ellenőrzést végző vasutasok kopott, szakadozott, illetve agyonjavítgatott vagy éppen összement ruhában teljesítenek szolgálatot. A részemre ki nem adott ruháknak például már a viselési ideje is lejárt, s ezzel többen is így vannak.

A vasút feladataihoz képest panaszunk nem nagy ügy, éppen ezért bizonyára lehet megfelelő intézkedést hozni. Várjuk ezt, *sürgősen!*

Enyedi Sándor

HÍREK

— **Segít a brigád.** Salgótarján állomás November 7. szocialista brigádja, amelynek szolgálati területe Zagyvapálfalva, több éve patronálta Gyergyói János nyugdíjas fűtőt, aki 97 éves korában meghalt. A brigád tagjai vállalták, hogy egyedül maradt feleségét rendszeresen meglátogatják és segítik a házkörüli teendők ellátásában.

— CSEREÜDÜLÉS. A Jászkiséri Építőgépjavító Üzem szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kölcsönös megállapodást kötött egy NDK partnervállalattal 1977. évre szóló csereüdültetésre. A megállapodás szerint a magyar dolgozók Kirchmöserben üdülhetnek két turnusban, július 7-től 18-ig és július 19-től augusztus 1-ig.

— **Filmklub.** A nyíregyházi vasutas művelődési házban filmklub nyílt februárban, ahol régi és új filmeket mutatnak be az érdeklődőknek. Egy-egy alkotás megtekintését vita követi.

— TÁRSADALMI MUNKA. A békéscsabai pályafenntartási főnökség XIV. szakaszának Béke brigádja az elmúlt évben különösen közéleti aktivitásával mutatott jó példát. A tótkomlósi tanáccsal kötött szerződés alapján szabad szombaton és vasárnap 890 óra társadalmi munkát végeztek a község fejlesztéséért. A hattagú brigád ezen kívül 300 forinttal járult hozzá a tótkomlósi kultúrotthon építéséhez.

— **Családi est.** Nagykanizsa állomás forgalmi dolgozói február 19-én családi estet rendeztek a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában. A rendezvényt kultúrműsor előzte meg. A művelődési ház színjátszó csoportja „Maszkabál ez a bál" című vidám műsorral szórakoztatta a megjelent vasutas családokat. Vacsora után Munka László és zenekara gondoskodott a jó hangulatról.

— MUNKAVÉDELMI VETÉLKEDŐ. Berente állomáson február 22-én munkavédelmi vetélkedőt rendeztek a körzethez tartozó állomások szocialista brigádjai részére. A részt vevő tizenkét brigád versenye eredményes volt. A győztes Szuhakálló—Mucsony állomás Fortuna női brigádja lett. A második és a harmadik helyre Berente szénpályaudvar Március 21., és a Kossuth brigádjai kerültek.

— **Farsangi bál.** Karcagon a dr. Csanádi György szocialista brigád február 12-én farsangi mulatságot rendezett, amelyre meghívta a nyugdíjas csoport tagjait is. A brigád már több éve patronálja a nyugdíjasokat, akik örömmel tettek eleget a meghívásnak.

— **Ajándékműsor.** Nyíregyháza csomóponton a vasutasok művelődési házában a közelmúltban — debreceni vendégművészek közreműködésével — ajándékműsort szervezett a szakszervezeti bizottság és a művelődési ház vezetősége a munkában élen járt szocialista brigádok részére. A rendezvényen a szolgálati helyek 140 dolgozója vett részt.

— **Üttörőotthon épül.** A Zalaegerszegtől hat kilométerre levő Bocföldén három helyiségből álló üttörőotthon építését kezdték meg. Az építkezést — a szülőkön és a pedagógusokon kívül — társadalmi munkában segítik a zalaegerszegi csomópont szocialista brigádjai is. Az otthon a tervek szerint ez év második felében készül el.

Halálozások

Tragikus hirtelenséggel, 36 éves korában meghalt Kalocsay Imre műszaki tanácsos, a nagykanizsai vontatási főnökség vezető mérnöke. 1958-tól dolgozott a vasútnál. Felesége, két gyermeke, szülei és három testvére gyászolja.

Hosszú betegség után, 70 éves korában elhunyt Pusztai István nyugdíjas, a zalaegerszegi vontatási főnökség egykori vezető helyettese. Temetése február 5-én volt a zalaegerszegi köztemetőben.

NAPIRENDEN

a magyar sport időszerű feladatai

Vasutas sportvezetők továbbképző tanfolyama Miskolc-Tapolcán

A vasutas-szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya február 21-től 25-ig továbbképző tanfolyamot rendezett *Miskolc—Tapolcán,* a vasutas sportegyesületek elnökei, gazdasági vezetői és a területi bizottságok sportvezetői részére. A konzultációval egybekötött előadásokat az OTSH és a vasutas-szakszervezet több munkatársa tartotta. Az előadók között volt többek között *Molnár György* titkár és *dr. Szatmári István,* az OTSH elnökhelyettese is.

A hallgatók megismerkedtek a magyar sportmozgalom aktuális feladataival, a vasutasszakszervezet és a MÁV V. ötéves tervének sportkoncepciójával, valamint az egyesületek feladataival a tömegsportban, a SZOT és az OTSH határozatai alapján.

Február 24-én meglátogatta a tanfolyamot és beszélgetett a hallgatókkal *Koszorús Ferenc,* szakszervezetünk főtitkára is.

Keszthelyi János kettős jubileuma

A vidéken dolgozók hagyományos versenysorozata, a szpartakiád 1976-ban szép jubileumhoz érkezett. Az év végén huszonötödik alkalommal rendezték meg a viadalt, s a gödöllői megyei döntőn megjutalmazták azokat, akik régóta tevékenykednek a szpartakiád sikeréért. Ott volt a jutalmazottak között *Keszthelyi János,* a dunakeszi járműjavító egykori dolgozója is, aki hosszú ideig az üzem sportegyesülete atlétikai szakosztályának a vezetője volt.

— *Jelen voltam vezetőként a szpartakiád 25 megyei versenyén és 8 országos döntőjén is* — mondja *Keszthelyi János.* — A döntőkön atlétika, torna, röplabda, kézilabda és kerékpár versenyszámok szerepeltek. A változatos sportágak lehetővé tették, hogy sok falusi fiatal kapcsolódjon be a rendszeres testedzésbe. Az eddigi szpartakiádok során több olyan tehetséget fedeztünk fel, akikből később válogatott versenyző, illetve olimpiai érmes lett. Példaként említhetem *Kulcsár Gergelyt,* aki egy országos szpartakiádon gránátdobással szerzett aranyérmet és később kitűnő gerelyvető lett.

A most 64 éves *Keszthelyi János ötven évet töltött el a sport szolgálatában,* mint versenyző és vezető. *25 évvel ezelőtt ott volt az első szpartakiád versenyen.* Labdarúgóként kezdte, de a zöld gyepet asztalitenisszel cserélte fel. Első nagyobb sikerét 1931-ben érte el, amikor Kispest bajnoka lett. Később a távfutásban ért el jó eredményeket.

— 1932-ben jöttem Dunakeszire — folytatja a visszaemlékezést. — *A Dunakeszi Vasutasnál akkor még nem volt asztalitenisz-élet, de kitűnő atlétikai szakosztály működött.* 1934-ben vettek fel a járműjavítóba, ahol 1971-ig, a nyugdíjazásomig dolgoztam. Akkor tüntettek ki a Munka Érdemrend arany fokozatával.

Tizennégy évig atlétizált jó eredménnyel. 1946-ban azonban ismét visszatért az asztaliteniszhez. A *Dunakeszi Vasutas* színeiben játszott 1951-ig. Utána a Pest megyei TSB függetlenített főelőadója, majd 1957-ben megválasztották a váci járás atlétikai szövetsége elnökének.

Félévszázados pályafutása alatt, a sport szolgálatában kifejtett tevékenységéért több kitüntetést és elismerést kapott. A szpartakiád huszonöt éves jubileumán sok szeretettel köszöntötték őt kortársai és a fiatal sportolók.

Solymosi

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Pergő Anna, Berente; Markos József, Zalaegerszeg; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Járó Antal, Nyíregyháza; Jóvér Jánosné, Karcag; Szűcs Ferenc, Hatvan; Bécsi Gábor, Záhony; Zala Endre, Csatárimajor; Sipos Sándor, Komoró; Bognár Károly, Tapolca; Óvári Béla, Enyedi Sándor, Budapest; Pál István, Kisvárdai János, Sepsi Gyula, Miskolc; Murányi Tibor, Bánréve; Popp Pálné, Dombóvár, leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Gulácsi Miklós, Salgótarján, **levelét illetékes helyre továbbítottuk.**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

A 7. számból: 101337/1977. A lakásügyi jogszabályok egyes rendelkezéseinek végrehajtására kiadott utasítás módosítása.

A 8. számból: 101544/1977. Egyetemi, főiskolai hallgatók szakmai (termelési) gyakorlatának díjazása.

101725/1977. A MÁV gyermekintézményekben elhelyezett gyermekek térítési díjának szabályozása c. utasítás módosítása.

A FELSZABADULÁS ÉVFORDULÓJÁRA

Az idén is megrendezik a harmadéves szakmunkástanulók országos versenyét

A munkaügyi miniszter a KISZ KB-val és a Szakszervezetek Országos Tanácsával egyetértésben hazánk felszabadulásának 32. évfordulója tiszteletére *ebben az évben is meghirdette a III. éves szakmunkástanulók országos versenyét.* Az iskolákban, üzemi tanműhelyekben megtartott selejtezők és megyei döntők után a legjobb eredményt elértek nevezhetők az országos döntőkre.

A speciális vasúti szakképzettséget biztosító, vasúti járműszerelő szakmában a *pécsi 500. Szakmunkásképző Intézetet* nevezték ki az országos verseny lebonyolítására. A gyakorlati munka elvégzésére pedig a *MÁV pécsi vontatási főnökségének nemrégen felépített korszerű tanműhelyét.*

Az országos vetélkedőt március 10-én és 11-én rendezik. Az előző évek tapasztalatai alapján ez évben is izgalmas, színvonalas versenyre számíthatunk, amelynek értékeléséről olvasóinkat tájékoztatni fogjuk.

Debreceni kezdeményezés

Labdarúgó- és kézilabda-mérkőzés — teremben

A Debrecenben január 22-én *„Jubileumi teremtorna 77"* elnevezéssel lezajlott tömegsportverseny egyik eredményéről — a vasútigazgatóságok öregfiúinak labdarúgómérkőzéseiről — lapunk egyik számában röviden beszámoltunk. Azon túl azonban, hogy az első és a második helyezés sorsa Budapest javára dőlt el Szegeddel szemben, ide kívánkozik az is, *hogy a legsportszerűbb csapat díját a miskolci igazgatóság lagdarúgói szerezték meg.* A legjobb kapus címet a budapesti *Újlaki Pál* érdemelte ki, a legeredményesebb góllövőnek pedig a szegedi *Tóth III. Lajos* bizonyult.

A díjkiosztó ünnepséget baráti vacsora követte, amelyen a csapatok tagjain kívül részt vettek az igazgatóság, valamint a szakszervezet területi bizottságának vezetői is.

A debreceni igazgatóságon működő testnevelési- és sportbizottság megalakulásának 10. évfordulójára a DVSC sportcsarnokában rendezett jubileumi teremtornát *női kézilabda-mérkőzés tette izgalmasabbá, változatosabbá.* Ez alkalommal a debreceni vasutasok női kézilabdázói a Biogál Gyógyszergyár együttesével mérkőztek, s a mindvégig jó iramú játékban végül 13:10 (4:4) arányban vereséget szenvedtek.

A jól sikerült sportesemény a szervezőket megerősítette abban az elhatározásban, hogy ezután évenként megrendezik az igazgatóságok, illetve más vállalatok sportolói közötti teremtornát.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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.
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
Felelős kiadó: dr. Suth Péter
77—800 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest XV., Wesselényi u. 21. (Rákospalota, 67-es villamos-végállomás) 2 szobás, teakonyhás, komfortos, 46 négyzetméter alapterületű tanácsi lakásomat 1 szoba-konyhás tanácsi rendelkezésűre Budapest területén. Valamint Érd-parkvárosban 185 négyszögöl hétvégi vikendtelek 3x4 m faházzal olcsón eladó. Érdeklődni lehet 16 óra után Ferencz Gábor, Budapest VIII., Kerepesi út 5. IV. épület I. emelet 18.

Elcserélném salgótarjáni 1,5 szoba összkomfortos III. emeleti tanácsi lakást hasonló nívójú tanácsi vagy MÁV-lakásra Komárom, Győr, Hegyeshalom vagy Mosonmagyaróvár. Érdeklődni levélben Romhányi István, Salgótarján, Hársfa u. 3. sz.

Elcserélném Ludányhalászban levő 1,5 szoba, konyha, éléskamra, kertes szolgálati lakásomat hasonló MÁV szolgálati lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet Takács Tibor, 1171 Budapest, Nyitány u. 42. sz.

Elcserélném körmendi tanácsi komfortos lakásomat vasúti dolgozóval Nagy-Budapest területén vagy környékén 1 szoba, konyhára. Ráfizetést nem kérek. Leveleket Bodrogi Lajos, 9900 Körmend, Bartók B. u. 7. sz. alá kérem.

Elcserélném Süttő állomáson a felvételi épületben levő három szoba-komfortos szolgálati lakásomat nagy kerttel, melléképülettel ellátva budapesti vagy Budapest közvetlen környéki MÁV szolgálati vagy tanácsi, kisebb, de legalább komfortos lakással. Csak forgalmi munkakörű dolgozó jöhet számításba. Érdeklődni lehet a 02—71—79 üzemi telefonon: Diószeghi István.

Elcserélném Albertirsán levő 2 szoba, fürdőszobás, kertes családi házamat budapesti, lehetőleg Budapest Nyugati pályaudvar környékén levő, 1 vagy 1,5 szobás összkomfortos tanácsi vagy szolgálati lakással megegyezéssel. Érdeklődni Péteri József, 2730 Albertirsa, II., Homokrész 35. sz., vagy 46—27 telefonon 15 óráig.

Elcserélném budapesti IX. kerület, Gyáli úti 2 szoba összkomfortos lakásomat debreceni hasonló MÁV vagy tanácsi lakással. Érdeklődni lehet 69—68 üzemi telefonon. Ujvárosiné.

Elcserélném Dombóvár, Gyenis Antal utca 13. szám alatti MÁV szolgálati lakásomat hasonló tanácsi lakásért aktív MÁV-dolgozóval Dombóvár városban. A lakás áll: kettő szoba, konyha, előszoba, mellékhelyiségek. A nagyméretű konyha egy része függöny leválasztással csempés fürdőszobává átalakítva, beépített fürdőkád, vízmelegítő boylerrel. A lakáshoz kert és garázsépület is tartozik. Galambos István nyugdíjas.

Elcserélném nagyméretű kétezobás komfortos lépcsőházi bejáratú rákosrendezői lakásomat, kis méretű 1 szoba-komfortos tanácsi lakásra. Megtekinthető reggel 7—9 óráig. Özv. Zombai Lajosné MÁV-nyugdíjas, 1142 Rákosrendező állomás traffik mögötti épület.

Szétköltözők! Adunk egy két szoba, teakonyha komfortos, 46 négyzetméter alapterületű napos kertes (50 négyszögöl szőlő és gyümölcsös) MÁV bérlakást Rákospalotán és egy szoba, fürdőszoba, főzőfülke 20 négyzetméter alapterületű tanácsi szeparált társbérletet a Lehel placnál. Kérünk egy nagyméretű, 2,5 vagy 3 szobás tanácsi bérlakást vagy MÁV bérlakást. Tóthné, 121—760/124.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő 2 szoba összkomfortos gázfűtéses MÁV-lakásomat (állomástól két percre) hasonló budapesti tanácsi lakásra. Cím: özv. Erdélyi Lajosné, Dunakeszi-Gyártelep, Iskola sétány 4. fszt. 4.

MÁV-dolgozóval elcserélném 82 négyzetméteres Hungária körúti kétszobás komfortos MÁV bérlakásomat másfél szobás lakótelepi tanácsira. Érdeklődni 8—16 óráig 313—921.



Látogassa meg a 700 éves jubileumát ünneplő SOPRON-t!
MINDEN LÁTOGATÁSÁVAL KAPCSOLATOS GONDJÁVAL FORDULJON A GYSEV „LOKOMOTIV" UTAZÁSI IRODÁJÁHOZ.
CÍM: 9400 SOPRON, LENIN KRT.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. MÁRCIUS 16.

A szocialista brigádmozgalom nem csupán termelési tényező

Március 5-én Budapesten került sor a vasutas szocialista brigádvezetők IV. országos tanácskozására



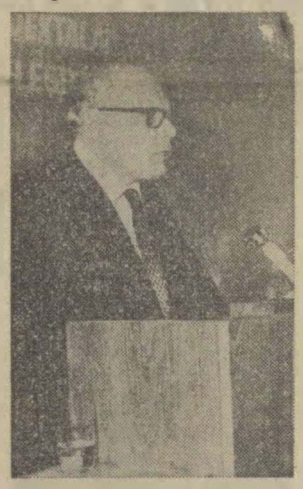
Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára megnyitja a tanácskozást

A Vasutas Szocialista Brigádok IV. Országos Tanácskozására március 5-én került sor Budapesten, az MSZMP Politikai Főiskola előadótermében. Az elnökségben helyet foglalt *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, az MSZMP KB tagja, *Győrffy József*, az MSZMP KB alosztályvezetője, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Sali Ferenc*, a SZOT osztályvezetője, *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Gulyás János* vezérigazgató-helyetes, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

A tanácskozást *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára nyitotta meg. Hangsúlyozta: *„az a célunk, hogy összegezzük az elmúlt évek munkájának tapasztalatait és a vasút, valamint a népgazdaság fejlődésével összhangban kialakítsuk a szocialista munkaverseny leghaladóbb formája, a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztésével kapcsolatos tennivalóinkat.*

A munkaverseny önként vállalt kezdeményezés

Molnár György elnöki megnyitója után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes számolt be a szocialista brigádmozgalom helyzetéről, a vasút előtt álló feladatokról. Beszámolója mintegy kiegészítője volt annak a gondos munkával készült írásos anyagnak, amelyet jóval a tanácskozás előtt kézhez kaptak a küldöttek.



Gulyás János vezérigazgatóhelyettes beszédét mondja

Gulyás János bevezetőjében utalt arra, hogy a szocialista brigádmozgalom a magyar munkásosztály felszabadulás utáni történetének egyik legszebb megnyilvánulása. A munkások, a dolgozó parasztok és a haladó értelmiség legöntudatosabbjai önként vállalt többletmunkával, új termelési módszerek meghonosításával, öntudatból fakadó munkafegyelemmel segítették az újjáépítés nehéz munkáját, majd később a szocializmus alapjainak lerakását. A munkások, köztük a vasutasok is, a párt hívó szavára mindig készen álltak rendkívüli gazdasági és politikai feladatok végrehajtására.

A munkaverseny az elmúlt évtizedekben egyenletesen fejlődött. Egy lényeges vonása azonban változatlan maradt: *a fejlődés minden szakaszában szorosan kapcsolódott a szocialista építés időszerű feladataihoz.*

— Tartalmát tekintve, napjainkban a munkaverseny olyan önkéntesen vállalt kezdeményezés, amely a termelés szerves része, munkahelyi mozgalom, a kötelezettséget meghaladó többletvállalás, amely bizonyítható módon növeli a munka eredményességét és hatásfokát, kimutatható gazdasági és társadalmi haszna van — mondotta. *— Jóval több az átlagos produktumnál. Annak minőségileg magasabb megnyilvánulása. Hozzátartozik a szakismeretek elsajátítása, az általános műveltség emelése, a szocialista emberi viszonyok tudatos fejlesztése.*

Mindezeken belül külön is nagy jelentőségű az elvtársi segítségnyújtás, a szocialista társadalomban elvárt erkölcsi normák megtartása és megtartatása. Ez jut kifejezésre a munkaverseny legmagasabb formájában, a szocialista brigádmozgalomban a *„Szocialista módon dolgozni, élni, művelődni”* célkitűzésekben. A mozgalomban való aktív részvétel a szocializmus iránti elkötelezettséget jelenti. Ez a munkaverseny politikai szerepének lényege.

Hosszú évek tapasztalatai bizonyítják, hogy a munkaverseny akkor sikeres, *akkor kerülheti el a formális vonásokat, ha a munkahely előtt álló feladatok határozzák meg célját, tartalmát.* Ez a szolgálati helyek vezetőire hárítja — munkahelyi kötelezettségként — azt a feladatot, hogy minél világosabban, közérthetőbben ismertessék a tennivalókat, segítsék a kisebb kollektívákat vállalásaik kialakításában.

A gazdasági vezetőknek ezen túlmenően gondoskodniuk kell a vállalások teljesítéséhez szükséges feltételekről, az elvégzett munka nyilvántartásáról, értékeléséről és elismeréséről. Ezért mondjuk, hogy az üzem- és munkaszervezés színvonala meghatározza a munkaverseny eredményességét is. És fordítva: *a munkaverseny, a brigádmozgalom jelentősen hozzájárulhat a munkaszervezés fejlesztéséhez, tehát kölcsönhatásban vannak.*

Az is bebizonyosodott, hogy a munkaverseny azokon a szolgálati helyeken hatékony, ahol az üzemi demokrácia fórumai eredményesen funkcionálnak. Ahol a dolgozók tájékozottak munkahelyük problémáiról, eredményeiről, fogyatékosságairól, ismerik a vezetés gondjait, tudatában vannak saját feladataiknak és felelősségüknek, látják a követelményeket és lehetőségeket, beleszólhatnak a munkahelyi ügyek intézésébe.

A vezérigazgató-helyettes ezután arról beszélt, hogy a vasút vezetése a szakszervezettel közösen, mélyrehatóan elemezte a mozgalom eredményeit a szolgálati helyek és az igazgatósági szintű tanácskozások tapasztalatait. Ennek alapján egyértelműen megállapítható, hogy öt év alatt számszerűségében és minőségét illetően is fejlődött a mozgalom. *A szolgálati helyek nagyobb részénél a szocialista brigádoknak társadalmi szerepük van a közösségi élet formálásában.*

Az eredmények rövid értékelése után azokról a feladatokról beszélt, amelyek a brigádmozgalom színvonalának továbbnövelése érdekében előttünk állnak.

— A brigádok termelési és kulturális tömegmozgalma rendkívül nagy jelentőségű, de ma még gondok is akadnak. *Nagy különbségek vannak egyes brigádok tevékenysége munkájuk színvonala között.* Az elért eredményeknél minden területen többre van lehetőség és szükség. Nem tudtuk még eléggé kihasználni a lehetőségeket — különösen a művelődés és az életmód fejlesztését illetően

Mikor válik méltóvá a kollektíva a szocialista brigád címre?

Kikerülhetetlen a kérdés: *mikor válik méltóvá a brigád a szocialista címre?* Erre — úgy gondolom — a mozgalom hármas jelszava ad választ. Hogy a brigád méltó-e a címre, azt értékeléssel lehet eldönteni.

Szocialista módon dolgozni: *annyit jelent, hogy a brigád összessége és külön-külön a tagjai is termelési feladataikat — a szolgálati hely előtt álló követelményeket, célki-*

(Folytatás a 2. oldalon)

Az elnökségi ülés napirendjén:

a műszakiak élet- és munkakörülményei, a testnevelés és sportmozgalom helyzete

Március 10-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Először a vasutas műszakiak élet- és munkakörülményeinek javításával kapcsolatos szakmai és szakszervezeti feladatokat tárgyalták a *Közlekedéstudományi Egyesület* közlekedési tagozata és szakszervezetünk közgazdasági osztályának előterjesztése alapján.

A párt tudománypolitikai irányelvei fontos feladatként jelölik meg a műszaki értelmiséggel való fokozottabb törődést. *A vasúton dolgozó műszaki értelmiség élet- és munkakörülményeinek vizsgálatával a vasutasszakszervezet és a KTE 1976-ban közös munkaprogramban foglalkozott.* Kérdőívek és személyes beszélgetések alapján széles körű felmérést végeztek, ami tükrözte a műszaki dolgozók helyzetét. Az elnökség határozati javaslatban rögzítette többek között, hogy a mérnököket lehetőleg mentesítsék az adminisztrációs munkától, és konkrét műszaki megoldások kidolgozásával bízzák meg. *Felül kell vizsgálni a MÁV továbbképzési rendszerét is, különösen a középkáderek oktatását és minősítését illetően.* Meg kell teremteni a felelősségteljesebb munka jobb anyagi elismerésének feltételeit.

Ezzel a napirenddel összefüggésben tárgyalta az elnökség a központi vezetőség ifjúsági bizottságának kiegészítő jelentését a vasutas értelmiségi fiatalok beilleszkedéséről, élet- és munkakörülményeikről, továbbá szakmai fejlődésük lehetőségeiről.

Megállapították, hogy a fiatalok többségében él az alkotás, a minőségileg jobb munkára való törekvés vágya, ezért meg kell teremteni az alkotókedv széles körű kibontakozásának lehetőségeit a termelés és a közélet minden szférájában.

Gulyás János vezérigazgatóhelyettes és *Molnár György* titkár előterjesztése alapján foglalkozott az elnökség a vasutasok testnevelésének és sportmozgalmának helyzetével, továbbá fejlesztésének feladataival az V. ötéves tervben.

A Vasutasok Szakszervezete a hatáskörébe tartozó vállalatoknál (MÁV, GYESEV, Utasellátó Vállalat) foglalkoztatott 152 ezer dolgozó élet- és munkakörülményeit érintő kérdések egyik meghatározó elemének tekinti a testnevelést és a sportot. *A tizenegy sportágban folyó tömegversenyeken országosan több mint 35 ezer vasutas vesz részt évente.* A tömegsportban kiemelkedő szerepe van a természetjárásnak. Népszerűek az MHSZ-klubok is.

1971—1976 között a MÁV jóléti keretéből a sportolásra nyújtott anyagi támogatás 15,2 százalékát *(6,5 millió forintot)* fordították tömegsportra. Ezenkívül a munkahelyi szb-k egymillió forintot adtak a tömegsport-rendezvényekre. *A MÁV-nál 72 vasutas sportegyesület működik. Az egyesületek 296 szakosztályában 13 723 igazolt sportolót foglalkoztatnak.* Az V. ötéves tervben működési célokra és létesítményfejlesztésre megközelítőleg *116 millió forintot terveznek.* Az egyes egyesületekre eső összegek mértékét azonban differenciáltan kell megállapítani. Az elbírálás alapja a teljesítmény és az ösztönzés.

Az előterjesztés részletesen elemezte a tömegsport kiszélesítésével járó feladatokat, a versenysport anyagi, tárgyi és személyi feltételeit.

Az elnökség ezenkívül egyéb napirendi pontokat tárgyalt.

Februári gyorsmérleg

A vasút 24 millió 562 ezer utast és 9 millió 917 ezer tonna árut szállított

A vasút februárban *24 millió 562 ezer utast szállított*, s ezzel személyszállítási tervét 90,8 százalékra teljesítette. A bázishoz viszonyított teljesítés 88,7 százalék volt. Ugyanakkor örvendetes, hogy a késetten közlekedett vonatok száma mintegy 8,6 százalékkal csökkent, a menetrendszerűség és az egy vonatra eső késési idő is javult.

Míg a személyszállításnál csökkent, addig az áruszállításban nőtt a teljesítmény. *A vasút februárban 9 millió 917 ezer tonna árut szállított.* Ez az operatív előirányzathoz képest mintegy 97,1 százalékos teljesítésnek felel meg, a bázisidőszakhoz viszonyítva pedig *közel 2,7 százalékos volt a növekedés.* Az előzetes adatok alapján ugyancsak kedvező az árutonnakilométer teljesítmény alakulása, amely az átlagos áruszállítási távolság fokozatos növekedésére utal.

Az előszállítás szempontjából fontos, kiemelt árufeleségek szállítását illetően is kedvező tendencia tapasztalható. Ha az adatokat a bázisidőszakhoz viszonyítjuk, *a kavicsküldemények mintegy 27,3, a cementgyártmányok 26,4, a tégla- és cserépküldemények 11,8 százalékkal növekedtek.* Sajnos, kő-, mész- és cementküldeményekből a bázisidőszak szintjét még nem érte el a vasút. A teljesítés itt 85—96 százalék között ingadozik. Az is igaz, hogy a kő szállításánál több esetben is kocsihiány akadályozta az igények kielégítését.

Februárban kis mértékben ugyan, de romlott a késetten közlekedő tehervonatok aránya. A teherkocsik átlagos fordulóideje pedig a bázisidőszakhoz képest mintegy 2,9 százalékkal emelkedett. Kedvezően alakult viszont a korszerű mozdonyok napi haszonkilométer-teljesítése, amely az elmúlt hónapban mintegy 2,5—3,5 százalékos javulást mutatott.

A tavaszi hónapokban a szállítási teljesítmények erőteljes fokozódása várható. *Éppen ezért további erőfeszítéseket kell tenni az előszállítások szempontjából fontos árufélesége folyamatos szállítása érdekében.* A március első napjaira jellemző üzemviteli helyzet igen kedvező. Ez segítséget ad a szinte napról napra jelentkező többletfeladat megoldásához.

Létfontosságú feladat az operatív előirányzatokban meghatározott célkitűzések teljesítése és túlteljesítése. Annál is inkább, mivel az első félévben elszállítandó árumennyiség döntően meghatározhatja az éves áruszállítási feladatok teljesítését.

Minősítő vizsgálat után

Munkavédelmi ankét Mátészalkán

Mátészalkán a közelmúltban munkavédelmi ankétot rendeztek, amelyen értékelték az elmúlt év munkavédelmi és baleseti helyzetét, valamint ismertették az idei munkavédelmi intézkedési tervet.

Pongrácz Antal állomásfőnök beszámolójában elmondotta többek között, hogy az elmúlt év baleseti statisztikája némileg javult 1975-höz viszonyítva. *Tavaly halálos üzemi baleset nem történt, de egy csonkulásos sérülés volt.*

A továbbiakban az állomásfőnök kiemelte a munkavédelmi-őri mozgalom fontosságát és köszönetet mondott e mozgalom résztvevőinek hasznos tevékenységükért, egyúttal még nagyobb aktivitásra buzdítva őket.

Mátészalkán a túlzsúfolt szociális létesítmények csak részben felelnek meg a követelményeknek. Az V. ötéves terv végére azonban előreláthatólag átadják az új szociális létesítményt, amely lényegesen enyhíti majd a jelenlegi gondokat.

A területi bizottság az elmúlt év végén munkavédelmi minősítő vizsgálatot tartott az állomáson, amely jó eredménnyel zárult. *A minősítést szervezett agitációs és propagandamunka előzte meg.* A munkavédelmi tájékoztatókon kívül filmvetítéssel is bővítették a dolgozók ismereteit.

Az ankét további részében tájékoztatták a résztvevőket az 1977. évi munkavédelmi intézkedési tervről és meghatározták a legfontosabb teendőket.

Zsoldos Barnabás

A szocialista brigádmozgalom nem csupán termelési tényező

(Folytatás az 1. oldalról)

tűzések függvényében — mind mennyiségi vonatkozásban teljesítik, illetve az igényeknek megfelelően túlteljesítik. Kialakítják a tagok közötti emberi és munkakapcsolatot, egymást segítik a munkában, tág teret nyitnak az egyéni kezdeményezésnek. Az értékelés szempontja az lehet, hogy a brigád munkaköri kötelességén túl milyen többletmunkát vállalt, azok mennyire segítik a szolgálati hely feladatainak megvalósítását, s azokat hogyan teljesítették.

Az egységes jelszón belül a sorrend a munkával kezdődik. A munkában tett közös vállalkozás képezi az alapot minden másra, a tanulásra, a művelődésre is. A munka elvégzése feletti vita ébreszt és érlel közös gondolatokat. A közös munka iránti felelősség és az elért sikerek sarkallnak a munkán túl, a magánélet eseményeire és baráti kapcsolatokra, egymás segítésére. Ez ad indítékot a közügyekből való részvállalásra is. *Az a tény, hogy az egységes jelszón belül a munkát tesszük előre, nem von le semmit a többi tényező fontosságából, a mozgalom nagyszerűségéből, amely összetett, sokoldalú, szocialista életünk egészét süríti magában.*

A munka segít a szocialista erkölcsre való nevelésben. A mi erkölcsünk az egymás kölcsönös megbecsülését, támogatását, a kollektívák közös összefogását és munkáját követeli meg. Alapkövetelménye: *a becsületesen, az odaadóan, a lelkiismeretesen végzett munka*, amelyben az elvtársak és valamennyi szocialista brigádtag járnak az élen. A leggyengébb szocialista brigád is többet tesz a közösségért, mint a mozgalmon kívülállók.

Szocialista módon tanulni, művelődni annyit jelent, hogy a brigádtagok általános szakmai és politikai műveltséget, a kultúra iránti igényét állandóan növelni kell. A brigád tagjai egyre inkább váljanak alkalmassá a technikai fejlődés, az újabb ismeretek gyors befogadására és alkalmazására, az általános és politikai műveltségük fejlesztése révén az üzemi demokrácia gyakorlati érvényesítésére. Az értékelés szempontja e pontnál is az lehet, hogy a brigád tagjai a korábbi színvonalhoz képest milyen fejlődést terveztek, és azt hogyan teljesítették.

Szocialista módon élni, annyit jelent, hogy fegyelmezetten dolgozni a munkahelyen, betartani a társadalmi együttélés írott és íratlan szabályait. Mind a munkahelyen, mind a lakóhelyen aktívan bekapcsolódni a társadalmi életbe, tevékenyen részt venni a társadalmi fejlődést segítő munkában.

A gyakorlat azt mutatja, hogy a követelmények igen eltérőek, ami nem okoz problémát mindaddig, amíg a tevékenység megítélése minőségi engedményekkel nem jár. *Az értékelésre jogosultak különböző okok miatt gyakran tesznek engedményeket, ezért a brigádok között lényeges színvonalbeli különbségek vannak, még megközelítően azonos körülmények esetén is.* Itt szeretném hangsúlyozni, hogy a szocialista cím egymagában is elismerést jelent. Az odaítélésében döntésre hivatott termelési tanácskozás a jövőben még alaposabban, tárgyilagosabban vitassa meg a brigád munkáját és a tevékenység együttes mérlegelése alapján döntsön a cím adományozásáról. Az értékelés kiindulópontja a brigád önmagához mért fejlődése.



A budapesti igazgatóság szolgálati helyeinek küldöttei

A vasút és a szakszervezet vezetői a mai tanácskozáson azokkal az élenjáró dolgozókkal találkoznak itt, akik bírják dolgozótársaik bizalmát, élenjárnak a termelésben. A vasutas szocialista brigádok mindig kezdeményező szerepet vállaltak a feladatok megvalósításában. Ezt tették most is, amikor a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére kibontakozott munkaversenyhez többségükben csatlakoztak. Ez a tény is bizonyítja: *a szocialista brigádmozgalom nemcsak termelési tényező.* Amikor a termelési feladatok teljesítését a brigád belső meggyőződése, a társadalomért érzett felelőssége, a szocialista építőmunkánk céljaival való azonosulást motiválja, akkor már politikai jelentősége van.

A brigádok reális megítélése szemléletbeli változást igényel

A brigádok szerepének helyes, reális megítélése szemléletváltozást igényel. Akik csak a bajban, a lemaradások esetén fordulnak a brigádokhoz, csak a nehézségekben építenek öntudatukra, azok a mozgalmat akarva-akaratlanul valamiféle *rohambrigád szerepre korlátozzák.*

Pártunk XI. kongresszusának programnyilatkozata a szocialista embertípus alakítását illetően is lelkesítő feladatokat jelölt meg. Ezeket máról holnapra nem lehet megvalósítani, de a cél eléréséhez szükséges idő következetes munkával rövidíthető. A szocialista brigádok azzal járulhatnak hozzá ehhez, ha a mércét önmaguk előtt is mind magasabbra emelik — mondotta Gulyás János.

— *A vasút 1977. évi feladatát a népgazdaság szállítási igénye szabja meg* — folytatta. — *Éves tervünk 132 millió árutonna, de ez csak egy szám, melyet alsó határnak is nevezhetünk. Ennél előreláthatólag nagyobb lesz az igény. Fel kell készülnünk arra, hogy esetleg 134 millió tonna áruszállítással is meg kell birkóznunk.*

A vasút szállító kapacitása, illetve ennek jobb kihasználása lehetővé teszi a megnövekedett szállítási igények kielégítését. Arra van szükség, hogy szigorúbb rendet teremtsünk, mindenekelőtt a tehervonat-forgalomban. Meg kell szüntetni elsősorban Budapest környékén, a nagymérvű vonatácsorgásokat, elegytorlódásokat.

A gazdaságosság javítása érdekében *növelni kell a korszerű mozdonyok napi teljesítményét, csökkenteni a kocsiforduló-időt.* A felesleges gépmeneteket, ácsorgásokat, a vonatra és személyzetre várásokat minimális szintre kell leszorítani. A törzshálózat átbocsátóképességének növelése érdekében javítani kell a rendezőpályaudvarok kapacitásának kihasználását.

Többen vannak a tanácskozás részvevői között a budapesti rendezőpályaudvarokról is. Az a kérésünk, hogy a többi szocialista brigád segítségével gyorsítsák az elegyfeldolgozást. A létszámgondokon igyekszünk segíteni. *A munkaidő teljes kihasználásában azonban várjuk a segítségüket.* Az elegyfeldolgozásban nem lehet meddő idő. A műszakváltásoknál a jelenlegi egyórás kiesés pótolhatatlan veszteségeket okozhat.

Elvtársak! Az idén nemcsak többet kell tennünk, hanem többre is vagyunk képesek. 1977-ben 7,5 milliárd forint áll a vasút rendelkezésére a tervben előirányzott fejlesztési, beruházási, fenntartási, jóléti és egyéb célokra. Ennek a jelentős összegnek a céltudatos felhasználása biztosítja az V. ötéves tervben előirányzott program időarányos megvalósítását.

A feladatok sikeres teljesítésének az a legfontosabb feltétele, *hogy egységes akarattal, fegyelmezetten dolgozzunk minden szolgálati helyen.*

A központi utasítások, a tervek, a cselekvési program vázolják a tennivalókat. De szinte korlátlan lehetőséget adnak az önállóságra, a kezdeményező készségre. *A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére a vasutas szocialista brigádok is csatlakoztak a csepeli felhíváshoz.* A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége kiadta azokat az irányelveket, amelyek egyrészt a vasútüzem egészének csatlakozását jelentik a mozgalomhoz, másrészt irányt mutatnak a szolgálati helyek és szocialista brigádok részére kezdeményezéseik, éves vállalásaik kialakításához.

Most már minden területen a feladatok végrehajtására kell az erőket összpontosítani. Ezt kérjük a brigádvezetőktől is — fejezte be beszédét *Gulyás János.*

Olcsó népszerűség az egyenlősdi

Nem kívánunk lehetetlenül a szocialista brigádoktól. A mozgalom nem arra való, hogy mások mulasztásait a brigádok többletmunkával pótolják. Egyidejűleg kell tehát küzdeni az igénytelenség és a maximalizmus ellen is. A szocialista brigádok a vasútüzem derékhadát képezik. Éltető elemük a munka, a hivatástudat. *Arra törekszünk, hogy a lehetőségek legjobb kihasználásával, a végzett munka értéke szerint adományozzuk az erkölcsi és anyagi elismeréseket.*

A jól végzett, becsületes munka után a dolgozó joggal támaszt igényt — az erkölcsi elismerés mellett — anyagi megbecsülésre is. Amennyiben bizonyíthatóan nem jut több a közösből, azt is megérti, *de nem érti meg és szóvá is teszi, ha igazságtalannak látja a bérezést, a jutalmazást.*

Gyakran vagyunk tanúi a szolgálati helyeken *az olcsó népszerűségre, az egyenlősdire való törekvésnek.* Ezek nem serkentik a dolgozókat jobb munkára, sőt a jobb munkát végzők számára teremtenek hátrányos helyzetet. *Nemegyszer hallani jutalmak kiosztása után, hogy jól jön a pénz, de még több örömöt okozna, ha megadták volna a jutalmazás módját, keretét is.* Ezen elsősorban nem az ünnepélyes kiosztást, a nyilvános elismerést értik, hanem annak érzékelését, hogy vezetőik számítanak rájuk; elképzeléseiket, javaslataikat igénylik, nemcsak az ünnepnapokon, hanem a mindennapi munka sodrában is.

Az anyagi és az erkölcsi érdekeltség nincs ellentmondásban. Egy és ugyanazon dolognak, a jó munka elismerésének kétféle módszere. A helyes arányok kialakítása még korántsem adott. *A munkáskollektívákon, mindenekelőtt a szocialista brigádokon is múlik, hogy ne részesülhessenek anyagi vagy erkölcsi elismerésben azok, akik arra nem méltóak.*

A munkahelyi környezet — éppen a szocialista brigádmozgalom hatására — ma már egyre szigorúbban mér és ítél. Nem veszi szó nélkül tudomásul a munka elismerésének hiányát, vagy a túlbecsülését sem.

A vezérigazgató-helyettes a továbbiakban a szocialista brigádmozgalomban rejlő erőre, a brigádtagok felelősségtudatára apellálva szólt a népgazdaság, ezen belül a vasút 1976. évi eredményeiről és az 1977. évi feladatokról, majd így folytatta:

— *Ismert előttünk, hogy az idén teljesítenünk kell az V. ötéves tervből ez évre meghatározott feladatokat, továbbá pótolni kell az elmúlt évi lemaradásokat, annak érdekében, hogy a tervidőszak időarányos előirányzatait tartani lehessen. Azt azonban látni kell, hogy a feladatok végrehajtása az eddigieknél nagyobb erőfeszítést igényel mindenkitől.*

Tanácskozásunk küldöttigazolványain és meghívóján az MSZMP XI. kongresszusi határozatából vett idézet tömören fejezi ki a tennivalókat: „...*A következő időszakban egész gazdasági tevékenységünk fő feladata a társadalmi termelés hatékonyságának az eddiginél erőteljesebb fejlesztése...*"

Nem a brigádok számát, hanem a mércét kell a munkahelyeken magasabbra emelni

A vezérigazgató-helyettes szóbeli kiegészítője után *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára tartotta meg kiegészítő előadását.

— *Azt hiszem, túlzás nélkül megállapíthatjuk, hogy a MÁV-nál, a GYSEV-nél, és az Utasellátásnál a szocialista brigádmozgalom* — mint ahogy arra Gulyás János vezérigazgató-helyettes már utalt — *nemcsak számszerűségében, hanem tartalmát illetően is sokat fejlődött az előző tanácskozás óta eltelt öt év alatt* — hangsúlyozta, majd így folytatta:

— *Nagy figyelemmel kísértük a helyi, üzemi, igazgatósági és vállalati szintű tanácskozásokat. Azt tapasztaltuk, hogy míg a korábbi tanácskozásokon a hozzászólók többségében a brigádok szervezeti életével, a brigádnaplók vezetésével, az anyagi, és erkölcsi elismerésekkel foglalkoztak, most inkább a hogyan tovább, a műszaki, technikai fejlesztés, a szakmai, politikai képzés, az üzem- és munkaszervezés, a gazdálkodás hatékonyságának kérdései kerültek előtérbe.*



Kajcsa József titkár

Most az a feladatunk, hogy a küldöttekkel összegezzük tapasztalatainkat, majd társadalmi és gazdaságpolitikai célkitűzéseinknek megfelelően határozzuk meg azokat a legfontosabb szempontokat, melyeket a munkaverseny, a szocialista brigádmozgalom erejének, társadalmi, gazdasági fejlődésükre való hatásának növelése érdekében erősítenünk kell.

A szocialista brigádmozgalom ma már elismerten a munkaverseny-mozgalom legfejlettebb formája lett, a szocialista brigád cím pedig a társadalmi megbecsülés rangjára emelkedett. A szocialista brigádok élenjáró, kezdeményező szerepet töltenek be az üzemi élet alakulásában, a gazdasági feladatok megoldásában, a nehézségek leküzdésében, a közösségi életben, az önként vállalt társadalmi munkában, a segítségnyújtásban. *Szakszervezetünk véleménye szerint a szocialista brigádokat a szakmai és mozgalmi káderutánpótlás bázisának kell tekinteni.* Állami szinten is megkezdődött a brigádvezetők képzésével, továbbképzésével való szervezett foglalkozás.

A mozgalom vonzása az utóbbi években kétségtelenül sokat erősödött. Továbbra sem a számszerűség növelésére kell azonban törekedni, hanem a címek adományozásával szemben támasztott követelményeket, *a mércét kell magasabbra emelni* azért, hogy a tartalom a szocialista címmel, a nem szocialista brigádok előtt is összhangban álljon és a szocialista brigád cím rangja, társadalmi megbecsülése tovább erősödjön.

Méltán vagyunk büszkék *Állami Díjas, Munka Vörös Zászló Érdemrenddel*, a *Népköztársaság Kiváló Brigádja* címmel kitüntetett vasutas szocialista brigádjainkra. Helyesnek tartjuk, hogy a termelőmunkában közvetlen részt vevő fizikai és műszaki dolgozók hosszú éveken át végzett kiemelkedő munkájuk, példamutató magatartásuk, a szocialista brigádmozgalomban elért eredményeik alapján magas kitüntetésekben részesülhetnek. Ilyen társadalmi megbecsülések eléréséig azonban hosszú idő, és egyre nehezebb út vezet. A felgyorsult műszaki-technikai fejlődés, a hazai és nemzetközi gazdasági és társadalmi körülmények változása napról napra nagyobb és bonyolultabb feladatok megoldására, magasabb szakmai felkészültségre, politikai tájékozottságra készteti a vasút korszerű eszközeit kezelő embereket is.

A szocialista brigádmozgalommal, a különböző kitüntető címek elnyerésével szemben is változni kell a követelményeknek. *A cím elnyeréséhez nem lehet elég ma, ami tegnap elég volt, és a holnapra ugyanez vonatkozik.* A mozgalom élenjáró szerepét féltő brigádok véleményét tolmácsoljuk, amikor a kitüntető címek elnyeréséhez a követelmények szigorítását szorgalmazzuk. A munkaversenynek, a szocialista brigádmozgalom eredményességének végsősoron az életszínvonal emeléséhez szükséges gazdasági alapok növekedésében kell realizálódni.

Az igazgatósági szintű tanácskozásokon többen helytelenítették, hogy a kitüntető címek adományozását a központilag biztosított jutalmazási keretek determinálják. Azt javasolták, hogy a helyi szervek a brigádok eredményeinek megfelelő kitüntetéseket min-



A tanácskozás résztvevői, előtérben a meghívottakkal

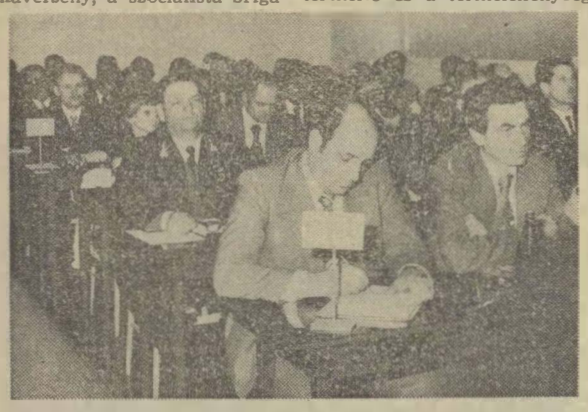
A szocialista brigádmozgalom nem csupán termelési tényező

den esetben adományozhassák és a szükséges pénzügyi keretet a felettes szervek központi keretből biztosítsák. *Erre a célra központi (vállalati) szinten akkor helyes és akkor van lehetőség nagyobb keretet képezni, ha a munkaverseny eredményeként javult a munka, a gazdálkodás hatékonysága és az eredményből nagyobb felosztható rész jön létre.*

Saját erőből is lehet jutalmazni

Hadd említsem meg, hogy ennek a helyes elvnek a betartásában nem vagyunk mindig következetesek. Ismeretes, hogy 1976-ban a vasút teljesítménye nem volt magasabb az előző évinél, a tervhez képest pedig lényeges lemaradás volt. Ennek ellenére *semmit nem csökkent a szocialista brigádok jutalmazási kerete és az igazgatóságok is ugyanúgy, sőt magasabb jutalommal megkapják a vándorzászló és az oklevél kitüntetéseket.*

A létszám- és bérgazdálkodás szabályai szerint a szolgálati főnökségek többsége rendelkezik viszont olyan gazdálkodási önállósággal, hogy jó munkájuk, a szocialista munkaverseny, a szocialista brigádok tevékenységének elismerésére *saját erőből, megtakarításokból nagyobb jutalmazási lehetőséget tudnak biztosítani.* Az a helyes, ha a munka



A debreceni és szombathelyi terület küldöttei figyelmesen hallgatják a beszámolót

megoldásában. *Példát mutatnak a helytállásban, nem tűrik körülöttük a lazaságot, a fegyelmezetlenséget, nevelik munkatársaikat anélkül, hogy különbnek, okosabbnak tüntetnék fel magukat.* Ahol a szocialista brigádok a kollektíva többi tagjaitól, brigádjaitól elkülönülnek, s csak saját vállalásaik teljesítésével törődnek, ott a mozgalom céljával ellentétes eredmények születnek.

A központi vezetőség titkára ezután nyomatékosan aláhúzta, *hogy egész létünk, életkörülményeink javításának alapja a munka, a termelékenység fokozása.* Ennek elsődlegességét senki sem vitathatja. A termelés és a termelékenység fokozásának minden társadalomban megvannak a maga eszközei és módszerei. A mi társadalmunkban a technika fejlődése, s a termelékenység társadalmi érdekekkel. Éppen ezért a technika fejlődése soha nem okoz munkanélküliséget. Ellenkezőleg, arra hivatott, hogy a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását, az egész lakosság anyagi és kulturális szükségleteinek kielégítését szolgálja.

— *Szocialista célkitűzéseink megvalósításához legfontosabb hajtóerőnek az emberek tudatának formálását, a szocialista tudat kialakítását tartjuk* — folytatta —. *Ezt azonban rendeletekkel, utasításokkal nem lehet egyik napról a másikra megteremteni.* Hosszú, türelmes meggyőző munkára van szükség és ez az amiben a szocialista brigádmozgalom, a szocialista brigádok tagjai vállalnak jelentős szerepet. Ezért viselik a szocialista címet, erre a nagy és nemes feladatra való vállalkozások különböztetik meg őket a többi munkabrigádoktól.

Arra kell felkészülni, hogy az idén a tervezettnél többet kell szállítani

Alapvető szocialista célkitűzéseink világosak és változatlanok. Sajátos módszereinkkel törekednünk kell azok mielőbbi megvalósítására. Előfordul, hogy távlati célkitűzéseink megvalósítása közben a nagyon sokrétű szakszervezeti munkában hol egyik, hol a másik kérdésre kell nagyobb figyelmet fordítani. *Nem véletlen, hogy szakszervezetünk tevékenységében most legfontosabb érdekvédelmi feladat a termelés segítése, anélkül, hogy a kettős feladat egyidejű ellátását elhanyagolnánk.*

Az írásos előterjesztés is utal rá, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes kiegészítőjében is beszélt az 1977. évi feladatokról. Ha azt akarjuk — márpedig akarjuk —, hogy az V. ötéves terv életszínvonalpolitikai célkitűzései megvalósuljanak, *meg kell teremteni annak gazdasági feltételeit, meg kell valósítani a termelési célkitűzéseket.* Ha az ipari és mezőgazdasági dolgozók teljesítik, és reméljük, hogy teljesítik az 1977. évi tervet, ez a vasutas dolgozóknak rendkívül nehéz feladatot jelent, mert könnyen előfordulhat, hogy a tervezettnél jóval többet kell szállítani.

A vasút műszaki, technikai színvonala az utóbbi években a népgazdasági erőforrásokhoz mérten jelentősen fejlődött és a jövőben is fejlődik. Megfelelő szervezési intézkedésekkel, a szállítás egyenletesebbé tételével, a szolgálati ágak munkájának jó összehangolásával, a fuvaroztató felekkel való jó kapcsolat kialakításával és általában a tervszerűség javításával a műszaki feltételek — véleményünk szerint is — biztosítottak ahhoz, hogy a népgazdasági igények kielégítést nyerjenek.

Nem hagyhatjuk figyelmen kívül azonban a rendkívül súlyos munkaerő gondokat, *azt, hogy a tolatós tehervonatok, az állomási tartalékok nagyon gyakran 1+1 fővel tolatnak, hogy a szükségeshez képest felére csökkent létszámú sarusok vágányról vagányra pendliznek* és sokszor emberfeletti, a szó igazi értelmében tőlük elvárható kötelességen túli munkát végeznek, hogy a hiányzó munkaerőt pótolni tudják.

A vasút, és szakszervezetünk vezetése ismeri a gondokat és minden tőlünk telhető formában, belső szervezési intézkedésekkel, munkaerő átcsoportosításokkal, az anyagi érdekeltség fokozásával, a munkahelyi szociális körülmények javításával törekszünk azok enyhítésére úgy is, hogy felsőbb kormányzati szervek segítségét kérjük. Ennek ellenére nem remélhetjük, hogy rövid időn belül a vasút munkaerőhelyzetében kedvező változás következzen be. *A várható nehéz szállítási feladatokat nagyjából a meglevő létszámmal, a rendelkezésre álló eszközökkel, berendezésekkel kell megoldani.* Az áruszállítási feladatok mellett nem szorulhat háttérbe a személyszállítás kultúráltságának javítása sem.

A szocialista brigádok, a szakszervezeti aktivisták most abban tehetnek legtöbbet, ha minden dolgozóval, igyekeznek megértetni és fontos politikai kérdésként felfogni az 1977. évi feladatok teljesítésének jelentőségét. *Öntudatos, fegyelmezett munkára csak akkor számíthatunk, ha célkitűzéseinkkel a dolgozók azonosulni tudnak, ha azokat érdekükbevágónak, magukénak érzik és annak megvalósítását belső meggyőződésből, minden tőlük telhető formában támogatják.*

A gazdasági vezetőktől azt kérjük, hogy gondos, körültekintő szervező, irányító munkával segítsék a szocialista brigádok, a kollektívák kezdeményezését, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára tett vállalások teljesítését. *Osszák meg gondjaikat a szocialista brigádokkal, a dolgozó kollektívákkal, kérjék ki véleményüket, hallgassák meg javaslataikat, erősítsék bennük a tulajdonosi érzést és az ehhez kapcsolódó felelősségérzetet.* A gazdasági feladatokkal járó gondok mellett egy pillanatra se feledkezzenek meg a dolgozókról való gondoskodásról, jogos igényeik teljesítéséről, a biztonságos munka feltételeinek megteremtéséről.

Ha a dolgozók azt tapasztalják, hogy nemcsak végrehajtói, hanem formálói is a közösség érdekében végzendő munkának, ha odafigyelnek rájuk, értékelik, megbecsülik munkájukat, nagyobb lelkesedéssel, jogos belső büszkeséggel kapcsolódnak be és öntevékenyen vesznek részt a feladatok megoldásában.

Végezetül a szakszervezet elnöksége és központi vezetősége nevében megköszönte a tanácskozás részvevőinek, rajtuk keresztül a MÁV, a GYSEV, az Utasellátó Vállalat szocialista brigádjainak azt a lelkesedést és példamutató munkát, melyet a mozgalom szélesítése, hatásfokának növelése, a hármas jelszó megvalósítása érdekében végeztek.

A két beszámoló után megkezdődött a vita.

A fizetésért becsülettel kell dolgozni

Vita a beszámolók felett

A vitában először *Bohus Sándor*, a szombathelyi vontatási főnökség szocialista brigádvezetője kapott szót. Beszámolt arról, hogy brigádja, a 13 tagú *„Luganszkij"* ifjúsági brigád munkaterülete a diesel-motorjavító műhely, ahol több típusú jármű javításával foglalkoznak. Beszélt a munkasikerekről is. *A brigád az elmúlt évben 14 újítást adott be, amelyek közül 12-t elfogadtak.* A továbbiakban a fegyelemmel, a munkaidő minél jobb kihasználásával foglalkozott. Úgy vélekednek brigádjának tagjai, hogy *„a fizetésért becsületes munkát kell végezni."* Egyetért a beszámolónak azzal a részével, mely szerint a vasutasdolgozók jogos igényeit csak akkor lehet valóra váltani, ha mindenki szorgalmasan, becsületesen dolgozik.

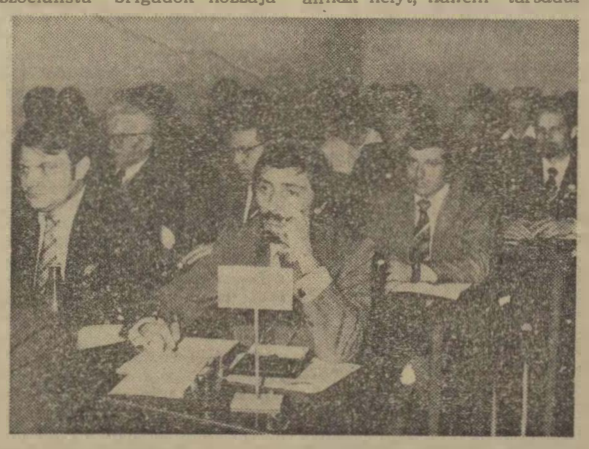
Pápai József Budapest—Ferencváros *Hámán Kató* ifjúsági brigádjának vezetője arról beszélt, hogy fontos feladatnak tekintik a brigádtagok részvételét a közéletben. A korábbiakban a brigádtagok nagy létszáma akadályozta az eredményes munkát, ezért úgy döntöttek, hogy az állomás nagy létszámú szocialista brigádjait átszervezik. Így 33-ról 44-re emelkedett a brigádok száma. Beszélt a létszámgondokról. *Jelenleg 350 dolgozót tudnának még alkalmazni.* Januárban felmérték, hogy hány percet tartózkodnak az érkezési és az indulási vágányokon a tehervonatok. *Például az induló vágányokon a 77 perces normaidővel szemben 259 percet foglaltak le.* Ez az állapot tarthatatlan. Úgy véli, hogy a szocialista brigádok hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a normaidőket tartani tudják.

A munkafegyelemmel kapcsolatban elmondta: *nem használják ki megfelelően a munkaidőt.* Emiatt értékes percek, órák vesznek kárba.

A ferencvárosi csomópont ebben az évben ünnepli fennállásának 100. évfordulóját. Ezt a szocialista brigádok, a csomópont valamennyi dolgozójával együtt, jó munkával szeretnék megünnepelni.

Pápai József egyébként a ferencvárosi szocialista brigádok nevében bejelentette, hogy csatlakoznak a csepeli szocialista brigádok versenyfelhívásához, egyúttal felhívással fordult a vasutas szocialista brigádokhoz, hogy új munkasikerekkel köszöntsék *a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját.*

Tompa Károly szocialista brigádvezető Tapolcán a *Ságvári Endre* brigád munkáját irányítja. Elmondta, hogy az állomás bonyolítja le az igazgatóság szállítási feladatainak 10 százalékát. Ezenkívül fontos feladatnak tekintik a balatoni vonal kulturált kiszolgálását. Különös szerepe jut ebben a *Dobó Katica* brigádnak, amelyben takarítónők dolgoznak, *ők különösen sokat tesznek azért, hogy tiszták legyenek azok a szerelvények, amelyek a magyar tenger északi partjára szállítják az utasokat.* Megemlítette, hogy a forgalom növekedése szükségessé tenné egy új „takarítóvágány" megépítését. Büszkék arra, hogy az elmúlt évben elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vörös zászlaját. A brigádok nemcsak a munkában állnak helyt, hanem társadalmi tevékenységet is kifejtenek, többek között vállalták, hogy patronálják a MÁV Kőszegi Nevelőotthonban tanuló árva gyermekeket.



A pécsi igazgatóság szocialista brigádvezetőinek küldöttei, köztük az igazgatóság vezetői



A miskolci terület küldöttei

Német Lajos a távközlő és biztosító berendezések javító és karbantartó személyzete, és az ott dolgozó szocialista brigádtagok nevében köszöntötte a tanácskozás résztvevőit. Munkahelyén, a Nyugati pályaudvaron a *Lenin* szocialista brigád vezetője. *Az a legfőbb törekvésük, hogy balesetveszély nélkül közlekedjenek a vonatok.* A vizuális utastájékoztatás és ezeknek a berendezéseknek a karbantartása is az ő feladatuk. Felelősségteljes munkájuk mellett gondot fordítanak arra is, hogy a munkahelyüket otthonossá tegyék. A szocialista brigádmozgalommal kapcsolatban megjegyezte, hogy *„nemcsak a részvétel a fontos". A szocialista cím eléréséért alaposan meg kell dolgozni.* Munkahelyükön 55 brigádból 38 érte el a megtisztelő címet. A vasút gazdasági vezetőihez fordulva kérte, hogy több időt töltsenek a szocialista brigádok között.

Brigádja részt vesz az *„Egy brigád — egy iskola"* mozgalomban. A patronált iskolában igyekeznek az oktatási körülményeket kedvezőbbé tenni, az iskola viszont ahhoz járul hozzá, hogy még képzettebbek legyenek a brigád tagjai. A brigádból jelenleg nyolcan tanulnak ebben a középiskolában. Azt tervezik, hogy ez év őszétől önálló osztályt szerveznek a szocialista brigádtagok számára.

Pataki Istvánné, a kiskunhalasi szertárfőnökség *Hámán Kató* brigádjának vezetője arról beszélt, hogy a raktárak nem elég korszerűek. Kérte a vasút vezetőit, hogy nyújtsanak segítséget a szakszolgálati ágnak abban, hogy feladatukat eredményesebben elláthassák. Az elmúlt években a nehéz fizikai munkát gépesítették ugyan, *de időközben a gépek meglehetősen elhasználódtak, ezeket ki kellene már cserélni.* A korszerűtlen gépek nagyon megnehezítik a szertáriak munkáját.

A szállítási feladatok teljesítéséhez jó pályára is szükség van

Mészáros József, az Utasellátó Vállalat *József Attila* szocialista brigádjának vezetője arról szólt, hogy a tervteljesítés minden brigád számára kötelesség! Az Utasellátó tevékenységét más vendéglátóipari vállalatokhoz viszonyítva alaposan megnehezíti, hogy egységeik az egész országban szétszórtan helyezkednek el. Ennek ellenére jól dolgoznak a szocialista brigádok, és nemcsak arra fordítanak gondot, hogy az utazóközönséget kiszolgálják, hanem időnként bekapcsolódnak a vasút áruszállítási feladatainak megoldásába is. *Záhonyban például részt vesznek a vasárnapi rakodásokban.* A szocialista brigádok fontos feladatának tartja, hogy a brigádtagok minél magasabb általános műveltségre tegyenek szert. Természetesen alapvető, hogy minden szocialista brigádtag legalább a nyolc általánost végezze el.

A záhonyi vontatási főnökség villanyszerelője, *Petró Géza* az átrakókörzet brigádjainak üdvözletét tolmácsolta. Mint elmondta, legfontosabb feladatuknak a Szovjetunióból érkező nyersanyagok átrakását, és azok mielőbbi továbbítását tekintik. Az áruszállításból alaposan kiveszik a részüket, *hiszen a debreceni vasútigazgatóság tervének 60 százalékát ez a körzet bonyolítja le.* Az áruszállítás mellett nagy gondot fordítanak a személyszállító vonatok menetrendszerű indítására. Ennél a mutatónál 98,9 százalékos eredményt értek el.

Beszélt arról is, hogy a szovjet és a magyar vasutasok közösen szervezik a munkaversenyt. Így a záhonyi és a csapi átrakókörzet brigádjai között szoros barátság alakult ki. Különösen jelentős az a munkaverseny, amely a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára bontakozott ki.

Major Ferenc nehézgépkezelő, a jászkiséri építőgépjavító üzem kollektívájának üdvözletét tolmácsolta. Mint mondotta: *„a szállítási feladatok megvalósításához jó pályára van szükség".* Ők elsősorban ehhez kívánnak hozzájárulni. De nyomban szóvá tette, hogy a modern vasútépítő gépek kihasználtsága nem megfelelő. Szervezettebb munkával jobb munkateljesítményekre is képesek lennének. Ehhez viszont a különböző szolgálati ágaknak összehangoltabban kell dolgozni. *Fontos feladatuknak tartják az üzembe beérkező gépek főjavításának gyors elvégzését.* Ahhoz is hozzájárulnak, hogy kevesebb importanyagra legyen szükség. A főjavításokhoz ugyanis az alkatrészek egy részét — magyar alapanyagból — saját maguk elkészítik.

Hriágyel Mihály lakatos csoportvezető, a Landler Jenő járműjavítóban. Brigádja a „gőzösök" javításán munkálkodik. Mint ahogy a beszámolóban is elhangzott, a gőzmozdonyok száma egyre csökken, viszont amíg szükség van ezekre a gépekre, a Landler járműjavítóban mindent megtesznek annak érdekében, hogy a gőzösök ne állapotban kerüljenek ki az üzemből. A gőzmozdonyjavítással egy időben készülnek az új feladatok megoldására. A jövőben ugyanis a konténerjavítás lesz az üzem új profilja. Tavaly már ilyen jellegű feladatokat is megoldottak.

A MÁV-nak hosszú távon is van jövője

Ezután *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója emelkedett szólásra. Örömmel állapította meg, hogy a hozzászólók többnyire a vasút eredményes munkájáról beszéltek, ugyanakkor feltárták azokat a hibákat is, amelyek akadályát képezik a jó munkának. Elmondta, hogy 1976 nem tartozik a vasút „legsikerültebb" évei közé. *A vasutasok ugyan nem dolgoztak kevesebbet, mint máskor, a végzett munka minőségével*

(Folytatás a 4. oldalon)

Vita a beszámolók felett

(Folytatás a 3. oldalról.)

azonban már korántsem lehetünk megelégedve. A nagy teljesítményű gépek nem dolgoztak teljes kapacitással. Rámutatott arra, hogy ha a jövőben nem dolgozunk hatékonyabban, akkor nem sikerül teljesíteni a terveket, ez pedig egyes szakszolgálatoknál, brigádoknál és egyéneknél a bérekben is érezteti hatását.

1977 első két hónapját úgy értékelte a miniszterhelyettes, hogy az áruszállítást illetően megfelel egy közepes őszi forgalomnak. *Az éves terv 132 millió tonna áru elszállítása, de fel kell készülni arra, hogy esetleg nagyobb feladatokat kell végrehajtani. Lehet, hogy ebben az esztendőben 134 millió tonna árut kell elszállítani.* Azt kérte a szocialista brigádoktól, hogy legyenek élenjárók a tervek valóraváltásában.



Urbán Lajos miniszterhelyettes

A szociális beruházásokról szólva hangsúlyozta, hogy a vasútnál a legújabb, a legmodernebb épületektől kezdve a 130 évesekig minden megtalálható. Ezzel kapcsolatban *annak a véleménynek is hangot adott, hogy egyes helyeken a vasutas dolgozók nem tesznek meg mindent annak érdekében, hogy munkahelyük a „második otthon" képét nyújtsa, különösen vonatkozik ez a laktanyákra.*

A miniszterhelyettes néhány szemléletbeli problémát is felvetett. Ilyen például, hogy minden szolgálati ág sajátszociális létesítményt akar teremteni. Ugyanakkor, ha közösen hoznának létre szociális beruházásokat, ez olcsóbb is lenne, és talán a különböző szakszolgálatoknál dolgozó vasutasok is jobban megismernék egymás munkáját, tevékenységét, ha együtt használnák az ilyen létesítményeket.

Rátérve a vasút munkaerőgondjaira, felhívással fordult a vasutas szocialista brigádokhoz, hogy segítsenek megoldani a nagyobb csomópontokon — különösen Budapesten — jelentkező munkaerőhiányt. Ez részben megoldható műszaki fejlesztéssel. Ezzel a lehetőséggel él is a MÁV, de a műszaki fejlesztés meglehetősen drága dolog. Javítják a munkakörülményeket is, hogy a dolgozók szívesebben válasszák élethivatásul a vasutat. Szükség van azonban egyéb intézkedésekre is. *Felvetette például, hogy a Budapest környéki munkahelyekről helyes lenne több dolgozót a fővárosi vasutas munkahelyekre, elsősorban Ferencvárosba vezényelni.* Az ifjúsági parlamenten is szó esett már arról, hogy a KISZ-fiatalok közül sokan szívesen jönnének egy-egy évre a fővárosba dolgozni. Azt is meg lehetne fontolni, hogy a MÁV tisztképzőre jelentkező fiatalok egy része a tanulmányai megkezdése előtt Budapesten teljesíthetne szolgálatot. *A szocialista brigádok is sokat tehetnek annak érdekében, hogy ne legyenek munkaerőgondok a vasútnál.* Például elképzelhetőnek tartja, hogy minden szocialista brigád hozzon egy-egy új dolgozót a vasúthoz.

Ezután arról beszélt, hogy *a MÁV-nak hosszú távon is van jövője.* Minden ok megvan tehát arra, hogy a vasutasok nagy-nagy optimizmussal dolgozzanak. A közlekedési ágak között jó az együttműködés, és szó sincs arról, hogy a közúti közlekedés kiszorítaná a szállítási feladatok megoldásából a vasutat. A vasútnál rendkívül gyors a műszaki fejlődés. A vezérigazgató úgy látja, hogy a vasutasok közül nem mindenki büszke a műszaki fejlődés eredményeire, és az elért munkasikerekre. Joggal megjegyezte, hogy kedv nélkül dolgozni kétszeres fáradtságot jelent. Erre példaként említette, hogy manapság *elvétve sem látni olyan villamosmozdonyvezetőt, aki olajos ronggyal törölgetné a mozdonyát, úgy ahogy pár évtizeddel ezelőtt a gőzmozdonyok vezetői, fűtői tették.*

— A vasútnál jól egymásra talált a fiatal és idősebb generáció. A vasutasság fele 40 év alatti fiatal, így szó sincs arról, hogy elöregedne" a vasút. Az idősekre hárul az a feladat, hogy a munkába lépő fiatalokat átsegítsék a kezdeti nehézségeken. *Tőlük várjuk, hogy jó vasutasokat neveljenek az ifjú nemzedékből* — fejezte be felszólalását *Urbán Lajos* miniszterhelyettes.

A pályakezdők igénylik az idősebb dolgozók támogatását

A miniszterhelyettes beszéde után *Hadi László* dombóvári rendelkező forgalmi szolgálattevő, a *Kulich Gyula* szocialista brigád vezetője kapott szót. Hozzászólásában a menetrendszerű közlekedés javítását szorgalmazta. *Az utasok annak alapján ítélik meg a vasút munkáját, hogy pontosan közlekednek-e a személyszállító vonatok.* Az sem mindegy, hogy milyen az utastájékoztatás, tiszták-e a várótermek és a vonatok. A létszámhelyzet javítása szempontjából azt tartja a legfontosabbnak, hogy *„a belépő fiatalokkal úgy foglalkozzunk, mintha a saját gyermekeink volnának!".* A mai fiatalok semmivel sem rosszabbak, mint az idősebb korosztály. A pályakezdők megérdemlik, hogy megkapják a kellő segítséget, mert jó felkészültséggel kerülnek ki az iskolákból.

Vida László gőzmozdonyvezetőnek, a celldömölki vontatási főnökség dolgozójának — mint mondotta — *ebben az évben utoljára fűtyül a mozdony.* Az idősebb korosztályhoz tartozó szocialista brigádvezető elismeréssel szólt a *II. Rákóczi Ferenc* brigád fiatal mozdonyvezetőinek lelkesedéséről. A vontatási főnökségen ugyanis kevés a mozdonyfűtő, és a hiányt úgy pótolták, hogy a fiatal mozdonyvezetők *„egymásnak fütöttek".* Ugy érzi, hogy nyugodtan mehet nyugdíjba, mert lelkes fiataloknak adnatja át a vasútnál eltöltött hosszú évtizedek munkatapasztalatait.

Kiss József, a szegedi igazgatóság épület- és hídfenntartó főnökségének szocialista brigádvezetője Békéscsabáról jött a tanácskozásra. Felszólalásának első részében szocialista brigádjának tevékenységét ismertette, majd a tartalékokról szólva hangsúlyozta, hogy a munkaidőt jobban ki kell használni, és az igazolatlan távolléteket minimálisra kell csökkenteni minden munkahelyen. Ennek érdekében ők rendszeresen látogatják azokat, akik betegállományban vannak. Akik valóban betegek, azok megérdemlik a gondoskodást, a táppénzcsalók viszont, rászolgálnak arra, hogy leleplezzék őket.

Zoller Jánosné okleveles tiszt Miskol-Tiszai pályaudvaron a *Béke* szocialista brigádot vezeti. Legfontosabb feladatuk az oktatás, a vasutas dolgozók nevelése, az újfelvételesekkel való foglalkozás. A munkaerőhiányon úgy segítenek, hogy az állomáson képzik ki a jegyvizsgálókat és vonatvezetőket. Az újfelvételesek orvosi vizsgájáról érdekes tapasztalatokat ismertetett. *Számtalanszor előfordul, hogy nem felel meg a belépni kívánó dolgozó a MÁV által támasztott egészségügyi követelményeknek, ugyanakkor ha elmegy a Volánhoz gépkocsivezetőnek, minden, nehézség nélkül megfelel az orvosi előírásoknak.*

A vasútat nem pótolja a közút



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter (Laczkó Ildikó felvételei)

Felszólalt a tanácskozáson *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter is.

— *Amikor a szocialista brigádokat köszöntjük, az alkotó munkát üdvözöljük* — mondotta beszédének bevezetőjében. — A brigádok a vasutasság legjobbjait tömörítik soraikba. Rájuk hárul a feladatok megoldásának jelentős része.

Nem véletlen, hogy a miniszter úgy köszöntötte a szocialista brigádvezetőket, rajtuk keresztül a szocialista brigádok tagjait, mint a magyar munkásosztály szerves részét. Ezután a vasút munkáját méltatva kijelentette: úgy kell dolgozni, hogy teljesítsük mindazokat a feladatokat, amelyeket a népgazdaság elvár ettől az ágazattól. Az 1977-es esztendő lendületesen kezdődött, ez megmutatkozik a vasúti forgalomban is. Annak is megvan az eredménye, hogy a vasút vezetése kedvezményt adott azoknak a szállítatóknak, akik élnek az előszállítási lehetőségekkel. Ennek is köszönhető, hogy az év első két hónapjában kedvezően alakult a MÁV forgalma.

A továbbakban arról szólt, hogy a vasút munkájában, a szállítási feladatok megoldásában nincsenek alapvető problémák. Ha valamiben változtatni kell, az az egyes helyeken tapasztalható helytelen szemlélet. Egyesek nem azt keresik, hogy miképpen lehet eredményesen dolgozni, hanem azt próbálják igazolni: *mit, miért nem lehet végrehajtani.* Mint mondotta, nekünk azzal a vonóerővel kell dolgozni, amilyen van, olyan pályán, amilyen rendelkezésre áll. Egyet sohasem szabad szem elől téveszteni: *a vasútnak minden körülmények között menni kell, hogy teljesíthesse a rá háruló feladatokat.* Néha már-már úgy tűnik, mintha a vasutasokból kiveszett volna az egykor jellemző büszkeség. Pedig ma is van becsülete a vasutas dolgozónak, megfelelő az anyagi elismerés is. Azt sem szabad elfelejteni, hogy a vasút a *Magyar Népköztársaság* legnagyobb állóeszköz-állománnyal rendelkező üzeme. Büszkék lehetnének arra is, hogy a szállítás évről évre növekszik. Közúttal nem lehet pótolni a vasutat.

— A vasútnál együtt dolgoznak az idősebb, nagy tapasztalattal rendelkezők és az ifjú nemzedék. A fiatalokat azzal lehet elsősorban a vasúthoz kötni, ha az idősebbek megtanítják őket a korszerű technika megfelelő alkalmazására. Ez elsősorban szakszervezeti feladat, de mindenekelőtt a szocialista brigádmozgalom legtestreszabottabb feladata — mondotta Pullai Árpád.

Ezen a tanácskozáson egymás mellett ülnek a különböző szolgálati ágak szocialista brigádvezetői. Jól megértik egymást. *Ilyen együttműködésre van szükség munka közben is!* Nem azt kell nézni, hogy ki melyik szolgálati ágnál dolgozik, hanem azt, hogy valamennyien munkatársak vagyunk. Ezt követeli meg a szállítás ügye. *A szállítás pedig népgazdasági érdek!* Éppen ezért a vasútnak mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy kielégítse a népgazdasági igényeket. A miniszter ehhez kérte a szocialista brigádvezetők és a brigádtagok aktív támogatását.

Fekete István, a kisújszállási pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetője elmondotta, hogy amikor a vasúthoz került, a csákány jelentette a „legkorszerűbb" munkaeszközt. *Ma már a pályafenntartásnál mindenütt korszerű gépek könnyítik a munkát, s a pályamunkásokat autóbuszok szállítják a munkahelyekre.* Javultak a szociális körülmények, biztosítani tudják, hogy a munkahelyek többségére a déli órákban meleg ételt szállítanak. Ehhez nem kérték a vasútigazgatóság segítségét, hanem maguk oldották meg, hogy emberibb körülmények között tevékenykedhessenek a vonalszakaszokon.

Ezután arról beszélt, hogy náluk a brigádok vállalásai között az első helyen a termelés, a munka szerepel, de nem feledkeznek meg arról sem, hogy politikailag és szakmailag képzettebbek legyenek. Társadalmi munkát is vállalnak, többek között a szolnoki gázrobbanás károsultjainak megsegítésére kommunista műszakot szerveztek.

Hegedűs Menyhért Debrecenből jött a tanácskozásra. Ő ugyancsak a pályafenntartásnál dolgozókat képviselte. Elmondotta, hogy a déli pályafenntartási főnökségnél 32 szocialista brigád dolgozik. Örömmel újságolta, hogy főnökségüket elláták már „nagy gépekkel", de a kisgépellátás még nem megfelelő. Annak a reményének adott kifejezést, hogy az elkövetkezendő években e tekintetben is várható javulás.

Hati Istvánné a szentesi *Egyetértés* kocsitisztító brigád vezetője. Munkahelyüket nemcsak tisztán tartják, hanem függönyöket, terítőket is készítettek és ezekkel tették szebbé második otthonukat. A terítőkre kalocsai motívumokat hímeztek. Felajánlotta, hogy a kalocsai motívumok dukkoló mintáit eljuttatják azokhoz a brigádokhoz, akik hasonló dísztárgyakat akarnak készíteni.

A brigád tagjai fizikai dolgozók, kocsitakarítók. Kommunista műszakokat gyakran vállalnak. A munka és a család mellett jut idejükből arra is, hogy szakképzett túravezetők irányításával elmenjenek egy-egy kirándulásra.

A vitát *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes foglalta össze. Elmondta, hogy a 16 hozzászólón kívül még 31-en jelentkeztek szólásra. Ezek a szocialista brigádvezetők írásban adták le hozzászólásaikat és természetesen a felvetett problémákra a vasút vezetőitől — ugyancsak írásban — megkapják majd a válaszokat. Az üzemi demokrácia fontosságáról szólva rámutatott: — *azért lehetséges a vasútnál egyszemélyi vezetés, mert a vezetők támaszkodhatnak a dolgozó közösségek véleményére.* Ismerik ugyanis a szocialista brigádok akaratát, a szakszervezeti aktivisták véleményét és így könnyebben tudnak dönteni a legfontosabb kérdésekben is. A fegyelem és az üzemi demokrácia tehát egy és ugyanaz a fogalom.

A vasutas szocialista brigádvezetők negyedik országos tanácskozása, miután megválasztották azt a 60 küldöttet, akik a szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán képviselik majd a vasutas brigádokat, *Molnár György* zárszavával fejezte be munkáját.

Szocialista brigádok kitüntetése

A szocialista brigádmozgalomban kiemelkedő eredményt elért kollektívák közül a közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége négy brigádnak ítélte oda a *Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja* kitüntető címet. A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége pedig 11 brigádnak adományozta a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést.

A Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja

kitüntető címet kapta: *„Tyereskova"* szocialista brigád, vezetője: *Barizs János*, MÁV Északi Jj. Ü.; *„Árpád"* szocialista brigád vezetője: *Nagy Sándor*, Kecskemét Vontatási Főnökség; *„Kandó Kálmán"* szocialista brigád, vezetője: *Szvecz István*, Miskolc—Tiszai pu.; *„Kölcsey Ferenc"* szocialista brigád, vezetője: *Szabó György*, Mátészalka Pályafenntartási Főnökség.

A MÁV Kiváló Brigádja

kitüntető címet kapta: *„Luganszkij"* szocialista brigád, vezetője: *Bohus Sándor*, Szombathely Vontatási Főnökség; *„II. Rákóczi Ferenc"* szocialista brigád, vezetője: *Hegedüs Gábor*, Püspökladány áll.; *„Kilián György"* szocialista brigád, vezetője: *Hriágyel Mihály*, Landler Jenő Jj. Ü.; *„Vörösmarty"* szocialista brigád, vezetője: *Járányi Antal*. Kaposvár áll.; *„Petőfi Sándor"* szocialista brigád, vezetője: *Majoros Péter*, Kiskunhalas áll.; *„Augusztus 20."* szocialista brigád, vezetője: *Márki Sándor*, Sturovo MÁV képviselet; *„Kandó Kálmán"* szocialista brigád, vezetője: *Orosz József*, Miskolc Építési Főnökség; *„Kossuth Lajos"* szocialista brigád, vezetője: *Pozsár István*, Hatvan—Salgótarjáni Pályafenntartási Főnökség; *„Tyereskova"* szocialista brigád, vezetője: *Szücs Gézáné*, Eperjeske-rendező pu.; *„Kulich Gyula"* szocialista brigád, vezetője: *Tóth László*, MÁV Kitérőgyártó Ü.; *„Béke"* szocialista brigád, vezetője: *Bérczes Antalné*, MÁV Nyugdíj Hivatal.



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter és Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára átadja a kitüntetést Hadi Lászlónak, Dombóvár állomás szocialista brigádvezetőjének (Laczkó Ildikó felvétele)

Szocialista brigádvezetők kitüntetése

A közlekedés- és postaügyi miniszter a szocialista brigádmozgalom fejlesztése érdekében végzett kiemelkedő munkájukért

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Balogh Barnabás csop. vezetőt, Miskolc Jj. Ü.; Hadi László forg. szolg. tevőt, Dombóvár áll.; Hegedüs Menyhért vonalkezelőt, Debrecen Déli Pft. Főn.; Kupi Ernő lakatos csop. vezetőt, Szombathely Jj. Ü.; Kuti József térfelvigyázót, Bp. Keleti pu.; Ónodi Ferenc vonatvezetőt, Zalaegerszeg áll.; Pajti Imre művezetőt, Debrecen BBFF; Pataki Istvánné raktárvezetőt, Kiskunhalas Szertárfőn.; Pozsonyi Tibor vill. mozd. vezetőt, Miskolc Vont. Főn.; Schmidt Ferenc felépítményi vonalkezelőt, Pécs Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

A KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Auguszt Janost, a Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Bizottságának titkárát; Bajazs József ügyintézőt, Pecs Vasutig.; Bene István magasépítményi vonalkezelőt, Szekesfehérvár Pft. Főn.; Herpai János művezetőt, Miskolc—Tiszai pu. BBFF.; Hornyák Zoltán vonatvezetőt, Miskolc—Tiszai pu.; Kovács Ferenc forg. szolg. tevőt, Hódmezővásárhely áll.; Kuricz András felépítményi munkavezetőt, Szombathelyi Pft. Főn.; Nagy Ernő felépítményi munkavezetőt, Tapolca Pft. Főn.; Nagy Imre vízvezetékszerelőt, Magasep. Fon.; Tóth János csoportvezetőt, MÁV Vezérigazgatóság; Varga István csoportvezetőt, Miskolc, Vasútig.; Vida László gőzmozdonyvezetőt, Celldömölk Vont. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Antal András vill. szerelőt, Szombathely áll.; Berkes Róbert lakatos csop. vezetőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Erdei László kotrógépkezelőt, Záhony Gép. Rak. Főn.; Farkas István forg. szolg. tevőt, Hegyeshalom áll.; Hollósi Károly esztergályost, Vésztő Vont. Főn.; Korlang Antal motorvezetőt, Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Kiss József gépkezelőt, Hídépítési Főn.; Koleszár József művezetőt, Dombóvár Vont. Főn.; Komjáti István lakatost, Kitérőgyártó Ü., Gyöngyös; Major Ferenc nehézgépkezelőt, Építőgépjav. Ü., Jászkisér; Matkó Ottó csop. vezetőt, Északi Jj. Ü.; Medve Béla forg. szolg. tevőt, Vámosgyörk áll.; Nagy Imre váltókezelőt, Hatvan áll.; Pápai József térfelvigyázót, Bp. Ferencváros áll.; Petró Géza vill. szerelőt, Záhony Vont. Főn.; Pikner Vilmosné raktárnokot, Dunaújváros áll.; Soltész János munkavezetőt, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Szabados István villamoslakatost, Miskolc, Vont. Főn.; Tellér András lakatost, Rákos Vont. Főn.; Váradi István ügyintézőt, MÁV Vezérigazgatóság; Vincze János motorszerelő csop. vezetőt, Szentes Ep. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

KIVÁLÓ DOLGOZÓ

kitüntetésben részesítette: Beke József garázsmestert, Dombovár Ep. Főn.; Csonka István esztergályost, Szak- és Szerelőip. Főn.; Hejj László csop. vezetőt, Miskolc Vasútig.; Léval András ügyintézőt, Debrecen Vasútig.; Nemes Lajos munkavezetőt, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Németh Béla csop. vezetőt, Hegyeshalom áll.; Nyári István lakatost, Géplavító Ü. Bp.; Szeder János munkaügyi vezetőt, Székesfehérvár Vont. Főn.; Török József pol. munkatársat, Vasutasok Szaksz. TB., Szeged; Varga Györgyné csop. vezetőt, Dunakeszi Jj. Ü.

Nyolcvanévesek találkozója

Kedves találkozó színhelye volt a közelmúltban a Landler járműjavító művelődési háza. Az üzem nyugdíjas csoportja és a művelődési ház vezetősége találkozóra hívta azokat a nyugdíjasokat, akik betöltötték nyolcvanadik életévüket.

A találkozón több mint negyvenen jelentek meg, közöttük *Eperjesi Béla, Naszádi András* és *Csengeri László*, akik aktív közéleti tevékenységet is folytattak. A vendéglátók szeretettel üdvözölték az üzem legidősebb nyugdíjasát, a 94 éves *Sasvári Sándort*. A megjelenteket *Lillik László*, a nyugdíjas csoport titkára köszöntötte, majd a kultúrműsor után fehér asztal mellett elevenítették fel a régi emlékeket, munkahelyi eseményeket.

ELŐSZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉS 1,5 MILLIÓ TONNÁRA

Sikeres év után — újabb feladatok előtt

Aktívaértekezleten értékelték munkájukat és határozták meg ez évi feladataikat a szegedi vasutasok

A szegedi vasútigazgatóság elmúlt évi munkájáról és az idei feladatokról volt szó azon a tanácskozáson, amelyet február 21-én tartottak Szegeden, a vasutas művelődési házban. *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára köszöntötte az aktívaértekezleten megjelenteket, majd *Lovász Lázár* vasútigazgató számolt be a végzett munkáról.

Több figyelmet a hivatásforgalomra

A személyszállításban hét százalékkal csökkent az utasok száma, elsősorban a hivatásforgalomban. Ez egyben meghatározza a további feladatokat is. *A jövőben fokozott figyelmet kell fordítani a munkába járók, illetve onnan hazatérők gyors, pontos és kulturált utazására.*

Tavaly 305 ezer tonnával többet, 10,6 millió tonna árut fuvaroztak el az igazgatóság területén. Ezzel áruszállítási tervüket a bázishoz viszonyítva 2.9 százalékkal, a tervhez képest 1,1 százalékkal, túlteljesitették. A feladott áruk egyötödét exportra továbbították. Sikeresen oldották meg az egyik legjelentősebb mezőgazdasági termény, a cukorrépa gyárakba való fuvarozását. Az őszi szállítási csúcsban — a feszített kiegyenlítési terv teljesítése mellett — zökkenőmentesen „utazott" a répa, többsége fordaszerelvényekkel.

Ami az eredmények mögött van

Az év végéhez közeledve nagy figyelmet fordítottak az 1977. évi előszállítások szervezésére. Ennek eredményeként *18 vállalattal 741 ezer tonna kő, kavics és betonáru előszállítására, valamint 22 vállalattal mintegy 730 ezer tonna áru első félévben való feladására kötöttek megállapodást.* Az év elejei szállítások zavartalan végzése érdekében konkrét feladatokat határoztak meg az egyes szakszolgálatoknak.

Az egyre sokasodó feladatok teljesítését segítették az igazgatóság területén tavaly megvalósított műszaki fejlesztések, beruházások. Elkészült 23,4 km vágánykorszerűsítés, 33 csoport kitérőcsere, 40 db fény-, illetve félsorompó, befejeződött a Cegléd—Szeged vonal automatizálása és az algyői vasúti híd átépítése. Megkezdődött a 900-as vonal villamosítása —, hogy csak a legjelentősebbeket említsük.

Az eredmények eléréséhez hozzájárult az is, hogy az igazgatóság vezetői *nagy figyelmet fordítanak a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására.* Korábban állandó problémát jelentett a munkásszállítás, ma már 7 autóbusz és 10 bódés teherautó, napi átlagban 420 fő szállítását biztosítja. Javult az öltözővel, mosdóval való ellátottság is, új szociális létesítményt kaptak a *szentesiek, Makón* és *Kiskunfélegyházán* pedig most épül hasonló létesítmény. A lakásépítések támogatására tavaly 7,6 millió forintot fordítottak. Ennek 79 százalékát munkások kapták. Munkavédelmi feltételeket javító tényezőkre 35 millió, a munkakörülmények javítására 48.2 millió forintot költöttek. *Békéscsabán* és *Szegeden* megkezdték a vontatási telepek korszerűsítését, melyek az ott dolgozóknak teremtenek majd jobb munkakörülményeket.

Fő követelmény a minőség javítása

Az 1976-os sikeres év egyúttal irányt szab az idei tennivalókra is. *Ez évben 24,8 millió utas és 10,8 millió tonna áru elszállítását kell biztositani az igazgatóságnak.* A megnövekedett feladatok teljesítésével főként a minőségi munkát határozták meg feladatként. Így például az áruszállításban a rakodási idők csökkentését, a hétvégi rakodások fokozását, az előszállítások sikeres lebonyolítását, a MÁV—Volán együttműködés további javítását. A kitűzött célok között szerepel az üzem- és munkaszervezés javítása, az abban rejlő tartalékok kihasználása, a veszteségidők csökkentése, a túlórák 20 százalékos mérséklése, a fegyelem megszilárdítása, a balesetmentes munka, és még hosszan lehetne sorolni a most megszabott feladatokat.

Ezeknek a céloknak a megvalósításához ajánlották fel támogatásukat a tanácskozáson felszólalók, s ezt segítik a csepeli felhívás nyomán kibontakozott újabb munkafelajánlások is.

Gellért József

Információ – tájékoztatás

A panasz útja

A szakszervezeti bizottságok információs jelentései rendszeresen tartalmaznak egyen-, munka- és védőruhákkal kapcsolatos panaszokat, javaslatokat.

Az ilyen jellegű észrevételek évente egy alkalommal a Vasúti Munkaügyi Utasítás 53. paragrafusa szerinti módosításakor vehetők figyelembe. Ezért az egyen-, munka- és védőruhák ellátottságával és viselési idejével összefüggően mindennemű kifogást, panaszt és javaslatot az alapszervezetek a területi bizottságoknak továbbítsanak. A területi bizottságok az észrevételeket gyűjtsék össze és évente egy alkalommal, július első felében véleményezve küldjék meg azokat a vasútigazgatóságok illetékes osztályainak.

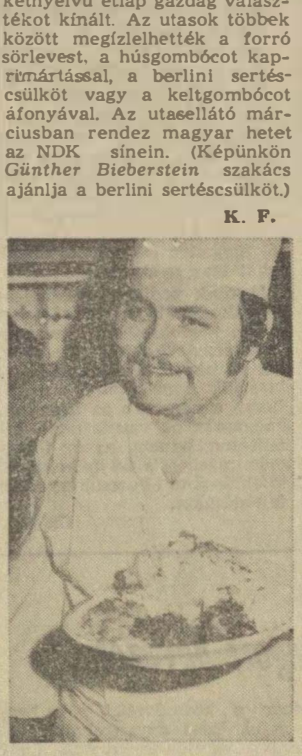
A minőségi kifogásokat határidő nélkül (a panasz felmerülésekor) a *MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóságnak küldjék meg.*

A MITROPA ajánlotta:

Forró sörleves, berlini sertéscsülök

Az Utasellátó NDK-beli partnere a MITROPA. Ez év tavaszán a két vállalat vendéglátó hetet rendez egy-egy nagyobb vasútvonalon. Mint arról lapunkban is hírt adtunk, a közelmúltban *két brigád érkezett Berlinből, hogy egy hétig a Budapest—Szeged között közlekedő expresszek étkezőkocsijaiban készítsék el a jellegzetes német ételeket.* A kétnyelvű étlap gazdag választékot kínált. Az utasok többek között megízlelhették a forró sörlevest, a húsgombócot kaprimártással, a berlini sertéscsülköt vagy a keltgombócot áfonyával. Az utasellátó márciusban rendez magyar hetet az NDK sínein. (Képünkön *Günther Bieberstein* szakács ajánlja a berlini sertéscsülköt.)

K. F.

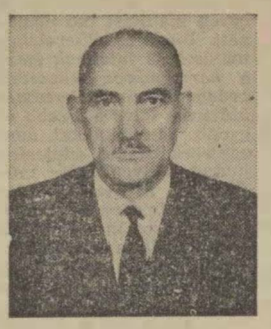


Dolgozók iskolája

Békéscsabán a csomópont gazdasági-társadalmi vezetőinek közreműködésével a vasutasok klubkönyvtárában megnyitották a dolgozók iskoláját, amelyen 25 olyan vasutas vesz részt, akiknek nincs meg a nyolc általános iskolai végzettsége. A következő években ezt az akciót tovább szélesítik.

Kinczli József

Huszonkét évet töltött a pécsi területi bizottság élén



Kinczli József 37 esztendőt töltött a vasút szolgálatában, ebből huszonhat évet a területi bizottságon. Több mint tizenegy és fél évet korkedvezményes munkakörben dolgozott az utazó szolgálatnál. Most 57 éves.

A munkásmozgalomba már fiatalon — 1937-ben — bekapcsolódott. *Pécs-Újhegyen*, a bányászok, ipari munkások körében ismerte meg a munkások világát, életkörülményeit. Olyan forradalmárok voltak a tanítómesterei Baranya megyében, mint a mártírhalált halt *Buzsáki Imre* és *Szegedi József*. Aktív részese volt a munkakörülmények javításáért és a bérek emeléséért szervezett sztrájkoknak.

A felszabadulás után részt vett a vasutas szakszervezet helyi csoportjának szervezésében, a területi szervezet kialakításában. Kezdetben bizalmiként, később műhelybizottsági titkárként tevékenykedett a szakszervezeti mozgalomban. *1951-ben került a pécsi területi bizottságra, 1958-tól 1972-ig tagja volt a Szakszervezetek Országos Tanácsának is.*

A gazdag tapasztalattal rendelkező mozgalmi vezető huszonkét évig volt a pécsi területi bizottság élén. Az aktivisták véleményét igénylő és megbecsülő vezetőként minden fórumon a vasutasok érdekeit képviselte, javaslataival segítette a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének és Elnökségének munkáját. A szakvonali vezetőkkel közösen kereste a lehetőségeket a dolgozók munkakörülményeinek javítására.

Eredményes munkásságát több kitüntetés, erkölcsi elismerés fémjelzi. Tulajdonosa többek között a *Munka Érdemrend* arany fokozatának, a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetésnek és a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatának. Lelkes társadalmi munkatársa a megyei és a városi testnevelési sportbizottságnak is.

Nyugalomba vonulása nem jelenti a közélettől való elzárkózást. Továbbra is aktív segítője marad a szakszervezeti mozgalomnak, és avatott szószólója a vasutasok érdekeinek. Teheti ezt azért is, *mert továbbra is tagja marad a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének és elnökségének. Persze több ideje marad a pihenésre és kedvenc szórakozására: a szépirodalmi könyvek olvasására.* Tapasztalatokban gazdag munkásélete, embersége sokáig példaképe lesz a fiataloknak, a szakszervezeti mozgalom aktivistáinak, önkéntes munkásainak.

Érdemei elismeréseként — nyugalomba vonulása alkalmából a területi tanácsülésen Kinczli Józsefnek, a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés arany fokozatát adományozták, amit *Molnár György* titkár adott át.

K. S.

A jubiláló Sopron várja vendégeit

A középkor egyik, Európa sorsát évszázadokra meghatározó csatája zajlott le 1272-ben a Morvamezőn: *IV. László* és *Habsburgi Rudolf* csapatai szétverték a cseh király seregeit. *Ottokár* maga is meghalt, az akkor már egyes magyar területekre is kiterjedt cseh királyság széthullott.

A cseh impérium hadai terjeszkedése idején Sopront is megszállták, árulás során maga a királyi ispán nyitotta meg előttük a város kapuit. A soproni polgárság azonban nem támogatta Ottokárt, a magyar korona elleni harcában, még annak ellenére sem, hogy fiait és leányait hurcolta el túszként a császári címre és közép-európai birodalom megteremtésére törekvő cseh király.

A már akkorra jelentős kereskedelmi, katonai és közigazgatási központtá fejlődött várost hűségéért *1277-ben IV. László kivette a megye irányítása alól és városi függetlenséget, önkormányzatot biztosító kiváltságokat adott Sopronnak.* Az ezek nyomán tovább erősödő polgárság a várost hamarosan hatalmas hármas falrendszerrel vette körül, s azt bástyákkal is megerősítette, remekművű patríciusházakat épített, templomokat emelt. Ezeket a gondos műemléki helyreállítás után látogatók tízezrei csodálják meg: *a római alapítás óta Sopronban csaknem évezredes a megszakítatlan városi élet.*

A századfordulóra Sopron vasúti csomóponttá fejlődött. ma Hegyeshalom mellett a nyugati forgalomban legfontosabb átmenőállomásunk. A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút ennek a forgalomnak lebonyolításán túl a város idegenforgalmának vitelében is szerepet vállalt: *Utazási irodát nyitott, szállodát és vendéglőket üzemeltet.*

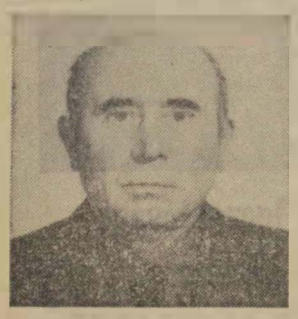
A Sopron városi kiváltságait biztosító királyi oklevél kiállításának 700. évfordulóján a *Lokomotiv Utazási Iroda* a vasutasság számára is felkínálja szolgálatait: *kirándulócsoportok gondját vállalja a szállásbiztosítástól az idegenvezetésig.* A jubileumát ünneplő történelmi emlékekben gazdag város megismerésére használják ki vasutas utazási kedvezményeiket és a „Lokomotív" ajánlatait!

Lovas Gyula

PÁLYAMUNKÁSOK

Akiknek nem teher a társadalmi munka

A miskolci pályafenntartási főnökségen egy jól sikerült értekezletén találkoztam két szakszervezeti tisztségviselővel, akiket *Markó Barna* szbtitkár röviden így jellemzett: *mindketten azok közül valók, akik mozgalmi munkájukat szívvel-lélekkel látják el.* Olyan emberek, akik nemcsak



együtt dolgoznak, de együtt is éreznek munkatársaikkal, a közösséggel.

HUSZONKÉT ÉVE TISZTSÉGVISELŐ

Vesza Ambrus, a XIV. pályamesteri szakasz asztalos- és ácsbrigádjának csoportvezetője. Huszonkét évvel ezelőtt, az építőipartól szegődött a vasúthoz, miután családjában tradíció volt a MÁV-nál szolgálni. Húzta a szíve azért is, mert mielőtt tényleges katonai idejét töltötte volna, a debreceni járműjavító üzemben már megismerkedett a vasutasok sajátos, bonyolult világával.

Mozgalmi tisztségviselői megbízatásának kezdete a vasútnál egy időre esik szakmai munkájával. Társai előlegezték számára a bizalmat, s 22 év távlatából, most már az is elmondható: *nem hiába.* Vesza Ambrus először, mint szakszervezeti bizalmi, később években keresztül vezető bizalmi, majd műhelybizottsági titkár minőségben látta el mozgalmi feladatát. Mindig azt vallotta: *az emberekkel való megfelelő kapcsolat kialakítása elengedhetetlenül szükséges a jó közösségi munkához.* Nagy jelentőséget tulajdonított az információ gyors, időben történő áramlásának is, mert véleménye szerint a dolgozók igényllik és értékelik a tájékoztatás minden formáját.

Éppen a tények helyes megítélése következtében tudta munkáját mindig úgy irányítani, hogy azáltal közelebb került az emberekhez. Ismeretszerzéseinek forrásai a közvetlen, baráti beszélgetések voltak, amelynek idejét nem tartotta számon a munkaidő lejárta után sem.

A hosszú évek alatt végzett szakszervezeti megbízatása egy pillanatra sem jelentett terhet számára. Bár elmondása szerint a feladatot nem volt mindig könnyű megoldani, *ha újra kezdené, ismét vállalná a társadalmi többletmunkát.*

Az idő ugyanis észrevétlenül elszaladt Vesza Ambrus felett. Ez év márciusa fordulópontot jelent az életében, mert nyugdíjasként pihentetőbb életmódot alakít ki magának, s leginkább két gyermekének boldogulását kíséri figyelemmel.

Persze, ha akarna, sem tudna elszakadni teljesen a mozgalmi élettől. Évtizedek alatt vérébe ivódott a másokkal való törődés, s ezt a tulajdonságot megtartja a pihenés éveiben is. Mint mondotta: *az elkövetkezendő években még több ideje lesz a közösség érdekében tovább munkálkodni.*

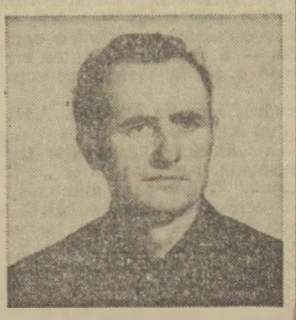
VÁGÁNYGONDOZÓ NYÉKLÁDHÁZÁN

Filep József Nyékládházán, a VI-os pályamesteri szakaszon vágánygondozó. Tizennégy évig mint szakszervezeti bizalmi, jelenleg mint főbizalmi segíti a mozgalommal kapcsolatos feladatok végrehajtását. Munkájában — úgy tartja — a legtöbb problémát az újfelvételes dolgozókkal való foglalkozás jelenti. A pályafenntartási főnökség létszámának heterogén összetétele, a létszámgondok, a gyakori munkaerőváltozások rányomják bélyegüket a bizalmi munkájára is. *A szokottnál is nagyobb mértékben kell támaszkodnia a szocialista brigádokra, a törzsgárdatagokra.* Nagy gondot kell fordítania az emberek mind teljesebb megismerésére, a személyi ráhatások legmegfelelőbb formáinak alkalmazására.

Mindezek megvalósítása érdekében a főbizalmi aktívan közreműködik, s a bizalmihálózaton keresztül segíti és állandó figyelemmel kíséri a munkahely mozgalmi életét.

TARTALMASABB LETT A MOZGALMI MUNKA

Filep József 22 szakszervezeti taggal tart rendszeres kapcsolatot. Dolgozótársainak



munkahelyi, személyes problémáit ismeri, azok megszüntetésére intézkedéseket tesz. Véleménye szerint, amióta a bizalmiak jog- és hatásköre megnövekedett, *tartalmasabb lett a mozgalmi munka, jobban lehet érezni a tisztség fontosságát.* A bizalmiak élnek a jogaikkal, s a hatáskörök kiszélesítése mindenképpen a dolgozók érdekeit szolgálja. A gazdasági problémák közös megbeszélése mellett, legtöbb szó a bérezéssel, jutalmazással kapcsolatos kérdésekről esik, s ezek megvitatásához a bizalmiak következetesen védik társaik érdekeit.

SOKOLDALÚ TEVÉKENYSÉG

A főbizalmi egymagában nem lenne képes, sokoldalú tevékenységének ellátására. Szerencsére azonban — Filep József szavai szerint — *olyan emberekkel dolgozik együtt, akik számára nem teher a társadalmi munka,* jól ismerik a feladatokat és önzetlenül segítik a közösségi célok megvalósulását.

A pályafenntartási főnökségnél a feladatok elvégzésében a gondok megoldásában szükség is van a bizalmiak egységes cselekvésére.

Pálinkás Katalin

JÁSZKISÉR:

Esztergályos tanulók versenye a MÁV Építőgépjavító Üzemben

A jászberényi 606. számú szakmunkásképző intézet a közelmúltban a Jászkiséri Építőgépjavító Üzemben rendezte a *Szakma kiváló tanulója* megyei versenyt esztergályos szakmában.

A verseny 24 részvevője egyéni és csapatversenyben mérte össze elméleti és gyakorlati tudását. Az üzem korszerűen felszerelt forgácsoló tanműhelye kedvező feltételeket nyújtott a tanulók nehéz gyakorlati feladatainak megoldásához. Az egyéni versenyben *Bagi Lajos*, az építőgépjavító üzem szakmunkástanulója második helyezést ért el. Csapatversenyben iskolájuk, a jászapáti 606-os számú kihelyezett iskola lett az első.

Mesterek és tanítványok

Az egyre szélesebb körben kibontakozó társadalmi demokratizmus a képzőművészet világában is mindinkább elmossa azokat a határokat, amelyeket az elmúlt századok történelmi kategóriája állított a hivatásos és műkedvelő, a beavatott és kívülálló, a szakértő és dilettáns művész közé.

170 tehetséges amatőr

A történelem soha nem igazolta ennek az elhatározásnak társadalmi szükségességét vagy gyökereit, hiszen az ókor egységes művészetszemléletében a nép és a művész éppúgy azonosult egymással, amint a középkor kézművesei is a művészet minden ágának egyedüli hivatott továbbfejlesztői voltak. Csak a virágzó feudalizmus s még inkább a kibontakozó kapitalizmus emelt ezen a téren is mesterséges gátakat. S mennyire mesterségesek voltak a korlátok, arra éppen az szolgál bizonyítékul, hogy a történelmi szükségszerűségként szervezkedő proletariátus politikai harcában felhasználja a művészet eszközeit is, s ez a népből kisarjadzó művészet csak egyetlen megkülönböztetést ismer, amely elválasztja az igazi, a népben gyökerező művészetet az álművészettől.

Ennek a nemes hagyománynak a letéteményesei, szakavatott folytatói a *Vasutasok Szakszervezete Képzőművészeti Körének* vezetői és tagjai, akik a fáradságos napi munka mellett művészi ambícióik továbbfejlesztéséről, az igazi művészet ápolásáról sem mondanak le. Művészek ők vagy dilettánsok, szakmabeliek vagy amatőrök — a múló idővel ennek jelentősége egyre inkább elenyészik, s megmarad alkotásuk, a mű, amely szemet gyönyörködtet, szívet s lelket nemesít. *Közkincs, amelynek értéke felmérhetetlen.*

Az igazi művészet nem hivalkodó, amint szerény ma is a *Montparnasse* sok-sok kis műterme, s igénytelen az a Népszínház utcai helyiség is, amely a vasutas képzőművészek otthona. Itt nem a helyiség, hanem a szellem gazdag.

Harminc éve tanít

Kirchmayer Károly szobrászművész és *Benedek György* festőművész vállalták annak a gondját, hogy évente mintegy 170 tehetséges „amatőr" megtanulja a képzőművészeti kifejezőkészség rejtelyeit úgy, hogy egyéniségük ahelyett, hogy a sablonos tömegízlésben elveszne, ellenkezőleg mind önállóbbá váljék és kiteljesedjen. Nem kis feladatról van ittszó: *lenyesegetni minden öncélú egyénieskedést, semmitmondó modernkedést, tartalom nélküli kirívó feltűnést, de úgy, hogy az egyéni tehetség kibontakozva magasabbrendű társadalmi célokat szolgáljon.* Csak igazi és önzetlen művészek képesek erre, akik előtt mindig nemes cél lebeg. Maguk is a népből eredő önálló művészek, akik képesek egyéniségeket nevelni, művészi ambíciókat magas célok irányába terelni.

Kirchmayer Károly immár 30 éve foglalkozik a szobrászokkal, s 1951 óta vezetője a képzőművészeti körnek. 26 országos vasutas képzőművészeti kiállítást, s számtalan külföldi és hazai egyéb kiállítást tud maga mögött. *Díjak és oklevelek, elismerések és jutalmak igazolják a harmincéves művészeti és pedagógiai munka eredményét.* Műterme telve a kisebb és nagyobb plasztikákkal, amelyek egyszerű, világos kifejezésmódjukkal mélyen ható művészi élményt nyújtanak. Március második felében — gondos válogatás alapján — gyűjteményes kiállítása lesz Baján.

Benedek György festőművésznek a közelmúltban zárult nagy sikerű kiállítása a budapesti Műcsarnokban. Benedek művészete mentes minden konvencionális és sablonos megoldástól, mindenkor a valóság talaján állva igazi realista festőnek számít. Ítélő- és pedagógiai készségében mindig megbízhat az a nagyszámú fiatal festő, akik a képzőművészeti körből a főiskolára akarnak kerülni, de azok az idősebbek is, akik büszkén és tudatosan vállalják az amatőrséget, amely ma is közvetítő a társadalom alapját jelentő nép és művészet között. *Benedek György, akinek műveit tavaly Párizsban is kiállították, s az idén Kölnben kerülnek bemutatásra, szereti az amatőröket,* mert ők türelmesebbek a szélsőséges művészeti áramlatokkal szemben, érdeklődőbbek, jól informáltak, olvasottabbak és soha nem akarnak „hatalmas egyéniségekké" válni.

Kövessük nyomon fejlődésüket

Kirchmayer Károly a szobrász és *Benedek György*, a festő, 170 vasutas amatőr művész szakmai fejlődésének és irányításának a gondját vették a nyakukba. Nem csupán azért, hogy több száz képpel, plasztikával gazdagodjék a vasutas képzőművészeti alkotások amúgyis szép száma, hanem hogy a művészettörténeti ismeretek, a rajzoktatások és minden körülmények között az egyéni foglalkozások útján mélyüljön intelligenciájuk, kifejező képességük, szélesedjen érdeklődésük, s megtanuljanak gondolkodni a művészet koroktól független ősi, népből eredő, tehát igaz nyelvén.

Nekünk pedig az a kötelességünk az igazi művészeket ápoló, továbbfejlesztő, modern „mesterdalnokokkal" szemben, *hogy nagyobb érdeklődéssel kísérjük figyelemmel munkájukat,* s nemcsak az immáron hagyományos vasutasnapi kiállításon, hanem az év folyamán máshol is fel-felbukkanó kiállításokon kövessük nyomon fejlődésüket.

Cs. F.

Megjegyezzük

„Előjegyzékbe legott bevezetni"

Sokat beszélünk napjainkban a közművelődésről. Erre buzdít a televízió, a rádió, a sajtó. Édes anyanyelvünk védelmében is sokat tettünk már. Nyesegetjük a hivatali nyelv vadhajtásait, csiszoljuk a szolgálati levelezés fontoskodó, bürokrata stílusát. Egyre többen veszik már észre a mondanivaló nélküli, körmönfont kifejezéseket, és felszisszennek, szóvá teszik, ha mindez nyomtatásban is megjelenik.

A napokban ilyen nyomtatott szöveget hozott a szerkesztőségbe két szerelő. Az asztalomra tették *a szolgálati helyeken jól ismert 105-ös füzetet*, amit a helyi anyagfelhasználás vezetésére adtak ki. Vendégeim biztattak, hogy olvassam el a borító belső oldalán a *„Tudnivalók"* cím alatt lévő szöveget.

— Mi már emlékezetből tudjuk az egészet. Annyira mulatságos, hogy nem lehet elfelejteni — magyarázták. Ezek után érdeklődve olvastam a sorokat. Az első mondat a következőkre figyelmeztet: „Számadó (akadályoztatása esetén megbízottja) köteles a helyi felhasználásra naponként és esetenként kiadott anyagokat teljes megnevezésükkel a raktározás helyén *tinta irónnal ezen „Előjegyzékbe legott bevezetni."*

Rendkívül eredeti, legalább 150 éves stílus — morfondírozom. Ezt érdemes legott tovább olvasni: *„... Minden* egyes feljegyzett anyagmennyiség után — a számlázás pontos *eszközlétetése végett — kitüntetendő a cél is, melyre az anyag kiadatott"* ...

És kitüntetendő még e bravúros mondat alkotója. Addig is elismerésünket eszközöltetni fogjuk!

A „Tudnivalók" 4. pontja az előzőeknél lényegesen fontosabb szabályra hívja fel a figyelmet. Arra int, hogy *„a tételeket bal felől egymás alá írjuk."* Tehát nem ajánlatos a papíron jobbról balra haladva vezetni a tételeket, erről a beidegzett szokásunkról sürgősen szokjunk le, mert ha valaki észreveszi, még azt gondolja, hogy stikkesek vagyunk.

Végül a 4. pont utolsó mondata ellenőrzéssel ijesztgeti a számadót, és keményen ráparancsol: *„Rovancsolások és átadások alkalmával előmutatandó".* Természetesen a jegyzék, amit újranyomás előtt érdemes lenne a kiadónak is előmutatni. Akarom mondani, elolvasni!

(kaszala)

HASZNOS TANÁCSOK ÚJÍTÓKNAK

Kit kell az újítás szerzőjének tekinteni?

A SZERZŐI JOG ÉS A JOGVESZTŐ HATÁRIDŐK AZ ÚJÍTÁSI JOGBAN

Az újításokról szóló és 1975. január 1-e óta hatályban levő 38/1974. (X. 30.) MT számú rendelet az újítók kötelességei mellett, meghatározza jogaikat is. Az újításokat megillető szerzői jog és még néhány alapvető jog tekintetében azonban *jogvesztő határidőket is megszab.* Ugyancsak időkorlátokat szab az újításokkal kapcsolatos anyagi jogi követelések tekintetében a *Polgári Törvénykönyv* 324. §-a is.

Viták az újítás szerzőségét illetően

Igen sok vita fordul elő az újítás szerzőségével kapcsolatban. Ennek egyik oka az, *hogy az újításnál a szerzőség mindig arra a szervre korlátozódik, ahol azt benyújtották.* Nincs jogi akadálya annak, hogy azonos tartalmú műszaki megoldást másutt, akár több helyen, más személy is újítási javaslatként nyújtson be, ha a javaslatban szereplő megoldáshoz nem jogellenes módon jutott hozzá. Tekintettel arra, hogy az újítási rendelet csak viszonylagos újdonságot követel, az újítási javaslatok jelentős része elmarad attól a színvonaltól, amelyet az abszolút újdonság figyelembevételével, a szabadalmazható találmánytól megkövetelünk. *Ez a jogi különbség a szabadalmazható találmány és az újítás között azonban csak részben indokolja az újítási szerzőség területén létrejövő viták nagy számát.* Ennek másik okát a jogszabály nem kellő ismeretében, vagy nem megfelelő alkalmazásában kell keresni.

Újítási jogunk is a szerzőség vélelmezhetőségéből indult ki, amikor leszögezi, *hogy az újítás szerzőjének azt kell tekinteni, aki a megoldast tartalmazó újítási javaslatot elsőként nyújtotta be a hasznosító szervehez.* A hasznosító szervnek tehát kötelessége ebből a vélelemből kiindulni és nincs jogi lehetősége arra, hogy a hozzá benyújtott javaslatban feltüntetett szerzőség kérdésében bármit módosítson még akkor sem, ha esetleg attól eltérő értesülések vagy akár bizonyítékok birtokában van. A szerzőség tekintetében ugyanis, vita esetében vagy a bíróság dönt, vagy pedig az érdekelt felek állapodnak meg. A rendelet 3. §-ának (4) bekezdése értelmében: *„Aki az (1) bekezdésben megjelölt javaslattevővel szemben bizonyítani kívánja, hogy a javaslat tárgyát képező megoldás egészben vagy részben tőle származik, kérheti a bíróságtól, hogy szerzőnek vagy társszerzőnek ismerjék el."*

Ha tehát valaki bizonyítani kívánja, hogy az elbíráló szervhez újítási javaslat formájában benyújtott megoldásnak nem az újítási javaslatban szerzőként megjelölt személy, vagy személyek, hanem teljes egészében ő, vagy részben ő is a szerzője, *e jogát a bíróság előtt kell érvényesítenie.* Ilyen esetben a perben az alperes az a személy, vagy személyek, aki, illetőleg akik a benyújtott újítási javaslatban szerzőként vagy társszerzőként vannak megjelölve.

Az elbíráló szerv a 3. § (3) bekezdése értelmében, az újítási javaslat nyilvántartásbavétele után *„... a szerző személyét, vagy a szerzőség arányát csak a javaslattevő hozzájárulásával, vagy jogerős bírói ítélet alapján lehet megváltoztatni."* Ez azt jelenti, hogy ha valaki az elbíráló szervnél azzal az igennyel lép fel, hogy egy nyilvantartásban szereplő újítási javaslatban foglalt megoldásnak ő, vagy ő is szerzője, azt az elbíráló szerv csak akkor ismerheti el, ha ezt a javaslatban szerzőként feltüntetett személy, vagy személyek *írásban kinyilatkoztatják.* Ilyen nyilatkozat hiányában a szerzők személye, a szerzőség aránya tekintetében csak jogerős bírói ítélet kötelezheti az elbíráló szervet bármilyen változtatásra.

Abban az esetben, ha a hasznosító szervnek olyan adatok jutnak tudomására, melynek alapján feltételezhető, hogy nem egyszerű szerzőségi vitáról, mely csak az érdekelt felekre tartozik, hanem az újítás tárgyát képező megoldásnak olyan jogellenes megszerzéséről van szó, amely esetleg kimeríthet a bitorlás tényállását, a Btk. 306. § értelmében köteles feljelentést tenni.

Kiket tekintünk társszerzőknek?

Az *Újítási Rendelet* 3. § (2) bekezdése értelmében társszerzoknek azokat lehet tekinteni, *akik közösen nyújtanak be újítási javaslatot.* Tekintettel arra, hogy a szerzőség kérdésében felmerült vitában lehetőség van arra, hogy az érdekelt felek megállapodjanak, és esetleg a megállapodás alapján módosítsák a szerzőségi aranyt, sokan úgy gondolják, hogy erre minden esetben lehetőség van, még akkor is, ha valaki a benyújtott újítási javaslatban szerzőként egyáltalán nem volt feltüntetve.

A szerzőség kérdésében kétféle vitára kerülhet sor: az egyikben a újítók, azaz az újítási szerzőséget magukénak igénylő személyek egymással állnak szemben, a másikban pedig, amikor a javaslattevő, a hasznosító szervvel szemben óhajtja érvényesíteni újítói jogait. Az újítási rendelet 14. §-ának (4) bekezdése pedig kimondja:

„Aki mással szemben szerzőségi (társszerzőségi) igényt kíván érvényesíteni, legkésőbb az újítás hasznosításának a megkezdésétől számított egy év alatt fordulhat a bírósághoz." Ezért aki egy benyújtott újítási javaslatban szerzőként (társszerzőként) megjelölt személlyel szemben azt akarja bizonyítani, hogy az újítási javaslatban leírt megoldásnak, egészében vagy részben ő a szerzője, ezt az igényét — jogvesztés terhével — a megoldás hasznosításának megkezdésétől számított egy éven belül érvényesítheti — *az alperes lakhelye szerinti — bíróság előtt.* Az újítás szerzősége nem ruházható át. Az újításból szarmazó vagyoni (újítási díj és költségtérítés iránt) igény azonban a polgári jog szabályai szerint átruházható és örökölhető (R. 4. § (3) bek.)

Örökösökkel is lehet szerződést kötni

Ha az újító az újítás benyújtása után és a hasznosítási szerződés megkötése előtt elhunyt, a *szerződést az örökössel, vagy örökösökkel kell megkötni* VUSZ 13. § (4). Az örökösi minőséget közjegyzői okirattal kell igazolni. VUSZ. 13. § (2.) bek.

Abban az esetben, ha valaki mással szemben akarja szerzőségi vagy társszerzőségi igényét érvényesíteni, legkésőbb az újítás hasznosításának megkezdésétől számított egy év alatt fordulhat a bírósághoz. *Az egy év jogvesztő határidő eltelte után tehát az igényt bírói úton érvényesíteni nem lehet.*

A *Vasúti Újítási Szabályzat* 11. § (1) bekezdésben foglaltak szerint *„Az újító szerzői jogának érvényesítése szempontjából hasznosítás megkezdése az az időpont, amikor a javaslatban szereplő megoldás a megvalósítás helyén üzemszerű alkalmazása, beruházás esetén a javaslattal érintett rész kivitelezése megkezdődött."*

Dr. Gyóni Béla
(Folytatjuk)



A MÁV Budapesti Igazgatósága
felvesz és kiképez
NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő kocsirendező, kocsiíró, vonatfelvevő, tövgépíró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, téklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe.

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS:
a budapesti és vidéki állomásokon,
a vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a munkaerő-felvételi irodán.
Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

Ama nagy pillanat

Gyakorta eltűnődöm azon, milyen lehet ama nagy pillanat. Amikor a tudós felkiált: „Emberek! Felfedeztem!" Amikor több évtizedes kutatómunka betetőzéseként ime, itt a minden korábbinál hatékonyabb gyógyszer, a már ismerteknél gyorsabb jármű, a fényévmilliónyi távolságban levő — láthatatlan, de régóta sejtett — csillag. Vajon mit érezhetett Galilei, amikor megbizonyosodott arról, hogy mozog a föld; vagy Pasteur, amikor erjedéstani vizsgálataival valójában a mikrobiológiát alapozta meg (az utókor hálaját bizonyítandó rágondolva „pasztőrözzük" azóta is a tejet)?

Sokak életében csak egyszer adódik ama nagy pillanat, ám a szerencsésebbek — a tehetségesebbek — percekké, órákká fűzhetik a pillanatokat. Az emberiség legjelesebbjei nem csupán egy felfedezéssel gazdagították a tudományt, következésképp sokszor kiálthattak föl: „Megvan! Ez az!" ... De engem a pillanat varázsa izgat: izlelgetem, milyen lehet? Vajon azonnal tudták a nagyok, hogy nagyot alkottak? Vagy gondolt-e arra Galilei, hogy azt kimondani: „mozog a föld" kisiskola ama későbbi kijelentéséhez képest: „és mégis mozog a föld!"?

Ismerőseimet faggattam: tudnak-e nagy felfedezésekről, az ő életükben egyszer is eljött-e ama nagy pillanat? Egy illusztris zeneszerző megvallotta: az ő nagy felfedezése, hogy minek felfedezni azt, amit mások már felfedeztek. Találmányának szabadalmaztatott licence: végy egy világslágert, amely már sokat jövedelmezett más szerzőnek, jegyezd meg a melódiáját, majd egynapi töprengés után valamelyest változtass rajta. Ha ilyen módon új világsiker nem (vagy csak igen-igen elvétve) születik is, a hazai slágerpiacon sikert arathatsz ... Milyen volt ama nagy pillanat, a felfedezésé? Csilingelő hangú. A zeneszerző képzeletében forintok csilingeltek-csilloglak-daloltak.

Az egyesek által papucsférjnek vélt jó komám, Deske felfedezte az ideális házasság receptjét. Ő igenis mintaférj! Legalábbis szándéka (precizebben: mutatott szándéka) szerint. Nászútjáról visszatérve már az első héten — mielőtt még hitvese arra szólította volna — önként felajánlotta, hogy ő végzi a házimunka oroszlánrészét. Bemutatkozásként takarított. A partvis nyelével csupán az egyik ablakszárnyat törte be, a portörlőrongyot pedig munkája végeztével a hűtőszekrényben felejtette. Legközelebb ő főzött. Gulyáslevest. Paprika helyett importált málna-port öntött a rotyogó levesbe. Utóbb még bizonygatta, hogy külföldön itt-ott népszerűek az édes húslevesek. Harmadjára a piacra ment, bevásárolni. Csupán kétszer annyit költött, mint egy átlagos háziasszony, zöldségből gyümölcsből viszont a ványadtat-éretlent vitte haza. Felesége könnyes tekintettel kérlelte: ne akarjon mindenáron mintaférj lenni elég, ha esténként a saját zokniját kimossa. Milyen volt a felfedezés pillanata? Rövid távon fáradságos — egy életre szóláon viszont boldogságot ígérő.

... Most fedezem fel: eszmefuttatásom végéhez közelgek, de még mindig nem jöttem rá, hogy a valóban nagy pillanatokban mit érez a felfedező. Módom volt szót váltanom egy Európa-hírű tudóssal is, aki egyedülálló felfedezéssel járult hozzá az emberiség előbbre lépéséhez. Több mint hat éven át közelített a megoldáshoz, több tucatszor zsákutcába jutott, mármár feladta —, de mindig visszatért az önbizalma. S az egyik napfényes tavaszi délutánon ráébredt a titok nyitjára. Gyors ellenőrzőkísérletek, újabb számítások ... kétségkivül célba ért. Odakint a nap kacagott, odabent ő táncraperdült, majd rohant a telefonhoz, hogy elsőként feleségét értesítse a nagy sikerről: „Anyukám! Rájöttem! Megvan!" ... Mire az asszony: „Jó, jó, de azért ne felejtsd el hazafelé a Patyolatból felhozni az ágynemüt!"

... Hát kérem, ilyen az a nagy pillanat.

F. T.

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából, március 8-án, bensőséges ünnepséget rendeztek a Vasúti Főosztály konferenciatermében. A vasút gazdasági és mozgalmi szerveinek vezetői azokat a nődolgozókat köszöntötték, akik kiemelkedő munkájukkal rászolgáltak a kitüntetésre. Az ünnepséget, melynek elnökségében helyet foglalt *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes, *Nagy Károly*, a főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Ürögi József* szb-titkár, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepi beszéd után került sor a kitüntetések átadására. A miniszteri kitüntetéseket *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a Vezérigazgatói dicséretet pedig *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes adta át.



Urban Lajos miniszterhelyettes átadja a Közlekedés Kiváló Dolgozója kitüntetést Zoller Jánosné oktatótisztnek (Laczkó Ildikó felvételei)

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Baráthy Attiláné vez. mérnököt, Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Bognár Irén jegyvizsgálót, Zalaegerszeg áll.; Horváth Józsefné számítótermi gépkezelőt, Bp. Adatfeldolg. Főn.; Kristály Anna kerteszeti munkást, Szombathely Pft. Főn.; Papp Jánosné raktárkezelőt, Bp. Nyugati Szertárfőn.

A KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesültek: Farkas Kálmánné dísznövénytermesztő, Bp. Épületfennt. Főn.; Frankovics Istvánné térfelvigy., Tuzser áll.; Gazsi Lajosné ügyint., Szeged Vasútig.; Heindl Zoltánné raktárkez., Pécs Szertárfőn.; Hoboth Lászlóné csop. vez., Budapesti Vasútig.; Holló Vincéné betan. munkás, Bp. Keleti pu. VIII. Fennt. Főn.; Kálmán Béláné takarítónő, Győr áll.; Kelemen Károlyné hegesztő, Dunakeszi Jj. Ü.; Kovács Erzsébet jegyvizsg., Debrecen áll.; Krizsán Gizella ügyint., Jászkisér Építőgépjav. Ü.; Lakatos Józsefné segédtervező, MÁV Tervező Int.; Lökös Sándorné ügyint., dr. Makk Alajosné ügyint., Vasúti Főoszt.; Mekler Rozália segédmunkás, Bp. Kelenföld Jobbparti BBFF.; Novák Jánosné ügyint., Pécs áll.; Pásztor Jánosné csop. vez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn. Bp.; Szántó Lászlóné részlegvez., Bp. Ferencváros áll.; Szendrei Frigyesné csop. vez., Miskolc Vasútig.; Tóth Dánielné ügyint., Debrecen Vasútig.; Váradi Jánosné betan. munkás, Bp. Józsefváros Pft. Főn.; Vecsernyés Ferencné takarítónő, Szeged áll.; Zoller Jánosné forg. oktatótiszt, Miskolc—Tiszai pu.; Balogh Gyuláné üzletvezető, Utasellátó Váll.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Borsics Istvánné normatechnológus, Szombathely Jj. U.; Cseh Lajosné mosodóőr, Hegyeshalom Vont. Főn.; Magyar Zoltánné ügyint., BVKH; Magyar Terez személypénztáros, Bp. Deli pu.; Németh Mária távgépíró kezelő, Bp. Kelenföld áll.; Poór Imréné takarítónő, Debrecen—Déli Pft. Főn.; Rettesi Terézia ügyint., MÁV Landler Jenő Orsz. Osztószertár; Sárvári Mihályné vezető, MÁV Napközlotthon Bp., Benczúr u.; Tekker Magdolna szem. pénztáros, Dombóvár áll.; Zsemle Jozsefné falipari gépmunkás, MÁV Fatelítő Ü. Dombóvár; Pétl Istvánné üzletvez., Szabó Jánosné felszolgáló. Utasellátó Váll.; Kiss Barnabásné ügyint., GYSEV.

Az egészségügyi miniszter

AZ EGÉSZSÉGÜGY KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetést adományozta: Bozsó Józsefné főnővérnek, Szolnok MÁV Kórház és Rendelőintézet; Kozáry Gáborné főműtősnő, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rendelőintezet.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Agócs Miklósné könyvelőt. Szolnok Jj. Ü.; Ádám Józsefné vonatfelvevőt. Rákos áll.; Bartha Lászlóné raktárkezelőt, Debrecen Jj. U.; Birkás Andrásné fuvardíj számfejtőt. Berente Szén pu.; Blázsik Józsefné takarító csop. vezetőt, MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.; Bodnár Endréné vez. asszisztenst. Bp. MÁV Kórház és Közp. Rendelőint.; Borsi Károlyné fuvardíjszámfejtőt, Lökösháza áll.; Busi Andrásné betan. munkást. Pécel MÁV Kórház; Czeroczki Benőné raktárkezelőt. Bp. Keleti pu. Szertárfőn.; Cserjési Lászlóné ügyintézőt. Miskolc Számvit. Főn.; Czikó Lászlóné szakácsnőt, Hatvan Vont. Főn.; Csiszár Károlyné fogvóeszköz ellenőrt, Bp. Számvit. Főn.; Csoma Péterné szem. pénztárost, Sátoraljaújhely áll.; dr. Drávucz Ferdinándné analitikus számlaellenőrt. Bp. Számvit. Főn.; dr. Fehér Istvánné ügyintézőt. BVKH: Fekete Amália betan. munkást. Bp TBÉF; Fülöp Páiné telj. kiértékelőt, Kelebia áll.; Galambos Mihályné betan. revolveresztergályost. Északi Jj. Ü.; Gáti Lajosné műszerészt, Miskolc—Tiszai pu. BBFF; Gleisza Istvánné ügyintézőt, Bp. Keleti Igazgatósági részleg; Györki Istvánné szakácsot, Bp. Építési Főn.; Hancz Zsuzsanna lyukkártya lyukasztót, Szombathelyi BBFF; Hidasi Lajosné segédmunkást, Bp. Kelenföld Jobbparti BBFF; Kacz Jánosné segédmunkást, Szekszárd Pft. Főn.; Kemény Mária takarítónőt, MÁV Hidép. Főn.; Kirchmajer Mihályné anyagkiadót, Szombathely Osztószertár Főn.; Kohlmann Lajosné takarítónőt, Szombathely áll.; Kovács Bálintné laktanyaügyeletest, Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Kovács Jánosné ügyintézőt, MÁV. Nyugd. Hiv.; Kutas Lászlóné bérellenőrt, Budapesti Vasutig.; Kozári Mária jegyvizsgálót, Nagykanizsa áll.; Lengyel Istvánné műsz. irányítót, Szeged BBFF; Makai Ferencné szem. nyilvántartót, Pécs Vasútig.; Mazán Mihályné hiv. segédet, Békéscsaba Pft. Főn.; Morauszki Erzsébet kocsitakarítót, Nyíregyháza áll.; Nagy Károlyné mosónot. Debrecen Vont. Főn.; Németh Endréné ügyintézőt, Debrecen Számvit. Főn.; Németh Zoltánné műszerészt, Debrecen BBFF; Papp Magdolna raktárkezelőt, Debrecen Szertárfőn.; Paprika Sándorné vonatfelvevőt, Kiskunhalas áll.; Petrány Józsefné pályamunkást, Miskolc Pft. Főn.; Pfaicner Károlyné mintamázolót, Landler Jenő Jj. Ü.; Radványi Tivadarné művezetőt, Miskolc Ép. Főn.; Simon Andrásné műszerészt, Pécs BBFF; Szabó Józsefné vontatási laboránst, Tapolca Vont. Főn.; Szabó Józsefné segédmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Törócsik Istvánné anyagkiadót, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Trostel Dezsőné ügyintézőt, Debrecen BBFF; Virág Józsefné ügyintézőt, Budapest BBFF.

MÁRCIUS 1-ÉN ÉS 2-ÁN

Budapesten ülésezett az UIS vasutas ágazati bizottsága

A Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Szakmai Szövetségének (UIS) vasutas ágazati bizottsága március 1-én és 2-án ülést tartott Budapesten, a vasutas-szakszervezet székházában. Az ülésen részt vett: *Werner Mucha*, a szövetség titkára, *Georges Lanoue*, a francia, *Renato Degli Esposti*, az olasz vasutas-szakszervezet főtitkára, a vasutas ágazati bizottság elnöke, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, a bizottság alelnöke és *Pavel Popov Nyikolajevics*, a szovjet vasutas-szakszervezet titkára.

Az értekezleten a kapitalista országok képviseletében *Renato Degli Esposti*, a szocialista országok részéről pedig Koszorus Ferenc főtitkár tartott előadást.

A kétnapos ülés részvevői a világ, különösképpen a kapitalista országok vasutasainak élet- és munkakörülményeivel foglalkozó írásos anyagokat vitatták meg. Ez év első felében a közlekedési és szállítási dolgozók valamennyi ágazatához tartozó szakmák részére megrendezik az ágazati bizottsági üléseket. Az általuk előkészített anyagokat az adminisztratív bizottsági ülés hagyja jóvá, amelyeket szeptember 19—23. között a nemzetközi szövetség Moszkvában sorra kerülő VII. kongresszusán terjesztenek majd elő.



Koszorus Ferenc főtitkár megnyitja a tanácskozást. A képen jobb oldalt a szovjet küldöttség látható



Középen a francia delegáció tagjai, bal oldalt Werner Mucha, a szövetség titkára

NŐKONFERENCIA A PARLAMENTBEN

Két vasutas nődolgozót választottak a Magyar Nők Országos Tanácsába

A Magyar Nők Országos Tanácsa március 5-én és 6-án a Parlamentben rendezte meg a II. konferenciáját. 600 meghívottja volt a tanácskozásnak, köztük termeszetesen helyet foglaltak a vasutas lányok és asszonyok is. Szinte minden megye delegátusa között lehetett olyan meghívottal találkozni, aki a vasutnál tevékenykedik. A Magyar Nők Országos Tanácsába is választottak be vasutasokat. Igy lett ennek a testületnek a tagja *Kiss Katalin* jegyvizsgáló Nagykanizsáról és *Szabó Albertné* pályamester Komáromból.

Érdekessége volt a konferenciának, hogy a lányok és asszonyok kepviselőin kívül ott voltak azok a férfiak is, akik eredményesen munkálkodtak és munkálkodnak a párt nőpolitikai határozatának megvalósításán. Igy kapott a tanácskozásra meghívót *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára is.

A beszámolót *Erdei Lászlóné*, a nőtanács elnöke tartotta és szólt arról, hogy a nő a maga sajátosságaival egyenértékű munkaerő. Ugyanakkor az egyenjogúság nem minden esetben jut kifejezésre. Nem mindig érvényesül az *„egyenlő munkáért egyenlő bért”* elv. A különböző vezető testületekben a nők megfelelő arányban képviseltetik magukat, de ugyanakkor a vezető funkciókba nehezen kerülnek. A nőtanács elnöke megállapította, hogy egyfajta álhumanizmus tapasztalható. Sajnálják a nőket, hogy — úgymond — *„olyan elfoglaltak szegények, ne terheljük meg őket felelősségteljesebb beosztással, vagy közéleti megbizatással”*. Azt már nem merik mondani, hogy nem alkalmasak ra.

Hangsúlyozta továbbá, hogy ma már a munkaképes korú nők több mint háromnegyed része dolgozik, a többi még tanul és mintegy 400 ezren a háztartásban tevékenykednek. *Lényegében teljes a nők foglalkoztatása, mindenki dolgozhat, aki akar.*

Erdei Lászlóné szólt arról is, hogy amikor az asszonyok helyzetét vizsgáljuk, akkor azt is törődni kell, hogy minden lehetőségei vannak gyermekeik elhelyezésére a bölcsődékben és az óvodákban. Ma már a három- és hatéves korú gyermekek 80 százaléka jár óvodába. A bölcsődei ellátás is javult, de még mindig csak 10 százalékos. Ezzel is magyarázható, hogy a gyermekgondozási segélyt a dolgozó anyák több mint 80 százaléka veszi igénybe, tíz év alatt csaknem 1 millió nő élt ezzel a lehetőséggel. A konferencia javasolta a kormánynak a bölcsődék, az óvodák és a gyermekgondozási segély összehangolt fejlesztését.

A konferencián többször szó esett arról, hogy a gyermek nevelése nemcsak az anya, hanem az apa felelőssége is, szülői kötelesség. A háztartás munkáit is együtt végzik a fiatal házasok. A nőtanács elnöke hangsúlyozta, hogy a családi munkamegosztást nem lehet csupán a háztartásra szűkíteni, hanem ez vonatkozik minden döntésre, minden felelősség együttes vállalására a gyermeknevelléstől a házastársak művelődési programjának teljesítéséig, a pénzgazdálkodástól a mindennapi élet megszervezésétől a jövő tudatos alakításáig.

(Kőhidi)

Változások a Mátra alján

Szép feladatot vállalt Ács Károly brigádja

Festői környezetben fekvő község: *Mátraverebély*. Lakói — banyászok, mezogazdasági dolgozók, gyari munkások — szorgalmas emberek, s ez meglátszik a gomba módra szaporodó házakon, a takaros portákon is.

A Rákosrendezőn székelő hídépítési főnökség *Ács Károly* vezette *Munka és Béke* nevű szocialista brigádja 1972 óta tart kapcsolatot a mátraverebélyi általános iskolával. Akkoriban a *Nők Lapja* közölte azt a felhívást, amelyben az azóta már elhunyt *Rádi Györgyné* tanító anyagi támogatást kért a társadalomtól az iskola reszére, tekintettel arra, hogy az ott tanuló 300 gyermek több mint egyharmada nehéz körülmények között élő cigánycsalád tagja.

A vasutasok szocialista brigádja nem bánta meg, hogy azonnal reagált a felhívásra. Azóta a brigádtagok gyakran látogattak el Mátraverebélyre, s még most is élő kapcsolatot tartanak az iskolával. Sokszor vittek ajándekokat a rászoruló gyerekeknek, ezen kívül az iskolának is többféle, a tanulást szolgáló eszközöket készítettek. *Legutóbb karácsonyra juttattak különböző tanszereket, körülbelül 2000 forint értékben.*

A látogató brigádtagok — akik szállító- és rakodómunkásként 1969 óta versenyeznek a szocialista címért, s már tulajdonosai jó néhány kitüntetésnek — a főnökségen mindig nagy örömmel számolnak be mátraverebélyi élményeikről, főként a szüntelenül tapasztalható változásokról. E változások első számú szorgalmazói a pedagógusok, élükön *Verebélyi András* igazgatóval, aki túl a nyugdíjkorhatáron immár 40 esztendeje tanít ezen a helyen. Kezdeti eredmény volt a cigányiskola, majd a cigányosztályok megszüntetése, s lassan eljutnak odáig, hogy a tanulmányi előmenetelekben sem lesz „fajszerinti” különbség.

Minősítő hangverseny Leninvárosban

Leninvárosban rendezték az idén a VII. országos énekkari minősítő hangversenyt az általános kórus kategóriában. A *Derkovits Gyula* Művelődési Házban rendezett hangversenyen négy kórus vett részt. A miskolci járműjavító 36 tagú kórusa is dobogóra lépett és a zsüri a *Fesztivál fokozat* minősítést adta a kitűnő együttesnek.

A kórust *Homródiné Engi Zsuzsa* vezényelte. A műsorukon szerepelt többek között *Karai József* Kuruc szvitje, *Kodály Zoltán* Karádi nóták, valamint *Lóránd István—Győre István* Menet című szerzeménye.

Halmay Árpádot választották a pécsi területi bizottság titkárának

Március 1-én ülést tartott a vasutas-szakszervezet pécsi területi tanácsa, amelyen részt vett többek között *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Szokola Ferenc*, a Baranya megyei SZMT elnöke és *dr. Szabó Tibor* vasútigazgató is. Az ülésen korkedvezményes nyugállományba vonulása alkalmával — érdemei elismerése mellett — *Kinczli Józsefet* felmentették titkári tisztségéből és helyette *Halmay Árpádot* választották a területi bizottság titkárának.

Halmay Árpád a kaposvári pályafenntartási főnökségnél szakmunkásként kezdte a vasúti munkát. Később a műszaki egyetem nappali tagozatán építőmérnöki diplomát szerzett. Most 33 éves. A szakszervezeti mozgalomban 1968-tól tevékenykedik. Hat éve tagja a vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő ifjúsági bizottságnak és vezetője a területi bizottság ifjúsági bizottságának.

A Hivatalos Lapból

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

A 9. számból: 101 879/1977. Önkéntes rendőrök, határőrök továbbképzése, rendkívüli foglalkoztatásra igénybevétele és elszámolása.

113 1976. Vasútigazgatósági határ módosítása.



Látogassa meg a 700 éves jubileumát ünneplő SOPRON-t!

MINDEN LÁTOGATÁSAVAL KAPCSOLATOS GONDJÁVAL FORDULJON A GYSEV „LOKOMOTIV” UTAZÁSI IRODÁJÁHOZ.

CÍM: 9400 SOPRON. LENIN KRT.

A SZOT FELHÍVÁSA

Épüljön több sportlétesítmény — társadalmi munkában

A SZOT Testnevelési és Sportosztálya központilag első ízben 1976-ban hirdette meg az országos méretű társadalmi építési mozgalmat, amely szép sikerekkel, sok újabb létesítmény lelkes és ötletdús felépítésével zárult. Az akció bebizonyította, hogy lehet és kell is támaszkodni a dolgozók öntevékeny társadalmi munkájára, s ennek kiszélesítését, a helyi szervezés, kezdeményezés mellett központilag is segíteni, ösztönözni szükséges mind anyagilag, mind érkölcsileg.

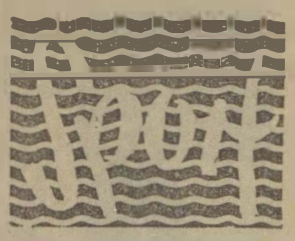
Három kategória

Az 1977-es évre a társadalmi sportlétesítmény-építési mozgalmat *azzal a céllal hirdetjük meg, hogy még több munkahelyen, szakmunkásképző intézetben nyíljon lehetőség felnőtteknek és fiataloknak egyaránt a rendszeres testedzésre.* Elő kívánjuk segíteni, hogy a kisebb üzemek, munkahelyek, amelyek egymagukban, önerőből nem képesek önálló építkezésre, egymással (szövetkezetekkel, iskolákkal is) fogjanak és közösen hozzanak létre sport-objektumokat, amelyeken közös rendezvényeket is tudnak lebonyolítani.

Ennek megfelelően három kategóriában hirdetjük meg a társadalmi pályaépítést:

1. kategória: Önálló építés üzemek, vállalatok, hivatalok, intézmények részéről.

2. kategória: Közös építés kis üzemek, munkahelyek



zott sportlétesítmények használatba vételét kívánjuk elősegíteni.

A helyi pályaépítési eredményekről, az elvégzett munkákról, az üzemi, hivatali, intézményi szakszervezeti bizottságoknak *igazoló jelentést* kell készíteniük.

Mit tartalmazzon az igazoló jelentés?

Az igazoló jelentések tartalmazzák:

— *a létrehozott sport-objektum pontos megnevezését, méreteit, ellátottságát.*

Sporttelep építése esetén kérjük felsorolni a sporttelepen épített játéktereket, sporthelyeket (futópályák, dobó-ugró helyek stb.), épületeket, méreteik és felszerelés ellátottságuk feltüntetésével;

— *a társadalmi munkaidő ráfordítást;*

— *a társadalmi munka értékét. Az egységes értékelés* érdekében 1 óra társadalmi munka 20 Ft-tal számolandó el. A kommunista műszakból, egyéb társadalmi munkából (pl. hulladékgyűjtés és értékesítés) eredő egyéni készpénzfelajánlások és ráfordítások összegét külön kell feltüntetni;

— *a létrehozott sport-objektum összértékét.* Ez foglalja magába a társadalmi munka értékén túl a különböző szervek támogatásából eredő ráfordításokat is;

— *a társadalmi munkában részvevők számát;*

— *a legtöbb munkát végző szocialista brigádok és személyek megjelölését;*

— *a munkahely, szakmunkásképző intézet levelezési címét.*

A szakszervezeti bizottságok igazoló jelentéseinek beküldési határideje: *1977. október 31.*

Az igazoló jelentéseket vidéken a szakszervezetek megyei tanácsai, Budapesten a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa címére kell beküldeni. Az SZMT-k, SZBT az akció egész időtartama alatt figyelemmel kísérik és segítik a pályaépítő közösségek munkáját. Az igazoló jelentések, valamint a helyszíni segítő, ellenőrző tevékenységük alapján értékelik a területükön végzett munkákat, majd sorrendi javaslatot tesznek a díjazásra.

Az SZMT-k, SZBT javaslataikat a szakszervezeti bizottságok igazoló jelentéseivel együtt *november 5-ig* küldik meg a SZOT Testnevelési és Sportosztályának.

Az 1977. évi társadalmi sportlétesítmény-építési mozgalom országos értékelését és a díjak odaítélését 3 tagú bizottság végzi a szakszervezeti bizottságok igazoló jelentései és az MSZT-k, SZBT által feltüntetett sorrendiség figyelembevételével. Csak a határidőre beküldött és az 1977. október 31-ig elkészült, befejezett építkezések kerülnek értékelésre.

A díjakat Budapesten adják majd át

A nyilvános értékelésre és a díjak átadására *Budapesten kerül sor.* Ennek pontos időpontjáról a díjazott munkahelyek, szakmunkásképző intézetek szakszervezeti bizottsági levélben kapnak értesítést. A jutalomösszeget az SZMT-k, SZBT útján juttatjuk el a díjazott munkahelyek szakszervezeti bizottságaihoz.

Felkérjük a szakszervezeti bizottságokat, a szocialista brigádokat, a sportszervező dolgozókat, a szakmunkástanuló fiatalokat, hogy vegyenek részt a mozgalomban.

Kérjük a helyi társadalmi szerveket, a gazdasági vezetőket, hogy erkölcsi és anyagi támogatással segítsék a társadalmi munka mind teljesebb megvalósulását, a dolgozók jobb testedzési feltételeinek megteremtését.

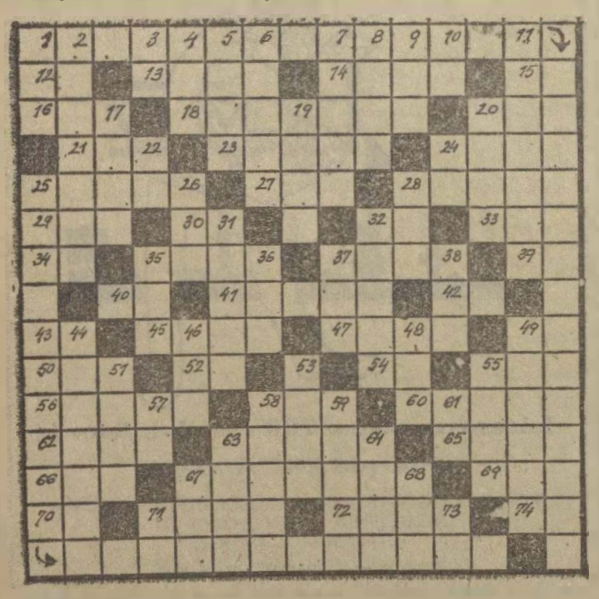
Felhívjuk az ágazati szakszervezeteket, az SZMT-ket és SZBT-t, hogy ismertessék, szervezzék és segítsék a pályaépítési mozgalmat. *Épüljön minél több sportlétesítmény, hogy még több dolgozó sportolhasson.*

SZOT Testnevelési és Sportosztály

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A legtöbb szocialista brigád egyik jelszava. 12. Skálahang. 13. Díszterem. 14. Kétkerekű hadiszekér a rómaiaknál. 15. Azonos mássalhangzók. 16. Heves megyei község. 18. ... Giovanni, olasz filozófus. 20. Ilyen baleset is van. 21. Túl ikerszava. 23. Több képzőművészünk családi neve. 24. Átizzik. 25. A gabonamagvak fehérjéje. 27. Így is neveznek egy szőlőfajtát. 28. Visszaszó: növelvő folyó. 29. Asszuanban van. 30. Egyszerű rép. 32. Személyes névmás. 33. A folyót szeli át. 34. Az ozmium vegyjele. 35. Lovas, nomád nép a honfoglalás korában. 37. Afrikai állam. 39. A. E. 40. Az okozat szülője. 41. Szicília grófja (1031—1101), normann vezér. 42. Német személyes névmás. 43. Időszámításunk után. 45. Tanít. 47. Latin hasadék. 49. I. Y. 50. Menyasszony. 52. Szibériai folyó. 54. Méter kezdete. 55. Ütőkártya. 56. Somogy megyei község. 58. Zsebelben van! 60. Az Erdélyi Havasok legmagasabb csúcsa. 62. Nem áll stabilan. 63. Kettős kötésű szénhidrogének gyűjtőneve. (ék. hiány). 65. A Bohémélet egyik szerepe. 66. Könnyet hullat. 67. Tapadás, tapadóképesség. 69. Komárom megyei község. 70. Szovjet repülőgéptípus. 71. Nem tavalyi. 72. Visszaüzletkötési aktus. 74. Tetejére.

Függőleges: 1. Férfinév. 2. Csomójáról híres friglai király. 3. A szamárium vegyjele. 4. A szél teszi. 5. Orosz férfinév. 6. Szűk folyómeder (spanyol). 7. Betűpárosával becézett női név. 8. Szín. 9. Szőfaj. 10. Mint a 3. függőleges. 11. Ütőér. 17. Szemétgyűjtő edény. 19. Királyi szék. 20. Az USA egyik állama. 22. Folyadék. 24. Juttat. 25. Ez is hozzátartozik az üzemi demokráciához. 26. Átkelőhely. 28. Idegen olaj. 31. Távoli tenger. 32. Ázsiai folyó. 35. Régi űrmérték. 36. Piros, németül. 37. Van bátorsága. 38. Gárdonyi-regényalak. 44. Radioaktív vegyi elem. 46. Jelábécé. 48. Parlna. 49. Időmító. 51. Gárdonyi egyik színműve. 53. A győzelem görög istennője. 55. ... áció, tömeges meggyőzés. 57. Fogy a közepén. 58. Magához kéret 59. Betör. 61. Kimondott betű. 63. Vörös-tengeri kikötő. 64. A fűzfői sportegyesület neve. 67. Állami bevétel. 68. A Duna mellékfolyóta. 71. Idősebb. 73. Német előljárószó.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 25. Beküldési határidő: 1977. április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A konténerforgalom fejlesztése, A hétvégi rakodások növelése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 4. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szabó Lenke, 6400 Kiskunhalas, Baiza u. 40.; Lőrincz Lajosné, 9700 Szombathely, Tóth Árpád u. 20.; Tóth Ferenc, 9222 Hegyeshalom, Vasút u. 2.; Karancsi Lajosné, 3600 Kazincbarcika, Május 1. u. 17.; Savolász Károly 2132 Göd-Felső, Széchenyi u. 56.

Tekebajnokság Dombóváron

A *MÁV Fatelítő Üzem dombóvári telepének* tekepályáján rendezték meg Dombóvár város és környéke 1977. évi férfi, női és ifjúsági egyéni tekebajnokságát. A 3 napos versenyen részt vett fiatalok kellemes hangulatban versenyeztek, jó körülmények között mérték össze tudásukat.

A versenyt rendező sportkör mindent elkövetett azért, hogy a bajnokság jó légkörben, kellemesen teljen. A résztvevők a verseny végén elismerésüket fejezték ki a rendezők munkájáért.

A férfiak közül *Tarsoly Péter*, a szövetkezet versenyzője, a nők közül pedig *Herczeg Edit*, a MÁV Fatelítő sportkör versenyzője végzett az első helyen.

Popp Pálné

HÍREK

— **Brigád szolidaritás.** Kiskundorozsma állomás Váci Mihály szocialista brigádja rendkívüli brigádgyűlésen határozta el, hogy a romániai földrengés károsultjai segítésére egy napi keresetüket ajánlják fel a Magyar Vöröskereszt útján.

— **Nők és orvosok találkozója.** A Vasutasok Szakszervezetének szegedi nőbizottsága találkozót rendezett a közelmúltban a vasútigazgatóság nődolgozói és a szakorvosok között. A vasutas lányok és asszonyok először előadást hallottak, majd kérdéseikre a meghívott orvosok válaszoltak.

— **Úttörővasút Miskolcon.** Május 1-től a Győri kapui végállomás és a lillafüredi állomás közötti szakaszon úttörővasútként közlekedik a bükki kisvasút. Ettől kezdve a végállomáson és a közbeeső megállókban úttörők teljesítenek szolgálatot. A távlati cél a Miskolc—Farkasgödör közötti vonal úttörővasúttá alakítása lesz. Az anyagi lehetőségek szerint szakaszosan építik ki az úttörővasutat. Első lépcsőként még az idén megkezdik Miskolc és a Csanyik közötti szakasz rekonstrukcióját.

— **Névadó ünnepség.** A debreceni építési főnökség szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete március 5-én — a főnökség négy dolgozójának gyermekei részére — névadó ünnepséget rendezett, amelyen megjelentek a társadalmi és gazdasági szervek vezetői is. A szülőknek gyermekeik nevére kiállított takarékbetétkönyvet és egyéb ajándékot adtak az ünnepség rendezői.

— **A nők ünnepén.** A miskolci vontatási főnökségnél is megrendezték a hagyományos nőnapi ünnepséget, amelyen Hernádi István vontatási főnök mondott ünnepi beszédet. Utána a miskolci Nemzeti Színház művészei vidám műsorral kedveskedtek az ünnepelteknek, majd a szakszervezeti bizottság megvendégelte a nőket.

— **Szakmunkások versenye.** A nagykanizsai vontatási főnökségen a közelmúltban rendezték meg a Kiváló ifjú szakmunkás és a Szakma ifjú mestere versenyt, amelyen kocsivizsgálók, mozdonyvezetők és Diesel-villanyszerelők (összesen 30-an) vettek részt. A versenybizottság elnöke Bárdos László kocsivizsgáló, Gárdonyi József mozdonyvezető és Kauten József Diesel-villanyszerelő lett.

— **Pénztár az üzemben.** Több mint fél éve, hogy bérfizetési napokon kihelyezett pénztárt üzemeltet az OTP jászapáti fiókja a jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzemben. Kölcsönigénylések átvételével, befizetések elfogadásával és tanácsadással nyújtanak szolgáltatást a helyszínen az üzem dolgozóinak. Januárban teljesen berendezett állandó otthont kapott a „mini bank". A jászkiséri üzem a páncélszekrénytől az frógépig mindenről gondoskodott.

MHSZ-közgyűlés és szakmai kiállítás



Az MHSZ-klubközgyűlésen a résztvevők a beszámolót hallgatják

A *debreceni igazgatóság* MHSZ tartalékos és lövészklubja közgyűlést tartott az igazgatóság tanácstermében. A beszámoloban értékelték a klubok elmúlt ötéves munkáját és eredményeit. Kiemelték az ifjúság honvédelmi nevelésének a fontosságát. A klubok jó együttműködésének már több éves hagyománya van. Jó a kapcsolat az igazgatóság vezetőségével is. Megállapodás született például az igazgatóság társadalmi-gazdasági vezetői között, miszerint írásban rögzítették a tennivalókat, a kölcsönös együttműködés feltételeit.

A gyűlés után a részvevők megtekintették a klubok által rendezett szakmai kiállítást.

MHSZ-klubok tapasztalatcseréje

A miskolci vontatási főnökség tartalékos lövészklubjának 25 tagja februárban tapasztalatcsere-látogatást tett a Bőcsi sörgyár MHSZ-szervezeténél, amit üzemlátogatással kötöttek egybe. *Sárosi László* művezető, a gyár MHSZ-titkára kalauzolta az üzemben a vendégeket. Utána a két szervezet vezetői beszámoltak eredményeikről és az elkövetkező feladatokról.

Oláh Lajos, a miskolci igazgatóság üzemi MHSZ-szervezetének titkára meghívta a sörgyár lövészcsapatát Miskolcra, az április 4. tiszteletére rendezendő lövészversenyre.

Természetbarátok vetélkedője

A vasutas-szakszervezet természetbarát szakbizottsága szellemi vetélkedőt rendezett a közelmúltban a vasutas természetbarát szakosztályok részére a budapesti igazgatóság kultúrtermében. A vetélkedő tárgya hazánk turizmussal kapcsolatos földrajza, történelme, irodalomtörténete és ipari földrajza volt.

Az ötórás vetélkedőt, *amelyen négy budapesti és kilenc vidéki szakosztály 22 csapata vett részt*, négy kategóriában rendezték. Az egyes kategóriák győzteseit és az összetett verseny első három csapatát jutalomban részesítették.

Az összetett versenyben első a *Törekvés II.*, második a *Dunakeszi I.*, harmadik pedig a *budapesti igazgatóság* csapata lett.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámiszámunk:
MNB 215 — 11 859
Felelős kiadó: dr. Suth Péter
77—988 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

A szerkesztőség üzeni

Kovács László, Gyöngyös; dr. Gál György, Budapest; Sepsi Gyula, Miskolc; Nyíri Ferenc, Debrecen; Földi László, Kiskundorozsma; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Nagypál István, Jászkisér; Zsoldos Barnabás, Mátészalka; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

LAKÁSCSERE

Elcserélném salgótarjáni 1,5 szoba összkomfortos III. emeleti tanácsi lakást hasonló nívójú tanácsi vagy MÁV-lakásra Komáromban, Győrött, Hegyeshalmon vagy Mosonmagyaróváron. Érdeklődni levélben Romhányi István, Salgótarján, Hársfa u. 3. sz.

Elcserélném Ludányhalászban levő 1,5 szoba, konyha, éléskamra, kertes szolgálati lakásomat hasonló MÁV szolgálati lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet Takács Tibor, 1171 Budapest, Nyitán u. 42. sz.

Elcserélném körmendi tanácsi komfortos lakásomat vasúti dolgozóval Nagy-Budapest területén vagy környékén 1 szoba, konyhára. Ráfizetést nem kérek. Leveleket Bodrogi Lajos, 9900 Körmend, Bartók B u. 7. sz. alá kérem.

Elcserélném Süttő állomáson, a felvételi épületben levő három szoba-komfortos szolgálati lakásomat nagy kerttel, melléképülettel ellátva budapesti vagy Budapest közvetlen környéki MÁV szolgálati vagy tanácsi, kisebb, de legalább komfortos lakással. Csak forgalmi munkakörű dolgozó jöhet számításba. Érdeklődni lehet a 02-71-79. üzemi telefonon: Diószeghi István.

Elcserélném Albertirsán levő 2 szoba, fürdőszobás, kertes családi házamat budapesti, lehetőleg Budapest Nyugati pályaudvar környékén levő. 1 vagy 1,5 szobás összkomfortos tanácsi vagy szolgálati lakással, megegyezéssel. Érdeklődni Péteri József, 2730 Albertirsa, II., Homokrész 35. sz., vagy 46—27. telefonon 13 óráig.

Elcserélném budapesti IX. kerület, Gyáli úti 2 szoba összkomfortos lakásomat debreceni hasonló MÁV vagy tanácsi lakással. Érdeklődni lehet 69—68. üzemi telefonon, Ujvárosiné.

Elcserélném Dombóvár, Gyenis Antal utca 13. szám alatti MÁV szolgálati lakásomat hasonló tanácsi lakásért aktív MÁV-dolgozóval Dombóvár városban. A lakás áll: kettő szoba, konyha, előszoba, mellékhelyiségek. A nagyméretű konyha egy része függöny leválasztással csempés fürdőszobává átalakítva, beépített fürdőkád, vízmelegítő boylerrel. A lakáshoz kert és garázsépület is tartozik. Galambos István nyugdíjas.

Elcserélném nagyméretű kétszobás, komfortos lépcsőházi bejáratú rákosrendezői lakásomat, kis méretű 1 szoba komfortos tanácsi lakásra. Megtekinthető reggel 7—9 óráig. Özv. Zombai Lajosné MÁV-nyugdíjas. 1142 Rákosrendező állomás trafik mögötti épület.

Szétköltözök! Adunk egy két szoba, teakonyha komfortos, 46 négyzetméter alapterületű napos kertes (50 négyszögöl szőlő és gyümölcsös) MÁV bérlakást Rákospalotán és egy szoba, fürdőszoba, főzőfülke 20 négyzetméter alapterületű tanácsi szeparált társbérletet a Lehel piacnál. Kérünk egy nagyméretű, 2.5 vagy 3 szobás tanácsi bérlakást vagy MÁV bérlakást. Tóthné, 121-760/124.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő 2 szoba összkomfortos gázfűtéses MÁV-lakásomat (állomástól két percre), hasonló budapesti tanácsi lakásra. Cím: özv. Erdélyi Lajosné. Dunakeszi-Gyártelep, Iskola sétány 4. fszt. 4.

Elcserélném MÁV-dolgozóval 82 négyzetméteres Hungária körúti kétszobás, komfortos MÁV bérlakásomat másfél szobás lakótelepi tanácsira. Érdeklődni 8—16 óráig 313-921.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1977. ÁPRILIS 2.

BAUXITSZÁLLÍTÁS *fordavonattal*

A Fejér megyei *Bauxitbányák Vállalattól* 1976-ban mintegy 970 ezer tonna bauxitot kellett elszállítani. Ebből 815 ezer tonnát az *Almásfüzitői Timföldgyárba*, 150 ezer tonnát pedig exportra, illetve a kisebb hazai megrendelőknek küldtek. Az említett ásványanyag szállítását elsősorban vasútra tervezték, de a trösztnek sok gondot okozott a rendszertelen vasútikocsi-ellátás. A bauxitot *Moha rakodón* kellett lepakolni a gépkocsikról, majd ott — ha vagon érkezett — ismét rakodtak. A tröszt mindent elkövetett, hogy a fontos ásvány idejében a rendeltetési helyére kerüljön. Kihasználtak minden lehetőséget; *58 esetben rakodtak munkaszüneti napon.* Ám ez az erőfeszítés is kevésnek bizonyult. Nem maradt más, mint a közúti fuvarozás igénybe vétele.

Ez a szállítás tonnánként csaknem 100 forinttal került többe, így az elmúlt évben a bauxit bányának mintegy 10 millió forinttal kellett többet fizetni a szállításért, a tervezetthez képest.

Ezt mérlegelték a megye párt- és tanácsi vezetői, valamint a KPM illetékes hatósága. Közbenjárásukra *a MÁV Budapesti Igazgatósága és a vállalat szocialista szerződést kötött.*

A megállapodás értelmében ezután *a vasút rendszeresen fordaszerelvényeket biztosít, a bánya pedig továbbra is mindent megtesz a zavartalan, folyamatos rakodás érdekében.*

Az idén tehát minden bizonnyal, gazdaságosabb lesz a bauxit szállítása. A várható eredmény — mint ezt a tanácskozás részvevői is megfogalmazták — természetesen nem csupán a két szerződő féltől függ, hanem más igazgatóságoknak, állomásoknak is elő kell segíteniük a szerződés megtartását.

Átadták a Vörös Vándorzászlót a miskolci vasútigazgatóságnak

MUNKÁSGYŰLÉS A VONTATÁSI FŐNÖKSÉG SZERELŐCSARNOKÁBAN

Az V. ötéves terv első esztendejében, főként a második félévben elért eredményei alapján a miskolci igazgatóság nyerte a KPM és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének Vörös Vándorzászlaját. Az átadási ünnepségre március 11-én, a miskolci vontatási főnökség szerelőcsarnokában rendezett *munkásgyűlésen került sor*, amelyen két és félezren vettek részt.

Az ünnepséget *Zombori Lajos*, a vasutas-szakszervezet miskolci területi bizottságának titkára nyitotta meg. Köszöntötte a zsúfolásig megtelt csarnokban helyet foglalt vasutasokat és a vendégeket, köztük *dr. Bodnár Ferencet*, az MSZMP Központi Bizottságának tagját, a Borsod megyei pártbizottság első titkárát, *Urbán Lajos* miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját, *Koszorus Ferencet*, a vasutas-szakszervezet főtitkárát, a megye és a város megjelent vezetőit, a szállító vállalatok képviselőit.

A munkásgyűlésen *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője számolt be az elmúlt évi munkáról, a négy megye területére kiterjedő igazgatóság kiemelkedő eredményeiről. Elmondotta többek között, hogy az igazgatóság elmúlt évi tevékenységét is befolyásolta a megye ipari jellege, hiszen itt termelik a nemzeti jövedelem 12 százalékát, és a két kohászati üzem állítja elő az ország nyersvas- és acélterme ének kétharmadát. A borsodi szénbányák adják az ország barnaszén termelésének 52 százalékát. A szállítási kapacitást 1976 első felében igyekeztek előszállításokkal kihasználni. *Kilenc vállalattal kötöttek előszállítási megállapodást.* Az ezzel járó kedvezmény ösztönző hatására az első negyedévben az igazgatóság területén 1 millió tonna kő, kavics, kohósalak, és betonáru került többek között feladásra. Ez tette lehetővé azt is, hogy az első félévi áruszállítási tervüket — a hálózati lemaradással szemben — túlteljesítették, és a második félévben nemcsak meny-

(Folytatás a 3. oldalon)

Somoskőújfalu nyerte a határforgalmi versenyt

Somoskőújfalu és *Filakovo* üzemváltó határállomások között 1952 óta jó a munkakapcsolat. A szocialista munkaversenyt azóta minden évben megújítják, s munkájuk eredményét félévenként értékelik.

Az 1976. második félévi teljesítmény alapján a magyar vasutasok bizonyultak jobbnak; *csaknem 28 ponttal előzték meg csehszlovák kollégáikat.* Ezzel elnyerték a Vezérigazgatóság által adományozott oklevelet, illetve a huszonöt évvel ezelőtt alapított vándorzászlót. Az elismeréseket *Mocsári Ferenc* állomásfőnök vette át.

A baráti hangulatú összejövetelen, amelyre március 4-én Somoskőújfaluban került sor, szót kért *Frantisek Vladek*, a Blatislavai Keleti Vasútigazgatóság forgalmi osztályának vezetője és gratulált a somoskőújfalui vasutasok sikeréhez.

— *Eredményük arra ösztönöz bennünket* — hangsúlyozta —, *hogy az elkövetkező időben jobban dolgozzunk, s így majd legközelebb Filakovóra kerüljön a vándorzászló.* Közös üzemváltó állomásunk maradéktalanul eleget tett a szállítási igényeknek. Az utóbbi három évben több mint duplájára növekedett az átmenő vonatok száma. Dolgozóink teljesítménye azért is figyelemre méltó, mert ezt a munkát speciális földrajzi környezetben végzik: *Salgótarján felől, illetve Filakovo irányába 16 ezreléket emelkedik a pálya.*

Ezt követően Mocsári Ferenc bejelentette, hogy a határállomás dolgozói csatlakoznak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére indított munkaversenyhez, és a további munkasikerek érdekében az idén nemzetközi szocialista brigádokat alakítanak a MÁV somoskőújfalui, illetve a CSD filakovói vasutasokból.

NAPIRENDEN

a MÁV cselekvési programja

Együttes ülést tartott a vezérigazgatóság pártbizottsága és a szakszervezet elnöksége

A MÁV Vezérigazgatóság pártbizottsága és a vasutas-szakszervezet elnöksége március 18-án *együttes ülést tartott* a vezérigazgatóság tanácstermében. Az ülés résztvevői a MÁV 1976. évi cselekvési programja végrehajtásának értékeléséről, s az 1977. évi terv teljesítésével összefüggő, kiemelt gazdasági feladatok meghatározásáról készült előterjesztést vitatták meg.

A vezérigazgatóság 1977. évi cselekvési programja csakúgy, mint a múlt évi, az üzemvitellel és a gazdálkodással összefüggő legfontosabb feladatokat tartalmazza. Ugyanakkor hangsúlyozza, hogy továbbra is kiemelten kell kezelni a munkafeltételek és a szociális ellátás javítását szolgáló beruházások határidőre történő befejezését.

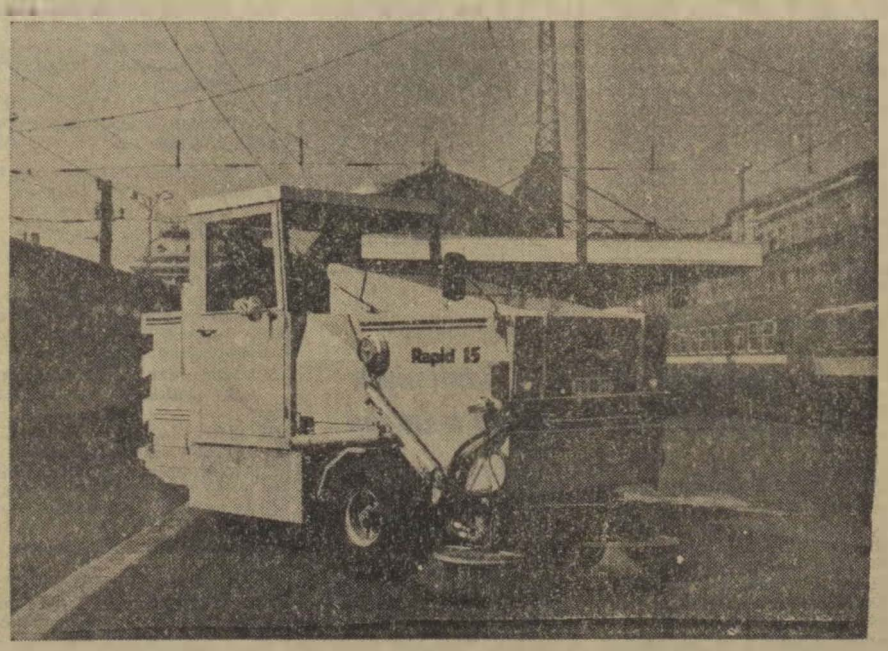
A vitában elhangzott észrevételekre, javaslatokra az anyag előterjesztője, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója válaszolt. Hangsúlyozta; *a cselekvési programnak és az intézkedési terveknek az a célja, hogy segítsék elő a vasút ez évi tervének végrehajtását.* Ha a vezetők és beosztottak, ki-ki a maga munkahelyén, azon fáradoznak, hogy a munka minősége, a szolgáltatások színvonala is javuljon, eredményesen zárjuk az évet. Különösen nagy gondot kell fordítani a nagyértékű vontatójárművek, egyéb eszközök gazdaságos felhasználására, valamint az élőmunka hatékonyságának növelésére.

Az együttes ülés résztvevői a miniszterhelyettes vitazárója után elfogadták a cselekvési programot.

Az elnökség ezután a szakszervezet székházában folytatta munkáját. Elsőnek a vasúti közlekedés prémium szabályzatáról készült előterjesztést vitatták meg. Egyetértett azelnökség azzal, hogy az eddig alkalmazott, nehezen áttekinthető, úgynevezett koordinációs gyakorlaton változtatni kell. 1977-ben, az eddiginél sokkal egyszerűbb, a teljesítmények változásait forintban is követő koordinációt kell bevezetni, olyant, amely a feladatok túlteljesítésére ösztönző funkcióját jobban kidomborítja.

Az elnökség a vasút módosított prémium szabályzatának 1977. április 1-től történő alkalmazását jóváhagyta, majd különféle előterjesztéseket tárgyalt, illetve hagyott jóvá.

Munkában a Rapid 15



Budapest—Keleti pályaudvaron üzemel a svájci gyártmányú Rapid 15 önjáró sepregetőgép. Teljesítményére jellemző, hogy egy óra alatt 25 000 négyzetméter peron tisztítására képes (Laczkó Ildikó felvétele)



Legnagyobb nemzeti ünnepünk

Április 4-én immár 32 esztendeje, hogy a szovjet hadsereg győzelmes harcai és véráldozatai árán hazánk megszabadult a háború borzalmaitól, felszabadult a fasiszta elnyomás alól.

Az évfordulón tisztelettel és megbecsüléssel gondolunk mindazokra, akik végigjárva a háború viharát, hozzájárultak a fasizmus legyőzéséhez. Meghajtjuk az emlékezés zászlaját mindazon országok hős fiai előtt, akik segítséget adtak hazánk felszabadításához.

Hálával gondolunk a magyar ellenállókra, partizáncsoportokra, akik határainkon belül és határainkon túl harcoltak és életüket áldozták a szabad, független, demokratikus Magyarországért.

A magyar népnek, amely egész addigi történelme során mindössze 1918-ban és 1919-ben néhány hónapon át élhetett valamilyen — polgári, majd szocialista — demokratikus rendszerben, *a felszabadulás hozta el a demokráciát.* Ez a demokrácia napjainkban mint a munkásosztály hatalmának formája mélyrehatóan érvényesül az élet különböző területein, szolgálja a közösség javát és biztosítja az egyén, a dolgozó ember jogait.

Harminckét év egy ember életében nagy idő. De mint történelem, csak néhány pillanat. Mégis, ha az elmúlt 32 év világtörténelmének fejlődését nézzük, azt látjuk, hogy alapjaiban megváltozott a világ képe, valóban történelmi fordulat következett be.

1945-ben mindössze két szocialista ország volt a világon, a Szovjetunió és Mongólia. *Ma három világrész 14 országában jóval több mint 1 milliárd ember építi a szocializmust, a kommunizmust.* 1945 óta mintegy 70 országból űzték el a gyarmatosítókat. Hazánkban a 32 év alatt nagyobb haladást értünk el, mint korábban évszázadok alatt.

A tények azt mutatják, hogy népünk élni tudott a lehetőségekkel. Eredményesen hasznosítottuk a közösségi tulajdonból, a szocialista tervgazdálkodásból adódó lehetőségeket. *Iparunk ma öt hét alatt termel annyit, mint a második világháború előtt egy esztendő alatt.* Fele annyi ember dolgozik a mezőgazdaságban, mint akkor, s mégis másfélszer annyi terméket állít elő. *A vasút 1938-ban 25 millió tonna árut szállított, 1976-ban pedig több mint 130 millió tonnát.*

A magyar népgazdaság az utóbbi években a kedvezőtlen külgazdasági hatások próbáját is kiállta. Ez pedig egy olyan országban, melyben a nemzeti jövedelemnek lassan már a fele kerül bele a külkereskedelmi forgalomba, ez nem kis dolog.

Erőfeszítéseink azonban nem csökkenhetnek, sőt fokozódniuk kell. Az idei esztendő munkája sok tekintetben kulcsszerepet tölt be abban, miként tudjuk teljesíteni ötéves tervünket, és ezen keresztül kihat távlati elgondolásaink megvalósítási ütemére is.

Céljaink valóra váltásához arra van szükség, hogy a hatékonyság fokozásával meggyorsítsuk a gazdasági növekedést. *Ez a követelmény kifejezésre jut a nemzeti jövedelem 6,5 százalékos növelésének előirányzatában.* Ez a feltétele annak, hogy a népgazdaság egyensúlyát tovább javítsuk, s elegendő forrással rendelkezzünk a gazdaság fejlesztéséhez és az életkörülmények javításához.

A vasút szállítási feladata minden bizonnyal az idén is növekedni fog. *A tervben 132 millió tonna áru elszállítása szerepel.* Ennél azonban többre kell felkészülnünk az ipar és a mezőgazdaság várható több termelése és a külkereskedelmi forgalom megélénkülése miatt.

A terv sikeres teljesítése azt követeli, hogy erősödjék az egységes szemlélet a feladatok értelmezésében, fokozódjék az aktivitás, a felelősségérzet a cselekvésben. Ilyen egységes gondolkodásmódra vallanak azok a munkafelajánlások, amelyek országunk gazdasági fejlődésének meggyorsítását célozva a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére széles mértékben kibontakoztak.

Ez egyben kifejezi népünk tiszteletét a felszabadító Szovjetunió iránt, kifejezi a szovjet néphez fűződő barátságunkat, melynek egyik ünnepe április 4-e. Az eltelt harminckét év meggyőzően tanúsítja, hogy a Szovjetunióval való szövetség internacionalista politikája hűen kifejezi nemzeti érdekeinket.

Hazánk szocialista fejlődésének ez a szövetség jelenti a legbiztosabb külső garanciáját. A gazdasági, kulturális, társadalmi kapcsolatok, a sokoldalú együttműködés egyaránt javára válik mindkét országnak és ezen keresztül a szocialista országok egész közösségének.

A FELSZÓLALÓK KÉRTÉK:

A bizalmiak éljenek jobban a megnövekedett jog- és hatáskörrel

Eredményes munkáról számolt be a tagságnak Ajka állomás szakszervezeti bizottsága

Az elmúlt hetekben megtartott beszámoló taggyűlésen eredményes munkáról adhatott számot Ajka állomás szakszervezeti bizottsága. Az alapszervezet 205 tagjából, aki csak tehette — még az ide tartozó *Szentgál, Városlőd-Kislőd, Devecser, Tüskevár* és *Kerta* állomásról is — eljött a beszámoló taggyűlésre.

A szakszervezeti bizottság beszámolóját *Horváth Kálmán* titkár mondta el, s mindjárt a bevezetőben kiemelte az elért 100 százalékos szervezettségük jelentőségét. Ezután arról szólt, hogy szervezetten, a hallgatók rendszeres megjelenése és kellő aktivitása mellett folytatták — és végzik jelenleg is — a szakszervezeti politikai oktatást. Az elmúlt oktatási évben a pártalapszervezettel közösen a marxista—leninista középiskolát is megszervezték az állomáson, s ennek befejeztével 15 vasutas dolgozó tett sikeres vizsgát.

A határozatok szellemében

Negyvenhárom nőtagja van az alapszervezetnek. Segítségüket, a velük való törődést a népolitikai határozatnak megfelelően végezték — s ez nem csupán abban merült ki, hogy sem a nemzetközi nőnapon, sem az anyák napján nem feledkeztek meg köszöntésükről. Kritikai megjegyzésnek szánta a vezetőség: *máig sincsen női dolgozó vezető állásban az állomáson.* Utalt azonban arra, hogy ez a gond tartósnak igérkezik, mert mindeddig egyetlen nődolgozót sem tudtak rávenni a továbbtanulásra. A nagyobb szakmai tudás pedig egyetlen vezetői beosztásban sem nélkülözhető...

Az alapszervezet fiataljai helytálltak a termelésben, a szolgálat minden területén eredményesen teljesítették a reájuk bízott feladatokat. Bár még mindig viszonylag kevés fiatal dolgozója van Ajka állomásnak, velük az ifjúságpolitikai határozat szellemében foglalkoztak. Folyamatosan segítette a szakszervezeti bizottság is az állomási KISZ-alapszervezet munkáját. Nívós szakmai-kulturális vetélkedőt rendeztek a múlt évben az állomás fiataljainak részvételével. Az ifjúsági munka színvonalának további emelése, a fiatalok nevelése érdekében szorgalmazta a beszámoló a KISZ-alapszervezet még rendszeresebb segítését. *Ajkán is közös ügy ez, a vasutas utánpótlás fejlődését szolgálja.*

Az állomás politikai és gazdasági feladatainak megoldása érdekében a szakszervezeti bizottság jó és eredményes együttműködést valósított meg a pártszervezettel és a szakvonali vezetőkkel. Szót értettek minden lényeges kérdésben és együttes erővel segítették a tervfeladatok sikeres teljesítését. A dolgozók javaslataira, kezdeményezéseire alapozva szervezték a munkát. Az állomás szocialista brigádjai hozzáértéssel és öntudatosan végezték felelősségteljes munkájukat. *Ennek eredménye volt azután nemcsak az 1976. évi célkitűzések sikeres teljesítése, a több mint 1,7 millió tonna áruszállítási teljesítmény, hanem az is, ahogy a dolgozók élet- és munkakörülményeit javították, bérszínvonalát fejlesztették.*

Kevés az újítás

A feladatokra is utalva állapította meg a beszámoló, hogy a múlt évben beadott három újítás közül egy sem érte el az elfogadhatóság színvonalát. Kérte a szocialista brigádokat, hogy segítsék az állomáson az újítómozgalom színvonalának emelését is. Az öt tárgyi balesetről azt állapította meg, a vezetőség, hogy a három váltófelvágás és a két kocsikisiklás figyelmesebb munkával elkerülhető lett volna. *A jövőben még többet kell tenni a balesetek megelőzése érdekében.* Fokozottabban számítanak ebben a munkavédelmi őrök segítségére, akik a megállapított hiányosságokat naplójukba feljegyzik és jelentik is.

Két tag gyermekét részesítették tavaly külföldi, hatét belföldi üdülésben. Két dolgozó vehetett részt külföldi üdülésben és öt családot, összesen 21 személyt üdültettek 1976-ban a Balaton mellett. A beteglátogatás rendszeres volt, s a beteglátogató mindig vitt ajándékcsomagot is a betegnek. A kulturális tevékenység és a sport területén kevés eredményről szólhatott a beszámoló, s jobbára csak magyarázkodásként fogadhatta el a tagság, hogy a dolgozók többsége vidékről bejáró.

Változás az szb. vezetőségében

A 19 szakszervezeti bizalmi — akik közül hat a vidéki állomásokon dolgozik — jó aktivitással segítette az alapszervezet tevékenységét. A beszámolót követő vita legtöbb felszólalója azonban joggal hangsúlyozta, *hogy az idén lényegesen többet várnak a bizalmiaktól.* Éljenek a részükre biztosított új jog- és hatáskörrel, érvényesítsék véleményezési jogukat. Az állomás szakvonali vezetőitől pedig azt várják, hogy a rendelkezéseknek megfelelően segítsék is elő, hogy a bizalmiak a csoportjuk képviseletében be tudják tölteni partner szerepüket.

Az alapszervezet gazdasági munkájáról, a tagdíjfizetésről, s a költségvetés előirányzatainak eredményes teljesítéséről *Németh Gyula* fuvarszervező, az szb gazdasági felelőse számolt be részletesen a tagságnak és jóváhagyásra előterjesztette az 1977. évi költségvetést is.

A tagság mindkét beszámolót megvitatta és elfogadta. Ezután *Horváth Kálmán* titkár helyett, aki állomásfőnökhelyettesi beosztásba került, s emiatt nem töltheti be a továbbiakban az szb-titkári funkciót, új titkárt választottak. A tagság egyhangúlag *Németh Gyulát* választotta meg erre a fontos tisztségre. Helyét a gazdasági felelősi poszton *Kocsis Jenő* vette át a szakszervezeti bizottságban.

L. J.

Tisztségviselők beszámoltatása után

Adottak a feltételek a még jobb munkához

A *debreceni járműjavítóban* január 4. és március 1. között zajlott le a szakszervezet 297 választott tisztségviselőjének beszámoltatása az 1976-ban végzett munkáról. A SZOT titkársága, a vasutas-szakszervezet elnöksége és a debreceni területi bizottság állásfoglalása alapján készített intézkedési terv nyomán *153 bizalmi, 11 műhelybizottság vezetősége és a 10 tanú szakszervezeti tanács is eleget tett beszámoltatási kötelezettségének.*

A tagság mintegy 85 százaléka vett részt azokon a fórumokon, amelyeken a beszámolók elhangzottak. Az érdeklődést megnyugtatóbb jellemezni, hogy a hozzászólásokban a dolgozók több mint 650 különböző témát érintettek. A kérdések 25 százaléka az élet- és a munkakörülmények alakulásával, az érdekvédelmi feladatokkal, 18 százalékuk az üdüléssel, a szociális és egészségügyi helyzettel, 21 százalékuk a szervezeti, mozgalmi élettel volt kapcsolatos. A beszámolások színvonalát növelte, hogy részt vettek azokon a megfelelő szintű gazdasági, párt- és tömegszervezeti vezetők is. A dolgozók kérdései nem maradtak megválaszolatlanul, sőt több vonatkozásban konkrét intézkedések is történtek a javaslatok, illetve észrevételek nyomán.

A tisztségviselők jóleső érzéssel fogadták, hogy szinte valamennyi felszólaló pozitív értékelbe munkájukat, egyben útmutatást kaptak választóiktól a jövőre. *A beszámolókat egyébként minden szinten egyhangúlag tudomásul vette és elfogadta a tagság.* A vezetőséggel egyetértésben 1977-re fő feladatnak tekintik a terv teljesítését, az anyaggal és energiával való takarékosságot, az üzem- és munkaszervezés tökéletesítését, a szocialista munkaverseny segítését. A szorosan vett érdekvédelmi tevékenységben igénylik a törvényben biztosított jog- és hatáskör gyakorlását, a közművelődési törvény érvényesítését, nem utolsósorban a szakszervezeti demokrácia erősítését, a szervezeti élet tartalmi színvonalának növelését.

Mindezen belül néhány olyan javaslat is elhangzott, amelynek megvalósítása túlhaladja az üzem és a szakszervezeti bizottság hatáskörét. Ezeket a javaslatokat felsőbb szerveink figyelmébe ajánljuk:

Többek között elhangzott, hogy javítani kell az üdülőjegyek (SZOT-beutalók) elosztásán, *mert nyári szezonban az üzemnek juttatott jegyek száma egészen jelentéktelen.*

Sokallják a dolgozók a különböző társadalmi szervek által megtartott (központi intézkedésre munkatervbe foglalt) rendezvényeket, mivel ezek helyileg és időpontban egyaránt akadályozzák a szocialista brigádok kulturális vállalásainak teljesítését. Az üzemi szervek koordinálnak, de ez nem elég. A SZOT-nak, a KISZ Központi Bizottságnak, más felső szintű testületeknek is együtt kellene működni e kérdés rendezése érdekében. Az ilyen és hasonló véleményeket szakszervezeti bizottságunknak illetékes helyre továbbította.

Végül ide kívánkozik még a beszámoló taggyűlések egyik jelentős mozzanata: *50 kereskedelmi társadalmi ellenőr és a társadalmi bíróság 22 tagjának a megválasztása.* Ez az esemény is rendben, felelősséggel, a felsőbb szervektől kapott irányelvek érvényesítésével zajlott le. Erre is vonatkozik szakszervezeti bizottságunknak az a megállapítása, hogy minden feltétel adott az 1977. évi még jobb munkához.

Korponai Lajos
szb-titkár

A nagykanizsai művelődési házban gazdag program várja a vasutasokat

A nagykanizsai vasutasok *Kodály Zoltán Művelődési Házában* az elmúlt hónapokban gazdag kultúrprogram várta a dolgozókat. A többféle kiállítás közül láthatta például a közönség *Harangozóné Gelencséri Mária* festményeit és a dél-dunántúli népművészek faragásait. Író-olvasó találkozókat is szerveztek. *Moldova György* és *Fábián László* látogatott Nagykanizsára. Vendége volt még a művelődési háznak *Ipper Pál, Peterdi Pál* és *dr. Czeizler Endre.*

Juhász Imréné, a művelődési ház igazgatója munkatársaival együtt sokat tesz a közel kétezer dolgozót számláló csomópont művelődéséért. A közelmúltban mintegy nyolcszázezer forintos költséggel külsőleg is felújították a házat. Nemrég nyitották meg az állomás szocialista brigádvezetőinek klubját is. A tagok célul tűzték ki a lélektani és a vezetéselméleti ismeretek bővítését. Ezzel kapcsolatban a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére Ady centenáriumi vetélkedő sorozatot rendeznek. Az ifjú könyvbarátok klubja pedig hamarosan *Weöres Sándor* irodalmi estet rendez.

Terveznek ezen kívül színpadi műsorokat is. Többek között *Jákó Vera*, a MÁV szomfonikus zenekar és a pécsi MÁV fúvószenekar műsoraival ismertetik meg az érdeklődőket.

Várfalvi Gyula

Hiába igyekvő a többség

Egyesek fegyelmezetlensége veszélyezteti a terv teljesítését

A *szolnoki járműjavító* szakszervezeti bizottsága a közelmúltban megvizsgálta és napirendre tűzte *az üzem fegyelmi helyzetét.* A felmérés tapasztalatait összegező jelentés megállapította, hogy bár a dolgozók többsége becsülettel helytáll a termelésben, sok az igazolatlan mulasztás, egyesek ittasan jelennek meg a munkahelyeken, mások „megtoldják" az ebédidőt. Még nagyobb azoknak a száma, akik a munkaidő befejezése előtt fél órával már mennek a mosdóba, hogy mire megszólal a duda, kiléphessenek az üzem kapuján.

Miért tűrik?

A jelentés arra is rámutat: *sok baleset abból származik, hogy a munkahelyi vezetők nem ellenőrzik a védőfelszerelések szabályos alkalmazását.* A baleseteket csak akkor jelentik, amikor már lehetetlen megállapítani az előidéző okokat. *Nem ritka jelenség a táppénzcsalás.* Olyanok is akadnak, akik a táppénzes időszak alatt — MÁV szabadjeggyel — külföldön „túráznak". S lehetne tovább sorolni azokat a mulasztásokat, amelyeket méltán ítélnek el e becsületesen dolgozók és érthetetlen számukra, *miért olyan elnéző a közvetlen munkahelyi vezetés a munkakerülőkkel, lógósokkal szemben?*

Nem véletlen, hogy a bátor hangvételű jelentés élénk vitát váltott ki a szakszervezeti bizottság ülésének részvevői között. Úgy tűnt, hogy a szakszervezeti bizottság tagjai szigorúbbak, mint a közvetlen termelésirányítók. Tisztában vannak vele, hogy *az 1977-re kitűzött célokat csak akkor lehet elérni, ha mindenütt munkával töltik a 8 órás munkaidőt, ha munkára nevelik azokat is, akik eddig nem vették komolyan a rájuk háruló feladatokat.*

Gyakori az ittasság

A vitában *Molnár Ferenc* főművezető is úgy vélekedett, hogy *az igazolatlan mulasztások oka leggyakrabban az ittasság.* Javasolta, hogy aki egy napot mulaszt igazolatlanul, annak 20, aki kettőt, annak 50 százalékkal csökkentsék a nyereségét. S ha valaki ennél többet mulaszt, azt eleve zárják ki a juttatásból, a lógósokat pedig fegyelmi úton is vonják felelősségre.

Timár Gyula, az üzem pártbizottságának titkára rámutatott: *a munkaeszköz- és anyagellátás folyamatossága és a munka jó szervezése alapját képezi a fegyelemnek.* Ezekre jobban kell figyelni, *mert az év első hónapjaiban a termelési eredmények elmaradnak a tervidőszak várt szintjétől.* A népgazdasági tervek teljesítését pedig nem akadályozhatja a vasúti üzemek rossz munkája.

A szakszervezeti bizottság ülésén részt vett és felszólalt *Árvai István*, a Szakszervezetek Szolnok megyei Tanácsának vezetőtitkára is. Mondanivalóját a munkavédelmi feladatok köré csoportosította. Egyik fontos feladatként jelölte meg a szemléletformálást, a balesetek megelőzésével kapcsolatos tennivalókat. Ugyanakkor arra is rámutatott, hogy *a munkavédelmi felügyeletnek hatósági jogköre is van, és ha büntetni kell a fegyelemsértőket, akkor ettől az eszköztől sem szabad megriadni.*

Szólt arról is, hogy a megyében szükség van a balesetei okok valós feltárására, mert az SZMT tapasztalatai szerint több esetben előfordult, hogy a baleset okát kizárólag az elkövetőre hárították. Felhívta a figyelmet arra is, hogy a balesetet szenvedett dolgozók érdekvédelme a szakszervezeti szervek feladata. Ne féljen senki kérni azt, ami baleset esetén — ha az nem a saját hibájából ered — megilleti. Ha a munkás fél, ha „tolakodásnak" tartja a kártérítés igénylését, akkor a szakszervezeti szervek legyenek kezdeményezői annak, hogy a balesetet szenvedett dolgozó megkapja a neki törvényesen járó juttatást.

A vezetők felelőssége

Kezdeményezheti a szakszervezeti bizottság azoknak a vezetőknek a felelősségre vonását is, akik a munkakerülőket táppénzes állományba veszik, illetve utólagos igazolásukat elfogadják.

A vitát *Szabó Károly*, a szakszervezeti bizottság titkára foglalta össze. Egyetértett abban, hogy a lógások esetén ne csak a munkásokat marasztalják el. Felelősségre kell vonni a naplopást elpalástoló, vagy álcázó művezetőt, középvezetőt is.

Kőhidi László

Alapító tagok voltak

A munkában szövődött barátságot a nyugdíjasokkal is ápolja a brigád

Miskolcon, a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában március 12-én családias ünnepséget tartott a miskolci vontatási főnökség *Munka Vörös Zászló Érdemrenddel* kitüntetett szocialista brigádja. Az összejövetelen köszöntötték három nyugdíjba vonult társukat: *Gyimesi Lajos* és *Túróczi Géza* villamos-mozdonyvezetőket, valamint *Nyirkos Sándor* utazó mozdonyfelvigyázót, akik alapítói voltak a brigádnak.

Mindvégig lelkes aktivistái maradtak a munkaversenymozgalomnak, a közéletnek. Sok mozdonyvezető gyakornoknak adták át tapasztalatukat és neveltek belőlük vasutat szerető és értő szakembereket.

A tizenöt tagú brigád nem feledkezik meg egykori munkatársairól. Tizenkét nyugdíjassal tartják a kapcsolatot, közös találkozókon ápolják a munkában szövődött barátságot.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évekhez hasonlóan 1977-ben is Budapesten rendezi meg a *XXVII. 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 1977. június 6-ig kérjük eljuttatni a kiállítást rendező bizottsághoz. Cím: *1081 Budapest, Népszínház u. 29.*

A festményeket, grafikákat kiállításra alkalmas bekeretezett állapotban kérjük beküldeni. Minden művet névvel és pontos lakcímmel, valamint az alkotás megnevezésével kell ellátni. A beérkezett alkotásokat a Népművelési Intézet által kijelölt hivatásos művészekből álló öttagú bizottság zsűrizi, és tesz javaslatot a díjak kiadására. Tekintettel arra, hogy kiállítani csak a zsüri által jóváhagyott képeket lehet, ezért kérjük a beküldési határidő pontos betartását, mert a késve érkező alkotásokat már nem áll módunkban zsüriztetni, illetve kiállítani.

A vasutas szakszervezet elnöksége az alábbi díjakat ajánlja fel:

FESTÉSZET:

1. A legjobb emberábrázolás festményben vagy grafikában	2500 Ft
2. A legjobb munkásmozgalmi téma feldolgozása festményben vagy grafikában	2000 Ft
3. A legjobb munkaábrázolás festményben vagy grafikában	1500 Ft
4. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló festmény vagy grafika	1500 Ft

SZOBRÁSZAT:

1. Legjobb emberábrázolás	2500 Ft
2. A legjobb munkásmozgalmi téma feldolgozása	2300 Ft
3. A legjobb munkaábrázolás	2000 Ft
4. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló mű	1500 Ft

IPAR- ÉS NÉPMŰVÉSZET:

1. A legjobb ipar- vagy népművészeti tárgy	1000 Ft

Szakszervezetünk elnöksége a felsoroltakon kívül külön díjat ajánl fel olyan műalkotásokra, amelyek a vasút fejlődését, a vasutasok megváltozott élet- és munkakörülményeit ábrázolják.

Festészet	3000 Ft
Szobrászat	3000 Ft
Grafika	1500 Ft

Vasutasok Szakszervezete

Gyorsan, lelkiismeretesen intézik a nyugdíjas vasutasok ügyeit

Másodszor lettek a MÁV Kiváló Brigádja



A brigádvezető

A MÁV Nyugdíj Hivatal *Béke* brigádja egyike volt azoknak a kollektíváknak, amelyek az elsők között csatlakoztak ehhez a mozgalomhoz. 1965-től tíz alkalommal nyerték el a szocialista brigád címet, három ízben kaptak arany fokozatot, egyszer pedig *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést.

A brigádot a hivatal öregségi nyugdíjmegállapító csoportjának tizenegy dolgozója alkotja. Ők intézik a hivatal nyugdíjügyeinek 45 százalékát. *Bérczes Antalné* brigádvezető sok szervezési tapasztalattal irányítja a kollektíva munkáját, és mindig az ügyek sürgősségi sorrendje szerint dolgoznak. A gyors, lelkiismeretes intézkedésért már sokszor kaptak köszönetet, elismerést. A fiatalok olyan kiváló szakemberek mellett tanulhatnak, mint *dr. Szemes János* és *Rugási József*. Megtisztelő feladatot jelentett az is, hogy a brigád két tagját: *Mamusich Tamást* és *Dénes Lászlót* a felleb-bezési bizottság előadói teendőivel bízták meg.

A brigád minden tagja rendszeresen képezi magát. A munkafolyamatok egyszerűsítése, gyorsabbá tétele érdekében pedig előkészítették a gépesítést. Közreműködésüknek köszönhető, hogy 1976-ban a számítógép már nemcsak az átlagkeresetet adta meg, hanem a nyugdíj összegét is. Ezenkívül elkészítették az indokolási szöveggyűjteményt, valamint a hozzá tartozó kódjelek és nyomtatványok tervezetét, hogy ebben az évben a gép már határozatokat is készíthessen.

Kiemelkedő teljesítménye volt a brigádnak, hogy *elkészítette a MÁV Nyugdíj Hivatal ügyviteli utasítása 1959—1975. évi tárgymutatóját*. Ezt több mint 150 óra külön munkával sikerült megvalósítani.

A brigád tagjai négyéves szocialista szerződést kötöttek a szegedi MÁV Nevelőotthonnal, az ott tanuló *Rita István* árva gyermek segítésére. Eddig több ajándékot vásároltak neki, és látogatásukat a gyermek karácsony előtt a hivatalban visszanézte.

A nyugdíj hivatal dolgozóinak legutóbbi termelési tanácskozása a Béke brigádot — az elmúlt évi kiemelkedő munkájuk alapján másodszor is javasolta a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetésre. A javaslattal a felsőbb szervek is egyetértettek. A kitüntetést *Bérczes Antalné*, a brigád vezetője az országos tanácskozáson vette át.

Dr. Gál György

Átadták a Vörös Vándorzászlót a miskolci vasútigazgatóságnak

(Folytatás az 1. oldalról)

nyiségi, hanem minőségi szinten is eredményesebben dolgozhattak.

— *Igazgatóságunk 28,7 millió tonna árut szállított, így éves tervét 103,8 százalékra teljesítette,* — folytatta az igazgató. — Tavaly 35,4 millió utast szállítottunk. Az átlagos utazási távolság 3 százalékkal növekedett. A fővonalon végzett nagyarányú pályafelújítási és fenntartási munkák miatt a személyvonatok menetrendszerűségét nem tudtuk a tervezett szinten biztosítani. 3,6 kilométer pálya építése mellett 54 csoport kitérőt is beépítettünk.

A fuvarozás gazdaságosságát javította a tehervonatok átlagos terhelésének a növelése. A jó kocsigazdálkodással átlagosan 2,1 tonnával több árut szállítottak a tervezettnél.

A szociálpolitikai célkitűzések megvalósítására 29 millió forintot költött az igazgatóság. 131 vasutas család lakásgondjainak enyhítésére pedig 7,9 millió forintot fordítottak.

Urbán Lajos miniszterhelyettes köszöntötte ezután a nagygyűlés résztvevőit, a miskolci vasutasokat, abból az alkalomból, hogy most hetedszer nyerték el a Vörös vándorzászlót. Elismeréssel szólt arról, hogy az igazgatóság kiemelkedő teljesítménnyel dolgozott, és — kitűnően együttműködve a szállítatókkal — *1 millió 700 ezer tonnával teljesítette túl szállítási tervét.* Eredményes volt a beruházások és a szociálpolitikai célkitűzések megvalósítása is. A miniszterhelyettes vázolta a megnövekedett teendőket, nevezetesen azt, hogy hálózati szinten mintegy 134 millió tonna árut kell elszállítani. Elismeréssel beszélt továbbá arról is, hogy az igazgatóság területén példamutatóan törődnek az utazás kulturáltságával, a személyszállító kocsik tisztántartásával.



A zászlóátadás ünnepélyes pillanata. Urbán Lajos miniszterhelyettes és Koszorús Ferenc főtitkár után elsőként gratulál a miskolciaknak dr. Horváth Lajos igazgató és Auguszt János, a területi bizottság titkára, akik Szombathelyről hozták a zászlót

(Szabados György felvétele)

Szót kért a munkásgyűlésen *dr. Bodnár Ferenc*, a borsod megyei pártbizottság első titkára is. Elmondotta többek között, hogy nagy elismeréssel lehet szólni arról a szállítási készségről, a vállalatokkal való jó együttműködésről, amely 1976-ban jellemezte a miskolci igazgatóságot. *A megyének nem volt olyan üzeme, amelynek munkáját szállítási késések nehezítették volna.* 1977-ben az igazgatóságnak több olyan beruházást kell előkészíteni, amelynek építése még az ötödik ötéves tervben megvalósul. (Például a Tiszai pályaudvar felvételi épületének rekonstrukciója. Sárospatak állomás felvételi épületének kivitelezése stb.) Ezek a beruházások tovább javítják majd a vasutasok munkakörülményeit, és lehetővé teszik a kulturáltabb utazást is.

Ezután *Koszorús Ferenc* főtitkár szólt arról az erőfeszítésről, amellyel a miskolciak a borsodi iparvidék és egész Észak-Magyarország iparimezőgazdasági üzemeinek munkáját segítették. Helytálltak nehéz körülmények között is, ami biztosíték lehet arra, hogy ebben az évben is hasonló sikerrel teljesítik célkitűzéseiket.

Az ünnepi beszéd és a felszólalások után *Urbán Lajos* miniszterhelyettes és *Koszorús Ferenc* főtitkár átadta a Vörös vándorzászlót *dr. Pásztor Pál* igazgatónak, és *Zombori Lajosnak*, a területi bizottság titkárának. Utána 25 vasutasnak nyújtották át a *Kiváló dolgozó* kitüntetést.

K. S.

Fénysorompó!

Vasárnap este volt. A Sátoraljaújhelyről érkező 431-es személyvonat a menetrendben előírt pontossággal futott be a Keleti pályaudvarra. A fiatal mozdonyvezető jóleső érzéssel szemlélte a leszálló utasok tarka tömegét. Ezekért az emberekért, a biztonságukért elsősorban ő felelt eddig.

Budapestről visszafelé a 3000 lóerős villanymozdony ismét falta a kilométereket. A tiszta éjszakában a jelzők zöld és a fénysorompók vörös színei egymást követték. A fiatal mozdonyvezető nem gondolhatta, hogy egy másik fiatalemberrel találkozik majd ezen az éjszakán, aki Zsigulit vezet, s aki szintén hazafelé tart a maga útján, de már soha nem érkezik haza, mert életével fizet saját könnyelműségéért...

Közúti átjáró közeledett. A mozdony figyelmeztetően kürtölt. A két vakító fénypont azonban nem állt meg, sem a villogó, vörös fényre, sem a kürtjelre. A mozdonyvezető a fékezőszelep fogantyúját reflexmozdulattal gyorsállásba tolta. Néhány másodperccel később hatalmas csattanás. Amig a több száz tonna súlyú szerelvény meg nem állt, a Zsigulit maga előtt tolta.

Aztán a csöndes, tiszta éjszakában még hosszú percekig bömbölt, jajgatott a gépkocsi dudája, melyet a volánnál ülő, immár halott fiatalember beszorult keze nyomott...

Sepsi Gyula

Társadalmi munka

A békéscsabai pályafenntartási főnökség XVIII-as gépesített mozgó szakaszának Gagarin szocialista brigádja 21 mázsa ócskavasat gyűjtött legutóbbi akciója során. Ezenkívül 1016 óra társadalmi munkát végeztek a brigádtagok, részben a békéscsabai sporttelep kézilabda-pályájának építésénél, másrészt a Kolozsvári úti óvodában, valamint munkatársaik családiház-építésénél.

A JUBILEUMI ÉV JEGYÉBEN

Újabb sikereket ígér a szovjet és a magyar vasutasok együttműködése

A *záhonyi* és *csapi* határállomás, valamint a hozzájuk tartozó körzetek szocialista munkaversenyének 1976. II. félévi eredményeit március közepén értékelték a debreceni vasútigazgatóság és a vele szomszédos lvovi vasútigazgatóság gazdasági és szakszervezeti vezetői. Az értékelésre ez alkalommal *Lvovban*, a vasútigazgatóság székházában került sor.

A magyar delegációt *Békési Rezső*, debreceni vasútigazgató-helyettes vezette, tagjai voltak *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára és *Czidor András*, a záhonyi átrakókörzet vezetője.

A versenyben a két ország több mint 10 ezer vasutas dolgozója vesz részt. Főbb célkitűzések: *az export, import és tranzit áruszállítási tervek teljesítése, a vonóeszközök gazdaságos kihasználása, a napi vasútforgalmi és kocsitartózkodási tervek teljesítése, a nemzetközi, illetve határforgalmi személyszállítás menetrend szerinti lebonyolítása.*

A célkitűzések teljesítése nagy feladat elé állítja mind a magyar, mind a szovjet vasutasokat. A feladatok végrehajtása politikailag, szakmailag egyre felelősségteljesebb munkát kíván a határállomások kollektívától. Jól tudják ezt a szovjet és a magyar határkörzet dolgozói is, akik bizakodva tekintenek az évről évre nagyobb szállítási próbatételek elé.

A számszerű adatok alapján, a II. félévi értékelést figyelembe véve, ezúttal *az uzsgorodi aligazgatóság kollektívája bizonyult jobbnak; így a vörös vándorzászlót ők kapták.* Az állomások közötti versenyben *Csap* és *Eperjeske* állomás, a vontatási főnökségek közül pedig a *záhonyi vontatási főnökség* végzett az első helyen.



Békési Rezső, a debreceni igazgatóság helyettes vezetője méltatja a verseny jelentőségét

Az értékelésen kifejezésre jutott, hogy 1977-ben tovább kell szélesíteni a határkörzetek, állomások és vontatási főnökségek közötti szocialista munkaversenyt, annak érdekében, *hogy a szállítási terveket határidő előtt teljesítsék*, és méltóképpen ünnepeljék meg a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját.

Megállapodás történt abban is, hogy a legjobb munkamódszerek szélesebb körű bevezetése céljából fokozni kell a műszaki és élenjáró dolgozókból álló delegációk tapasztalatcsere-látogatásait.

A küldöttségek egyetértettek azzal a javaslattal, hogy 1977. áprilisában közös kommunista műszakot tartanak. A műszak keretében a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának emlékére *Csap és Záhony állomásokon létrehozzák a népek barátsága parkot.*

A verseny eredményeit dokumentáló jegyzőkönyvet a két ország delegációjának gazdasági és szakszervezeti vezetői írták alá.

Szép hagyomány

Nyugdíjasbúcsúztató az üzemben

A debreceni járműjavítóban szép hagyománya van a nyugdíjba vonulók búcsúztatásának. A közelmultban is ünnepséget rendeztek a tavaly nyugdíjba vonult 44 dolgozójuk tiszteletére.

Az üzem társadalmi-gazdasági vezetői nevében *Korponai Lajos* szb. titkár köszönte meg a több évtizedes, fáradságos munkájukat, majd *Gál József* igazgatóval együtt emléklapokat és ajándékokat adtak át valamennyiüknek. A hozzátartozókon, barátokon és a brigádok képviselőin kívül megjelent az eseményen *Volosinovszki János*, a debreceni területi bizottság titkára és *dr. Rimóczi László*, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi- és szociálpolitikai szakosztályának vezetője is.

Nehéz körülmények között is fegyelmezetten dolgoztak

Átadták a Dicsérő oklevelet a pécsi igazgatóság vezetőinek

A vasútigazgatóságok 1976. második félévi versenyében második helyen végzett pécsi igazgatóságnak március 16-án, Pécsett, a *Pollách Mihály Műszaki Főiskola* előadótermében ünnepélyes külsőségek között adták át a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének *Dicsérő oklevelét.*

Az ünnepséget a MÁV Kaposvári Nevelőotthonban tanuló általános iskolás lányok rövid műsora vezette be, majd *Halmay Árpád*, a vasutasszakszervezet pécsi területi bizottságának titkára köszöntötte a résztvevőket. Külön üdvözölte az ünnepség elnökségében helyet foglaló *Lukács Jánost*, az MSZMP Pécs Városi Bizottságának első titkárát, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettest, *Molnár Györgyöt*, a vasutas-szakszervezet titkárát, a tanácsi, a társadalmi szervek és a fuvaroztató vállalatok képviselőit.

Halmay Árpád rövid megnyitója után *dr. Szabó Tibor*, a pécsi igazgatóság vezetője számolt be az elmúlt esztendőben végzett munkáról. Elmondotta, hogy a szállítási feladatokat a bázishoz viszonyítva 7,2 százalékkal kevesebb kocsival bonyolították le. Ez arra utal, hogy jól gazdálkodtak a teherkocsikkal. Növeli az igazgatóság eredményeinek értékét, hogy a fővonalain folyó vágányzárás munkák mellett, *nehéz körülmények között is fegyelmezetten végrehajtották a központi rendelkezéseket.* A megszokott technológiai folyamatoktól eltérően rendezőpályaudvaraik és vonatindító állomásaik olyan zártvonatokat képeztek, amelyekkel mentesítették a budapesti rendező-pályaudvarok munkáját.

A vonatforgalom tervszerűsége és menetrendszerűsége az egyvágányú fővonalakon levő vágányzárak ellenére is sokat javult. A vonatközlekedési tervet például *96,82 százalékra teljesítették*, amely 6,3 százalékkal jobb a bázisnál. A tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetésében pedig 84,2 százalékos eredményt értek el.

A tehervonatforgalom tervszerűsége, a mozdonyforduló betartása és a mozdonyszemélyzet foglalkoztatása — nem véletlen —, *a pécsi igazgatóság területén a legszínvonalasabb.*

Az igazgatóság vezetője a szállítási feladatok teljesítését jól szemléltető számok ismertetése után arról tájékoztatta az ünnepség résztvevőit, hogy a múlt évben milyen mértékben sikerült javítani a munkakörülményeken és a szociális ellátottságon.

Beszéde után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes méltatta a pécsi vasutasok múlt évi munkáját. A szakszervezet elnöksége nevében pedig *Molnár György* titkár köszöntötte az igazgatóság dolgozóit.

Az üdvözlő beszédek elhangzása után *Gulyás János* és *Molnár György* átadták a Dicsérő oklevelet *dr. Szabó Tibor* vasútigazgatónak és *Halmay Árpádnak*, a területi bizottság titkárának, majd kitüntetések és jutalmak átadására került sor.

Végezetül *Lukács János*, a városi pártbizottság első titkára méltatta a pécsi vasutasok munkasikereit, kiemelve, hogy az igazgatóság évek óta eredményesen végzi a rá háruló feladatokat.

Tudósítóink írják

Felajánlások a Nagy Október 60. évfordulója tiszteletére

Az utóbbi hetekben ismét több olyan levél érkezett szerkesztőségünkbe, amelyek *a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére országos mozgalommá szélesedett munkaversenyhez való csatlakozásról tudósítanak.* Szocialista brigádok és munkáskollektívák megalapozott terveiről, rendkívüli gyűléseken fogalmazott vállalásairól adtak hírt levelezőink. Valamennyi írásból kicsendül a szolgálati helyek dolgozóinak közéletünk iránti fogékonysága és az a törekvés, hogy *a munkaköri kötelességet meghaladó tettekkel* (elsősorban a termelés hatékonyságának, minőségének javításával) *bizonyítsák képességeiket, kollektívájuk erejét.* Az alábbiakban ezekből a levelekből közlünk összeállítást.

Kihasználni a munkaidőt!

— A szentesi építési főnökség szocialista brigádjai elsőként vállalták, hogy a Szeged—Békéscsaba vonal korszerűsítését és a záhonyi fővonal átépítését úgy folytatják, hogy munka közben a legrövidebb ideig legyenek forgalomkorlátozások — írja többek között *Fogas Pál.* — Ezt a törekvésüket elsősorban jobb munkaszervezéssel és a társszolgálati ágakkal való együttműködéssel szeretnék megvalósítani. *A szentesi vasútépítők a munkaidő jobb kihasználását, a veszteségidők csökkentését is tervezik.* Nyolcezer társadalmi órával akarják növelni a ledolgozott órák számát, és ezzel mintegy két és fél millió forinttal emelik a termelési értéket. A korszerű, nagy teljesítményű vasútépítő gépek gazdaságosabb kihasználásával nyolcszázalékos munkaerő-megtakarítást érnek el a IV. ötéves terv utolsó évéhez képest.

A felajánlások részét képezi a beruházási munkák rövidítése is, amellyel szeretnék elérni, hogy az 1977. évi befejezett termelési érték meghaladja a kétszázmillió forintot. Jó példa erre a Fegyvernek—Örményes—Kisújszállás között végzett munka. Ennek értéke 34 millió forint volt, és a kivitelezés mindössze 72 napig tartott.

Az építési főnökség dolgozói évi terveiket *kiváló szinten* akarják teljesíteni. Különös gonddal ügyelnek arra, hogy a korszerű pályaszakaszok minőségi hiba nélkül kerüljenek átadásra.

Munkában a gépláncok

Szalai Katalin, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség dolgozóinak felajánlásairól tudósított.

— Valamennyi pályamesteri szakasz vállalásában szerepel a munka intenzitásának és a ledolgozott órák számának növelése, a távollétek csökkentése — írja. *— A tervszerű megelőző karbantartás kiszélesítésén kívül szeretnék túlteljesíteni a gépláncok teljesítményét az előírt időn belül. A bázishoz viszonyítva növelik az ágyazatrostálás és a talpfacsere mennyiségét. Tovább szigorítják a pénzügyi fegyelmet és a készletgazdálkodást, valamint az anyag- és energiatakarékosságot.*

A székesfehérvári brigádok a kulturált utazás érdekében is készítettek tervet. Virágokat ültetnek például a Velencei-tavi állomásokra, és megszervezik gondozásukat. A főnökség összesített munkaverseny-felajánlásai között szerepel a dolgozók szociális körülményeinek a javítása. Az év végéig a XIX. GMPSZ és a VI. KMPE szakasz laktanyáiban a vaságyakat heverőkre cserélik ki.

A hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökségről *Czeglédi Ernő* írt szerkesztőségünknek. Beszámolt arról, hogy a csepeliek felhívásához először a Szeged-Rendező pályaudvaron dolgozó *Haladás* és *Béke* brigádjaik csatlakoztak. *Példájukat valamennyi kollektíva követte.* A főnökség 1977. évi tervében 180 km gépláncos munka, 240 csoport kitérő gépi szabályozása, 140 km nagygépes vágányszabályozás és több mint 22 ezer talpfa, vasbetonalj kicserélése, továbbá húszezer tonna zúzott kő bedolgozása szerepel. A munkaverseny-vállalások ezeknek a fő feladatoknak a teljesítésével kapcsolatosak.

Kommunista műszakok

— Az utóbbi hónapokban leesett nagy mennyiségű csapadék és a feltörő belviz megrongálta a pályák műszaki állapotát — folytatódik a levél. *— Ezért a főnökség területén, a forgalom biztonsága érdekében több helyen ideiglenes sebességkorlátozást vezettünk be. A Makó-újvárosi XVII. pályamesteri szakasz Április 4. szocialista brigádja felhívással fordult a főnökség valamennyi dolgozójához, hogy munkaterületükön a pályakárok gyors megszüntetése érdekében szervezzenek kommunista műszakot. A felhíváshoz valamennyi brigád csatlakozott, és a kommunista műszakok során elvégezték a legsürgősebb pályamunkát.*

Különösen Makó térségében okozott sok gondot a rendkívül magas talajvíz. Az átázott vasúti töltést itt „ráemeléssel", salakbedolgozással tették ismét használhatóvá. *A műszakokban 12 brigád 118 tagja vett részt, és összesen 998 óra társadalmi munkát végeztek. Az érte járó bért a brigádok lakóhelyük gyermekintézményeinek fejlesztésére ajánlották fel.*

Több vasúti csomóponton, szolgálati helyen a brigádok a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját kulturális vállalásokkal is szeretnék emlékezetessé tenni. Erről írt levelében *L. Varga Lajos,* a debreceni járműjavítóból.

— Valamennyi szocialista brigádunk részt vesz azon a szellemi vetélkedőn, amelyet az üzem társadalmi-gazdasági vezetői rendeznek a nagy jubileum tiszteletére. A cél az, hogy a dolgozók széles körű ismereteket szerezzenek a magyar—szovjet kapcsolatokról, politikai, gazdasági, közlekedési és irodalmi témákban.

Az elődöntők után 12 brigád öttagú csapata kerül az üzemi döntőbe. A győztesek képviselik majd az üzemet a vezérigazgatósági vetélkedőn, a járműjavító üzemek közötti MHSZ-döntőben és a *Korunk Valósága* című megyei verseny döntőjében. Eddig 150 brigád több mint 1300 tagja jelentkezett a versenyre.

Hatvan, Eger és a többiek

— Heves és Nógrád megyék vasúti csomópontjainak dolgozói is csatlakoztak a jubileumi munkaversenyhez — írja tudósításában *Szűcs Ferenc* Hatvanból. *— Az elsők között tette meg felajánlását Eger, Kál-Kápolna, Vámosgyörk, Kisterenye, Pásztó, Apc-Zagyvaszántó, Balassagyarmat, Hatvan és Salgótarján. Vállalásaik lényege a gazdasági tervek maradéktalan teljesítése, a hatékonyabb, balesetmentes munka.*

Salgótarján állomás öt szocialista brigádjának 104 tagja például vállalta, hogy a munkaidőalap kihasználását öt százalékkal javítják, és öt százalékkal csökkentik a Diesel-mozdonyok állomási fordulóidejét. Terveik között szerepel még az irány- és közvetlen vonatok terhelésének átlag húsz tonnával növelése, továbbá a kocsitartózkodási idő csökkentése.

HASZNOS TANÁCSOK ÚJÍTÓKNAK, II.

Kit illet meg az újítói szerzői jog?

Nem ajándékozható másnak az ötlet, a gondolat

A szocialista brigádok újítási tevékenységét vizsgálva, egyre gyakrabban találkozunk olyan kollektívákkal, amelyek évente egy vagy több újítással segítenek munkahelyük gondjain. Évről évre szaporodik az újítások száma is.

Kik lehetnek az újító szerzőtársai?

A vasútnál 1975-ben a szocialista brigádok közül több mint hétezren tettek újítási javaslatot. Ez a szám 1976-ban 12 százalékkal növekedett. A javaslatok benyújtásakor azonban többször előfordult, hogy a szerzők csak a brigád nevét írták alá. Ezeket a javaslatokat kiegészítésre, illetve a szerzők sajátkezű aláírása végett vissza kellett adni. *A szerzői jog azt a személyt illeti, aki az újítást létrehozta, vagy annak kidolgozásában részt vett.*

Amennyiben valamelyik szocialista brigád egy vagy több tagja újítást dolgoz ki, annak díjazásából nem osztozhat szerzőtársként azokkal a brigádtagokkal, akik az újítás létrehozásában nem működtek közre. *Az újítás gondolatát, illetve annak részét nem lehet „odaajándékozni" másnak.* A szocialista brigádok újításainak egyik fő célja az, hogy bizonyítsák a kollektíva összetartozását a munkában és a közös alkotásban is.

A brigádok tagjai akkor járnak el helyesen, ha a javaslaton feltüntetik a brigádtagsági minőségüket, és a szerzők valamennyien aláírják az újítást, megjelölve egyúttal a szerződési arányukat is. Így elkerülhetők az olyan viták, amelyek a brigádvezető (mint a többiek nevében eljárni jogosult megbízott) aláírásával a benyújtott javaslat velejáróit lehetnek.

A 38/1974. (X. 30.) Mt. újításokról szóló rendelet 4. §-ának (1) bekezdése kimondja, hogy: *„A hasznosító vállalattal szemben újítói jogokat — a 3. § (4) bekezdésben foglalt esetet kivéve — csak az érvényesíthet, aki legkésőbb a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül a vállalathoz újítási javaslatot nyújtott be."* Ez a rendelkezés az újítók érdekeit szolgálja. Sokszor előfordul ugyanis, hogy egy műszaki, illetve munka- vagy üzemszervezési újítást az elbíráló főnökség a termelésben, gazdálkodásban hasznosítani kezd, mielőtt azt annak kidolgozója, újítási javaslat formájában a főnökséghez benyújtotta volna.

A hasznosítás kezdetétől hat hónapon belül

Mikor fordulnak elő ilyen esetek?

A főnökségek új technológiák, új üzemszervezési megoldások kidolgozásával megbízott dolgozói sokszor csak akkor ismerik fel, hogy a feladatokat magasabb műszaki szinten oldották meg, amikor annak hasznosítása már megkezdődött, és előnyös műszaki-gazdasági paraméterei már egyértelművé váltak. Ilyen esetben a javaslattevőknek — mivel az általuk kidolgozott megoldást jelentős alkotói teljesítménynek vélik — *joguk van a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül az újítási javaslatot írásban előterjeszteni.*

Különösen fizikai dolgozók és szocialista brigádok alkalmaznak gyakran újításnak is minősíthető megoldásokat anélkül, hogy azt előzőleg újítási javaslatba foglalták volna. Ha látják, hogy elgondolásaik a gyakorlatban alkalmazhatók, a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül újítói jogaikat érvényesíthetik.

Mikor lesz újítás egy megoldásból?

Ugyancsak ez a hathónapos időkedvezmény illeti meg azokat az újítókat, akik különböző (termelési, brigád) értekezleteken, tanácskozásokon szóban ismertetnek egy-egy elgondolást, és az főnökségük hasznosítja.

A jogszabály helyes értelmezése szerint *egy műszaki, illetve munka- vagy üzemszervezési megoldás csak akkor ismerhető el újításnak, ha annak szerzője, legkésőbb a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül azt a hasznosító főnökséghez újítási javaslatba foglalva előterjeszti.* Természetesen a főnökség a megoldást csak akkor ismerheti el újításnak, szerzőjét újítónak, ha a javaslat megfelel a rendelet 2. § (1) bekezdésében foglalt feltételeknek.

Téves például az az értelmezés, amely azt állítja, hogy a rendelet 4. § (1) bekedése *„...az újító e címen származtatott díjazási követelésére 6 hónapos elévülési határidőt állapít meg..."* Az újító díjazási követelésének elévülésére vonatkozóan ugyanis a PTK 324. §-a egyértelműen öt évet állapít meg.

Dr. Gyóni Béla

Eltörött a tengelycsap

Egy mozdonyvezető éberségén múlott, hogy nem történt baleset

A közelmúltban *Vigh Gézát,* a miskolci vontatási főnökség mozdonyvezetőjét baleset-elhárításért az igazgatóság vezetője dicséretben és ezer forint jutalomban részesítette.

Vigh Géza Nyíregyházáról Miskolcra továbbította a 2373/II. számú vonatot, de a rendező pályaudvar zsúfoltsága miatt az irányító *Hernádnémeti* állomáson feloszlatta a szerelvényt, és a mozdonyt Miskolcra irányították gépmenetben. Amíg a mozdonyvezető a zárlámpára várt, elhaladt mellette a 2271 számú vonat. A miskolci villamosmozdony-vezetők körében az a szokás, hogy az elhaladó, vagy az ellenkező irányból érkező szerelvényeket megfigyelik, *és mozdonyrádión figyelmeztetik egymást a baleseti forrásokra.* (Például: rakománycsuszamlás, szoruló féktuskó, sötét zárjelző stb.)

A 2271. számú vonat hatvan kilométeres sebességgel haladt át Hernádnémeti állomáson. *Vigh Géza észrevette, hogy a mozdony utáni 9. kocsi nagyon billeg, mert letörött a kocsi tengelycsapja.* Rádión azonnal értesítette a vonat mozdonyvezetőjét, hogy óvatosan fékezve álljon meg. Hirtelen fékezés rögtön balesetet okozott volna. A balesetveszélyes kocsi a Hernád hídjától néhány méterre állt meg.

A mozdonyvezető figyelmessége megelőzött egy balesetet.

„Egy csokor mezei virág volt az asztalokon"

Népművészeti tárgyakból rendeztek kiállítást a Vasúti Főosztályon

Érdekes és kedves színfoltja gazdagodott az idei nőnapi ünnepség a Vasúti Főosztályon. *„A szabad idő hasznos eltöltése"* címmel népi és népművészeti jellegű kiállítást szerveztek a párt- és szakszervezeti bizottság nőfelelősei és a KISZ-szervezet fiataljai. A kiállítást *Ürögi József,* a főosztály szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg.

A kiállítóterem színessége a hímzők, szőnyegkészítők és fafaragók együttes munkásságát dicsérte. A főosztályi és részben vidéki dolgozók által kiállított „alkotások", a nagyszámú érdeklődő osztatlan elismerését váltotta ki.

A népi ihletésű anyag értékének rangsorolása nélkül elismerést érdemelnek *Laczkó Ferencné, Badóczi Róbertné, Tolnai Lenke, dr. Bogdány Györgyi, Andok Ildikó* és mások népművészeti értékű, népi díszítő elemekből gazdag munkái.

Nagy sikere volt a Budakeszi MÁV Szanatórium utókezelésés gondozottjai kiállítási anyagának. *Varga László* subaszőnyegei a kézügyesség és ízléskultúra beszédes tanúi.

A fafaragók gyűjteményének legszebb alkotásai voltak *Muhari László* dunántúli mintákkal díszített kőris-, tölgy-, dió- és égerfa székei, tányérjai, fűszertartói, evőeszközei, faszobrai és hordófaragása.

A népi díszítés gazdag kincseivel szerzett örömöt *Lengyel Márton* nyugdíjas vonatvezető, a baracknag „művésze". Csipkefinomságú, baracknagból készített kalárisaival, karkötőivel, ékszereivel; továbbá *ifj. Pusztai József, Pekurár József, Farkas József* és *Fodor Árpád* népi fararagók míves munkái: a pipáját tömő paraszt, a botjára támaszkodó juhász, a puttonyos, az ökrös szekér, a díszítő elemektől gazdag szarukürt egy-egy alkotó képzeletvilágáról és kitűnő kézügyességéről vallottak.

Pintér János pécs-vasasi forgalmi szolgálattevő kakukkos órája, fából faragott láncos csillárja teremtő erőt és tiszta népi stílust sugárzott.

A társadalmi célok érdekében rendezett kiállítás közösségi munka eredménye volt. Egyik látogató találó fogalmazása szerint: *„egy csokor mezei virág volt az asztalokon".* A hímes textíliák színessége, a fafaragások hangulata, hatása a forma és tartalom harmóniáját ötvözte egybe. Páratlan élménnyel ajándékozta meg az érdeklődők sokaságát Méltóan emelte a nőnapi ünnepség rangját.

Mindezt természetesen női dolgozók, munkások, forgalmi szolgálattevők, váltókezelők, pályaőrök, vonatvezetők, „varázsolták" elő szabad idejükben, hogy munkatársaiknak örömöt szerezzenek.

(Szabó)

Kirchmayer Károly kiállítása Baján

Baján már hagyományai vannak a képzőművészet ápolásának, műértő közönség igényli a színvonalas kiállításokat. Legutóbb március 20-án, a *Türr István Múzeumban* nyitották meg *Kirchmayer Károly* szobrászművész, mintegy hatvan alkotását bemutató kiállítását.

Kirchmayer Károly 1951 óta vezetője a vasutas-szakszervezet képzőművészeti körének. A városi tanács és a megyei múzeumi felügyelőség által szervezett, nagy érdeklődéssel kísért kiállítást *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára nyitotta meg. A kővel, bronzzal, gipsszel, fával dolgozó művész alkotásai nagy tetszést arattak a közönség körében.

Harmincnégy év a záhonyi körzetben

Édesapja is vasutas volt, pályaőr. Komoróban lakott és öt gyermeket nevelt fel. Bertalan fia is ott született, ott járt elmi iskolába is. Amikor a négy gimnáziumot elvégezte több esetben kérte a felvételét, az volt a vágya, hogy legalább pályamunkás lehessen a MÁV-nál, mert magába szívta a szülői háznál a vasút szeretetét.

1936. június 8-án állították ki a nyíregyházi osztálymérnökségen azt a felvételi értesítést, melyben külön szerződéses pályamunkás minőségben a felvételéről értesítették. „Alkalmazásának egész ideje alatt állandó alkalmazottá nem válhat, a szolgálat Önnek bármikor, minden indokolás nélkül felmondható". A régi iratok között egyformán megtalálható a lemondás, felmondás, újbóli alkalmazás, egymást váltva.

Két évvel később 1938-ban Tokaj és Kisvárda állomásokon raktári munkás —, ez a hivatalos címe — azonban szorgalmasan készül a távirda, forgalmi és kereskedelmi szakvizsgákra.

1940-ben Tuzsér állomáson forgalmi szolgálattevő, majd később ebben a beosztásban Kőrösfeketető állomáson dolgozott, ahonnan 1943. februárjában Záhony állomásra helyezték. Fogalmi szolgálattevő volt akkor is, amikor a szovjet csapatok hazánk területére léptek.

Vasutas szíve egy pillanatig sem hagyta pihenni, azonnal jelentkezett a felszabadító alakulatok műszaki parancsnokságánál, hogy részt vegyen az állomás vágányzatának rendbehozatalában.

Amikor Csap és Záhony állomások között a forgalom újra megindult, ismét forgalmi szolgálattevő, küzdve azokkal a kezdeti nehézségekkel, mely egy új élet sarjadásánál jelentkezik. Szeme előtt alakult át a régi Záhony az ország keleti kapujává.

A határforgalom megindulása után a kereskedelmi munkakörökben szükség volt jól képzett, mindenhez értő vasutasokra. Így került erre a területre, ahol azóta végig járta a záhonyi „szalagiroda" minden asztalát.

Komoró állomás 1957-ben átrakóhely lett. Mivel lakóhelye ebben a községben volt, áthelyzését kérte. Ezen az állomáson dolgozott pénztárosi munkakörben nyugdíjazása napjáig.

Magatartását és munkáját a szerénység és pontosság jellemezte. 41 éven át dolgozni a vasútnál: példamutatás a hivatásérzetből és a munkahely szeretetéből.

Ez év március 29-én töltötte be a 60. életévét. Ekkor adta át íróasztalát utódjának. Mi pedig megváltunk egy dolgozótól, aki 1944-ben Záhony állomáson fogadta a felszabadító harcosokat, aki elejétől napjainkig végig részt vett az átrakókörzet mindennapi életében, fejlődésében, örömében és gondjaiban.

Sipos Sándor

SZÁZ ÉVE SZÜLETETT

Lőrinczy Mihály vasúti mérnök

A Közlekedéstudományi Egyesület vasútépítési és pályafenntartási szakosztálya március 18-án emlékülést tartott Budapesten, a METESZ székházában. Az emlékülésre, melyen *dr. Kerkápoly Endre*, a Budapesti Műszaki Egyetem tanára és *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos főmunkatársa mondott beszédet, *Lőrinczy Mihály* okleveles mérnök születésének 100. évfordulója alkalmából került sor.



Lőrinczy Mihály fiatalkori képe

Hivatásának élő, sokoldalú ember volt

Száz éve, 1877. március 30-án született *Lőrinczy Mihály*, egyike azoknak a vasúti mérnököknek, akik nemcsak a vasúti pályák építéséről és karbantartásáról gondoskodtak századunk első évtizedeiben, hanem csatlakoztak a magyar progresszióhoz és harcosai lettek az 1918—19-es forradalmaknak is.

Lőrinczy Mihály neves polgári értelmiségi család sarja volt. Anyai nagyapja, *Kármán Mór kultúrpolitikus*, egyetemi tanár, apja az arab nyelvek professzora, a francia Becsületrend tulajdonosa.

Lőrinczy 1898-ban, miután megszerezte a mérnöki oklevelet a Budapesti Műegyetemen, azonnal a MÁV szolgálatába lépett. *A századforduló éveit Lugoson töltötte. Ebben a húszezer lakosú, román és német többségű városban lett MÁV mérnökgyakornokból 1905-re vasúti mérnök.* Itt került kapcsolatba a szociáldemokrata párttal. Vezető szerepet töltött be az 1904-es vasutassztrájkot megelőző fizetésrendezési mozgalomban, majd a munkabeszüntetésben is.

A küzdelem folytatódott

1907. és 1917. között rendkívül nehéz terepen — több mint háromszáz kilométer vasútvonal építését irányította és ellenőrizte Erdélyben. A vasútépítő mérnököknek nem voltak kenyérgondjai, fizetésük tekintélyes építési pótlékkal gyarapodott, társadalmi presztízsük pedig magas volt a gyorsan iparosodó Erdélyben. Lugos után Lőrinczy életének további színtere főként *Temesvár, Nagyszeben* és *Marosvásárhely*. Kedélyes, a munkában, a technológiai fegyelemben azonban tréfát nem ismerő, *sokoldalú férfi volt*. Az erdélyi városok szabadgondolkodó értelmiségi körei befogadták a hivatásának élő, de a társadalmi kérdések iránt is fogékony fiatal mérnököt.

Az első világháború okozta pusztulás és szenvedés nyomán mind több mérnök, műszaki szakember értette meg, hogy a tudomány és technika fejlődése csak akkor szolgálja az emberiség anyagi jólétét, szellemi felemelkedését és boldogságát, ha a társadalmi rend megfelel a termelőerők állapotának. Ebből a felismerésből logikusan következett az elhatározás, hogy a mérnököknek, a műszakiaknak a forradalmi munkásmozgalomhoz kell csatlakozni. Így született meg 1917. nyarán az *Ipari és Közlekedési Tisztségviselők Országos Egyesülete*, fél évvel később pedig, 1917. december 30-án megalakult az egyesület mérnökszakosztálya.

Lőrinczy Mihály — aki ekkor már a MÁV Budapest Balparti Üzletvezetőség II. Pályafenntartási és Építési Osztályának főmérnöke — egyik szervezője volt az egyesületnek, *s kezdeményezője a vasúti mérnökök osztályharc alapján történő tömörítésének.* Társaival együtt vallotta, hogy a mérnökök csatlakozása a forradalmi munkásmozgalomhoz alapvetően intellektuális eredetű. Elhatározásukban a háború szörnyű élménye mellett „az örökké emlékezetes 1917. évnek" volt döntő szerepe.

A háborús kormány, felismerve a mérnökök tömörülésében rejlő veszélyt, feloszlatta szakszervezetüket. De a küzdelem folytatódott, s a magyar mérnökök legjobbjai, *így Lőrinczy Mihály is 1918. október végén mint a Nemzeti Tanács megbízottai cselekvően részt vettek a polgári demokratikus forradalom győzelmének biztosításában.*

1918. novemberében mind az Alkalmazott Mérnökök Országos Szövetsége (AMOSZ), mind a Magyarországi Vasutasok Szövetsége vezetőségébe választotta Lőrinczyt. *A Kommunisták Magyarországi Pártjának megalakulása után hamarosan tagja lett és aktív résztvevője a szocialista forradalomért vívott küzdelmeknek.*

Az AMOSZ-ba tömörült forradalmár mérnökök fiatalos lendületet vittek a műszakiak legrégibb és legexkluzívabb egyesülete, a *Magyar Mérnök és Építész Egylet* életébe. Az egylet út-, vasút- és hídépítési szakosztályának 1919. január 29-i ülésén hangzott el *„A Közlekedés reformja"* című előadása. Ebben állást foglalt a közlekedésben uralkodó anarchia felszámolása és a gazdaságos szállítás biztosítása érdekében a közlekedés különböző ágainak arányos fejlesztése; a magán- és helyiérdekű vasutak államosítása; az egységes közlekedéspolitika kialakítása mellett. Előadása felvázolta a szocialista közlekedéspolitika, a fél évszázaddal később törvénnyé emelt közlekedéspolitikai koncepció alapvonásait.

„Veszedelmes kommunista"

A Tanácsköztársaság idején bontakozott ki Lőrinczy Mihály szervező tehetsége, *amikor a Szociális Termelés Népbiztossága Gazdasági, Mezei és Iparvasúti Osztályának élére került*, nagy szakértelemmel biztosította a kisvasutak forgalmát.

Az ellenforradalom győzelme után Lőrinczy Mihályt azonnal megfosztották állásától, s letartóztatták. 1919. decemberében szabadlábra helyezték ugyan, de évekig állt rendőri felügyelet alatt, hetenként kellett jelentkeznie a főkapitányságon. A MÁV kimutatásában Lőrinczy neve mellett ez a minősítés állt: *„veszedelmes kommunista"*. Felfelé ívelő pályáját derékba törték. Egy évtizedig megakadályozták, hogy önálló mérnöki munkát végezzen. Francia, német és angol cégek vezérképviselője is volt, építő- és kövezőmesteri vizsgát is tett, s csendestársként végzett magánvállalkozóknál mérnöki munkát. Szaktudását értékelve, bevonták a *Gutenberg Nagy Lexikon* munkatársai közé.

Lőrinczy Mihály nem lett hivatásos forradalmár. Nem tartozott a kevesek közé, akik történelmi korszaktól függetlenül, minden „névsorolvasáson" jelen vannak, s forradalmi szolgálatra készen állnak. De azok közé sem, akik a forradalmi idők múltával az új korszakhoz alkalmazkodva, elveszítik erkölcsi tartásukat. *A két világháború között belső politikai emigrációba húzódott, tartózkodott minden nyilvános politikai tevékenységtől, de hűsége szocialista meggyőződéséhez közismert volt a baloldali értelmiségiek körében, s gyermekeinek életútját is pozitívan befolyásolta.*

Nyolcvanéves volt, amikor nyugdíjba vonult

Meggyőződése, mint jó mag a hó alatt, átvészelte az ellenforradalom fagyos negyedszázadát. 1945. tavaszán bekapcsolódott a Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezetének megszervezésébe. Részt vett a kommunista és a szociáldemokrata mérnökökből alakult közlekedési munkabizottságban, amely a közlekedés műszaki újjáépítését szervezte, *1947-ben a Gazdasági Vasutak Igazgatóságának vezetője, 1948-ban a Találmányi Hivatal szakértője, az ötvenes években a Gépipari Minisztérium felügyelete alá tartozó tervező irodák (a KGMTI) osztályvezetője.* Nyolcvanéves korában, 1957-ben ment nyugállományba. A Budapesti Műszaki Egyetem 1954-ben aranydiplomával, 1958-ban gyémántdiplomával tüntette ki.

1958. november 16-án bekövetkezett halálával egy példamutató mérnöki élet zárult le. A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatósága saját halottjának tekintette és megfogadta: *Lőrinczy Mihály emlékét és harcos, értelmes életének példáját megőrzi.*

Gadanecz Béla

Kitüntetések a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

Március 18-án a Forradalmi Ifjúsági Napok alkalmából ünnepségre került sor a Vasúti Főosztály földszinti tanácstermében. Az ünnepségen Kelemen Csilla, a Vasúti Főosztály KISZ-Bizottságának titkára köszöntötte azokat a fiatalokat, akik szakmai munkájuk mellett hosszú évek óta eredményesen tevékenykednek az ifjúsági mozgalomban. Rövid beszéde után Oroszváry László vezérigazgató-helyettes kitüntetéseket adott át.

A Forradalmi Ifjúsági Napok alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter a

Közlekedés Kiváló Dolgozója

kitüntetésben részesítette: Erdős Tamás ügyintézőt, MÁV Tervező Int.; Gyurák Antal kocsirendezőt, Celldömölk áll.; Katona István balesetvizsgálót, Bp. Vasútig.; Kis Ernő forg. szolg. tevőt, Hódmezővásárhely áll.; Kiss László ügyintézőt, Debrecen áll.; Lakner Sándor alvázlakatost, Szombathely Jj. Ü.; Légrádi Béla műszerészt, Pécs Vont. Főn.; Major Károlyné reszortos mérnököt, Miskolc Vont. Főn.; Rentika Emília rend. forg. szolg. tevőt, Fényvalitka Rendező pu.; Szinyatov Imre lakatost, Szolnok Vont. Főn.; Vidus Béla szerviz brig. vez., Dombóvár Vont. Főn.

Miniszteri dicséretben

részesültek: Hadobás János járműlakatos, Eger Vont. Főn.; Lévai Imre rend. forg. szolg. tevő, Rákosrendező áll.; Németh János vill. mozd. lakatos, Bp. Kelet Vont. Főn.; Orbán István járműszerelőlakatos, Miskolc Jj. Ü.; Szabó István motorvezető, Kecskemét Vont. Főn.

Az egészségügyi miniszter

Az Egészségügy Kiváló Dolgozója

kitüntetésben részesítette: dr. Molnár Rózsa üzemi fogorvost, Bp. MÁV Területi Egészségügyi Közp.; Czirják Ferencné röntgenasszisztenst, Debrecen MÁV Területi Egészségügyi Közp.



Oroszváry László vezérigazgató-helyettes átadja a vezérigazgatói dicséretet Gergely Máriának, Cegléd állomás személyzeti és munkaügyi vezetőjének
(Laczkó Ildikó felvétele)

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MAV vezérigazgatója

vezérigazgatói dicséretben

részesítette: Ácsné Varajti Ildikó ügyintézőt, Bodor Gyuláné ügyintézőt, Vasúti Főoszt.; Dékány Ferenc kazánkovácsot, Kiskunhalas Vont. Főn.; Donkó Ibolya nyilv. tartót, Kiskunhalas Pft. Főn.; Fekete János esztergályost, Debrecen Jj. Ü.; Gergely Mária szem. és munkaügyi vez., Cegléd áll.; Horváth István Csaba ügyintézőt, Vasúti Főoszt.; Iski András kotrógépkezelőt, Záhony Gépesített Rakodási Főn.; Jászberényi Géza vill. szerelőt, Szombathely Vont. Főn.; Katona Sándor munkást, Bp. Nyugati Szertárfőn.; Kelemen Gyula lakatost, Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Kiss Csaba ügyintézőt, Vasúti Főoszt.; Kurucz Árpád muszerészt, Balparti BBFF; ifj. Magyar Sándor lakatost, Hatvan-Füzesabonyi Pft. Főn.; Nagy Lajos sínhegesztőt, Vác Pft. Főn.; Nagy Sándorné ügyintézőt, Bp. Vasútig.; Nádudvari György lakatost, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Nemecz Józsefné raktárkez., Landler Jenő Jj. Ü; Novák István kőművest, Debrecen Ép. Főn.; Orsós Géza előmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Petró Gábor műszerészt, Miskolc Tiszai pu.; Sinkó László vez. mérnököt, Bp. Krisztinaváros Pft. Főn.; Somogyi Ferenc tolatásvezetőt, Barcs áll.; Sulley János fejlesztőmérnököt, TBKF; Szabó Erzsébet gurításvezetőt, Záhony áll.; Tajti András esztergályost, Jászkisér Építőgépjav. Ü.; Varjú Imre csop. vez., Szombathely TBÉF; Vári Katalin Erzsébet lyukszalag-lyukasztót, MÁV Adatfeldolg. Főn.; Vida Péter ügyintézőt, Debrecen Vasútig.

★

A SZOT Elnöksége a Forradalmi Ifjúsági Napok alkalmából az ifjúsági mozgalomban végzett eredményes munkájukért a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés ezüst fokozatát adományozta Rumpler Imrének, a zalaegerszegi vontatási főnökség motorvezetőjének, Kovács II. Sándor, a dombóvári vontatási főnökség Diesel lakatosa pedig Szakszervezeti Munkáért oklevél elismerésben részesült.

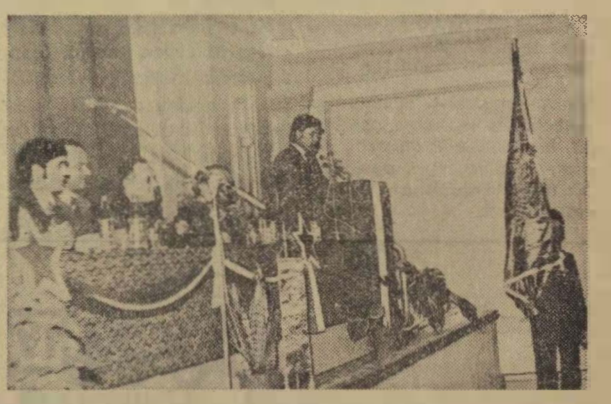
Húsz éve bontott zászlót a KISZ

Emlékülés a szolnoki járműjavító művelődési házában, este nagygyűlés a jubileumi emlékműnél

Hagyomány már, hogy a Kommunista Ifjúsági Szövetség minden év tavaszán politikai rendezvény-sorozattal, a Forradalmi Ifjúsági Napokkal köszönti népünk nagy történelmi tavaszait: *1848., 1919. márciusát és 1945. áprilisát.* Az idén a KISZ-zászló bontásának 20. évfordulója növelte ezeknek a napoknak az ünnepélyességét. Ebből az alkalomból rendezett ünnepi megemlékezést a KISZ Szolnok megyei és városi bizottsága március 21-én a szolnoki járműjavító üzem művelődési házában. *(A megyében a járműjavító üzemben alakult meg az első KISZ-alapszervezet.)*

Az emlékülést három nemzedék találkozója előzte meg, amelyre bensőséges hangulatban került sor az üzem művelődési házában. Az ifjúsági mozgalom veteránjai, az alapító KISZ-tagok és a maiak egyaránt nagy érdeklődéssel hallgatták *Ambrus János* igazgatót, aki a járműjavító fejlődéséről beszélt, majd az ifjúsági mozgalom történetét bemutató kiállításra és üzemlátogatásra invitálta a jelenlevőket. A három nemzedék találkozóján adták át a 20 éves *zászlót* adományozták. Az üzem pártbizottsága a jubileum alkalmából zászlót ajándékozott a KISZ-bizottságnak.

Este 7—8 ezer fiatal lampionos felvonulásával folytatódott a program. A város fiataljai a jubileumi emlékműhöz vonultak, ahol az ifjúgárdisták sorfala és többezer érdeklődő várta őket. Az ifjúsági nagygyűlés szónoka *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára volt.



Polónyi László, az üzem KISZ-bizottságának titkára megköszöni a járműjavító pártbizottságától kapott zászlót

Beszédében idézte a nagy történelmi eseményeket, 1848. és 1919. márciusát. Hangsúlyozta, hogy 58 évvel ezelőtt népünk felsorakozott a haladásért vívott küzdelem zászlóivói közé és 133 nap alatt olyan művet alkotott, amely méltó volt 1848-hoz, *Petőfiék* szelleméhez, a Nagy Októberi Szocialista Forradalomhoz. Szólt arról is, hogy a KISZ zászlóbontói 1957. tavaszán ma is érvényes feladatként fogalmazták meg a tennivalókat.

Az ünnepség végén a Verseghy gimnázium kórusa munkásmozgalmi dalokat énekelt, majd a különböző nemzedékek képviselői megkoszorúzták a *Kossuth téren* a munkásmozgalmi emlékművet.

A JÓ MUNKA ELISMERÉSE

A KISZ KB Vörös Vándorzászlóját kapta a szombathelyi vasútüzemi KISZ Bizottság

A Forradalmi Ifjúsági Napok Vas megyei rendezvénysorozatának egyik jelentős eseménye a szombathelyi vasutas fiatalok nevéhez fűződik. A vasútüzemi KISZ-bizottság az 1976—1977-es mozgalmi év sikeres munkája alapján ugyanis *elnyerte a KISZ Központi Bizottság vörös vándorzászlaját.* Az elismerést március 20-án, vasárnap, azon a napon adták át, amikor Szombathelyen 1500 Vas megyei ifjúkommunistát avattak, s a város egész napos programokon emlékezett a dicső Tanácsköztársaságra, valamint a KISZ zászlóbontásának 20. évfordulójára.

Az osztószertár-főnökség tanácstermében az esti órákban rendezett ünnepi kibővített KISZ-bizottsági ülésen megjelent *Molnár István*, a szombathelyi városi pártbizottság első titkára, *Hantosi Ferenc*, a KISZ Vas megyei bizottságának első titkára és *dr. Horváth Lajos*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője.

Vargha Péter, az üzemi KISZ-bizottság szervező titkára tájékoztatta a részvevőket a kitüntetett KISZ-bizottság tagjainak munkájáról. Mint elmondotta, a csomóponton dolgozó vasutasok 31 százaléka fiatal, 30 éven aluli. A forgalmi, a vontatási, a PFT, a BFF. a szertár és az utasellátó szolgálatnál 10 alapszervezetben folyik az ifjúsági mozgalmi munka. A fiatalok munkájának nagy része van a nagyforgalmú csomópont napi helytállásában. Tizenhárom ifjúsági szocialista brigád működik, s 300 fiatal más szocialista brigádokban tevékenykedik. Kiemelkedik közülük a *Luganszkij* kollektíva, amely tavaly április 4-én elnyerte a KISZ KB dicsérő oklevelét. A KISZ-bizottság két ízben kapta meg a Vas megyei KISZ-bizottság által a legjobb ipari KISZ-bizottságok, szervezetek elismerésére alapított *„Arany fogaskerék"* díjat. Mintegy százan rendszeresen újítanak. Igen eredményesek a „kiváló mozgalmak". Az *„Alkotó Ifjúság"* pályázatra tavaly 31 pályamunka érkezett. Az idén is több van születőben.

A vörös vándorzászlót *Hantosi Ferenc*, a KISZ Vas megyei bizottságának első titkára nyújtotta át *Vargha Péter* szervező titkárnak. A PFT KISZ-alapszervezete ezen kívül elnyerte a KISZ Központi Bizottság dicsérő oklevelét.

Dr. Horváth Lajos vasútigazgató a 18 legjobb munkát végző fiatalnak pénz-, illetve könyvjutalmat adott át.

Szelci Teréz

EMLÉKTÚRA

A vasutas-szakszervezet természetbarát szakbizottsága március 20-án emléktúrát szervezett az isaszegi 1848-as honvédsírokhoz és az emlékműhöz. A koszorúzási ünnepséggel egybekötött találkozót a kultúrnevelési és sportosztály által megbízott Törekvés S. E. természetjáró-szakosztálya rendezte. Az emléktúrán tizenhárom szakosztály (*Miskolc, Szob, Dunakeszi, Győr, Székesfehérvár, Szentes, Szolnok, Bp. MÁV Ig. S. C. Törekvés, B. V. K. H., Vasúti Főosztály, Bp. Nyugati*) 234 tagja vett részt.

MHSZ-vetélkedő

A *debreceni járműjavítóban* megkezdődött a már hagyományos MHSZ vetélkedősorozat, amelyre 110 szocialista brigád nevezett be. A verseny irányítói az üzem 35 MHSZ szocialista brigádja. A vetélkedősorozaton a brigádoknak számot kell adni többek között a Szovjetunióval kapcsolatos ismeretekből, továbbá haditechnikai, irodalmi, művészeti és vasúttörténeti felkészültségükről. A szellemi versengést lövészet és egyéb ügyességi sportversenyek követik.

Pingpong- és sakkfarsang Szombathelyen

A vasutas-szakszervezet szombathelyi területi bizottsága négy megye — Győr-Sopron, Vas, Veszprém és Zala — 13 szolgálati helyének, illetve 6 csomópontjának dolgozói részére területi pingpong- és sakkfarsangot rendezett Szombathelyen, a járműjavító üzem művelődési otthonában. A területi döntőt a szolgálati helyek, illetve csomópontok üzemi bajnoksága előzte meg. A két sportágban több százan vetélkedtek azért, hogy kiharcolják a szombathelyi területi döntőn való részvétel jogát. Szombathelyen 120-an képviselték munkahelyüket. *Németh Gyula*, a területi bizottság kultúr- és sportbizottságának vezetője örömmel állapította meg, hogy a nyugat-dunántúli szolgálati helyeken egyre nagyobb érdeklődés nyilvánul meg a tömegsportrendezvények iránt.

A területi pingpong- és sakkfarsang eredményei. Asztalitenisz, nők: 1. *Némethné* (Szombathelyi járműjavító), 2. *Gondos* (Szombathely állomás), 3. *Szele* (Szombathelyi TBFF). Férfiak: 1. *Tesinszki* (Sopron Vontatási Főnökség), 2. *Szabó* (Szombathely állomás), 3. *Tihanyi* (Szombathely TBFF). Sakk. Férfiak: 1. *Elek* (Szombathelyi járműjavító), 2. *Kovács* (Szombathelyi járműjavító), 3. *Marton D.*, 4. *Marton L.* (mindkettő Körmend állomás).

Kiss Antal

BÁNRÉVEI SAKKOZÓK SIKERE A JÁRÁSI SPARTAKIÁDON

Az ózdi járási tanács az idén is megrendezte a hozzá tartozó községek sportkörei részére a *sakkspartakiád versenyt*, amelyen a bánrévei vasutas sportklub sakkszakosztályának versenyzői is részt vettek. A 31 egyéni versenyző közül a bánréveiek kiemelkedő sikerrel szerepeltek. Három sakkozójuk, *Vanyó János, Juhász István és Dékány László* második, harmadik, illetve negyedik helyezést ért el.

Példás az együttműködés a BVSC és a Celldömölki VESE között

Március elején Celldömölkön, a járási Testnevelési és Sportfelügyelőségen találkoztunk *Velekey Jánossal*, a CVESE elnökével, aki nyugdíjas létére ma is olyan aktívan látja el sportelnöki teendőit, mint 20 évvel ezelőtt. Velekey János mondta el a következőket:

— *Az utóbbi 3 évben igen jó kapcsolat alakult ki a BVSC és a CVESE között.* Mi lehetőséget biztosítottunk a BVSC utánpótlás labdarúgócsapatának edzőtáborozásra. Az idén már 3 csapat váltja egymást. A nagyközségtől 7 km-re fekvő Mesteri fürdőhöz az odavissza vezető utat futva teszik meg az ifi labdarúgók. Sportpályánkon pedig kondicionáló terem is rendelkezésre áll.

A múlt nyáron 3x3 hetes csoportban mintegy 400 apróságot tanítottunk meg úszni. A BVSC szakedzőt küldött, aki mint megfigyelő segítette a munkát. A BVSC elnöksége is figyelembe vette a két vasutas sportegyesület között kialakult kapcsolatot. *Vágvölgyi Mátyás* elnök kijelentette, hogy még egyetlen idősebb vasutas sportegyesülettel sem sikerült olyan gyümölcsöző együttműködést kialakítani, mint a Celldömölki Vasutas Egyetértés SE-vel. Tervezik, hogy már ebben az évben a BVSC-nek más szakosztályai is Celldömölkön edzőtáboroznak.

— Eddig csak arról beszéltem, hogy mit nyújtottunk a BVSC-nek. Cserébe a fővárosi testvéregyesület felszereléssel segített bennünket. Asztaliteniszezőink pedig már többször Budapesten tartották edzésüket — mondotta befejezésül *Velekey János*.

K. A.

Kétnapos túra a Börzsönyben

Húszéves a szolnoki vasutasok természetjáró szakosztálya



Túristaúton a Börzsönyben

A Szolnoki MÁV Sportegyesület természetjáró szakosztálya januárban rendezte meg *a hagyományos „bakancsos" évzáró-évnyitó — vacsorával egybekötött —, kétnapos túráját, hazánk egyik legszebb részén, a Börzsöny-hegységben.* A természetjáráson 120-an vettek részt.

A természetjáró-szakosztály ebben az évben ünnepli fennállásának huszadik évfordulóját. Ez a túra a jubileumi év kezdetét is jelenti. Ebből az alkalomból az idén 53 túrát terveznek az ország legszebb tájainak megismertetésére.

Pécsi és dunakeszi sikerek

a járműszerelő tanulók országos versenyén

A szakmunkástanulók országos versenyének megrendezése — a felszabadulás ünnepének tiszteletére — immár hagyomány hazánkban. A MüM és a KISZ versenykiírása szerint a megyei versenyeken a legjobb eredményt elért tanulók közül az első kettő indulhatott az országos versenyen.

A vasúti járműszerelő szakmába 19 fiatalt neveztek. A Pécsett megrendezésre került országos versenyen a versenyzőket, a versenybizottság tagjait és a rendező szervek vezetőit *Lengvári István* az 500-as Szakmunkásképző Intézet igazgatója és *dr. Szabó Tibor*, a pécsi igazgatóság vezetője köszöntötte.

Az első napon a versenyzőknek írásban szakmai ismereti, technológiai — gyártásismereti, munkavédelmi kérdésekre kellett válaszolni és műszaki számítási, műszaki rajz feladatot megoldani.

A verseny második napján munkavédelmi oktatás után kezdődött a gyakorlati munka, *a vasúti kocsi ablak kitámasztó rúd elkészítése.* A munkadarab sokoldalú szakmai ismeretet igényelt, mert a lakatosmunka valamennyi fontos elemét magába foglalta.

A gyakorlati feladatot mindenki megoldotta. A kivitelezést különösen jól végezték el a versenyzők. Elismerést érdemel a munkateljesítmény is. Az előírások szerint a harmadéves tanulóknak a szakmunkás normaidő 75 százalékos teljesítése az elfogadható alapkövetelmény. A versenyzők teljesítménye a verseny alatt 82—110 százalék között volt.

Az elméleti és a gyakorlati eredmény alapján az első öt versenyző között mindössze öt pont volt a különbség. Az írásbeli dolgozat és a gyakorlati munkadarab értékelése és a helyezések eldöntése után fedték fel a versenyzők nevét, intézetét, illetve szolgálati helyét.

A versenyben első helyen végzett *Meiterics István*, a MüM 500. Szakmunkásképző Intézet és a MÁV Pécsi Vontatási Főnökség tanulója. Jutalma: *2 hetes külföldi üdülés és 700 forint.* A második helyet *Halász Sándor*, a MüM 201. Szakmunkásképző Intézet és a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem tanulója szerezte meg, *aki 2 hetes belföldi üdülésben és 600 forint pénzjutalomban részesült.* A harmadik helyen *Staub János*, a MüM 201. Szakmunkásképző Intézet és a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem tanulója végzett, *ő 800 forint pénzjutalmat kapott.*

Az első három helyezett előrehozott szakmunkás-vizsgát tett és a tantárgyi vizsgák után, mint szakmunkások dolgozhatnak.

Sebestyén János

Gyöngyös állomáson a vándorzászló

A miskolci igazgatóság MÁV—Volán komplexbrigádjainak szocialista munkaversenyében — az 1976. évi teljesítmény alapján — *Gyöngyös* állomás komplexbrigádja lett az első. Február 16-án, a Volán Vállalat kultúrtermében rendezett ünnepségen vették át a MÁV és az Autóközlekedési Vezérigazgatóság vándorzászlaját.

Megjelent az ünnepségen *Gál Sándor*, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője is, aki pénzjutalmakat adott a győztes vasutas brigádtagoknak.

Két Dózsa brigád együttműködése

A ceglédi vontatásúrúk alkotta *Dózsa György* szocialista brigád az elmúlt évben 511 óra társadalmi munkát végzett a vállalat 350 helyett. A brigád felvette a kapcsolatot a Nyugati pályaudvar Dózsa brigádjával és több közös programot szerveztek. A kollektíva erre az évre 400 óra társadalmi munka elvégzését vállalta, ezen kívül aktívabban kapcsolódnak be a társadalmi tulajdon védelmébe, a kulturált utazás fejlesztésébe. Szigorúan fellépnek az ittasság, a szolgálatból való igazolatlan távolmaradás ellen.

Kapcsolatukat a budapesti Dózsa brigáddal ebben az évben tovább mélyítik. *Közös kirándulást szerveznek Temesvárra, ahol megkoszorúzzák Dózsa György emlékművét.* Társadalmi vállalásukhoz tartozik még Cegléd két óvodájának patronálása is.

Ápolják a barátságot

Gyümölcsöző kapcsolat a Szovjet Kultúra és Tudomány Házával

A miskolci igazgatóság MSZBT tagcsoportja 1973-ban alakult, és azóta igen eredményes tevékenységet fejt ki. Ezt állapította meg az elmúlt időszak munkáját értékelő pártvezetőség is, amely az elismerés mellett segítően meghatározta a tagcsoport további feladatait is.

Az elmúlt évben *két alkalommal szerveztek látogatást a Szovjet Kultúra és Tudomány Házába*, ahol népművészeti és fotókiállítást tekintettek meg a részvevők.

A tagcsoport egyébként minden hónapban megkapja a Szovjet Kultúra és Tudomány Házának programját, így figyelemmel tudják kísérni a különféle rendezvények időpontjait. A jó kapcsolatot bizonyítja az is, hogy a különféle rendezvényekhez, ünnepi megemlékezésekhez több esetben kaptak megfelelő témájú szovjet filmeket, melyek vetítése minden esetben nagyszámú közönség előtt történt. A ház szervezésében működik egy szocialista brigádokból álló klub is. *A klubtagok közé felvették az igazgatóság tervgazdasági osztályán dolgozó Ybl Miklós szocialista brigádot.*

A tagcsoport jó szervező munkáját bizonyítja az is, hogy a miskolci MSZBT-nagygyűlésen az igazgatóság dolgozóinak mintegy 20 százaléka vett részt. A Vasúti Főosztály rendezésében a múlt év szeptemberében megtartott orosz nyelvű versenyen pedig az igazgatóság dolgozói közül hárman részesültek jutalomban.

A szerkesztőség üzeni

Mohai Károly, Szerencs: Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Bognár Károly, Tapolca; Popp Pálné, Dombóvár; Nemes Ferenc, Szilasliget; Sepsi Gyula, Pozsonyi Tibor, Miskolc; Gyenes József, Pécs: Sipos Sándor, Komoró; Fogas Pál, Szentes; Szalai Katalin, Székesfehérvár; Czeglédi Ernő, Hódmezővásárhely; L. Varga Lajos, Vértesi Lajos, Debrecen; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Fekete László, Miskolc; Galambos István, Encse; Szabó Margit, Szob; Koroknai Ferencné, Szerencs: leveleiket illetékes helyre továbbították.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872,
üzemi: 10—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
Felelős kiadó: dr Suth Péter
77—1193 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

HÍREK

— **Operettest Szerencsen.** Március 21-én a szerencsi vasutas klubban jól sikerült operettestet rendezett a csomópont szakszervezeti bizottsága és a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház vezetősége. Az estén zenetörténeti előadás hangzott el Jakobi Viktor életéről és munkásságáról, majd műveiből — a Sibil és a Leányvásár operettekből — adtak elő részleteket a miskolci Nemzeti Színház művészei.

— **Brigádok vállalása.** Kiskundorozsma állomás öt szocialista brigádja a Forradalmi Ifjúsági Napok tiszteletére 500 óra társadalmi munkát ajánlott fel. Március 21. alkalmából már kommunista műszakokat tartott. Szombaton és vasárnap a brigádok 426 leadási kocsi beállításában és 22 exportküldemény — TEEM irányvonat — megrakásában segédkeztek.

— **Hobbikiállítás.** Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában a közelmúltban hobbikiállítást rendeztek a csomópont dolgozóinak szabad időben készített alkotásaiból. A 170 kiállított tárgy között, amely hatvan dolgozó munkája, különböző tájegységek hímzései, terítők, faliszőnyegek, festett tányérok, szobrok subaszőnyegek és kovácsoltvas-tárgyak láthatók.

— **Négy évtized a vasútnál.** Nyugalomba vonult negyven évi vasúti szolgálat után Porkoláb Béla, Badacsonytördemic—Szigliget állomás főnöke. Lelkiismeretes munkája nyomán az állomás mindig az élenjárók közé tartozott. Sok fiatalt segített át a vasúti mesterség buktatóin, nevelt belőlük jó szakembert.

— **Újító brigádtagok.** A kaposvári vontatási főnökség Vörös zászló szocialista brigádja tavaly tíz újítás kidolgozását vállalta. Az eredmény várakozáson felüli volt. A brigádtagok 47 újítási javaslatot tettek, amelyből 45-öt fogadtak el. Az újítások közül 23 munkavédelmi jellegű volt. Az újítók 18 000 forint jutalomban részesültek.

— **Ajándék-gyertyatartók.** A MÁV Fatelítő Üzem dombóvári telepe KISZ-alapszervezetének fiataljai kedves ajándékkal lepték meg telepük nődolgozóit. Kovácsoltvasból készítettek gyertyatartókat, és a nőnapon adták át azokat munkatársaiknak. A telep 110 nődolgozója közül többen pénzjutalmat kaptak.

Lakáscsere

Elcserélném salgótarjáni 1,5 szoba összkomfortos, III. emeleti tanácsi lakásomat hasonló nívójú tanácsi vagy MÁV-lakásra Komáromban, Győrött, Hegyeshalmon vagy Mosonmagyaróvárón. Érdeklődni levélben, Romhányi István, Salgótarján, Hársfa u. 3. sz.

Elcserélném Ludányhalászban levő 1,5 szoba, konyha, éléskamra, kertes szolgálati lakásomat hasonló MÁV szolgálati lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet: Takács Tibor, 1171 Budapest, Nyíltán u. 42. sz.

Elcserélném Süttő állomáson, a felvételi épületben levő három szoba-komfortos szolgálati lakásomat nagy kerttel, melléképülettel ellátva budapesti vagy Budapest közvetlen környéki MÁV szolgálati vagy tanácsi, kisebb, de legalább komfortos lakással. Csak forgalmi munkakörű dolgozó jöhet számításba. Érdeklődni lehet a 02—71—79 üzemi telefonon: Diószeghi István.

Elcserélném Albertirsán levő 2 szoba, fürdőszobás, kertes családi házamat budapesti, lehetőleg Budapest Nyugati pályaudvar környékén levő, 1 vagy 1,5 szobás összkomfortos tanácsi vagy szolgálati lakással, megegyezéssel. Érdeklődni: Péteri József, 2730 Albertirsa, II., Homokrész 50. sz., vagy 48-27 telefonon 15 óráig.

Elcserélném budapesti IX. kerület, Gyáli úti 2 szoba összkomfortos lakásomat debreceni hasonló MÁV vagy tanácsi lakással. Érdeklődni lehet: 69—68-as üzemi telefonon. Újvárosiné.

Budapesti bérlakásért elcserélném monori 2 szobás kitűnő gyümölcsösben levő házamat. Készpénz is szükséges. Érdeklődni hét közben 8—3 óra között: 10—75 üzemi, 121—760 városi telefonon: Törőcsik Ernőné.

Veresegyházi három és fél szobás, 107 négyzetméteres I. emeleti komfortos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest vagy közvetlen környékén 1,5 vagy 2 szobásra, lehet tanácsi is, tényleges vasutas részére. Levélcím: Brigán József, Veresegyház, 2112 Vasútállomás.



HÍVJA — VÁRJA, VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a
„LOKOMOTÍV" GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT
LOKOMOTÍV szálloda, étterem, sörözö, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1. Tel.: 14—180
VASÚTI VENDÉGLŐ ÉS BISZTRÓ, Sopron állomás
HALÁSZTANYA, FERTŐSZENTMIKLÓS ÁLLOMÁS
PÁLYAVENDÉGLŐ, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését — előzetes bejelentésre — vállaljuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. ÁPRILIS 16.

NAPIRENDEN

a kollektív szerződés módosítása, a szociális és munkavédelmi tervek

Első ízben ült össze a vasutas bizalmi küldöttek országos tanácskozása



Kajcsa József titkár megnyitja a bizalmi küldöttértekezletet. (Magyarossy Zoltán felv.)

Március 29-én a Vasúti Főosztály konferencia termében került sor a vasutasszakszervezeti *bizalmi küldöttek első országos tanácskozására*, amelyen 120 bizalmi és 80 meghívott vett részt. Megjelent a tanácskozáson és az elnökségben foglalt helyet *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára és *dr. Kecskés Sándor*, az MSZMP KB munkatársa.

A küldöttértekezletet *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára nyitotta meg. Hangsulyozta, hogy a *MÁV Kollektív Szerződés* végrehajtásáról, a szociális és munkavédelmi tervek teljesítéséről, illetve a Kollektív Szerződés *módosítás-tervezetéről* készült előterjesztéseket ezúttal először vitatja meg a bizalmi küldöttek fóruma. A napirend ismertetése, illetve elfogadtatása után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes tartott vitaindítót.

Sajátos munkaterület

— *Ismeretes, hogy a Miniszertanács a mult évben rendeletet adott ki a bizalmiak jogkörének bővítéséről* — kezdte beszédét Gulyás János. — A rendeletnek a MÁV területén történő végrehajtásához a *Hivatalos Lap* mult évi 50. számában *utasítást adtunk ki* azzal, hogy *a gyakorlati végrehajtás módozatait helyileg kell kialakítani*. Ennek megfelelően a vasútnál is több intézkedés történt a bizalmiak munkájának segítésére, szerepük növelésére. A kollektív szerződés végrehajtásáról, a szocialis és munkavédelmi tervek teljesítéséről szóló beszámolót, valamint a kollektív szerződés módosítására vonatkozó tervezetet azonban bizalmi küldött tanácskozáson ezúttal vitatjuk meg első ízben. *Ez is összhangban van azzal a törekvésünkkel, hogy a szakszervezeti bizalmiak szerepét növeljük.*

A területi tanácskozások tapasztalatai egyértelműen bizonyítják az elgondolás helyességét. Amellett, hogy ezek a tanácskozások tovább szélesítik és gazdagítják az üzemi demokráciát, számos olyan javaslat hangzott el, amelyek segítik a kollektív szerződés finomítását.

A Munka Törvénykönyve — mint tudjuk — sok kérdésben csak keretrendelkezést ad. *A konkrét szabályozás helye a kollektív szerződés.* A vasútnál ennek jelentőségét tovább növeli az a tény, hogy a munkáltatás a népgazdaság más ágaitól eltérő körülmények között folyik, amelynek legfőbb jellemzője a folyamatos üzemeltetés, tehát a szabályozást is ehhez kell igazítanunk. Jó példa erre a forduló- és utazó szolgálatot teljesítő dolgozók heti pihenő napjainak az általánostól eltérő szabályozása. Ehhez hasonló eset más vállalatoknál nemigen akad.

A vezérigazgató-helyettes ezután arról beszélt, hogy végső soron *a kollektív szerződésnek is az alaptevékenységet, nevezetesen a szállítási feladatok gazdaságos megoldását kell segítenie.* A feladatok nagyok. A vasútnak az 1977. évi terv szerint 132 millió tonna áru elszállításáról kell gondoskodnia. Ez azonban csak egy szám, melyet alsó határnak is nevezhetünk. Ennél előreláthatólag *nagyobb lesz a szállítási igény.* Fel kell tehát készülni arra, hogy esetleg 134 millió tonna áru szállításával kell megbirkózni. Ehhez biztosítani kell a személyi feltételeket. A kiadott írásos beszámoló foglalkozik a munkaerőhelyzettel, de sok szó esett erről a területi tanácskozásokon is. Nem véletlen, hiszen a feladatok megoldása, és egész előrehaladásunk szempontjából *döntő jelentőségű a munkaidővel és a munkaerővel való ésszerű gazdálkodás.*

— A kollektív szerződés szabályai alapvetően jól szolgálják e célkitűzést is — mutatott rá Gulyás János, majd így folytatta: — A több évi összegyűlt tapasztalat alapján minden évben az élet és a lehetőség adta javításokkal készült kollektív szerződésünkről, úgy vélem, elmondhatjuk, hogy *reális alapokon nyugszik, alapjaban véve megfelel a vasút és a dolgozók érdekeinek.* Néhány kérdésben azonban — figyelembe véve az eddigi tanácskozásokon elhangzott javaslatokat is — módosítást tervezünk. *Mi indokolja az irasban mellekelt változtatásokat?*

A kollektív szerződés 9. §-ához kapcsolódó *4. sz. melléklet* kettős szerepet töltött be. Egyrészt meghatározta a felelős beosztású dolgozók körét, (akinek vesztesége gazdálkodás esetén alapbérük 85

(Folytatás a 2. oldalon.)

Kitüntetések április 4. alkalmából

Hazánk felszabadulásának 32. évfordulója alkalmából a *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* — eredményes munkájuk elismeréséül — az állami élet különböző területein dolgozóknak adományozott kitüntetést. A kormánykitüntetéseket a Parlamentben és a minisztériumokban rendezett ünnepségeken adták át. A Munkaérdemrend arany fokozatát 6, ezüst fokozatát 12, bronz fokozatát pedig 17 vasutasnak nyújtották át.

A műszaki haladás érdekében kifejtett kiemelkedő tevékenységéért két vasutas részesült *Eötvös Lóránd-díjban.*

A szakmai kitüntetéseket — Kiváló vasutas, a Közlekedés kiváló dolgozója, Miniszteri dicséret — április 1-én a Vasúti Főosztályon, a Vezérigazgatói dicséreteket a szolgálati főnökségeken adták át.

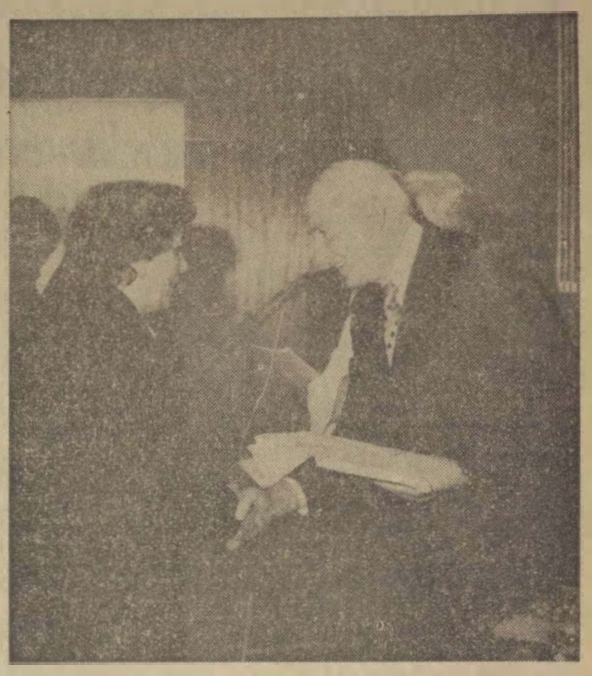
A Vasúti Főosztályon rendezett ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Nagy Károlynak, a Vasúti Főosztály pártbizottsági titkárának megnyitója után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta a felszabadulás jelentőségét, a 32 év alatt megtett utat, majd az 1977. évi feladatokról beszélt.

— *Szocializmust építő társadalmunkban nincs nagyobb tisztelség, mint a jól megérdemelt kitüntetést átvenni* — hangsúlyozta. — *Egy ilyen időpont a számvetés mellett alkalmas az előretekintésre. Ahhoz, hogy töretlenül haladhassunk a megkezdett úton, az idén meg kell oldani a vasút előtt álló szállítási feladatokat. Tudjuk, hogy ez minden eddiginél nagyobb erőfeszítéseket igényel, de teljesíthető. Ennek azonban az a legfontosabb feltétele, hogy egységes akarattal, fegyelmezetten dolgozzunk, méltóan azokhoz, akik 1945-ben, látva a rombadőlt országot, a romokban heverő vasútat, sokszor éhezve, fázva kezdtek az újjáépítéshez.*

1977. április 4-én sem feledjük: annak az épületnek a fundamentumát, amely ma már a felső emeleteknél tart, 1945-ben kezdtük lerakni. *Dicsőség az alapot lerakóknak, köszönet a falakat felhúzóknak, nagyon sok sikert az épületet betetőzoknek!* — e szavakkal fejezte be beszédét a vezérigazgató-helyettes.

Ezután *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter átadta a kitüntetéseket. *(A kitüntetettek névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)*



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a Kiváló vasutas kitüntetést Fodor Lászlóné fénymásolónak. (Laczkó Ildikó felvétele)

Miskolc-Tiszai pályaudvaron

94 brigád viselheti a szocialista címet

Miskolc-Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottságának legutóbbi ülésén értékelték a szocialista brigádok 1976. évi munkáját. Elsőként az állomásfőnök számolt be a brigádszerződésekbe foglalt vállalások teljesítéséről. Elmondotta többek között, hogy tavaly a pályaudvar 103 brigádjának csaknem ezer tagja versenyzett a szocialista címért. Ezeknek a kollektíváknak fontos szerepük volt abban, hogy a pályaudvar teljesítette az elmúlt évi tervét.

A termelési tanácskozáson *94 brigadot találtak méltónak a szocialista cim viselésére.* Hét brigadot javasoltak ezüst, huszonkilencet pedig bronz fokozatra. A legjobb 36 brigádot több mint százezer forint jutalomban részesítik.

A programnak megfelelően végzik a kelebiai fővonal villamosítását

Szocialista szerződést kötött a szegedi igazgatóság és a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség

Az V ötéves terv vasútvillamosítási munkái közül legjelentősebb a *Budapest—Kelebia* közötti nemzetközi fővonal villamosítása. A vonal szerepe nemcsak a belföldi, hanem a MÁV tranzitforgalmában is igen fontos. Éppen ezért elengedhetetlen, hogy a villamosítással együttjáró munkákat határidőre befejezzék. Ennek elősegítése érdekében a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség és a szegedi vasútigazgatóság gazdasági, párt- és társadalmi vezetői március 16-án Szegeden, szocialista együttműködési szerződést írtak alá. A szerződésben vállalták, hogy a vasútvonal *Kunszentmiklós—Tass* és *Kelebia* állomások közötti szakaszának villamosításában együttműködnek, a kituzött határidőket betartják.

A Villamos Felsővezeték Építési Főnökség ígéretet tett arra, hogy a programnak megfelelően 1977. december 15-re *Taksony* és *Kunszentmiklós—Tass* állomások között elkészítik a felsővezetékrendszert, az 1978-as vasutasnapra befejezik *Bp. Soroksári út—Taksony* állomások között a felsővezetéki rendszer építését és ezzel lehetővé válik Kunszentmiklósig a villamos üzem felvétele. 1979. június végéig a teljes vonal felsővezetéki hálózatát, a térvilágítással együtt elkészítik. Igéretet tettek arra is, hogy a részükre érkező küldemények gyors kirakásáról gondoskodnak, és szorosan együttműködnek a forgalmi szolgálattal.

A vasútigazgatóság vállalta, hogy a munkához szükséges vágányzárási időket biztosítja; az igénylések alapján szükséges anyagvonati mozdonyokat és a Diesel-darut időben, üzemképes állapotban rendelkezésre bocsátja; a vonalszakaszra feladott építési anyagok előértesítését, a rakodóhelyhez való gyors beállítását biztosítják; és a villamosításhoz kapcsolódó egyéb munkákhoz — szükség esetén — megfelelő szakembert adnak.

A két fél párt-, szakszervezeti és KISZ-bizottságai pedig vállalták, hogy szocialista munkafelajánlásokkal segítik a határidők betartását, s egymást kölcsönösen tajékoztatjak a munkák menetéről.

A szerződés alapján március 27-én, vasárnap már sor került az első társadalmi munkára. Az igazgatóság központjából, Kiskunhalas csomópontról és a Villamos Felsővezeték Építési Főnökségről *közel ötvenen utaztak Kunszentmiklós—Tassra, ahol az állomás IX. vágányát mintegy 220 méter hosszban átépitették.* Munkájuk eredményeként a korábbi 12,5 tonna tengelynyomást 20 tonnára lehetett felemelni.

(Gellért)

A vasút I. negyedévi teljesítménye:

78 millió 440 ezer utas és 31 millió 631 ezer tonna áru

A Vezérigazgatóság gyorsjelentésének előzetes adatai szerint a vasút márciusban *27 millió 020 ezer utast szállított.* Ez a bazisidőszakhoz képest 94,4 százalékos teljesítésnek felel meg. Az előirányzathoz viszonyítva is közel azonos arányú a csökkenés. Az utaskilométer-teljesítmény mindkét időszakhoz képest mintegy 3,5 százalékkal csökkent.

Rendelkezésre állnak már az első negyedév előzetes adatai is. Eszerint a vasút *78 millió 440 ezer utast szállított*, amely a bázisidőszakhoz 94 százalékos, a tervhez képest közel 95 százalékos teljesítésnek felel meg.

A személyszállítás minőségi színvonala az első negyedévben közel 6 százalékkal emelkedett. Örvendetes, hogy a budapestit kivéve, valamennyi igazgatóságnál javulás tapasztalható.

Az áruszállításban lényegesen kedvezőbb a helyzet. A vasút márciusban *11 millió 500 ezer tonna árut fuvarozott.* Ez az elmúlt év azonos időszakához képest 3.3, a tervezettnél pedig 6,4 százalékkal több.

Az előszállítási kedvezménybe bevont árufeleségek közül a küldeményeknél 6,8, a kavicsszállítmányoknál 29,7, a cementgyártmányoknál 11,9, a föld-, homok-, salak küldeményeknél 12,8, az önkezelési áruknál pedig 11,6 százalékos volt a növekedés a bázisidőszakhoz viszonyítva.

Forgalmanként vizsgálva, a belföldi szállítás 6,2, az exportszállítás 5,9 százalékkal nőtt, az import- és tranzitszállítás mennyisége viszont 2,9 százalékkal csökkent.

Márciusban örvendetesen javult az áruszállítás minőségi színvonala is. Kevesebb tehervonat közlekedett késetten és igen kedvező volt a ki nem állított teherkocsik, a géprevárási, sőt a vonatáscsorgási esetek száma is. Mindez kiegyensúlyozott üzemviteli munkáról tanúskodik. A minőségi munka javulását támasztja alá, hogy a korszerű tehervonati mozdonyok napi hasznos futása mintegy 2,5—4,5 százalékkal javult. A teherkocsik átlagos forduló ideje pedig a 3,65 napos értékkel a bázisszintnek megfelelően alakult.

Az első negyedévben a vasút *31 millió 631 ezer tonna árut fuvarozott.* Ez a teljesítmény a bázishoz viszonyítva 4,8, a tervhez pedig 0,7 százalékos többletteljesítést jelent. Kedvezően alakult az áruszállítás átlagos távolsága és ennek következtében az árutonnakilométer-teljesítmény bázishoz és tervhez viszonyított volumene is.

Az áruszállítás minőségét az elmúlt három hónap alatt fokozott javulás jellemezte. Ez különösen megmutatkozott a kocsi ki nem állítások és a géprevárási esetek, valamint a vonatfeloszlatások csökkenését illetően.

Az áruszállítási teljesítmények fokozódása áprilisban is várható. Ezért fontos feladat a munkaszüneti napokon a kirakások fokozása, a rendezőpályaudvari munka feltételeinek biztosítása.

Napirenden

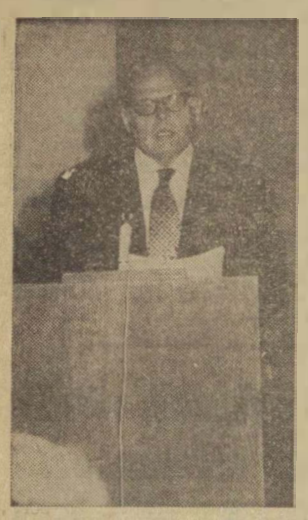
a kollektív szerződés módosítása, a szociális és munkavédelmi tervek

(Folytatás az 1. oldalról)

százaléka jár), másrészt azokat a munkaköröket, amelyekben a dolgozók felmondási ideje 2 héttel meghosszabbodik. *Ez a kettősség félreértésre adott okot,* ezért a tervezet szerint a 9. §-ban sorolja fel azokat a munkaköröket, amelyekben a dolgozók felmondási ideje a Munka Törvénykönyve értelmében 2 héttel meghosszabbodik.

A 13. §-ban felsorolt dolgozók rendszerint *forduló szolgálatot teljesítenek.* Esetleges túlmunkájuk megállapításához szükséges a havi munkaidőkeret meghatározása is. A módosítás ezt célozza.

A 16. §-t azért kívánjuk módosítani, mert a vonalbejárást, vágánygondozást *szombati napokon* is kell végezni.



Gulyás János vezérigazgató-helyettes vitaindító beszédét tartja

Ezért lehetőséget biztosítunk, hogy e dolgozók részére a szabadnap másnapon is kiadható legyen.

A *csak mozdonyvezetővel* történő közlekedtetés elterjedésével szükségessé vált, hogy kollektív szerződésben szabályozzuk: *CSM-es közlekedés esetén az egyfolytában eltölthető szolgálati óra, rendkívüli esetben sem haladhatja meg a 12 órát.*

A 25. §-ban az eltérő mértékű túlmunka felső határának szabályozásához *a közbeváltást végző állomásvezetők* felvételét tartjuk indokoltnak és szükségesnek, ugyanis ilyen esetekben forduló szolgálatot látnak el.

Igen jelentős előrelépésnek tartom a 28. § módosítását. Az új szabály szerint *az összes fizikai dolgozó túlmunka esetén pénzbeli díjazásra lesz jogosult.* Ez azt jelenti, hogy túlmunkáért szabad időt csak kifejezett kérésükre lehet adni.

A *ügyeleti szolgálatra* vonatkozó szabály (33. §) olyképpen módosul, hogy az ezért járó *azonos tartalmu szabad időt közvetlenül az ügyeleti szolgálat letelte után kell kiadni.* Igy érjük el azt a célt, hogy az ügyeleti szolgálat után biztosítva legyen a dolgozó pihenése.

A 34. § módosításával a dolgozók régi kívánsága teljesül. *Felemeljük és egységesítjük a munkaközi szünet tartalmára járó díjazást.* Ezzel egyrészt megszűnik a megkülönböztetés a dolgozók között, másrészt a díjazás mértékét is emeljük.

Lényegesnek tartom, és külön is ráirányítom a bizalmiak figyelmét a 39. § módosítására. *Ezentúl a kollektív szerződés is tartalmazza a bérpolitikai intézkedések irányelveit és mértékét is.*

A szociálpolitikai hatások széles körűek, sokrétűek, s mivel az embereket közvetlenül érinti, olyan nagy jelentőségűek, hogy fejlesztési arányait és irányait csak tervszerűen és minden téren *a legnagyobb fokú, de ésszerű takarékosság és célszerűség érvényesítése mellett* — a népgazdaság fő célkitűzéseihez igazodva — *lehet és kell meghatározni.*

Eredményeink mellett hangsúlyozzuk, hogy e téren még tovább kell lépnünk, és a bevezetett, de még gyakorlatában nem kifinomult módszereinket is fejlesztenünk kell. Biztosítani kell, hogy a szociálpolitikai tevékenység minél szélesebb körű társadalmi alapokra épüljön mind a tervezést, mind a végrehajtást illetően. *Lehetővé kell tenni, hogy a sajátos tervcélokat minden munkahelyi egységnek módjában álljon megtárgyalni, ahhoz javaslatot, észrevételt tenni.*

Balesetből egy is sok!

A vezetői egységek vezetői a szociálpolitikai terv végrehajtásáról kötelesek beszámolni. *A beszámolási kötelezettség kétirányú.* Egyrészt a gazdasági egység dolgozóit kell tájékoztatni a helyi — konkrét — tevékenységről, másrészt gazdasági beszámolót kell készíteni. A hálózati beszámolót most az országos bizalmi küldött tanácskozásnak is módjában áll értékelni, még mielőtt a Vasutasok Szakszervezete elnöksége elé kerülne.

A vezérigazgató-helyettes végezetül a munkavédelmi helyzet alakulásáról beszélt.

— Az anyagban a legkülönbözőbb, összehasonlító adatok, ábrák szerepelnek. Régi, megszokott módszer. Arra szolgálna, hogy ha valamelyest elmaradnak a balesetek száma, alkalmat adjon a bizakodásra, emellett alapjaiban kerüljük az okokat, az összefüggéseket. Szükséges az előírt statisztika. De *a balesetnél nincs bázis! Ebből már egy is sok!* S ami a halálos eseteket illeti, sajnálattal kell konstatálni, hogy *a legtöbb kellő elővigyazattal, fegyelemmel és figyelemmel elkerülhető lett volna.*

A vezérigazgató-helyettes beszéde után megkezdődött a *vita.* A bizalmiak közül 31-en kaptak szót. Sok olyan javaslat hangzott el, amely már most beépíthető a kollektív szerződésbe.

A tanácskozás részvevői az írásos anyagokat, a szóbeli kiegészítőt és a vitában elhangzottakra kapott választ elfogadták.

Ami a jobb szervezésen múlik

Az anyagban is megtalálható, hogy az utazó személyzet változó illetményeinek elszámolására vonatkozó rendelkezéseket korszerűsítettük. Ezzel kapcsolatos az 50. § módosítása is. Mind emellett felhívom a figyelmet arra, hogy *azok a bírálatok, amelyek a területi tanácskozásokon a menettartam díjazással kapcsolatban elhangzottak, elsősorban nem szabályozási, hanem a munkaszervezessel és az irányítással összefüggő kerdések.*

A tervezetben szerepel több olyan bérpótlék, amelyeket külön utasítással már életbe léptettünk. Az 59/A §-sal új bérpótlékot kívánunk felvenni. Mind nagyobb méretű például a távközlési szakszolgálatnál *üzemi motorkerékpár használata.* Kisebb mértékben természetesen más szakszolgálatnál is előfordul. Indokoltnak találtuk annak lehetővé tételét, hogy függlékben *az igénybevétel alapjan pótlékátalányt állapithassanak meg az igazgatóságok.*

— A kitüntetésekkel kapcsolatos változás magasabb jogszabályokon alapszik. Külön felhívom a figyelmet a Minisztertanács határozatára, amely megváltoztatta a *Kiváló vasutas* cím erkölcsi és anyagi tartalmát. Igen lényeges megbecsülése ez a nehéz körülmények között végzett vasúti munkának.

A kollektív szerződésben eszközölt változtatások felsorolása után Gulyás János, a szociálpolitikai tervek teljesítésével kapcsolatos beszámolóhoz fűzött néhány gondolatot.

Javuló életkörülmények

— *A vasutas dolgozók életkörülményeinek javitására irányuló szociálpolitikai tevékenységgel nem csupán a felsőbb szintű határozatok maradéktalan végrehajtására törekszünk, hanem egyben a jó munkahelyi légkör kialakítását és a tudatformálást is segitjük ezzel.* A szociálpolitikai tevékenység szervezett, céltudatos intézkedések sorát követeli meg, melynek végrehajtása minden helyen és minden szinten elengedhetetlen.

A MüM — a SZOT-tal összhangban — kiadta a *szociálpolitikai irányelveket.* Ezek alapján kidolgoztuk a vasút szocialpolitikai irányelveit és feladatait az V. ötéves tervidőszakra. *A szociális feladatok ellátására a tervidőszakban 3 milliárd 605 millió forintot fordítunk, amely 50 százalékkal magasabb a IV. ötéves tervben előirányzottnál.* A külon szociálpolitikai tervjezet készítése módszerében új, tendenciájában fejlődő. Ehhez alkalmazkodik a tervezés és a beszámolás rendszere is.

A szociálpolitika a dolgozókról való általános gondoskodáson túl, felöleli a nők helyzetének további javitását, az ifjúsági törvény végrehajtását, a népesedéspolitikai határozatból adódó teendőket, a közművelődés vállalati tennivalóit, a szociális juttatások és ellátások rendszerét.

— A gazdasági vezetők kötelessége a dolgozók szociális igényeinek lehetőségeken belüli kielégítése, amely egyrészt az élet- és munkakörülmények vonatkozásában a ma még meglevő különbségek csokkentését szolgálja, másrészt a munkaerő megtartásának, illetve biztosításának is elengedhetetlen feltétele, de a feladatok megvalósításából felelősségteljes munka hárul a mozgalmi szervekre is — hangsúlyozta a vezérigazgató-helyettes. — *Döntési, véleményezési és javaslattevő jogaik gyakorlásával szervező és mozgósító munkával cselekvő részesei a célok megvalósításának.*

Kitüntetések április 4. alkalmából

Hazánk felszabadulásának 32. évfordulója alkalmából — kimagasló szakmai és mozgalmi munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Banai Gyula művezető, Pécs BBFF; Fentor János szakaszkez. pályamester, Miskolc Ptf. Főn. Megyeri István oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Palla Béla állomásfőn. h., Bp. Nyugati pu.; Lovász István oszt. vez., Szeged Vasútig.; Szántó László lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. A.

Munka Érdemrend eziist fokozata

kitüntetést kapták: Érdi Ferenc villanyszerelő csop. vez., Pécs Vont. Főn.; Kazinczy Pál elektromüszerész, Északi Jj. Ü.; Palotai József kocsivizsgáló, Szolnok Vont. Főn.; Pálmai István rendészeti vezető, MÁV Hidép. Főn.; Róza Sándor igazgató, MÁV Épitési Géptelep Főn.; Sánta Ferenc motorvez., Szeged Vont. Főn.; Szabó Miklós művezető, Balparti BBFF; Szoboszlai Sándor vizsgáló főkalauz, Debrecen áll.; Tihanyi Gábor tolatásvez., Veszprém áll.; dr. Vargha Géza oszt. vez. főorvos, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Váradi István igazgató, Miskolc Épitési Főn., Varnai József féklakatos csop. vez., Bp. Nyugati Müsz. Kocsiszolg. Főn. A

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetést kapták: Barcsai Márton oszt. vez., MÁV Tervező Int. Barnák Károlyné személypoggyászpénztáros, Hatvan áll.; Csapó Zoltán csop. vez., Bp. Vasútig.; Csánk János lakatos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Garamszegi Lajos vonatvez., Szeged áll.; Gyenge Kálmán szakaszkez. pályamester, Kisujszállás Pft. Főn.; Hriágyel Mihály lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Keller Mátyás felépítményi munkavez., Dombóvár Pft. Főn.; Konecsni Sándor tolatásvez., Miskolc-Tiszai pu.; Körmendi Kálmán kocsilakatos csop. vez., Celldömölk Vont. Főn.; Mészáros Imre művez., Szombathely BBFF; Molnár István ügyint., Pécs Vasútig.; Perei József művez., Debrecen BBFF; Pócsi József vezénylőtiszt, Debrecen áll.; Szilágyi Imre szerszámlakatos, Szolnok Jj. Ü.; Vadász Ferenc felépítm. munkavez., Székesfehérvár Pft. Főn.; Zsadony Lászlóné anyagkiadó, Dorog Szertárfőn.

A közlekedés- és postaügyi minisztertől a

Kiváló Vasutas

kitüntetést kapták: Bakó János kovács, Szolnok Pft. Főn.; Bárány Bertalan mozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Bilisich Ignác művez., Északi Jj. Ü.; Czira Ferenc szolg. főn., Pusztaszabolcs Vont. Főn.; Fodor Lászlóné fénymásoló, Debrecen Ép. Főn.; Gál István üzemlakatos csop. vez., Szolnok J. Ü.; Gönczi Gyula tolatásvez., Hidasnémeti áll.; Hidas Béla lakatos csop. vez., Bp. Épületfennt. Főn.; Horányi István ügyint., Szombathely Vasútig.; Illés Zoltán mozd. vez., Hatvan Vont. Főn.; Kardoss Kázmér térfőn., Bp. Ferencváros áll.; Kollár József géplakatos, Dunakeszi Jj. Ü; Marton Péterné szakácsnő, Bp. Vasútig. Napközlotthon; Mátyás József szb-titk., Nagykanizsa Vont. Főn.; Pengő Ferenc segédkez., Szentes Vont. Főn.; Pergel János szem. vez., Nagykanizsa Vont. Főn.; Szabó István szakaszkez. pályamester, Mátészalka Pft. Főn.; Szabó Sándor kalapácskezelő, Debrecen Jj Ü.; dr. Szegedi Mihály ügyint csop. vez., Vasúti Főoszt.; Végvári Nándor faátvevő csop. vez., MÁV Anyagell. Ig. A

Közlekedési Kiváló Dolgozója

kitüntetést kapták: Abonyi Ferenc vonatvez., Szolnok áll.; Babos József hegesztő, MÁV Hámán Kató Szertárfőn.; Bába György vez. váltókez., Szentes áll.; Bákány József mozd. vez., Nyíregyháza Vont. Főn.; Bánsági János ügyint. Bp. Vasutig.; Bogár István szolg. vez. váltókez., Nyíregyháza áll.; Csicsman József átrakodómunkás brig. vez., Záhony áll.; Csizmadia József szentéri csop. vez.; Nagykanizsa Szertárfőn.; Doboay Elek előmunkás Dombóvár Ép. Főn.; Csonka József vonatvez., Nagykanizsa áll.; Egri György kocsirendező, Békéscsaba áll.; Erdélyi Árpád esztergályos, Székesfehérvár Jj. Ü.; Etzl László művez., Sopron Vont. Főn.; Halasi Ferenc ügyint, Szeged Vasutig.; Hasz István forg. szolg. tevő, Tapolca á.; Hidvégi István felvevő lakatos, Miskolc Jj Ü.; Hriczó Imre lakatos csop. vez., Miskolc Vont. Főn.; Illés István villamosfelvigy., Veszprém Vont. Főn.; Kabács István csapatvez. előmunkás, Hatvan-Füzesabonyi Pft. Főn; Kánai Lajos keresk. hivatalnok, Szolnok áll.; Kiss György hegesztő, Győr Pft. Főn.; Kontor László lakatos, Veszprém Pft. Főn.; Koráth Lajos csapatvez. előmunkás. Záhony Pft. Főn.; Korontos Miklós mozd. vez., Dombóvár Vont. Főn.; P. Kovács Ernő műszerész, Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Kovács Gyula szakaszkez, pályamester, Sopron Pft. Főn.; Kovács László ács-állványozó, Szeged Épület- és Hídfennt. Főn.; Márton József lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Nagy László daruskötöző, Záhony Gépesített Rakodási Főn.; Németh János géplakatos, Jászkisér Épitőgépjav. Ü.; Pajtás István művezető, Záhony Vont. Főn.; Polyóka István műszerész, Balparti BBFF; Rádai Sándor szem. vez., Miskolc Pft. Főn.; Rácz Károly művezető, MÁV Fatelítő Ü. Püspökladányi telepe; dr. Simon Tibor gazd. vez., Pécs MÁV Ter. Egészs. Közp.; Spos György asztalos, Dunakeszi Jj. Ü.; Stánitz János fuvarozásszervező, Salgótarján-Külső áll.; Szabó Béláné üzletvezető, Utisellátó Váll. Szalai László raktárvezető, Székesfehérvár Szertárfőn.; Szathmári József műsz. gad. tanácsad. BVKH; Székely G. Endre szertárfőnökh. Miskolc Tiszai pu. Osztertér Főn.; Takó Béla vonalkezelő, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Tamás Gyula gyintéző csop. vez., Bp. Vasútig.; Tóth Sándor ügyintéző, Vasúti Főoszt.; Török Imre fuvarszervező, Kecskemét áll.; dr Újlaki Tamásné oszt. vez., Utasellátó Váll.; Ulveczki Péter szem. vez., Püspökladány áll.; Vági Rudolf csapatvez. előmunkás, Dunaújváros Pft. Főn.; Vári István lakatos, Békéscsaba Vont. Főn.

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kapták: Andrásiné, Bársony Veronika ügyintéző, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Bihari József műszerész brig. vez., Bp. TBEF; Czitkovics József csőhálózatszerelő, Szombathely Jj. Ü., Dallos Zoltán rendelk. forg. szolg. tevő, Fényeslitke rendező pu.; Döme Péter szerelési csop. vez., Szombathely TBEF; Hegyi Gyula ügyintéző, Pécs Vasútig.; Jankó László vill. szerelő, Dunaújváros Vont. Főn.; Kárpáti István asztalos, Miskolc Pft. Főn.; Kiss Andrásné pénztáros, Utasellátó Váll.; Rosti Iván művezető, Bp. Épitési Főn.; Seifert István gépészt. vez. h. GYSEV Soproni Ig.; Schusbauer Ferenc vonat vez., Székesfehérvár áll.; Szabó Gábor kazánfűtő, Debrecen Szertárfőn.; Szigeti Jánosné ilzemápolónő, Szeged MÁV Ter. Egészs. Közp.; Tóth Sándor pályamunkás, Békéscsaba Pft. Főn.; Tüttő Kálmán vont. reszortos, Tapolca Vont. Főn.; Varga László részlegvez., Bp. Vasútig, Számvit. Főn.

A honvédelmi miniszter a

Honvédelmi Érdemérem (20 év után)

kitüntetést adományozta: Fizi János ügyintézőnek, Vasúti Főosztály.

A belügyminiszter a

Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozata

kitüntetést adományozta: Sipos András századosnak, Szolnok állomás. A

Közbiztonsági Érem arany fokozata

kitntetést adományozta: Markovits János főhadnagynak, Eperjeske rendező pu. A

Közbiztonsági Érem eziist fokozata

kitüntetést adományozta: Tischler József főtörzsőrmesternek, Abaliget áll. A

Közbiztonsági Érem bronz fokozata

kitüntetést adományozta: Helmeczi József törzsőrmesternek, Záhony áll.

A közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Antal Ferenc villanyszerelőt, Szerencs Vont. Főn.; Aszriev Istvánné bölcsődevez., Bp. MÁV Bölcsőde, Böczúr u.; Bakon József tolatásvez., Várpalota áll.; Bede Béla műsz ell., Bp. Vasútig. Beruházási Kirendeltség; Boldán Gyula röntgentechn., Bp. Egészségügyi Ellátási Főn.; Bódis Zoltán János ügyint., Bp., Vasútig.; Bódis János vonalgond., Zalaegerszeg Pft. Főn.; Bugyi László csop. vez., Bp. Közp. Oraz. Osztószertárfőn.; Csányi János váltókez., Szob áll.; Csiszár Béláné rend. forg. szolg. tevő, Ukk áll.; Csonka István ügyint., Szeged Vasútig.; Dékány Jánosné bevételellenőr, Pécs Számvit. Főn.; Dobó Antalné munkaü. előadót, Szeged-Rókus Számvit. Főn.; Farkas Béla jórszerelőt, Miskolc Vill. Vonalfelügy.; Fehér József munkaügyi csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Fórián Sandor lakatost, Püspökladány Vont. Főn.; Grácsin Zoltán betonozó brig. vez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Guzi Oszkár oktatót, Debrecen Okt. Főn.; Hanga Lajos főmüvez., Északi Jj. Ü.; Horváth Béla főmüvez., Miskolc Jj. Ü.; Hrenko István fűrészlepkez., Bp. Vasútig. Osztószertárfőn.; ifj. Huszti Károly tolatásvez., Nyékládháza áll.; Járadi Pál esztergályos Dunakeszi Jj. Ü.; Juhász József raktárvez., Szolnok Szertárfőn.; Katona István csop. vez., Debrecen Vont. Főn.; Kerényi Béla műszerészt, Jobbparti BBFF; Kis Antalné részlegvez., Bp. Számvit. Főn.; Kiss Jánosné keresk. tartalékost, Kőbánya-Teher áll.; Kocsis József Diesel-mozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Koncsag László csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Kozmási Ágoston művez., Bp. Landler Jenő Vill. Vonalfelügy.; Kővári Gyula belső ell., Jobbparti BBFF; Kutnyánszky Ernő hídász munkavez., Dombóvár Ép. Főn.; Legény Sándor szerszámlakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Major János rend. forg. szolg. tevőt, Komárom áll.; Marics István vez. váltókez., Pécs áll.; Marsi Lajos Imre műszerészt, Debrecen BBFF; Nagy Ferencné bérelszámolót, Bp. Számvit. Főn.; Nagy Gyula műszerészt, Jobbparti BBFF; Németh László váltókez., Kaposvár áll.; Németh Sándor rend. forg. szolg. tevőt, Miskolc-Gömöri pu.; Orsó János mozd. vez., Eger Vont. Főn.; Papp Sándor blokkmüvez., Szeged BBFF; Perge Sándor vonali menetirányítót. Miskolc-Tiszai pu.; Péntek József csap vez. előmunkást, Bp. Józsefv. Pft. Főn.; Pfiszterer Erzsébet bérelszám. ell., Pecs Vont. Főn.; Pjeczka János vill. mozd. vez., Bp. Hámán Kató Vont. Főn.; Rábl Ottó tolatásvez., Aszód áll.; Rendek Istvánné ügyint., Bp. Számvit. Főn.; Sándor János raktárnokot, Sárvár áll.; Schuck Géza főmenetirányitót. Bp. Vasútig.; Szabó József raktárkez., Szentes Szertárvezetőség; Szaller László anyaggazd., Szeged-Rókus áll.; Szenczy Zoltán műsz. ell., Bp. Vasútig. Beruházási Kirend.; Szilágyi Viktor tolatásvez., Komló áll.; Szolnoki István mozd. vez., Zalaegerszeg Vont. Főn.; Tanti József művez., Celldömölk Ép. Főn.; Udvarnoky József építésvez., MÁV Hídép. Főn.; Varga László kocsiint., Lőkösháza áll.; Végh István lakatos, Celldömölk Osztószertárfőn.; Zele László csop. vez., Vas Főoszt.; Zentai Mihály főelektrikust, Békéscsaba Vill. Vonalfelügy.; Zsányi Albertné kocsitisztitót, Püspökladány áll.



A tanácskozás résztvevőinek egy csoportja.
(Magyarossy Zoltán felvétele)

A beszámoló taggyűlések tapasztalatai

A két választás közötti beszámolóknak igen nagy jelentősége van a szakszervezeti demokrácia fejlesztése, erősítése, a tagság jogainak érvényesítése, közös dolgaink kezelése, a határozatok végrehajtásáért való együttes cselekvés és a végzett munka értékelése szempontjából.

A választások óta végzett munkáról 1977. január 1. és március 1. között *10 998 bizalmi 660 munkahelyi (műhely, osztály) bizottság és 416 szakszervezeti bizottság* adott számot a tagságnak, illetve bizalmi küldöttértekezletnek.

Gondos számvetések

A jó előkészítő, szervező munka eredményeként az éves beszámolók — minden szinten — eredményesen zajlottak le. A tapasztalatok azt igazolják, hogy a vezető testületek, és bizalmiak a kongresszusok és a saját választó értekezletük határozata alapján *olyan számvetést készítettek, amely jól bemutatta, hogy miben, hogyan és menynyire jutottak előre, és miben kell a tagsággal együtt közös erőfeszítéseket tenni.*

A beszámolók igazolták, hogy a választások óta eltelt viszonylag rövid idő alatt az alapszervezetek, a munkahelyi bizottságok és a bizalmiak mit tettek a termelés segítéséért, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért, a tagság érdekvédelméért. *Őszintén, nyíltan, kritikusan és önkritikusan szóltak széles körű tevékenységükről.*

Helyes volt, hogy a nagyobb alapszervezetek írásban készítették el beszámolójukat, mert így több idő jutott arra, hogy a tagság, illetve a bizalmiak elmondhassák véleményüket. Néhány alapszervezetnél azonban *a beszámoló időtartama indokolatlanul hosszú, 1—1,5 óra volt.* A hosszantartó beszámoló a tagságot kifárasztotta, érdektelenné tette, hátrányosan befolyásolta az aktivitást. Kevés, vagy egyáltalán nem maradt idő a tagsággal való véleménycserére, arra, hogy a részvevők elmondhassák: *ők hogyan ítélik meg a végzett munkát.*

A beszámolókat — minden szinten — igen nagy érdeklődéssel kísérte a tagság. Ez megmutatkozott a megjelenés arányaiban is, amely a korábbi beszámolókhoz viszonyítva jobb volt. Különösen a bizalmi beszámolókon javult a részvétel. Ez azt igazolja, hogy a kongresszusok határozatai nyomán, a szakszervezeti demokrácia és hatáskör bővítésével együtt nőtt a tagság érdeklődése a szakszervezeti vezető testületek és bizalmiak végzett munkája iránt.

Eredmények és gondok

A szakszervezeti tagság nagy felelősséggel mondott véleményt a testületek és a bizalmiak végzett munkájáról, a közös feladatokról. A korábbiakhoz viszonyítva kevesebb hozzászóló foglalkozott saját problémáival, személyes kérdéseivel. A vitában felszólalók közül sokan elismeréssel beszéltek a szakszervezeti és üzemi demokrácia továbbszélesítéséről, a dolgozók fokozottabb bevonásáról a vezetésbe, a bizalmiak hatáskörének bővítéséről, képzésükről, a termelést segítő munkáról, a szocialista munkaverseny-szerződésről és annak végrehajtásáról, a jogsegélyszolgálatról stb.

Az elismerő szavak mellett szó esett a gondokról és a problémákról is. *Többen is szóvátették, hogy helyenként nem megfelelő a vezénylés, laza a munkafegyelem, lassan halad az öltözők, mosdók, laktanyák korszerűsítése, a pályafenntartásnál az autóbusszal való szállítás, védő- és munkaruhák minőségének javítása, kevés az üdülési beutaló, főleg a főszezonban.*

A vitában elhangzott észrevételek, javaslatok segítik a vezető testületek, tisztségviselőket munkájukban, de egyben kötelezik is őket, hogy azokat munkájukban hasznosítsák, a reális felvetésekre az intézkedéseket megtegyék.

A beszámoló taggyűlések tapasztalatainak értékelését, elemzését minden szinten el kell végezni és a feladatok meghatározásánál figyelembe kell venni.

Kiegészültek a vezető testületek

A beszámoló taggyűléseken megtörtént azoknak a vezető testületeknek a kiegészítése is, ahol a választott tisztségviselők száma valamilyen oknál fogva csökkent. *A számok azt igazolják, hogy a választások alkalmával a szakszervezeti bizottságok tagjainak kiválasztása nem a legjobban sikerült,* mivel kooptálásuk aránya a többi tisztségviselőjéhez viszonyítva magas. Ezzel szemben pozitív, hogy a bizalmiaknál az újraválasztás viszonylag kevés helyen volt *és a tagság alkalmatlanság miatt csak 37 bizalmit hívott vissza.* Ez is igazolja, hogy bizalmiaik többsége élvezi a választók bizalmát.

Összegezve a tapasztalatokat elmondhatjuk, *hogy az alapszervezeti beszámolók megfeleltek a követelményeknek.* Jó alkalmat biztosítottak a tagsággal való őszinte, nyílt véleménycserére. Sikerült a tagság többségét mozgósítani az előttünk álló politikai, szakszervezeti és gazdasági feladatok megoldására. A jó előkészítő, szervező, segítő munkáért elismerés illeti az alapszervezeteket, a területi bizottságokat, a párt- és gazdasági vezetőket.

Szatmári József

Debrecen:

KISZ-fiatalok „vörös revíziója”

A debreceni vontatási főnökség fiataljai hazánk felszabadulásának 32. évfordulója tiszteletére társadalmi munkaakciót szerveztek. A KISZ-tagok az elmúlt évben is arra törekedtek, hogy az általuk kijavított mozdonyok megbízhatóak legyenek, és javításuk a normaidőnél mindig kevesebb legyen.

A KISZ IX. kongresszusa tiszteletére indított munkaversenyben első helyezést értek el. Ezért a *területi bizottság és a vasútigazgatóság vörös vándorzászlajával tüntették ki a KISZ-szervezetet* és tízezer forinttal jutalmazták. Az átadási ünnepségre március 30-án került sor.

Az elmúlt hónapban több társadalmi munkát végeztek. Száz fiatal dolgozott például a vontatási főnökségen, ahol csövet fektettek *és elvégezték két Diesel-mozdony „vörös revízióját”.* Március 15-én indították a „vörös revízió” mozgalmat, amelynek a lényege az, hogy a műhely dolgozói és a mozdonyszemélyzet részben társadalmi munkában, megtisztítja és kijavítja a mozdonyokat. A tervek szerint május 1-ig minden mozdonyra sor kerül.

Rácz Gabriella

Nyíregyházán és Szombathelyen

Az élet- és munkakörülmények javítása állt a taggyűlések vitájának középpontjában

Nyíregyháza állomás, valamint a szombathelyi BFF szakszervezeti bizottsága nemrég számolt be a tagságnak az elmúlt évi munkáról és az 1977. évi feladatokról. A szakszervezeti bizottságok beszámolóját mindkét szolgálati helyen megelőzték a bizalmicsoportok és a műhelybizottságok beszámolói.

Mint a beszámolókból kitűnt, *a két szakszervezeti bizottság elsődleges feladatnak tekintette, hogy a munkaversennyel és a szocialista brigádmozgalommal részletesen foglalkozzon.* Tavaly Nyíregyházán az 55 szocialista brigád közül egy érte el az arany, 4 az ezüst, 11 pedig a bronz fokozatot. Erre az esztendőre 53 brigád — 423 dolgozó — kötött szocialista szerződést. A szakszervezeti bizottság és a vasutas művelődési otthon vezetősége — a vállalások, illetve a szerződések megkötésének könnyítése érdekében — ajánlásokat dolgozott ki, és ezeket eljuttatták a brigádokhoz. *Az ajánlások a szocialista brigádmozgalom hármas jelszava alapján készültek* és azokat a lehetőségeket tartalmazták, amelyek közül a brigádok és a brigádtagok — a saját érdeklődési körüknek megfelelően — válogathattak. Így elérték, hogy a kulturális, valamint a szakmai műveltség növelésére irányuló vállalások nem sikkadtak el.

A nyíregyházi kezdeményezés jó ötletet adhat a szombathelyieknek is. A BFF szakszervezeti bizottságának beszámolójából ugyanis kitűnt, *hogy elégedettek a szocialista brigádok szakmai munkájával, de a tanulás és a művelődés még nem kielégítő.* A szakszervezeti bizottság úgy ítélte meg: a brigádok az elmúlt évben kevés segítséget kaptak ahhoz, hogy a tagok — a becsületesen elvégzett munka mellett — tanuljanak, művelődjenek.

A taggyűléseken sok szó esett a munkakörülményekről, a szociális ellátottságról is. A BFF dolgozói a csoportértekezleteken *szinte mindenütt sérelmezték, hogy a nyíltvonali berendezések fenntartását és zavarelhárítását gyakran — közlekedési eszközök hiányában — úgy végzik, hogy egy-egy állomás között az utat többször is gyalogosan kell végigjárni.* A főnökség rendelkezik ugyan gépkocsikkal, de azokat ritkán lehet igénybe venni, mert eléggé elhasználódtak.

A főnökség dolgozóinak többsége vidékről jár munkahelyére, így a be- és visszautazás is sok időt vesz igénybe. Ezért több termelőegység kollektívája kérte, hogy egységesen 8 órás, folyamatos munkát végezhessenek. *Kérésükre még nem kaptak választ.*

Az utazással töltött idő is sok munkakieséssel jár. A honállomástól gyakran 100 kilométerre kell eljutni, hogy egy-egy javítást, karbantartást elvégezzenek. Többen javasolták, hogy ezt az időt is tekintse a MÁV a munkaidő részének.

Szombathelyen az is gondot okoz a szakszervezeti bizottságnak, hogy nem tudják kielégíteni az üdülési igényeket. Sokkal több felnőttet és gyereket szeretnének üdültetni a nyári időszakban, mint ahány beutalót kapnak.

Nyíregyházán a vonatkísérők közül *sokan bírálták a vasút régi, korszerűtlen szociális létesítményeit.* A laktanyák nagy része korszerűtlen, karbantartásukra az üzemeltető szolgálati főnökségek kevés gondot fordítanak. *Vásárosnaményban* például a téli időszakban nem volt megfelelő a fűtés. *Dombrád* állomáson pedig egyetlen helyiségben három utazócsapat is alszik. A különböző időben érkező és induló vonatkísérők egymást zavarják a pihenésben. A szakszervezeti bizottság korábbi jelzésére ígéretet kapott a Vásárosnamény állomás főnökétől, a záhonyi pályafenntartás főnökétől és az igazgatóságtól, hogy a tolatószemélyzet melegedőjét alakítják majd át laktanyává, így próbálnak enyhíteni a gondokon.

Nyíregyházán arról is beszámolt a szakszervezeti bizottság, hogy az elmúlt évben *új ifjúsági klubot adtak át.* A KISZ-szervezet összejöveteleit azóta ott rendezik, s a klubélet is fellendült. *Eredményesen tevékenykedik a művelődési otthon is.* Az intézményben szakkörök, könyvtár, klub áll a vasutas dolgozók rendelkezésére. Ott rendezik a különböző ünnepségeket, a nyugdíjas-búcsúztatókat, s a szocialista brigádok tanácskozásait.

Kőhidi László

ÚJ BETÉTFORMA A TAKARÉKLEVÉL

Az OTP 1976-ban 22,5 milliárd forint hitelt nyújtott a lakosságnak

Az Országos Takarékpénztár múlt évi munkájáról és az 1977. évi főbb célkitűzésekről tájékoztatták március 23-án az újságírókat a Magyar Sajtó Házában. *Hoffmann József és dr. Fekete László,* az OTP vezérigazgató-helyettesei elmondották, hogy a takarékpénztár az 1976. évet az alapvető üzletágak tekintetében eredményesen zárta. Mind a betétállomány alakulásában, mind a lakásépítésben és értékesítésben meghaladták az előirányzatokat.

Vegyünk néhány jellemző adatot. *A betétállomány egy év alatt 11,6 milliárd forinttal növekedett,* s így a lakosság megtakarított forintjainak összege megközelítette a 93 milliárdot. Ennek alapján csupán kamatként 3,2 milliárd forintot írtak jóvá a takarékoskodóknak. Mintegy 40 000 új ifjúsági betétszámlát nyitottak az év során, s így ezek száma ma már csaknem 310 000. Tovább nőtt a KST-k már eddig is jelentős népszerűsége: *tavaly 50 000 dolgozó választotta ezt a takarékoskodási formát, s a 915 000 tag együttvéve 2,3 milliárd forintot fizetett be.* Az igényeknek megfelelően a KST-tagok 1976-ban 1,2 milliárd forint kölcsönhöz jutottak.

Különböző célokra tavaly az OTP a lakosságnak közel 22,5 milliárd forint hitelt nyújtott. Minden megalapozott hiteligényt zavartalanul kielégíthetett az Országos Takarékpénztár, hiszen a tervezettnél nagyobb arányú betétnövekedés megteremtette ennek anyagi feltételeit. *Kiemelten fontos feladatának tekinti az OTP a lakásépítési program megvalósításának pénzügyi támogatását.* Az arányokat jól érzékelteti az az egyetlen adat is, amely szerint a tavaly befejezett lakások 83 százaléka az OTP pénzügyi közreműködésével készült.

Elmondották a sajtótájékoztatón, hogy a vállalatok tavaly 19 500 lakás építéséhez nyújtottak támogatást. A munkáslakás-építési akció keretében újabb 8100 család jutott otthonhoz. A kölcsönnel épített családi házak száma 32 000-rel gyarapodott. Ezek egyharmadát munkások és nagycsaládos dolgozók építették jelentős támogatással, kedvezményes pénzügyi és hitelfeltételek mellett. A lakásszövetkezetek tevékenysége is erőteljesebbé és szervezettebbé vált, *s így közreműködésük révén 22 százalékkal több családi otthon került tető alá.* Itt említjük meg, hogy a lakóházak állagmegóvását, bővítését és korszerűsítését az OTP tavaly 1,1 milliárd forint hitellel segítette.

Az idei tervekről szólva az OTP vezetői elmondták, hogy tovább kívánják fejleszteni bevált, közkedvelt üzletágaikat. Számításaik szerint a betétállomány az év vége előtt eléri, sőt meghaladja a 100 milliárdot. *Új betétformaként az idén bevezették a takaréklevelet, amely három évre lekötött, évi 6 százalékos kamatot hozó, 5000, 10 000 és 20 000 forintos címletekben váltható.* Iránta máris nagy érdeklődés nyilvánul meg. Ugyancsak növekszik az ifjúsági betétek népszerűsége. Ennek alapján évről évre több fiatal jut lakásépítési, lakásvásárlási hitelhez, illetve kedvezményes áruvásárlási kölcsönhöz.

Kellő hangsúlyt kapott a sajtótájékoztatón az a bejelentés, hogy a takarékpénztár hitelpolitikai irányelvei az idén sem változnak. *Továbbra is előnyt élveznek a lakástámogatást illetően az állami vállalatok munkásai, a sokgyermekes családok, valamint azok a dolgozók, akik a saját otthon teremtéséhez vállalatuktól is megfelelő segítséget kapnak.* Az idei évre előirányzott 88 000 lakás túlnyomó többsége a múlt évhez hasonlóan ugyancsak az OTP közreműködésével épül. Ehhez a kormányzat is minden lehető támogatást megad.

Az OTP a lakáskölcsönök mellett más szolgáltatásokkal is segíti a lakosságot. A szolgáltatási hitelek közül elsősorban a lakáskarbantartási és korszerűsítési ágazat fejlesztésére számítanak. A háztáji és kisegítő gazdaságok termelésének fokozásához ugyancsak megfelelő hitellel járul hozzá az Országos Takarékpénztár.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Nyugalomba vonult a pécsiek 82 éves nyugdíjas szervezője



Szakszervezetünk elnöksége *Gyenes Józsefet,* a pécsi területi bizottság 82 éves nyugdíjas szervezőjét — aki 31 éve vesz részt a szakszervezeti mozgalomban — saját kérelmére történt felmentése alkalmából a *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozat kitüntetésben részesítette. A kitüntetést március 21-én, a pécsi területi bizottságon adták át.

Gyenes József a Baranya megyei Gyűd községben született 1894-ben. Apja pályamunkás volt, és ő is hamarosan követte példáját. 1912-ben szegődött a vasút szolgálatába. A zágrábi üzletvezetőséghez került állomásfelvigyázó gyakornoknak. 34 évi vasúti munka után — 1946-ban — ment nyugdíjba a pécsi igazgatóságtól, ahol a III. osztály csoportvezetőjeként dolgozott.

1945-ben lett a vasutasszakszervezet tagja. Két évvel később megbízták a pécsi csomópont nyugdíjasainak szervezésével és bizalmi lett. *1800 nyugdíjas és özvegy részvételével alakították meg a nyugdíjascsoportot, és vele együtt a bizalmihálózatot.* A csoport elnökének Gyenes Józsefet választották. Ezzel a tisztséggel együtt elvállalta a pénztárosi teendőket is. Közéleti aktivitását, szellemi frisseségét bizonyítja, hogy egyik szervezője lett a Magyar—Szovjet Barátság városi tagcsoportjának is. Gyakran tartott filmvetítéssel egybekötött előadást a szovjet kultúráról.

1952-ben a pécsi területi bizottság nyugdíjas szervezője lett. Ennek a megbízatásnak nagy hozzáértéssel tett eleget egészen felmentéséig. 1956-ban kérte felvételét a pártba. Ajánlója volt *Lefkovics Ernő* veterán és *Kelemen Ferenc* nyomdaipari igazgató. Lakóhelyén jelenleg is pártcsoportbizalmi. Tíz évig volt városi tanácstag és a közlekedési állandó bizottság társadalmi munkatársa.

Gyenes József 34 évi szolgálat után, nyugdíjasként még 31 évig munkálkodott a közéletben, a szakszervezeti mozgalomban. *Most 82 éves. Tiszteletre méltó életútja példaképp lehet valamennyi tisztségviselő előtt.*

K. S.

Kiváló KISZ-szervezet

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából a KISZ Központi Bizottsága — több éven át végzett eredményes munkájáért — *„Kiváló szervezet 1977”* címmel és vörös zászlóval tüntette ki a Keleti csomópont KISZ-bizottságát.

Heksch Ernő KISZ-titkár elmondotta, hogy a zászló odaítélésénél a KISZ KB arányaiban is mérlegelte a személypályaudvar fiataljainak tevékenységét. Különösen jó pontnak számított a tavaly kezdeményezett „Kulturált utazásért” mozgalom, amelynek keretében a fiatalok kocsikat tisztítottak, segédkeztek az állomás nagytakarításában és féktuskókat gyűjtöttek. Ebbe a munkába bevonták a VIII. kerületi Rendőrkapitányság KISZ-eseit valamint a Zrínyi Ilona gimnázium tanulóit is. Összegezve: *az 1976. évben teljesített 7420 társadalmi munkaóra hasznát közvetlenül a nagy közösség élvezte.*

Jól megszervezték a fiatalok szakmai továbbképzését is. A Szakma kiváló mestere mozgalomba például legutóbb csaknem ötven fiatal szakmunkás, technikus, mérnök nevezett be. Közülük 37-en nyertek el a különböző fokozatokat. A vasút népszerűsítése, illetve az utánpótlás biztosítása céljából a környező iskolák számára üzemlátogatásokat szerveztek. A pártbizottsággal közösen kommunista műszakokat tartottak, *amelyeken az őszi időszakban 1721 fő vett részt, és 7670 órát teljesítettek.* A műszakonként kapott ötvenezer forintot gyermekintézmények fejlesztésére adták oda. Munkát vállaltak a VIII. kerületi KISZ-bizottság és a tanács által szervezett józsefvárosi ifjúsági park, valamint a kerületi úttörőtábor építésében.

A Keleti KISZ-esei elsőként alakították meg *az Ifjú Gárda közrendvédelmi egységét,* amelynek tagjai rendszeres kiképzésen vesznek részt, és a pályaudvaron segítik a rendőrség tevékenységét.

A *forradalmi ifjúsági napok* alkalmából a VIII. kerületi Pártbizottság a területén működő három legjobban dolgozó KISZ-alapszervezet munkája elismeréséül vörös zászlót adományozott. Ezek között volt a vontatási főnökséghez tartozó utazó alapszervezet. A fiatal mozdonyvezetők érdemei közé tartozik többek között, hogy a gyakornokokat rendszeresen felkészítették a vizsgákra, és különös gondot fordítottak a gépek karbantartására, tisztítására.

S. R.

Több mint 20 éve

Kiadóőri beosztásban



Negyvenötben még a *Sarkadi Cukorgyár* munkása volt *Tóth Imre*. Aztán, amint véget ért a szezon, Póti János pályamester felvette a vasúthoz. Pályamunkásként is nehéz körülmények között dolgozott, de mit sem törődött vele. Édesapját nyolcéves korában elvesztette, így szinte *gyerekfejjel kellett megtanulnia, mi is a munka*. Cselédeskedett az uraságnál, s aki nem állta meg a helyét, az intéző úr rögvest elbocsátotta.

A felszabadulás után más lett az élet. Számára azonban még többet jelentett, hogy teljesülhetett régi vágya.

Öt éve volt már pályamunkás, amikor bevonult sorkatonai szolgálatra. Leszerelése után — tekintettel a megszerzett szakvizsgára — *vágánygondozónak osztották be*. Gyula és Sarkad között két éven át járta, vigyázta a vonalat, de már a tanulásra is több időt szakított. *Kiskocsivezetői, pályaőri és sorompókezelői vizsgát tett*, majd a *kiadóőri* ismeretét is bebizonyította.

— *Azóta állandóan itt teljesítek szolgálatot, Sarkadi Cukorgyár megállóhelyen* — mondja. — A vasúttól kapott lakásom szintén itt van a szomszédban. A négy gyerekkel persze eléggé szűkös volt a szoba-konyha, bár a nagyobbik lányom már férjnél van...

Az elszállt évek sok *változást* hoztak a pályafenntartásnál is. Kezdetben 24 óra szolgálatra következtett 24 óra pihenő, később már hárman váltották egymást 12/24-ben.

— *Most, hogy négyen vagyunk, még jobb a beosztásunk* — magyarázza Tóth Imre. — *Igaz, a munka is több lett, hiszen tavaly például több mint félmillió forintot hagytak pénztárunkban az utasok, annak ellenére, hogy az általunk kiadott menetjegyek rövid távolságra szólnak, vagyis alacsony értékűek*...

A jó vasutasnak azonban nemcsak a „forintban mért" szakvonali munka az ismertető jegye. Márpedig Tóth Imréről mindenki azt állítja, hogy jó vasutas. Feletteseitől és munkatársaitól hallottam, hogy *mindig segítőkész, aki a fiatalokat türelemmel, hozzáértéssel neveli, oktatja*. Hirtelenében össze sem lehet számolni, hogy az évek során hányan kerültek ki a keze alól, de szinte mindannyian követik az ő példáját. *Hét évig szakszervezeti bizalmiként tevékenykedett*, majd ezt a tisztséget átvették tőle a fiatalabbak. Politikai feladatot talált ő magának így is.

Az utasok ugyancsak előzékenynek és határozottnak ismerik. *Jegyváltás közben, kiszolgáláskor nem fukarkodik a jó szóval, le- és felszálláskor pedig igyekszik segíteni az idősebbeknek, a nőknek, a gyerekeknek.* Bizonyára ennek is szerepe van abban, hogy tévedés, baleset nélkül végzi a munkáját.

(kesztyűs)

ILYENEK A MAI FIATALOK!

Tizenhét szakember – tizenhét életút

Bemutatjuk az Északi Járműjavító kitüntetett Tyereskova szocialista brigádját

— Amikor rosszalló hangsúllyal azt hallom, hogy *„ezek a mai fiatalok!"*, mindig ezekre a gyerekekre gondolok. Csak éppen ellenkező előjellel! A *Tyereskova* szocialista brigád tagjai ország-világ előtt bebizonyíthatják, hogy milyenek azok a fiatalok, akik komolyan veszik az életet és önmagukat...

Csizmásy Kálmán az Északi Járműjavító Üzem reszortvezetője e szavakkal mutatja be már elöljáróban a VI/A üzem V43-as villamos mozdonyainak felújításán munkálkodó kollektívát. Hogy a jók közül is a legjobbak közül valók, azt aligha kell bizonygatni: másfél évtizednyi munkájukat fémjelzi a márciusban kapott kitüntetés — *a Tyereskova brigád immár a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja.* S noha nevükben az ifjúsági szó nem szerepel, az átlagos életkor 27—28 év. Mindig is volt és ma is van néhány „tizenévesük", következésképp a hadseregtől is állandó a kapcsolatuk. Ám hogy az egyensúly meglegyen —, de még inkább, hogy a nagy tapasztalat az egész kollektíva javára kamatozzék — két-három korosabb szakember is dolgozik közöttük.

Lelkiismeretesen, jó hangulatban

Ha e bevezető után az olvasó arra számít, hogy rendkívüli tettekről, másutt fellelhetetlen erényekről lesz szó: csalódni fog. A titok nyitja: *mindazt amit rájuk bíznak — és még azon felül is egy kicsit lelkiismeretesen, s ami ugyancsak lényeges; jó hangulatban végeznek el.*

Fiatalember a brigád vezetője, *Barizs János* is — egyike a legifjabb brigádvezetőknek (s egyben csoportvezetőknek), akikkel mostanság beszélgettem —, ám a neve mellé már illeszthető a hivatalos titulus: *érdemes vasutas.* Ő szól a kezdetekről, visszaemlékezve a brigádalapítás ama esztendejére, amikor még ipari tanuló volt az Északiban.

— *Magyarosy György alapította 1964-ben, majd tizenegy éven át vezette a brigádot. Hogy miért épp Tyereskováról nevezték el az akkoriak? Azt megelőzően, 1963 júniusában indult Föld körüli pályára a világ azóta is egyetlen női űrhajósa, s újdonság volt a rendkívül korszerű V43-as szilíciumosmozdony, amelynek javításában közreműködött a brigád. Nos, úgy érezték, hogy Tyereskova neve a tudományt, a technikát, a korszerűséget is példázza...*

Hét évvel később afféle „úrrandevú" történt a járműjavítóban: az 1965-ben alakult Gagarin brigád tagjainak hozzávetőleg egyharmada — köztük a brigádot vezető *id. Fazekas József* is — átszegődött Tyereskovákhoz. A feladatok indokolták e fúziót. Ennek megfelelően soroljuk most fel a régebbi és az újabb tagok nevét. Id. Fazekas Gyulán kívül már csak *Steierits Rezsőné* — a „Mami" — van itt az alapítók közül. *Barizs János, Hanák József* brigádvezető-helyettes és *Kiss György* 1969-ben; *Tóth Kornél, Juhász István* és *ifj. Fazekas József* (a Gagarin brigád egykori vezetőjének fia) 1970-ben; *Molnár Pálné* pedig 1971-ben állt közéjük. Sorra követte őket *Gorócz Vilmos, Kozma Sándor, Illés László, Szabadkai János, Gáncsos András*... Tavaly még velük dolgozott — most a hadseregben öregbíti az Északi fiataljainak jó hírét — *Végh József, Sebő Gábor, Kópor József, Rácz János* és *Somodi Antal; Csizmazia Gyula, Nyéki Ferenc* és *Kiss István* léptek helyükbe az idén.

Számon tartják az elődök sikereit

Az „új fiúk" is számon tartják elődeik sikereit. Tudják, hogy 1964 óta egyetlen esztendőben sem maradt el a brigád neve mellől a szocialista cím: 1970-ben megkapták a bronz-, 1972-ben az ezüst; 1973-ban és 1975-ben az arany fokozatot, az 1974-es esztendő pedig a MÁV Kiváló Brigádja címet hozta a számukra. S most, március 5-én *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter adta át nekik a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja címmel járó tekintélyes pénzjutalmat.

Mire a legbüszkébbek? Egy voltaképpen múlt idejű bizalomra: *1970—72 között „önátvevő szocialista brigád" volt az övék, vagyis munkájukat nem ellenőrizték a MEO-sok.* (A bizalom nem volt múlt idejű — havonta átlagosan nyolc villamosmozdony nagyjavításában vesznek részt, s munkájuk ma is hibamentes —, ám az üzem belső átszervezése indokolta a MEO-sok végszerelés utáni ellenőrzését.)

— *Rejtett hiba előfordul* — mondja *Hanák József* —, *olykor az anyaggal van a baj, de az „udvari próbán" ez rendre kiderül. Olyankor benn maradunk akár este hétig is, hogy a rossz alkatrészt kicseréljük és a mozdony másnap kimehessen a forgalomba...*

De igencsak büszkék arra a barátságos tanácsteremre is, amelyben most ülünk és beszélgetünk. Alig másfél éve, 1975. Télapó-ünnepségére hozták helyre két rossz állagú művezetői-irodából. Betonoztak, meleg padlót készítettek, csatornáztak, malteroztak, festettek, függönyöket varrtak, függöny-karnisokat készítettek — *1100 társadalmi órát fordítottak erre.* Ha egyedi jelenségről volna szó, nem utalnánk rá — ám a társadalmi munka életük szerves része. Éppoly otthonosan mozgtak a kőbányai *Magyar—Szovjet Barátság Parkban*, mint amikor üzemük környékén parkosítanak; dolgoztak *Kőbánya—Üjhegyen*, a tervezett csónakázó-tó körül, de nem hiányoztak, ha valamelyik brigádtag építkezett és segítségüket kérte.

— A XVII. kerületi Sugár úti általános iskolások régi vágya volt, hogy saját könyvtáruk legyen — szól közbe újfent a brigádot patronáló Csizmásy Kálmán. — Az üzem többi brigádjával együtt behozták a birtokukban levő ifjúsági könyveket s még pénzt is gyűjtöttek új könyvekre. Ezernél több kötetet adtak át a rendkívül boldog diákoknak... *Hanák Jóska pedig otthon, a ceglédberceli általános iskolát patronálja, s néha még szabadságot is kivesz, hogy társadalmi munkát végezhessen az iskolában!*

A tények beszélnek

Nem kell kérkedniük: a tények beszélnek helyettük. Például a tanácsterem sarkában levő vitrin, amely a szellemi vetélkedők és a labdarúgó-bajnokságok serlegeit őrzi. Jelenleg a *„Ki tud többet a Szovjetunióról?"* szellemi vetélkedőre készülnek, a futballisták pedig arra, hogy az üzemi bajnokságban induló 16 csapat között most is, mint mindig az 1—3. hely valamelyikén végezzenek.

Hogy honnan e rendkívüli aktivitás, amely legyen akár munkáról, akár sportról szó, állandóan fűti-hajtja őket? Talán a megtisztelő társadalmi funkciók is szerepet játszanak ebben. Újabb névsor: *Csizmásy Kálmán* 1970 óta a műhelybizottság termelési felelőse; *Barizs János* 1970—72 között alapszervezeti KISZ-titkár volt, egy esztendeje a műhelybizottság elnöke; *Hanák József* 1971 óta szakszervezeti bizalmi: *Illés László* a KISZ-alapszervezet szervező titkára; *id. Fazekas József* a műhelybizottság gazdasági felelőse; *Csizmazia György* a KISZ-alapszervezet kultúrfelelőse, *Végh József* pedig az alapszervezet vezetőségi tagja; *Kiss György* a X. kerületi Ifjú Gárda Parancsnokság vezetőségi tagja; *Kozma Sándor* az Északi Ifjú Gárdájának rajparancsnoka; *Gorócz Vilmos* gárdista; *Szabadkai János* ifivezető, a közeli MÁV-telepi általános iskolával tartja a kapcsolatot...

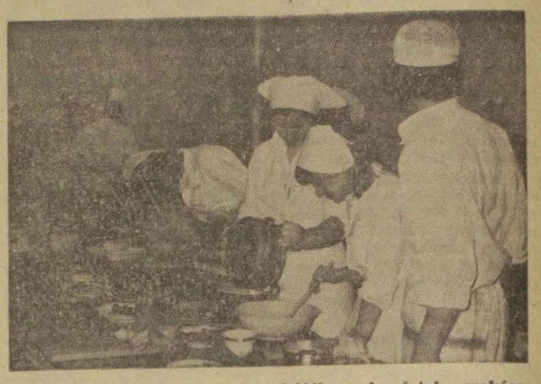
Egységes kollektíva

...Lapozgatok a jegyzetfüzetemben. Mi mindenről lehetne-kellene még írni: az egyik felújított mozdonyon tett „szemléltető előadásról", amely szaktudásukról és hihetetlen szakmaszeretetükről tanúskodott; az író-olvasó találkozókról. *Tizenhét ember — tizenhét életút. Egységes, ám az egységben is sokarcú, színes egyéniségekből álló kollektíva.* Alighanem e sokszínűség tartja őket össze. Az, hogy e brigádban lehet jól dolgozni. Meg tréfálkozni is. Jókedvűek. És — kell-e mondani — elégedettek.

Földes Tamás

Megjutalmazták a legjobbakat

Másod- és harmadéves szakmunkástanulók versenye az Utasellátó Vállalatnál



A tanulók a Keleti étterem konyhájában vizsgáztak „szakácstudományból"

Az *Utasellátó Vállalat* minden évben márciusban rendezi meg a másod- és harmadéves szakács, cukrász, felszolgáló és vendéglátóipari eladó tanulóknak a szakmunkás-vizsgát megelőző versenyét.

A korábbi évekhez hasonlóan ezúttal is a vendéglátóipari szakiskola előadói értékelték a tesztkérdéseket, a tanulók elméleti és gyakorlati tudását.

A győzteseknek és helyezetteknek *Tóth László*, a vállalat főigazgatója március 31-én adta át a díjakat és okleveleket. Külön jutalmat kaptak azok, akik a vállalat színeiben a márciusi Szakma kiváló tanulója versenyen sikeresen szerepeltek. Az Utasellátó szakmunkástanulói közül *Kiss István* szakácstanuló, (Keleti pu.) III., *Tomahatsch Béla* cukrásztanuló (Keleti pu.) IV., *Jónás Viola* cukrásztanuló (Szolnok) V. díjat kapott. Pontszámaik alapján mindhárman megkapták a szakmunkás-bizonyítványt is.

Mészáros József mesterszakács, az Utasellátó Gasztronómiai Társaságának elnöke, a társaság nevében, *Kovács József* KISZ-titkár, pedig a KISZ-szervezet nevében adott át ajándékot a jó eredményt elért tanulóknak.

Nyugdíjba vonult a vezénylőtiszt

A közelmúltban — 33 évi szolgálat után — nyugdíjba vonult *Hatvani Lajos*, Kiskunfélegyháza állomás vezénylőtisztje. 1944-ben vették fel a vasúthoz, és azóta több beosztásban dolgozott. Volt kocsifelíró, forgalmi szolgálattevő, vonali tartalékos. 1967-ben nevezték ki vezénylőtisztnek. *Két évvel később megválasztották a szakszervezeti bizottság titkárává, majd 1975-ben az szb. elnökének.* Alapító tagja volt a Petőfi szocialista brigádnak is.

Munkáját példamutató szorgalommal végezte, és sok fiatalból nevelt vasutat szerető és értő szakembert. A nyugdíjba vonuló vezénylőtiszt érdeme az is, hogy ösztönzésével a vonatkísérők minden évben teljesítették a kiváló főnökség cím elnyeréséhez szükséges követelményt. *Hatvani Lajos* többszörös kiváló dolgozó és tulajdonosa a *Kiváló Vasutas* kitüntetésnek is.

Gázrobbanás után Szolnokon

Petőházi Imre tűzikovács újra tud mosolyogni

Senki sem akarta feltépni újból a lassan hegedő sebeket. Érthető, hogy ezért nehezen indult a beszélgetés a szolnoki járműjavító szakszervezeti bizottságának irodájában. Ott ült a szobában *Petőházi Imre*, aki a családját vesztette el, amikor az elmúlt év novemberében — gázrobbanás következtében — megsemmisült Szolnokon a Bálvány utcában 24 lakás, és benne egy-egy család életének munkája, és sajnos a robbanás emberéleteket is követelt. Petőházi Imre is súlyosan megsérült, életét a szolnoki kórház intenzív osztályán mentették meg.

Gyakran bejár a járműjavítóba

— Hogyan segítettek az orvosok, a brigád, az üzem, a város, a szakszervezeti mozgalom?

— *Az első napokról nem tudok beszámolni, de az orvosi segítségről és mindazok fáradozásáról, akik értem valamit tettek, csak elismeréssel szólhatok.* Még fáradékony vagyok, de már elég sűrűn bejárok a munkahelyemre. Persze még nem dolgozni, egyelőre csak „akklimatizálódok". A kovácsműhely zaját nehezen viselem el. Pedig oda szeretnék visszakerülni, abba a brigádba, ahol korábban dolgoztam.

— Mit mondanak az orvosok?

— Az már biztos, hogy talpra állítottak, de arról csak a későbbiekben nyilatkoznak, hogy bírom-e a kovácsműhelyt zaját. De ha az orvosi vélemény szerint csak könnyebb munkát vállalhatok, akkor segít az üzem, ezt megígérte *Ambrus János* igazgató, és a szakszervezeti bizottság.

Ezután arról esett szó, hogy mit tettek Petőházi Imréért a brigádtagok, a járműjavító munkásai, amíg kórházban volt, s hogyan segített a városi tanács.

— November 2-án volt a robbanás, és december 23-ig feküdtem a megyei kórházban. Még aznap taxiba ültettek, és elvittek Hévízre, ahol három hétig voltam a gyógyszanatórium lakója. *Mindezt az üzemnek és a vasutas-szakszervezetnek köszönhetem. Közben a brigád nem tétlenkedett. Bebútorozták a Jubileumi téren azt a lakást, amelyet ideiglenesen adott a városi tanács.* Azért mondom, hogy ideiglenesen, mert a Jubileumi tér a személypályaudvar mellett van, így elég zajos, és mint említettem, ez nem tesz jót nekem. Szeretnék visszakerülni abba a házba, amely a régi helyén épül. *Kukri Béla* tanácselnök és az üzem igazgatója úgy tudom már megegyezett abban, hogy kapok egy szövetkezeti lakást. Nincs nagy lakásra szükségem, de szeretnék a régi otthonom helyén élni.

Nincs egyedül

— Mi maradt meg a régi lakásban?

— *Mindössze egy pléd, a feleségem nagykabátja és néhány fénykép...*

— Mint említettem, a *Ságvári Endre* brigád vette meg az új bútort, és amikor hazajöttem Hévízről, az összegyűlt pénzből vettem egy színes televíziót, sokat ülök a készülék előtt és igyekszem nem gondolni a múltra...

— Mindene elveszett, hogy sikerült mégis talpra állni?

— Ez viszonylag könnyen ment. Anyagilag rendbejöttem, sőt „nagyon is gazdag vagyok". Ennél azonban sokkal többet ér, hogy — bár elveszítettem a családomat — nem vagyok egyedül, ismerősök és ismeretlenek egyaránt vigasztalnak.

— Kiktől kapott a legtöbb segítséget?

— 21 éve dolgozom a járműjavítóban. A kovácsműhely, de az egész üzem segített. Mellettem volt a bajban a Városi Tanács, az SZMT, a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége, a város és a megye, de talán az egész ország lakossága. Mindenkinek köszönettel tartozom azért, amit értem tettek. A legtöbbet *Darók István*, a Ságvári brigád vezetőhelyettese fáradozott ügyemben, ő volt ugyanis a gyámom mindaddig, amíg magatehetetlen voltam.

Darók István maga is családos ember, két felnőtt gyermeke és unokája is van, 48 esztendős, az üzem vezetése és a gyámhatóság bízta meg, hogy segítsen a bajbajutotton.

— *Imre megkért, hogy lássam el ezt a megbízatást. 21 éve dolgozunk együtt, ismertem a családját is. Tényleg sokat „talpaltam", amíg az ügyeket intéztem, de ez nemcsak munkatársi, hanem emberbaráti kötelesség is.* Amíg Imre kórházban feküdt, közel 240 ezer forintot szedtem össze neki. Amikor hazajött a szanatóriumból, fillérre „leszá-

Rákosrendezőn elhatározták:

Egész évben tisztán tartják a gurítói irányvágányokat

Rákosrendező állomás *Béke* szocialista brigádja azzal a felhívással fordult 24 szocialista brigádhoz, hogy április 4. tiszteletére vállalják el a gurító irányvágányainak takarítását. A felhívás nyomán *március 15-től április 15-ig tisztasági hónapot szerveztek.*

A gurítóban felhalmozódott hulladék balesetveszélyes, akadályozza a saruzók és kocsirendezők biztonságos mozgását. A szocialista brigádok úgy határoztak, hogy a tisztasági hónap után is — egész évben — ügyelnek a gurító irányvágányainak tisztaságára. A felhíváshoz húsz brigád kétszáz tagja csatlakozott.

GONDOLATÉBRESZTŐ

egy pályázati felhívás nyomán

„Közös erővel a munkások és a műszakiak sikeres együttműködéséért!"

A SZOT pályázatot hirdetett a *Népszava* március 12-i számában. Ezt a közleményt az alábbiakban mi is ismertetjük.

Az V. ötéves terv célkitűzései a dolgozók hatékonyabb munkáját kívánják meg a tervezés és a végrehajtás területén. Alapvető fontosságú a színvonalas vezetői tevékenység, s ezen belül az üzemi demokrácia szélesítése, fejlesztése.

HÁROM I. DÍJ

Mindennek elősegítésére a SZOT műszaki-gazdasági bizottsága *„Közös erővel a munkások és a műszakiak eredményes együttműködéséért"* címmel pályázatot hirdet. A pályázat célja, hogy elősegítse a tervezési, az irányítási, a végrehajtási, az ellenőrzési módszerek tökéletesítését, a pályázók gyakorlati tevékenységében az említett szempontok érvényre juttatását. Cél továbbá a kialakult jó munkamódszerek feltárása, megismertetése, rendszerezése és közkinccsé tétele.

Kérjük, hogy a pályázók a célkitűzések eredményes megvalósításához a javasolt módszereket, az eredmények merhetőségének módját, saját tevékenységük megnyilvánulási formáját rendszerezve foglalják írásba, *s ezáltal pályázzanak a szakszervezeti mozgalom erkölcsi és anyagi elismerésének elnyerésére.* A pályázat tartalmazzon — az elért eredmények konkrét, dokumentált bemutatásán túl — a jövőre vonatkozó, előremutató javaslatokat is.

A pályázat terjedelme legfeljebb 20 gepelt oldal lehet.

Beküldési határidő: *1978. január 31.*

Cím: SZOT Közgazdasági Osztály. 1415 Buda[illegible] VI., Dózsa Gyorgy út 84/b. (A pályázatot harom példányban kell benyúj[illegible]!)

A pályadíjakat a SZOT elnöksége 1978 május 31-ig ítéli oda, éspedig 3 darab 15 000 forintos első, és 10 darab 10 000 forintos második díjat, valamint oklevelet.

A legsikerültebb pályamunkákat a SZOT Közgazdasági Osztálya összefoglaló kiadványban is közzéteszi.

A pályázaton elsősorban azoknak a közvetlen termelésirányítóknak *(üzemvezetők, építésvezetők, műszakvezetők, főműszakvezetők, művezetők, aknászok. agronómusok, mérnökök stb.)* részvételét várjuk, akik a népgazdaság különböző ágazataiban levő munkaterületükön közvetlenül 30—300 dolgozót irányítanak. Pályázhatnak azonban olyan szocialista brigádok — köztük komplex brigádok — is, amelyek tevékenysége ugyancsak összhangban áll a pályázatban említett célkitűzésekkel.

LEHETŐSÉGEK A VASÚTNÁL

Lássuk ezek után, hogyan, milyen témákkal vehetnek részt a pályázaton vasutasok.

Nagy érdeklődésre tarthat számot például az olyan pályázat, *amely a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésére, a késések csökkentésére, a tehervonatok nagyobb terhelésére, a kocsik raksúlyának jobb kihasználására, a kocsiintézés információs rendszerének fejlesztésére, az üres kocsifutások csökkentésére* irányuló erőfeszítések konkrét eredményeiből kiindulva rendszerezi az alkalmazható munkamódszereket, illetve tesz javaslatokat.

A kocsifordulók csökkentése egymagában is pályázatra alkalmas téma, különös tekintettel a rendezőpályaudvarokon végzett munkafolyamatokra, a fogadó- és indítóvágányok kapacitására, a helyi le- és feladási kocsik beállítására, kihúzására és továbbítására, a nagy forgalmú árukezelési helyek kiszolgáló meneteinek szükség szerinti közlekedtetésére stb.

Kevésbé érdekteljen téma lehet az állomási tolató vagy a vonatokat továbbító mozdonyok produktív időfelhasználásának növelése, a csak mozdonyvezetővel történő vonattovábbítási rendszer fejlesztése, a mozdony- és vonatkísérő személyzet vezényelésének korszerűsítése, a járműpark hatékonyabb kihasználását akadályozó meddő idők csökkentése.

A járműjavító üzemekben a technológia fejlesztését, a javításba vett kocsik, mozdonyok átfutási idejének csökkentését, az anyagtárolás és anyagmozgatás korszerűsítését érdemes vizsgálat alá vennük a pályázóknak, bizonyítva, hogy mit lehet jobban, ésszerűbben csinálni, akár a többi üzemben is.

A pályafenntartási szakszolgálatnál a pályaépítő és -fenntartó géplánccok jobb kihasználására készített, úgynevezett hálóterves kivitelezési programok szintén jó lehetőséget kínálnak a pályázóknak, nem is szólva a vágányzári idők csökkentését célzó szervező munkáról, a szakszolgálatok együttműködéséről, annak formájáról.

Gondoljanak a pályázók arra is, miképpen lehet elérni — *hogyan értek el náluk?* — eredményeket a kulcsfontosságú munkakörökben foglalkoztatott dolgozók (kocsirendezők, váltókezelők, sarusok, vonatkísérők, pályamunkások stb.) létszámhiányának enyhítésében. A javaslatok vonatkozhatnak a kirendeltek munkájának, pontosabban a *kirendelés egész rendszerének ésszerűbb megszervezésére,* bizonyos munkakörökben foglalkoztatott dolgozók átképzésére és átirányítására, az irányító és ellenőrző szinten foglalkoztatottak létszámának csökkentésére. Általában a munkaidő jobb kihasználása, a veszteségidők csökkentése, a műszakváltáskor kieső munkaidő megszüntetése, a túlmunka kiküszöbölése, az ennek során szerzett tapasztalatok mind pályázatra alkalmas témák lehetnek.

AMI AZ ÜGYET ELŐMOZDÍTJA

S még ezzel sem teljes a felsorolás, hiszen szó lehet a pályázatban az üzemvitel egységes irányító és végrehajtó szervezetének kialakításáról, a vasúti információs rendszer további korszerűsítéséről, a számítástechnika hatékonyabb alkalmazásáról, a nehéz fizikai munka gépesítéséről, a rakodógépek folyamatos kihasználásának megszervezéséről, a normák megállapítási módjának fejlesztéséről, az anyagi érdekeltségi és premizálási rendszer tökéletesítéséről. *Mindarról tehat, ami a vasútüzem gazdaságosabb vitelét előmozdítja.*

E gondolatok után a pályázókon a sor.

Kik jelentkezhetnek a MÁV-nál technikus minősítő vizsgára?

A közeljövőben új képzési forma kerül bevezetésre a MÁV-nál. Szervezés alatt áll a technikus minősítő vizsgára előkészítő tanfolyam rendszeresítése is.

A technikus minősítés célja — az 1972. (IX. 26.) KPM. sz. rendelet 1. §. (1) bekezdésében foglaltak szerint —, hogy a közlekedés területén a szakközépiskolai képzéshez kapcsolódva elősegítse a szakmai specializálódást és lehetővé tegye a technikusi munkakör ellátásához szükséges ismeretek elsajátítását és a technikusi oklevél megszerzését.

Minősítő vizsga három tárgyból

A technikus minősítő vizsga az alábbi tantárgyakat foglalja magában:

a. általános ismeretek

b. szakirányú kiegészítő ismeretek,

c. szociális ismeretek.

A vizsga anyagai több különböző szakterület ismeretanyagát felölelő résztantárgyakat tartalmaznak. Így például az általános ismereteken belül kell elsajátítani a társadalmi, igazgatási, jogi és munkaügyi, vezetési és szervezési, terv-, anyag- és pénzgazdálkodási ismereteket.

A technikus minősítő ismeretanyaga a szakközépiskola tananyagara épül. A szakirányú technikusképzést a vasútgépészeti, vasútépítési és pályafenntartási, vasúti távközlőberendezési, vasúti biztosítóberendezési szakterületeken tervezzük bevezetni.

A vasútgépészeti technikus minősítés feladata, hogy a közlekedésgépészeti szakközépiskolai képzéshez kapcsolódva, az iskolai ágazat tananyagán túlmenően, társadalompolitikai, igazgatási, jogi, munkaügyi, vezetési és szervezési, energiagazdálkodási, terv, anyag, járművek, berendezések, gépek, javítási technológiák tervezésében olyan elméleti és gyakorlati ismereteket nyújtson, hogy a gépészeti és vontatási szakszolgálat területén a technikusi (középvezetői) munkakörökben foglalkoztatott dolgozók feladataikat maradéktalanul el tudják látni.

A vasútépítési és pályafenntartási technikus minősítés feladata, hogy az út- és vasútépítési szakközépiskola vasútépítési és pályafenntartási ágazati képzéshez kapcsolódva az iskolai ágazat tananyagán túlmenően, az általános ismeretanyagon kívül a vasúti pályák építésével és fenntartásával kapcsolatos munkahelyi szervezési és kivitelezési kérdésekben, a vasúti pályák építésénél és fenntartásánál alkalmazott gépek, berendezések felszerelések üzemeltetésében, a gépekkel végzett munkák technológiáiban, szervezésében, a munkahelyi mérési és kitűzési feladatokban, kertészeti, növényvédelmi, gyomirtási munkákban elméleti és főként gyakorlati ismeretet nyújtson az építési és pályafenntartási munkahelyek technikusi (középvezetői) munkaköreiben dolgozók részére.

A vasúti távközlőberendezési technikus minősítés feladata, hogy a híradástechnikai szakközépiskola vasúti távközléstechnikai és biztosítóberendezési ágazati képzéséhez kapcsolódva, az iskolai ágazat tananyagán túlmenően, a vasútüzem sajátosságainak megfelelő általános ismereteken kívül, a vasúti távközlőberendezések létesítésével és fenntartásával kapcsolatban a munkahelyi szervezési és kivitelezési kérdésekben, a vasútüzemben használt távbeszélő, távíró, átviteltechnikai, rádió, erősítőtechnikai és energiaellátó berendezések és szerelvények ismeretében a berendezések létesítésének és fenntartásának technológiáiban, a technológiák szervezésében, a mérési célokat szolgáló műszerek és méréstechnikai eljárások megismerésében, az alkalmazott elektrotechnikában elméleti és gyakorlati ismereteket adjon a távközlőberendezési, építési és fenntartási munkahelyek technikusi (középvezetői) munkaköreiben foglalkoztatott dolgozók részére.

A minősítésre kijelölt szakközépiskolák

A vasúti biztosítóberendezési technikus minősítés feladata hogy a híradástechnikai szakközépiskola vasúti távközléstechnikai és biztosítóberendezési ágazati képzéshez kapcsolódva az iskolai ágazat tananyagán túlmenően a vasútüzem sajátosságainak megfelelő általános ismereteket valamint a biztosítóberendezések létesítésével és fenntartásával kapcsolatban munkahelyi szervezési és kivitelezési kérdésekben a vasútüzemben használt biztosító-, átviteltechnikai, energia ellátó, különleges biztonsági berendezések és szerelvényeik megismerésében, a berendezések létesítésének és fenntartásának technológiáiban, a technológiák szervezésében a mérési célokat szolgáló műszerek és méréstechnikai eljárások megismerésében, az alkalmazott elektrotechnikában elméleti és főként gyakorlati ismereteket nyújtson az építési és fenntartási munkahelyek technikusi (középvezetői) munkaköreiben dolgozók részére.

A technikus minősítésre kijelölt szakközépiskolák jegyzéke az 1974. évi 50. sz. *Hivatalos Lapban* található.

A vasútgépészeti technikus minősítésre a *Közlekedésgépészeti Szakközépiskola Vasútgépészeti Ágazatát,* Budapest, VII., Damjanich u. 4. vasútépítési és pályafenntartási technikus minosítésre a *Vasutépítési, Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskolát,* Budapest, VI., Rippl Rónai u. 26. A vasúti távközlőberendezési technikus minősítésre és a vasúti biztosítóberendezési szakirányú technikus minősítésre ugyancsak a *Vasútépítési, Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskolát* jelölték ki.

A kijelölt szakközépiskolákon túl az ország különböző helyein további iskolák bevonását tervezik a technikus minősítésbe. Vizsgára jelentkezni a kijelölt szakközépiskola igazgatójánál kell a *MÁV Hivatalos Lapban* közzétett előírásoknak megfelelően.

Hogyan lehet vizsgára jelentkezni?

Technikus minősítő vizsgára a TÜ. 2022 sz. *„Jelentkezési lap"* felhasználásával lehet jelentkezni. A jelentkezési laphoz csatolni kell a szakközépiskolai érettségi bizonyítványt, vagy azzal egyenértékű középiskolai végzettséget és szakmunkásképesítést igazoló okmányokat valamint a szakmai gyakorlat igazolását. A képzés beindítása előreláthatólag 1977. első félévében várható.

A technikus minősítő vizsgára való felkészülés egyéni úton történik, de megfelelő számú jelentkező esetén a kijelölt iskolák előkészítő foglalkozások. tanfolyamok szervezésével segítik a vizsgára jelentkezőket. *Az előkészítő tanfolyamok időtartama szakmánként mintegy 400 óra, havi 40 óra elfoglaltsággal.*

A technikus minősítő vizsgára az a dolgozó bocsátható, aki a szaknak megfelelő szakközépiskolai vagy ez ezzel egyenértékű végzettséggel és legalább kétéves, a szaknak megfelelő igazolt gyakorlattal rendelkezik.

A szakközépiskolai végzettséggel egy tekintet alá esik a középiskolai érettségi és — a választott szaknak megfelelő — szakmunkásképesítés. valamint az 1961. évi III. törvény 14. §-ában foglaltak alapján szerzett szakmunkásképző szakközépiskolai érettségi. feltéve, hogy a jelentkező az 1965. évi 24. számú törvényerejű rendelet alapján szervezett szakközépiskola tananyagából a dolgozók szakközépiskolájában sikeres különbözeti vizsgát tett.

A szakmai gyakorlat idejében a katonai szolgálat során szakirányú szolgálati beosztásban, valamint — a szakközépiskolát esti vagy levelező tagozaton végzetteknél — a szakközépiskola befejezése előtt szerzett szakmai gyakorlatot is be kell számítani.

Minősítő vizsgát a jelöltnek a szakközépiskola mellett működő *Állami Technikusminősítő Bizottság* előtt kell letenni. Minősítő vizsga évente egy alkalommal lesz.

A szakközépiskola igazgatója az írásbeli, gyakorlati és szóbeli vizsga helyéről és idejéről négy héttel korábban értesíti a jelölteket és a szolgálati helv vezetőjét.

A minősítő vizsga eredményét az Állami Technikusminősítő Bizottság állapítja meg. *A sikeres minősítő vizsgát tett jelöltek technikusi oklevelet kapnak, amely a II. szakcsoportba történő átminősítésre jogosít.* A technikusi oklevél országos érvényű.

A technikusminősítő vizsga és a felkészülést segítő foglalkozások önköltségesek. *A költségek a jelöltet terhelik, a munkáltató ezt részben vagy teljes egészében magára vállalhatja.*

Bese János

moltam". Úgy érzem, elégedett volt a munkámmal, en pedig magammal, hogy végre tudtam hajtani ezt az emberbaráti megbízatást. Persze többen segítettek is, például *László István,* a Salvador Allende brigádból. Ő volt a „fuvaros".

Sokoldalú segítség a bajbajutottaknak

— Honnan ez az elnevezés?

— *Az ügyintézés sok utánjárással jár. Nekem van egy személygépkocsim és mivel 17 éve én is együtt dolgozom Imrével, úgy éreztem, hogy ennyivel tartozunk egymásnak. Én és az autóm mindig rendelkezésre állt, ha valahová menni kellett. Mi is tűzikovácsok vagyunk* — válaszolta László István.

Összefogtak tehát a tüzikovácsok, de segítettek a bajban a járműjavító mozdonyosztályának munkásai is. *Leidecker János* műhelybizottsági titkár azt a feladatot kapta, hogy a robbanás-sujtotta házban és a környékén mérje fel, hogy az üzem ott lakó dolgozói közül ki szorul segítségre. Sokan otthon maradtak ugyanis a robbanást követő napokban, mert kidőlt a fal, összetortek az ajtók, ablakok és több lakásban megsemmisült a berendezés is. Amikor látta a pusztítást nyomban összehívta a műhelybizottsági titkárokat és egy nagyszerű kezdeményezés született: *a járműjavító dolgozói a novembert fizetésük 2 százalékát felajánlották a károsultak megsegítésére.* Természetesen nemcsak forintjaikkal, hanem társadalmi munkavállalással is segítettek és segítenek ma is a bajbajutottakon. Erről az összefogásról a következőket mondta *Bakos József,* a mozdonyosztály Kossuth Lajos brigádjának vezetője:

— *Én is több évig a Bálvány utcában laktam. Brigádtársaimmal együtt részt vettem a romok eltakarításában.* Szerződést kötöttünk a tanáccsal, hogy ott leszünk az újjáépítésnél is. Mi a belső szerelési munkálatokban tudunk segíteni, szekrénylakatosok vagyunk. A mi munkánkra júniusban és júliusban már sor kerülhet.

Egy ember talpraállt

Kohári István, „naprakészen" ismerte és ismeri a gázrobbanás utáni helyzetet, ő ugyanis tagja a városi pártvégrehajtóbizottságnak is.

— *Összefogott Szolnok város és a megye. A tanács és a városi párt-végrehajtóbizottság úgy döntött, hogy a 24 rombadőlt lakás egykori lakóinak a József Attila úton, a Széchenyi lakótelepen és a robbanás helyén felépülő házban ad új lakást.* A szocialista brigádokat arra kértük és kérjük: ha az építőipar igényli, társadalmi munkában nyújtsanak segítséget, hogy a lakások mielőbb felépüljenek.

Eddig tartott a beszélgetés, amely, mint említettem nehezen indult. *Petőházi Imre, akit legsúlyosabban érintett a november 2-i robbanás, már megtanult mosolyogni is,* de még gyakran csillog könny a szemében. Mosolyog akkor, amikor arról beszél, hogy milyen nagyszerű dolog maga mögött érezni a brigád, az üzem, a város, a megye támogatását. És megcsillan a könny a szemében, ha azokra gondol, akik nincsenek többé.

Összefogott egy brigád, egy üzem, egy megye és egy város. Segített a 145 ezres vasutas család!

Egy ember talpraállt.

Kőhidi László

KÖRMEND ÁLLOMÁS

Kiváló határőr kitüntetést kapott

Kettős ünnepet ültek április 1-én a körmendi vasutasok. Megemlékeztek hazánk felszabadulásának 32 évfordulójáról és átvették a *„Kiváló határőr"* kitüntetést.

A nyugati országhatár közelében, a *Szombathely—Szentgotthárd* közötti vasútvonal mentén fekvő Körmend állomás és a hozzá tartozó szolgálati helyek ünneplőbe öltözött dolgozói az oktatóteremben gyűltek össze. *Kocsis Péter,* az állomás fiatal főnöke beszélt az elmúlt 32 esztendő sikereiről, eredményeiről, majd úttörők szavalókórusa idézte a számukra történelemnek számító évek legfontosabb eseményeit.

Ezután a határőrség zalaegerszegi kerületi parancsnoksága nevében *Magyar Pál* őrnagy méltatta a vasutasok és a határőrség több évtizedes, példamutató kapcsolatát. A parancsnokság elismerését fejezte ki a vasutasok hazaszeretetből fakadó, a határőrség munkáját segítő tevékenységéért. A határőrség a lakosság aktív támogatásával eredményesen védi a Magyar Népköztársaság államhatárát. Ehhez elismerésre méltóan hozzájárultak a határ mentén élő és dolgozó vasutasok is.

Magyar Pál őrnagy beszéde után átadta az állomásfőnöknek a kitüntetésről szóló oklevelet, amelyen ez áll: *„Körmend vasútállomás Kiváló határőr kitüntetést kapott a Magyar Népköztársaság államhatárai őrizetének eredményes segítéséért, a BM határőrség és a lakosság szoros kapcsolatának erősítése érdekében végzett kiemelkedő munkájáért."*

Az állomás egy éve alakult önkéntes határőrcsoportjának öt tagja — *Kocsis Péter* állomásfőnök, *Simon Kálmán* vonatvezető, *Belső László* jegyvizsgáló, *Szijj Ferenc* oktatótiszt és *Tomasics Gyula* vonatvezető — *„Kiváló határőr"* kitüntető jelvényt és pénzjutalmat kapott.

Kapronczay János, a szombathelyi vasútigazgatóság helyettes vezetője az igazgatóság elismerését tolmácsolta a kitüntetetteknek. Kiemelte, hogy Körmend állomáson egyenletes, jó munkát végeznek a vasutasok. Ezt igazolja az 1976. évi áruszállítási terv 113 százalékos teljesítése. A 7 szocialista brigád ebben is, és az állomás földrajzi helyzetéből adódó speciális feladatok teljesítésében, így a határvédelem segítésében is élen jár.

A nagyközségi pártbizottság nevében *Kovács Gyula* titkár köszöntötte az állomás dolgozóit. Mint mondotta: *jó helyre került az elismerés.* Azt kérte, hogy a jövőben is ezen az úton járjanak tovább, s újabb sikereket érjenek el.

A kitüntetettek nevében *Kocsis Péter* állomásfőnök biztosította a határőrséget a vasutasok helytállásáról, segítségéről.

Sz. T.

1977. január 1-től

A létszámfelvételi zárlatot létszámgazdálkodás váltotta fel

Rugalmasabb szabályok teszik lehetővé a munkaerő szükséges mozgását

A Minisztertanács 1976-ra az igazgatási és adminisztratív-ügyviteli munkakörökben létszámfelvételi zárlatot rendelt el. Az intézkedés célja kettős volt: *megállítani az adminisztratív létszám további növekedését és kényszerítő erővel ráirányítani a figyelmet a munkaerő hatékonyabb felhasználására.*

413 álláshelyet nem töltöttek be

A vasút vezetése — belső intézkedésként — a létszámzárlatot kiterjesztette a központi szolgálat teljes nem fizikai létszámára. A MÁV-nál a rendelkezéssel érintett munkakörök létszáma 1975. december 31-én 13 671 volt. 1976 végén ez a létszám 13 258-ra csökkent. *Tehát a felvételi zárlat következtében 413 álláshely nem került betöltésre.* Természetesen 1976-ban lényegesen több álláshely üresedett meg (munkaviszony-megszűnés, más munkahelyezés, GYES igénybevétele stb. ok miatt), mint amennyit nem töltöttek be. A betöltésre év közben két lehetőség volt: igen indokolt esetben a miniszter (a központi szolgálatnál a miniszterhelyettes) engedélyt adott a megüresedett álláshelyre új dolgozó beállítására. Így 296 álláshelyet töltöttek be: A megüresedő beosztásokba alkalmazni lehetett közgazdasági jellegű középiskolákban, főiskolán, egyetemeken végző kezdő szakembereket.

A rendelkezéssel érintett [illegible] csökkenés *elsősorban olyan kisebb létszámú vasuti szolgálati helyeket hozott nehéz helyzetbe, ahol a zárolt munkakörök létszáma csak egy, esetleg néhány fő volt.* A létszámbetöltési engedélyek nagy része ezekre a szolgálati helyekre került kiadásra. A létszámzárlat hatálya kiterjedt néhány olyan munkakörre is, ahol a feladatok ellátása szoros kapcsolatban volt az üzemvitellel (fuvardíjszámfejtő, vamkezelő stb.). Ezekben a munkakörökben a létszámbetöltésnek szükség esetén akadálya nem volt. *A miniszter a kért engedélyeket minden esetben megadta.*

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a létszámfelvételi zárlat sok területen indokolt volt, de merevsége miatt — az eredeti cél változatlan fenntartása mellett — szükségessé vált rugalmasabbá tétele, a negatív vonások egyidejű megszüntetésével. Ezért a Minisztertanács határozatot hozott, *hogy 1977. január 1-től a letszámfelvételi zárlatot szabályozott igazgatási és adminisztratív-ügyviteli létszámgazdálkodás váltsa fel.*

1980-ig hol kell létszámot csökkenteni?

A Minisztertanács határozata alapján a munkaügyi és a pénzügyminiszter együttes rendeletben szabályozta az igazgatási és adminisztratív-ügyviteli létszámgazdálkodást. Lényege a következő:

— *az igazgatási területeken és vállalatokat irányító szerveknél az 1975. december 31-i állapothoz viszonyítva 1980 végéig 5 százalékos mértékű létszámcsökkenést kell elérni,*

— *a vállalatoknál azokban a munkakörökben, ahol 1976-ban létszámzárlat volt, 1977. január 1. után létszámnövelési tilalom lépett életbe. A létszámnövelési tilalom az 1976. december 31-i statisztikai állományi létszámhoz (rögzített létszám) viszonyítva áll fenn.*

A vasút vezetése — a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben — az 5 százalékos mértékű létszámcsökkentést a központi szolgálat nem fizikai állománycsoportú létszámára írta elő. Így csökkenteni kell a létszámot a központi hivatalokban, a vasútigazgatóságok központjában és előreláthatólag a Vasúti Főosztályon is. (A főosztály létszámgazdálkodását külön utasítás szabályozza).

Több helyen is felvetették, hogy miért kellett a központi szolgálat szerveinél a teljes nem fizikai létszámra csökkenést előírni. Mindenekelőtt azért, mert ez a *létszámgazdálkodási* rend összhangban van a Vasúti Főosztályra vonatkozó előírással, elősegíti a MÁV fizikai és nem fizikai létszámarányának javítását, ez hat ösztönzőleg az adminisztratív jellegű feladatok csökkentésére, amely vonal soron elősegíti a MÁV többi szervénél is az adminisztratív jellegű előírások racionalizálását.

A MÁV valamennyi többi szervénél az előírt munkakörökben létszámnövelési tilalom van érvényben.

Az 1976. december 31-i statisztikai állományi létszámhoz képest - *1977. január 1. után bekövetkező csökkenés, létszámhely-megüresedés ezentul engedély nélkül betölthető.* Nem tölthető be a megüresedő munkakör, ha azt az irányító szerv valamilyen ok miatt megtiltja.

Jobb munkaszervezéssel

A létszámbetöltési lehetőség nem jelenti azt, hogy valamennyi megüresedő álláshelyet mindenképpen be kell tölteni. *Tovabra is az a cél, hogy ahol erre lehetőség van, létszámot kell megtakarítani.* Tehát ha jobb munkaszervezéssel, ügyvitelgépesítéssel, az adminisztráció egyszerűsítésével, vagy egyéb módon létszámhely szabadítható fel, akkor a megüresedő álláshelyeket nem kell feltétlenül betölteni. Természetesen átcsoportosítással is csökkenteni lehet az adminisztratív létszámot.

Minőségi csere is minden további nélkül végrehajtható. A létszámnövelési tilalom alá nem eső munkakörökből is át lehet helyezni dolgozót, ha a tilalom alá eső munkakörökben csökkenés következett be.

A vasútigazgatóságok területén a hivatkozott MüM—PM rendeletben felsorolt *munkakörök összességére vonatkozik a létszamnövelési tilalom.* Így lehetőség van arra, hogy egyes szolgálati főnökségeknél növeljék az érintett munkakörök számát, ha más szolgálati helyen csökkentést értek el.

A statisztikai állományi létszám rogzített létszámként való alkalmazásának sajátossága, hogy pótolhatók azok is, akik a munkajogi állományban maradtak, de munkából hosszabb időre (GYES igénybevétele, katonai szolgálat, vagy hosszantartó betegség miatt) kiesnek. Ebben az esetben a pótlás természetesen csak meghatározott időre szóló szerződéssel alkalmazott dolgozóval történhet.

Az 1976. december 31-én GYES-en, katonai szolgálat miatt távollevők is *külön engedely nélkül visszatérhetnek és így létszamukkal a rögzített létszam átmenetileg túllépheto.* A kivételekben azonban a munkából kiesők végrehajtását, a lemorzsolódás pótlását, a munkaerő minőségi cseréjét.

Az új létszámgazdálkodási rend a MÁV valamennyi szervénél — körültekintő intézkedéssel — végrehajtható, hozzájárul a munkaerő hatékonyabb felhasználásához.

Dr. Simon József

Egy év alatt 8500 újítás

Kiváló újítókat tüntettek ki

Március 30-án, a vasúti főosztály konferencia termében rendezett ünnepségen került sor a kiváló ujító kitüntetések átadására. A tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály nevében *Jakab István* üdvözölte a vasut legjobb ujítóit, a meghívott vendégeket — kozottük *Róth Róbertet*, az Országos Találmányi Hivatal képviselőjét és *Kiss Mártont*, a KPM munkatársát —, majd *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet.

— *A dolgozók alkotókészsége kibontakozásának egyik fontos eszköze az ujítómozgalom* — hangsúlyozta. — Ma már nincs a vasútuzemnek olyan terulete, ahol egy-egy újítás, új eljárás ne fémjelezné a vasutasok legjobbjainak szakmai hozzáértését, leleksedését. *A vasutas újítók és feltalálók ott voltak a mozgalom bölcsőjénél, s ma is az elenjáró kollektívak közé tartoznak.* Az elmúlt negyedszázad során az altaluk benyújtott újítások és találmányok száma több mint 260 ezer, a bevezetett újítások 84 ezer. A megtakarítás közel 1,2 milliárd forint. Az újítók és feltalálók mintegy 63 millió forint ujítási díjban részesültek.

— *Az újítás útja azonban még ma is göröngyös*, az értetlenség, a közöny nem egyszer szegi kedvét az újítóknak — folytatta szavait Gulyás János. — *Az esetleges akadalyok csak hátráltathatjak, de nem állithatjak meg a mozgalom diadalát.* Kezdetben újszerű jelenség volt, hogy munkások, dolgozók vállalnak részt a vezetés gondjaiból, beleszólnak az ügymenetbe. Gyakran a bátortalanság, a félénkség eredményeként féltve őrzött „kincs" maradt a jó gondolat. Később az ötletnapok rendszere — minden hibája mellett — szinte felszabadította a szunnyadó gondolatokat. Az elmúlt években kísérletképpen kilenc szolgálati helyen ötletnyilvánosságot szervezünk. Ez jó hatást gyakorolt az újítómozgalomra. *Különösen a szocialista brigádok, a fiatalok és a nők tűntek ki ötletgazdagságukkal.* A benyújtott 3211 ötletből 1079-et fogadtak el. Ezekből 389 újítási javaslatnak minősült.

Az újítómozgalom fejlődését bizonyítja az is, hogy a IV. ötéves tervidőszak éves átlagahoz viszonyítva *1976-ban a benyújtott javaslatok száma 2110-zel nőtt*, a hasznosított újítások száma 1075-tel volt több, *az újításokból és találmányokból származó megtakarítás pedig 6,2 millió forinttal emelkedett.* A kifizetett anyagi elismerés 13 millió forinttal haladta meg az előző időszak egy esztendejének átlagát. Az elmúlt évben 8500 újítást nyújtottak be. *Az ebből származó megtakarítás 82 millió forint volt.*

Az elmúlt évben miniszteri értekezleten is tárgyalták a tarca ujítómozgalmának fejlődését. Az értékelés szerint a benyújtott javaslatok 47, a bevezetett újítások 45, és a kalkulált megtakarítás 34 százaléka a vasút területéről adódott. A MÁV újítómozgalmának fejlődését tukrözi az a tény is, hogy *a KPM által* (az irányítása alá tartozó főosztályok és vállalatok részére) *hirdetett 1976. évi újítási versenyt a vasut nyerte.*

A továbbiakban szólt arról az örvendetes jelenségről, hogy évről évre növekszik azoknak a brigádoknak a száma, amelyek túlteljesítik az „egy brigád egy újítás" vállalukat. 1976-ban az újítások 70 százalékát a szocialista brigádok tagjai nyujtották be. A brigádvezetőknek mindenekelőtt arra kell torekedni, hogy a brigád újítói tevékenysége ne ötletszerű, spontán megnyilvánulás legyen, hanem érvényesüljön abban a célszerűség és az iranyítottság. Ennek fontos eszköze az újítási feladatterv, amely kellő orientációt nyujt.

Ezután *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes a legjobb vasutas újítóknak 231 Kiváló Újító kitüntetést (29 arany, 75 ezüst és 127 bronz fokozatot) adott át.

ZAVARTALANABB A PIHENÉS

Eltűntek a szobákból a „kengurufészkek"

Korszerűsitik a Keleti vontatási és vonatkisérő laktanyát

„Kellemes meglepetés" — ezt a címet adta *Sepsi Gyula* mozdonyvezető, miskolci tudósítónk egyik levelének. Amint leírja, a meglepetést az okozta, hogy március 10-én, amikor az 1501-es gyorsvonatot továbbította Miskolcról a Keleti pályaudvarra és a 422-es számú fordavonatáig betért a vontatási laktanyába pihenni, nagy változásokat tapasztalt. Az ősrégi, rozoga vaságyak helyett, vadonat új kárpitozott heverőket talált a frissen festett és pvc-burkolattal felújított szobákban.

„Sokszor magunk is restelkedtünk"

Ismerve a régi laktanyák állapotát, a jó hírre kíváncsian kerestük fel a Keleti vontatási főnökséget, ahol *Láposi Jánossal*, a főnökség szb-titkárával beszélgettünk.

— *Igaza van Sepsi Gyulának, amikor azt irja, hogy a Keleti vontatási laktanya a villamosmozdonyvezetők körében jóideje pihenésre alkalmatlan, elavult ágyairól volt közismert* — mondotta. — *Magunk is tudatában voltunk a helyzet tarthatatlanságának és restelkedve hallgattuk a megjegyzéseket a kinyúlt, kilyukadt sodronyú „kengurúfészkek"-ről és más gúnyos elnevezésekről.* Már évekkel ezelőtt igényeltük a laktanya berendezésének teljes felújítását, de különböző nehézségek miatt lassan lett foganatja sürgetésünknek. Eleinte úgy segítettünk magunkon, hogy a régi elhasználódott matracokat a főnökség saját erejéből laticelmatracokra cserélte ki. *Most februárban-márciusban jutottunk el odáig, hogy az agyak cseréjére is sor kerülhetett.* Annyi korszerű kárpitozású heverőt kaptunk, hogy a laktanyaépület II—III. emeletének mind a 21, összesen 60 ágyas szobáját el tudtuk látni vele. Végrehajtottuk a padlózat korszerűsítését is: *a régi töredezett, mozaiklapos vagy cement habarcsos burkolatot kidobtuk, helyére parkettát, vagy pvc-burkolatot helyeztünk.* Új burkolást kapott a laktanya étkezőszobája, valamint az első emeleti mosó- és villamosmozdonyvezetői tanfolyam résztvevőinek étkezője is.

— A szobák és a hozzájuk tartozó helyiségek tisztasagára eddig se igen lehetett panasz, mert festésuket, mázolásukat dolgozóink kommunista műszakokban mindig elvégzik, ha szükség van ra. A Terézvárosi pft főnökség XIV-es szakasza is besegít a munkába, ha van rá kapacitása. *Április 24-én tartjuk a legközelebbi kommunista műszakot, ekkor folytatjuk majd a már megkezdett festés-mázolást és tavaszi nagytakarítást.*

— Sajnálatos, hogy az emeletesagy-rendszert egyelőre nem tudjuk megszüntetni. A kevés szobába bezsúfolt földszintes ágyak felére csökkentenék a férőhelyek számát. Ez pedig lehetetlen, *hiszen a helykihasználás most is 100 százalékos és így is nagy a zsufoltság.* Ezen úgy próbalunk némileg enyhíteni, hogy két 8 ágyas szobát, két 4 ágyasra választunk szét. Az 1980-ig szóló szociálpolitikai és munkavédelmi tervünkben azonban szerepel a szobaszám szaporítása.

Az igazgatóság intézkedésére

A vontatási laktanyából az állomásra, a vonatkísérő laktanyaba vitt az utunk. Valamivel több mint egy éve jartunk itt legutóbb és akkor lapunkban is be*szá*moltunk a laktanya csöppet sem kielégítő állapotáról. Most arra voltunk kíváncsiak, javult-e a helyzet azóta, jobb körülmények között pihenhetnek-e már a vonatkísérők az akkor még nagyon is elhanyagolt szobákban?

Amint *Balaton Erzsébet* házgondnok végigvezet a folyosókon, a helyiségeken, elégedetten mutatja, mi minden változott egy év óta. Mint elmondja, nem sokkal azután megkezdődött a laktanya felújítása. *A budapesti vasútigazgatóság intézkedésére legelőször 1976. februárjában az előző évi fűtésszerelés alkalmával áttört falak és mennyezetek tátongó réseit tüntették el, majd hozzáfogtak az egész épület villamoshálózatának felújításához.* Kicserélték a vezetékeket, mindenütt új kapcsolókat, konnektorokat építettek be és a szobákba, a folyosókon a régi világítású izzószálas lámpák helyett neoncsoveket szereltek fel. Így most már a laktanya minden helyisége jól kivilágított, a vonatkísérők lámpagyújtás után is kielégítő látási viszonyok közt végezhetik el írásbeli munkájukat.

Ezt követte mind a 44 szoba teljes festése mázolása, parkettázása, csiszolással, fényezéssel együtt. A régi korhadt, szálkás hajópadló-burkolatok eltűntek. Csaknem egyidejűleg hozzáfogtak a felsőemeleti folyosó festéséhez és csempézéséhez. A csempézést azonban az első emeleten váratlanul abbahagyták.

Heverők kerülnek a vaságyak helyére

Jó hír viszont, hogy márciusban megkezdték a régi vasagyak kicserélését textilkárpitozású modern heverőkre. *Jelenleg már 50 darab kényelmes új fekvőhely várja a pihenni vágyó vonatkísérőket.* A gondnokság pedig várja a folytatást. A közeljövőre még 50 új rekamié küldését ígérték. Ha ez is megérkezik, végleg eltűnnek a rozzant vaságyak a Keleti vonatkísérő laktanyából és a korábbi beszerzésű, műbőrkárpitozású heverőkkel együtt *összesen 124 kényelmes új fekvőhely lesz az épületben.*

Az „ágycsere" rövid idő alatt, gyorsan zajlott le. A Keleti pályaudvar *Radnóti Miklósról* elnevezett KISZ-alapszervezetének tagjai társadalmi munkában vállalták az „ócskavas" kirámolását és helyükre az új heverők elhelyezését.

Persze ezzel még nincs minden rendben a laktanyában. *A gondnoknő kérte a régi rozoga szekek, asztalok, a keshedt, szakadozott, vagy teljesen hiányzó sötétítő függönyök kicserelését, pótlását is, de ezekről még semmi hir.* Hátra van még részben a fürdőszobak, mosdók teljes rendbetétele is. Az első emeleti női mosdót, amely tavalyi riportunk idején romhalmaz volt, szépen újjáépítették, a férfi fürdő azonban még a régi állapotában van és a férfi vécé festése, mázolása sem történt meg.

Jogos panasz

Nem lenne teljes a vonatkísérő laktanyáról rajzolt kép, ha nem írnánk meg a gondnoknő jogos panaszát. Mint mondotta, *a laktanya lakói sokszor tévesen értelmezik a „második otthon" elnevezést. Erre vall az a hosszú hiánylista, amit időközönként kiállítanak a fürdőszobákból, a vécékből eltűnt drága csapcsillagokról és egyéb szerelékekről.* A nagy költséggel, sok utánjárással és beszerzési nehézségekkel megújuló Keleti vonatkísérő laktanya megbecsülése azt is megköveteli, hogy berendezésére vigyázzanak az ott pihenő vasutasok.

Szász Ferenc

ÁPRILIS

Emlékeim képernyőjét figyelem egyre —
látom, a réteken már nyilik a barka
rigófütty száll fel a hegyre
fel a csúcsra, fel a magasra...

A fény könnyű pihe
ahogy száll a sás között
anyja alá búvik a kiscsibe,
mert héját vélt látni a fűz fölött.

Sóhajt a föld, ébred a pázsit
a bokrok tövén vad jácint tündököl
zúg az erdő, friss szelekkel játszik
bólogat, integet — engem üdvözöl...

Ketykó István

A magyarországi munkásmozgalom fél évszázados története

Új kiállítás nyílt a Budavári Palota Magyar Munkásmozgalmi Múzeumában

Hazánk felszabadulásának 32. évfordulója alkalmából, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom eszméi előtt is tisztelegve, március 31-én nyitották meg a magyarországi munkásmozgalom története 1919—1975 kiállítást a *Budavári Palota Magyar Munkásmozgalmi Múzeumában.*

A kiállítás a magyar munkásosztály közel 6 évtizedes küzdelmes útját, dicsőséges harcait és a dolgozó nép egészével vállvetve kivívott győzelmeit mutatja be. A két évvel ezelőtt megnyílt munkásmozgalom-történeti állandó kiállítás folytatásaként felidézi azt a nehéz küzdelmet, azt a harcot, amelyben *Korvin Ottó* és *Somogyi Béla, Sallai Imre* és *Fürst Sándor, Rózsa Ferenc* és *Kilián György, Ságvári Endre* és *Koltói Anna* s oly sokan mások áldozták életüket a nép felszabadulásáért.

Érzékelteti a kiállítás az ország felszabadulásával bekövetkezett sorsfordulót, azt a hatalmas munkát, amelyet népünk a szocializmus alapjainak lerakásában, majd a fejlett szocialista társadalom építésében végzett; azt a hatalmas utat, amelyet nemzetünk az anyagi és kulturális felemelkedésben megtett, s azokat a nagy célokat, amelyeknek eléréséért napjainkban is munkálkodik. Bemutatja azokat a történelmi vívmányokat, amelyekre támaszkodva hazánk a szocialista világrendszer tagjaként halad a kommunizmus felé.

Az állandó kiállítás — a két évvel ezelőtt megrendezett munkásmozgalom-történeti kiállítás második része — *nemzeti történelmünk utóbbi fél évszázadát idézi fel.* Dokumentumok, eredeti fotók, személyes és használati tárgyak, hiteles képek nyújtanak hű képet népünk küzdelméről, a szocialista Magyarország megszületéséről és fejlődéséről.

A kiállítás megtekintését nemcsak a múzeumokat kedvelő vasutasoknak, hanem a szocialista brigádoknak is ajánljuk.

Salgótarjánban köszöntötték a MÁV Kiváló brigádját

Salgótarjánban a VII-es pályamesteri szakasz *Kossuth* szocialista brigádja tizenöt évvel ezelőtt alakult meg, s azóta négyszer részesült bronz, kétszer ezüst, illetve ugyancsak kétszer arany fokozatú kitüntetésben, majd 1976. évi eredményei alapján most a *MÁV Kiváló brigádja* lett.

A kitüntetést ünnepi brigádgyűlésen adta át az azzal járó magas pénzjutalommal együtt *Koller György,* a budapesti vasútigazgatóság II. osztályának vezetője, tolmácsolva a szolgálati felsőbbség elismerését és köszönetét.

A brigád tagjait — köztük a már nyugdíjba készülő *Sipos Béla* brigádvezetőt és az utódjaként kijelölt *Pozsár István, Sulyok György* tizenötszörös véradót, *Kosik Miklóst,* a szakasz legaktívabb újítóját, a közösségben a fiatalokkal együtt helytálló *Pápai Jánosnét, Boda Gyulánét, Fekete Istvánnét, Bodzás Jánosnét, Oláh Annát* — a Bartók Béla általános iskola úttörőcsapatának Kossuth raja is köszöntötte, s jól sikerült kultúrműsort rendeztek tiszteletükre.

Szűcs Ferenc

KÖNYVISMERTETÉS

Pályaválasztási tanácsadó

„Szakmák, foglalkozások a közlekedésben" címen hasznos pályaválasztási tanácsadó könyvet jelentetett meg az *Országos Pályaválasztási Intézet,* hogy felhívja a pályaválasztás előtt álló fiatalok és szüleik figyelmét a közlekedési ágazatokban választható foglalkozásokra.

A könyv más közlekedési ágak mellett vezető helyen ismerteti a vasúti közlekedést, a vasutas pálya sokrétűségét, tág lehetőségeit, előnyeit, nem hallgatva el nehézségeit sem. *Egyszóval teljes képet ad a Magyar Államvasutaknál való elhelyezkedési lehetőségekről.* Közli a tudnivalókat a MÁV szakemberképzésének rendszeréről, az általános iskolát végzettek sokféle lehetőségéről a 14 éves kortól kezdve a magasabb évfolyamokig, a forgalmi-kereskedelmi tanfolyami képzés, az egyéni tanulás módozatairól, a vasúti szakközépiskolákban és főiskolákon megszerezhető szakmai képesítésekről. Egyenként felsorolja és bemutatja a vasút képzési rendszerének lépcsőit, a forgalmi és a kereskedelmi szakszolgálat sokféle munkakörét, amelyekről a kívülállók csak nagyon keveset, vagy egyáltalán semmit sem tudnak. Hangsúlyozza, hogy az egyes munkakörökben elvégzett tanfolyamok, megszerzett vizsgák milyen szakképzettséghez és ennek megfelelő szakmunkásbérezéshez juttatják a dolgozókat.

A MÁV képzési rendszerét úgy építették fel, hogy az új meg új tanfolyamok elvégzése után a dolgozók a szakmai beosztásban gyorsan előrehaladhatnak. A forgalmi szolgálattevő középiskolai érettségivel és a forgalmi-kereskedelmi tanfolyam elvégzésével *egy-két év után vasúti tiszti tanfolyamra kerülhet.* A legrövidebb út a MÁV tisztképző tanfolyamára a vasúti szakközépiskola elvégzése. Ezért a könyv részletesen ismerteti a középfokú közlekedési szakközépiskolák vasútforgalmi ágazatait, az odajutás módjait és lehetőségeit. Külön fejezetet szentel a közlekedésmérnöki és üzemmérnöki képzést nyújtó főiskolai felvételi lehetőségeknek is.

Végezetül kitér a könyv *a vasutas dolgozók munkakörülményeinek ismertetésére, a vasúti munka megbecsülésére.* Összehasonlítva a vasúti és az ipari dolgozók keresetének alakulását, ráirányítja a figyelmet arra is, hogy a vasutaskeresetek nemcsak elérték, hanem több esetben meg is haladták a szocialista iparban foglalkoztatott munkások átlagkeresetét.

A könyvet nemcsak a pedagógusok, a pályaválasztó fiatalok szülei, vagy maguk a pályaválasztók forgathatják haszonnal, hanem azok a szolgálati főnökök is, akik a náluk jelentkező fiatalok felvételével foglalkoznak.

Horváth Árpád:

Nagy vállalkozások

Nagy vállalkozások címmel újabb technikatörténeti könyvvel jelentkezett **Horváth Árpád,** akinek *Utak, hidak, vasutak* című munkájáról a *Magyar Vasutas* 1971. 3. számában már beszámoltunk.

A kulturtörténet iránt érdeklődők figyelmét leköti a maguk korában hihetetlennek tűnő vállalkozások kivitelezése. Szó esik ősi építményekről, amelyek igazságszó emberi munkával készültek és kalandos utakon jutottak mai helyükre (piramisok, obeliszkek). Az ipari fejlődésben és a közlekedés fellendülésében oly nagy szerepet játszó állandó hidak, függőhidak, alagutak és mesterséges vízutak építéséről és tervezőiről is érdekes és értékes tájékoztatást ad.

A híradástechnika történetében forradalmi változást idézett elő az elektromosság felfedezése. Ezzel kapcsolatban számos adalékot olvashatunk a hírközlés meggyorsítására szolgáló tenger alatti kábelek üzembe helyezéséről. Megemlékezik a szerző az automobilipar úttörőiről (Ford, Csonka János, Bánki Donát) és a léghajózás legendás hőséről, Zeppelinről.

A „Vasutak" című fejezet mozaikokat villant fel a műszaklag különösen érdekes Semmering-vasút, a kontinenseket átszelő Pacific és Szibériai vasút történetéből. Felidézi a „különleges" vasutakhoz fűződő emlékeket. Ilyennek számít a hajószállító vasút, a hajóvontató vasút, a fogaskerekű vasút, a földalatti vasút, a sikló.

Ünnepi műszakok Kiskundorozsmán és Szegeden

Kiskundorozsma állomás kollektívája március 15-e, 21-e és április 4-e tiszteletére 500 óra társadalmi munkát vállalt, amit részben állomásuk szépítésére fordítottak. Március 21-ét megelőzően kommunista szombatot és vasárnapot tartottak, amelyen a szocialista brigádok és a KISZ-fiatalok tevékenyen kivették részüket az állomásra érkezett 426 leadási kocsi beállításában, illetve 22 exportkocsi megrakásában. E rendkívüli feladat végrehajtását segítették a vállalatok is azzal, hogy soronkívül ki-, illetve berakták áruikat, jól együttműködtek a vasutasokkal.

Szeged állomáson április 1-én tartottak ünnepi műszakot. Ezen mintegy negyvenen vettek részt: *takarították, csinosították az állomások előterét, a várótermeket és a peront, kijavították a hibás világító berendezéseket.*

A közhangulat tükre — a munkahelyi információ

Márciusban a területi bizottságok székhelyein, majd ezt követően április 7-én a vasutas-szakszervezetben országos értekezletet tartottak az információs felelősök részére. Az összevont megbeszéléseken, amelyeknek célja az 1974. évi SZOT-határozat szellemében végzett információs munka eredményeinek, tapasztalatainak ismertetése volt, részt vettek a nagyobb szakszervezeti bizottságok titkárai is. *Az értekezletek hasznosak, az értékelések; hozzászólások lényeget feltáróak voltak.* Az elhangzott javaslatok azt tükrözték, hogy a szakszervezeti bizottságok egyre inkább érzik a közhangulat reális feltárásának politikai jelentőségét, a körültekintőbb, gyorsabb információáramlás szükségességét.

Mint a részvevők hozzászólásaiból kitűnt, a jelzések összegyűjtésének és továbbításának módszerében — a korábbi évekhez viszonyítva — *ma már kedvező változás tapasztalható.* Egy-egy országos jelentőségű, vagy a munkahelyekkel összefüggő eseményről, a dolgozók véleményét többnyire a műhelybizottságok, a bizalmiak gyűjtik össze és juttatják el az információs felelősökhöz. Ezáltal a hangulati elemek valóban több irányból összefutó jelzéseket tükröznek, amelyek összesítéséből az általános közhangulat könnyen feltárható.

Vannak olyan alapszervezetek is, ahol az információs felelős magára utalt, munkájához nem kap megfelelő segítséget. Így jelentése elszürkül, sokszor lényegtelen dolgokra korlátozódik, megjegyzései a köz érdekében nem hasznosíthatók. A márciusi értekezletek abból a szempontból is hasznosak voltak, hogy a gazdag tapasztalatok átadásával irányt mutassanak: *hogyan, milyen formában szervezzék a munkát ott is, ahol az nem kielégítő.*

Sok szó esett a jelzett problémák intézéséről, a tájékoztatás módjairól. Kétségtelen, hogy a dolgozókat foglalkoztató, megoldatlan kérdések *válaszlevél helyett intézkedést igényelnek.* Erre is egyre több jó példa van, amely az információs jelentésekben feltárt jelzések nyomán valósult meg.

Vannak azonban huzamosabb ideig tartó, a közhangulatot befolyásoló, negatív jelenségek is, amelyek megoldása objektív nehézségbe ütközik, emiatt indokoltan késik. *Helytelen lenne ezért az információs munka jelentőségét lebecsülni, fontosságát megkérdőjelezni, s a véleménynyilvánításokat beszüntetni.* Ahol a szakszervezeti bizottságok agitációs-propaganda tevékenysége megfelelő, ott ilyen esetekben is szót értenek a dolgozókkal.

Az információs jelentésekben általános közhangulatot kell tükrözniök. Éppen ezért nem lehet csak negatív hangulati elemeket felsorakoztatni. Többet kell írni az eredményekről, a munkasikerekről, azokról a tényezőkről, amelyek pozitív irányban befolyásolják a dolgozók hangulatát.

Mindezek megfogalmazásra kerültek az információs értekezleteken, ahol helyesen határozták meg a további feladatokat. Az ilyen jellegű munka megfelelő szinten történő végzéséhez, *elengedhetetlenül szükséges az információs felelős politikai, szakmai képzettsége, sokoldalú tájékozottsága.* Ehhez segítséget adnak a felsőbb szakszervezeti szervek által évenként rendszeresen megtartott tanfolyamok, amelyek azonban önmagukban még nem elegendőek. Párosulniok kell az önképzés különböző formáival, s azzal a lehetőséggel, amelyet a munkahely biztosít az információs felelős számára ahhoz, hogy sokoldalú tájékozottságot szerezzen.

A szakszervezeti alapszervezetek információs tevékenységének elsősorban a munkahelyi élet eredményességét kell elősegíteni. *Éppen ezért ezirányú feladatukat nem tekinthetik csak a felsőbb szervekhez továbbított „kötelező jelentésadásnak".* Az információ felelősök akkor járnak el helyesen, ha a munkahelyi vezetők figyelembe veszik a jelzéseket, s a gazdasági munkában hasznosítják az észrevételeket. Igényelni, értékelni és hasznosítani kell mindenütt az információs hálózat tevékenységét, amelynek felelősei jobbára társadalmi munkában tesznek eleget vállalt kötelezettségüknek.

Pálinkás Katalin

AKINEK

az idő drága,
ha utazik
se adja
semmiért.

Könyvekhez beszél,
míg szétdarabolják
a tájat
a vonatkerekek.

Madár János

Ki mit tudott?

Túl vagyunk hát rajta! Szurkoltunk majd szavaztunk is; egyezett a véleményünk a zsűrivel és bíráltuk is az öt felelősségteljes férfiút — immár szabadok a péntek esteink. Nyilvánvalóvá lett, mit ki tud a legjobban (jóllehet — a zsüri is valahogy eként fogalmazott — mindenki kitűnő volt, ám a kitűnőknél is van még kitűnőbb, s aki a legkitűnőbbnek találtatott, az utazhat az Expresszel). Kérem, én ezennel kelló tisztelettel kijelentem, hogy azóta is csak ámulok és ámulok, hogyan lehet egy piros pingponglabdából kék, egy kék keszkenőből pedig nyuszi. Hivatásomból eredően már sok mindent szándékoztam csinálni újsággal, de hogy az orrom hegyén egyensúlyozzam történetesen a Magyar Vasutas tavalyi, 21. számát — álmomban sem ötlött fel.

Józserével még fel sem ocsúdtam csodálkozásomból, amikor az éjszakába nyúlt döntőt követő reggelen csöngött a telefon. Jeles cimborám, Gazsi kérdezett a vonal túlfelén:

— Mit tudsz?

— Hát ami azt illeti, elég tűrhetően fütyülök, de ezzel a tudással alighanem az első selejtezőn kibuktam volna... Aztán még emlékszem néhány versre az iskolai tanulmányaimból...

— Ne tréfálkozz, komám, három perc egy forint! Érted te jól, hogy mire gondolok: mit tudsz?

Aha. Leesett a tantusz. Feltehetőleg megint valami mendemonda, amelyről — jeles cimborám feltételezése szerint — jól értesültnek illene lennem. E kérdésfajtának két tipusa van; az egyik úgy hangzik: „mit tudsz?"; a másik meg, hogy: „igaz-e.". Miután nem szívesen fedem fel a bennem bízók előtt tudatlanságomat, a két kérdésfajtát ötvözve eként válaszoltam:

— Igaz.

— Tehát marad? — folytatódott fojtott hangon.

— Sőt.

— Sőt?! — a hangban némi riadtság. — Lehet, hogy felfele buktatják?

Sejtelmem sincs, kiről és miről van szó, de nem akarok pánikot kelteni:

— Azt nem mondtam. Nem megy se fel, se lefele.

— Csak sőt? ... Értem már. Tehát ő marad, de a riválisa, Kemenes megy. Ez aztán a szenzáció! Ha én ezt odabenn elmondom...

— ... Te csak ne mondj el odabenn semmit! Kemenes is marad. Hacsak...

— Világos! Ne is folytasd! Hacsak Kesztelőczi meg nem kavarja a levest. Öregem, ezt a tésztát! Ha én ezt odabenn...

— ... Te odebenn hallgass! Meg kell, hogy érts: amit most mondtam, azt csak én tudom. Meg most már te. Várj és figyelj!

— Örök hála. Tudtam, hogy hozzád bátran fordulhatok. Várok és figyelek.

Kagyló le, néhány nap szünet. Majd húsvét után ismét csöngött a telefonom. Ezúttal is Gazsi:

— Öregem, zseni vagy! Kesztelőczi megkavarta a levest, Kemenes nem lát a pipától. És én már napokkal előtte tudtam — tőled! Köszönöm! Ugye máskor is számíthatok rád?

— Bármikor. Készséggel... ha egyszer tudom.

Lehet, hogy a következő Ki mit tud?-on én is indulok? Fütyel...

F. T.



Látogassa meg a 700 éves jubileumát ünneplő SOPRON-t!

MINDEN LÁTOGATÁSÁVAL KAPCSOLATOS GONDJÁVAL FORDULJON A GYSEV „LOKOMOTÍV" UTAZÁSI IRODÁJÁHOZ.

CÍM: 9400 SOPRON, LENIN KRT.

Szocialista brigádok építették

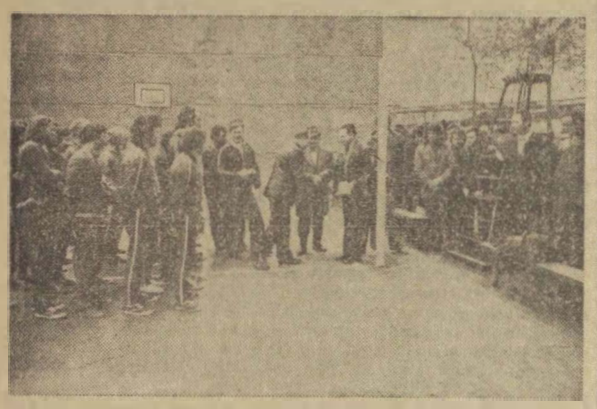
Új sportlétesítményt avattak a Landler Jenő járműjavítóban

A *Landler Jenő Járműjavító Üzem* szocialista brigádjai csatlakoztak a SZOT felhívásához és társadalmi munkában sportlétesítményt építettek az üzem dolgozói részére. A cél elsősorban a tömegsport népszerűsítése volt.

Az üzem területén épült létesítmény alkalmas többek között kosárlabdázásra, teniszezésre, tollas- és röplabdázásra, asztaliteniszezésre, sakkozásra és tekézésre is. Tavaly adták át a kétkapus lábfocipályát, és még ebben az évben külön tekepályát készítenek. A jelenlegi létesítmény köré 56 gyümölcsfát ültettek és szökőkutat is építettek.

Az április 2-án rendezett átadási ünnepségen megjelentek a SZOT, a vasutasszakszervezet és a budapesti területi bizottság képviselői is. Az üzem társadalmi—gazdasági vezetői nevében *Bujtás Károly* kocsiosztályvezető méltatta a közös munka sikerét és kiemelte azt, hogy az üzem szocialista brigádjai a létesítményt 2260 óra társadalmi munkában készítették el. Ezután átadta az új sportlétesítményt *Hörich Gyulának*, az üzem tömegsportfelelősének, majd az építésben részt vett brigádtagok sportvetélkedővel avatták fel az új pályát.

A jövőben a brigádok még tovább bővítik és korszerűsítik a telepet.



Bujtás Károly átadja az új sportlétesítményt Hörich Gyulának, az üzem tömegsport-felelősének

Négy tisztképző intézet felszabadulási lövészversenye

Csapatban és egyéniben elsők lettek a MÁV Tisztképző Intézet versenyzői

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium különböző főosztályaihoz tartozó tisztképző intézetek között minden évben megrendezik a szellemi és sportvetélkedőket. Ebben az évben, a hagyományokhoz híven — a *forradalmi ifjúsági napok* keretében — március 25-én került lebonyolításra a kispuskalőverseny.

A Volán tisztképző intézet volt a rendező és a verseny színhelye a Budapesti Közlekedési Vállalat lőtere volt. A versenyen részt vettek a Budapesti Közlekedési Vállalat, a Magyar Államvasutak, a Posta és a Volán Vállalat tisztképző intézetei négy tagú női és férfi csapattal.

Eredmények: női és férfi csapatversenyben első a MÁV Tisztképző 324, illetve 368 köregységgel. Női egyéniben 1. *Dönsz Dorottya* MÁV Tisztképző, 2. *Holhos Jánosné* MÁV Tisztképző. Férfi egyéniben 1. *Gercsák László* MÁV Tisztképző, 2. *Barkóczi János* MÁV Tisztképző, 3. *Diamant Sándor* MÁV Tisztképző.

Lövészverseny Nagykanizsán a Tanácsköztársasági Kupáért

A nagykanizsai csomópont KISZ-bizottsága és MHSZ lövészklubja március 18-án rendezte a *Tanácsköztársasági Kupáért* kiírt egyéni és csapat lövészversenyt. Az idén 12 férfi és egy női csapat 39 tagja vett részt a versenyen. Az egyéni- és csapatversenyek első három helyezettjét éremmel jutalmazták. A győztes csapat ezenkívül egy évre elnyerte a Tanácsköztársasági Kupát.

Eredmények, csapatversenyben: 1. A pályafenntartási főnökség KISZ A. csapata, 2. A vontatási főnökség B. csapata, 3. A távközlési üzem A. csapata.

Egyéniben: 1. *Varga Dénes* (távközlési üzem), 2. *Martonfalvi József* (pft. főn.), 3. *Péntek László* (pft. főn.).

A díjakat *Zentai Lajos*, a csomópont MHSZ tartalékos klubjának titkára adta át a versenyzőknek.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A *SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet* felvételi pályázatot hirdet az 1977/78-as tanévre a munkavédelem valamely ágában dolgozók (biztonsági megbízottak, társadalmi munkavédelmi felügyelők, munkavédelmi tudományos kutatók stb.), továbbá műszaki vezetők és más műszaki képzettséggel rendelkező érdeklődők részére.

A szakmérnöki tagozatra jelentkezhetnek okleveles mérnökök, valamint tudomány egyetemet végzett vegyészek.

Az üzemmérnöki tagozatra jelentkezhetnek valamely műszaki főiskolán üzemmérnöki oklevelet szerzett dolgozók. Jelentkezni lehet az általános szakra, melynek foglalkozásait Budapesten tartják.

Tanulmányi idő: *a budapesti ágazatoknál a szakmérnökin 4 félév, az üzemmérnökin 3 félév; a vidéki ágazatoknál a szakmérnökin 5 félév, az üzemmérnökin 4 félév.* Az oktatás levelező rendszer szerint folyik.

A tanulmányok elvégzése után a szakmérnök-jelöltek diplomatervet nyújtanak be, és államvizsgát tesznek. *Sikeres államvizsga esetén munkavedelmi szakmérnöki oklevelet nyernek.* A munkavédelmi üzemmérnök-jeloltek az államvizsga letételével munkavédelmi üzemmérnöki képzettséget igazoló bizonyítványt kapnak.

A budapesti hallgatók heti óraszáma 10 (6 óra délelőtt, 4 óra egy másik nap délutánján). A vidéki hallgatók a tanévre előre meghatározott napokon egésznapos foglalkozásokon vesznek részt.

Tandíj: *félévenként 300 forint.* A félévben elért kitűnő vagy jeles eredmény a következő félévre tandíjmentességre jogosít.

Az intézet hallgatóit a levelező hallgatókra vonatkozó kedvezmények illetik meg.

Jelentkezés A. Tü. 821. r. sz. nyomtatványon történik. (Beszerezhető a Nyomtatványellátó boltokban és a vasútigazgatóságok M. Sz. E. O. munkavédelmi csoportjainál.) A jelentkezési nyomtatványokat az alábbi címre kell küldeni:

Vasúti Főosztály Szociálpolitikai, Munkavédelmi és Munkamozgalmi Osztály Budapest

Jelentkezési határidő: *1977. április 30.*

Sakkcsapatbajnokság

Békés megyében sikerrel zárult az 1977. évi vasutas sakkcsapatbajnokság. Ebben nagy része van *Szuhanda Gyula* főfelügyelő lelkes, hozzáértő szervező munkájának is. A különböző szolgálati helyek részvételével rendezett verseny első helyezettje a békéscsabai vonatkísérők csapata lett 23,5, második Orosháza állomás 23, harmadik pedig a békéscsabai vontatási főnökség 22,5 ponttal.

A Hivatalos Lapból

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

A 9. számból: 101 879/1977. Önkéntes rendőrök, határőrök továbbképzése, rendkívüli foglalkoztatásra igénybevétele és elszámolás.

113 841/1977. Vasútigazgatósági határ módosítása.

A 10. számból: 102485/1977. A szolgálati és tűzeléstechnikai megszüntető az állomási pénztári szolgálatnál.

A 11. számból: 102861/1977. A Munkagyi és Szociálpolitikai Szakosztály szervezetének megváltoztatása.

A 12. számból: 102245/1977. Munkavállalói igazolási lap kiállítása és kezelése.

102534/1/77. A munkabérek legkisebb összege és a munkaközi szünet díjazása.

102721/1977. A Magyar Államvasutak belső ellenőrzésének ellátására vonatkozó utasítás kiegészítése.

102951/1977. Egyes dolgozók alapbérének megállapításáról szóló jogszabályok módosítása.

A 13. számból: 102250/1977. A lakásügyi jogszabályok egyes rendelkezéseinek végrehajtására kiadott utasítás (4) módosítása.

A szerkesztőség üzeni

Pusztafalvi Tivadar, Miskolc; Vígh Gyula, Budapest; Koncsik János, Celldömölk: Tóth Tibor, Kiskunhalas: Bognár Károly, Tapolca; Szűcs Ferenc, Hatvan; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Rácz Gabriella, Debrecen; Gál Jenő, Kiskunfélegyháza; Rácz Alpár, Szekesfehérvár: leveleiket **lapunk anyagához felhasználjuk.**

Rehák György, Budapest: Horváth Gyula, Komárom; Kiss József, Szalkszentmárton: Borzók János, Lökösháza: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

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: dr. Suth Péter a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszámunk: MNB 215 — 11 659

77—1414. Szikra Lapnyomda Budapest

Felelős vezető: Roder Imre igazgató

Megszűnt a panasz

Otthon lett a laktanyából

Régóta panaszkodtak a kisterenyei vonatkísérők Pásztó állomás úgynevezett laktanyájára, amelynek elhanyagolt, korábban lakásnak használt dohos, penészes szagú helyiségeiben sem a tisztálkodás, sem a pihenés feltételei nem voltak biztosítva.

Ez a helyzet a közelmúltban megváltozott. A salgótarjáni VII-es pályamesteri szakasz dolgozói *kéthónapos lelkiismeretes munkával rendbehozták a laktanyát*, a mellékhelyiséggel együtt. Kicserélték parkettára a padlót, átfestették az ajtókat, ablakokat, másfél méter magasságig fával burkolták a falakat, és villanyboilerrel szerelték fel a mosdót.

Tóth Ernő állomásfőnök tájékoztatása szerint hamarosan a régi vaságyakat és a többi bútort is kicserélik újra, korszerűre, hogy pihenőidejükben valóban otthonra leljenek a vonatkísérők Pásztó állomáson.

(sz)

Lakáscsere

Elcserélném salgótarjáni 1,5 szoba összkomfortos, III. emeleti tanácsi lakásomat hasonló nívójú tanácsi vagy MÁV-lakásra Komáromban, Győrött, Hegyeshalmon vagy Mosonmagyaróváron. Érdeklődni levélben, Romhányi István, Salgótarján, Hársfa u. 3. sz.

Elcserélném Albertirsán levő 2 szoba, fürdőszobás, kertes családi házamat budapesti, lehetőleg Budapest Nyugati pályaudvar környékén levő, 1 vagy 1,5 szobás összkomfortos tanácsi vagy szolgálati lakással, megegyezéssel. Érdeklődni: Péteri József, 2730 Albertirsa, II. Homokrész 35. sz., vagy 40—27 telefonon 15 óráig.

Budapesti bérlakásért elcserélném monori 2 szobás kitűnő gyümölcsösben levő házamat. Készpénz is szükséges. Érdeklődni h. köz. 8—3 óráig között. 10—75 üzemi, 121—760 városi telefonon: Törőcsik Ernőné.

Veresegyházi három és fél szobás, 107 négyzetméteres, I. emeleti komfortos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest vagy közvetlen környékén 1,5 vagy 2 szobásra, lehet tanácsi is, tanyle-

Elcserélném óparti egy szoba, konyhás 40 négyzetméteres, kerttel, melléképülettel rendelkező I. emeleti szolgálati lakásomat kizáró miskolci, vagy budapesti — lehetőleg Budapest — nagyobb lakásra. Minden megoldás érdekel. Levélcím: Horváth M. István 8600 Siófok, Zsilip sor 1.

HÍREK

— **Képzőművészeti kiállítás.** A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában április 1-én kiállítás nyílt a Vasutasok Szakszervezete képzőművészeti körének alkotásaiból. A festményeket, szobrokat és grafikákat bemutató kiállítást Tóth János, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** Tapolca csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban — 140 nyugdíjas részvételével — taggyulést tartott, amelyen megjelentek a csomópont szolgálati helyeinek gazdasági és társadalmi vezetői is. A csoport elmúlt évi munkájáról és eredményeiről Bödör József számolt be.

— **Társadalmi munka.** A békéscsabai pályafenntartási főnökség XVIII-as gépesített mozgó pályamesteri szakaszának Gagarin szocialista brigádja szerződést kötött a békéscsabai Kolozsvári úti óvodával a karbantartási munkák elvégzésére. A brigád márciusban teljesítette vállalását. Társadalmi munkájuk értéke 2800 forint.

— **Küldöttértekezlet.** A közelmúltban tartotta küldöttértekezletét Miskolc-Tiszai pályaudvar KISZ-vezetősége, amelyen az elmúlt évi munkáról Petró Gábor számolt be a fiataloknak. A küldöttértekezleten került sor az új KISZ-vezetőség megválasztására is.

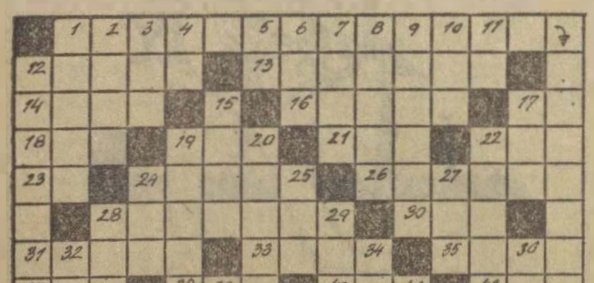
— **Észak-európai útiképek.** Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Házban „Észak-európai útiképek" címmel diavetítéssel egybekötött előadást tartott a vasutasoknak Ambrus József főellenőr. A skandináv országok vasutjairól és nevezetességeiről szóló érdekes előadás sok érdeklődőt vonzott.

Lapunk április 2. számának 4. oldalán megjelent *„Harmincnégy év a zahonyi körzetben"* című cikkből nyomdatechnikai okokból kimaradt a portré szereplőjének vezetékneve. Komoró állomás nyugalomba vonult árupénztárosat *Balogh Bertalannak* hívják.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A gazdaságosabb szállítást segíti. 12. Gyorsan emelkedő vízu folyó. 13. Társaság, egyesület (francia). 14. Európai állam férfi. 16. Kihegyezett csattanójú karcolat. 17. Orosz helyeslés. 18. Oroszlánnév. 19. Csak, nem tőtül. 21. Férfinév. 22. Jeg, németül. 23. Az arzén vegyjele. 24. Durva szövet. 26. Teljesen, egészében (francia). 28. ...Henri, francia író, a dinamógusok mestere. 30. Idegen pénz. 31. Zsiráffféle állat. 33. Határhegység két földrész között. 35. Drágakő. 37. Maró folyadék. 38. Templomáról híres dunántúli község. 40. ...chim. 42. Tartó. 43. Very Superior Old Product (igen kiváló régi gyártmány). 45. Nyitá. 47. Kikázusi folyó. 49. ...cita, zenei műszó. 51. Nyék... Borsod megyei község. 53. Kis jegyzetfüzet. 56. Francia folyó. 57. Hangtalan kín. 58. Menyasszony. 59. Tespedésben van! 61. A juh hímje. 62. A-val görög betű. 63. Személyes névmás. 64. Zeneszerző. 66. Nem Nagyé. 67. Egyes zenés darabok részlete. 69. Borsod megyei község.

Függőleges: 1. Az állatöv egyik csillagképe. 2. Becézett női név. 3. Végtelen fodor. 4. A kobalt vegyjele. 5. Színtelen. 6. Mint a 42. vízszintes. 7. Fölemértékben pl. Angliában. 8. ... Janeiro. 9. Kenyérsütő edény (tek. fel.). 10. Az SZTK elődje. 11. Kimondott betű. 12. Ez is a gazdaságosabb szállítást segíti. 15. Vajon tudja? 17. Csonthéjas gyümölcs. 19. Orosz szóösszetételekben új. 20. Csökkent, kisebbít. 22. Több író tragédiájának tárgya. 24. Két oldal. 25. ...gilé, vízippa. 27. Kalap, sapka (német). 28. ... János (1764—1820.) hegedűművész. 29. Vízi tündérek. 32. Méhek lakása. 34. Háziállat. 36. Kő a táviratban. 39 Keresztül. 41. A barát. 44. ...Edgan Allan (1809—1849.) amerikai költő. 46. Félig hátrál. 48. Vajon ez? 50. Híres iparváros. 52. Jób másképpen. 54. Országos Rendező Iroda. 55. Gyümölcskocsonya. 57. ..., köszörűs. 60. Sajtoló. 62. Ülőmosdó. 64. Doberdóban van! 65. Szovjet hírügynökség. 66. Költőien kel. 67. Indulatszó. 68. Azonos betűk. 69. Ellentétes kötőszó.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 12. Beküldési határidő: 1977. május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Egy szocialista brigád, egy újítás. Szocialista módon vezetni.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 6. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szilvássy László, 4501 Kemecse, Vöröshadsereg u. 49., Turányi András, 2053 Bánk, Petőfi út 46., Kocsis Péter, 2100 Gödöllő, Munkácsi M. út 3/a., Petrovics Ferencné, 2800 Tatabánya, II. Réti út 55. fsz. 1., Bánffy Miklósné, 2083 Solymár, Tersztyánszky u. 92.



A MÁV Budapesti Igazgatósága felvesz és kiképez NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifeliró, vonatfelvevő, távgépíró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe.

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS: a budapesti és vidéki állomásokon, a vontatási és pályafenntartási főnökségeken valamint a munkaerő-felvételi irodán. Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1977. MÁJUS 2.



ÁPRILIS 14-ÉN

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége április 14-én ülést tartott. Elsőnek a MÁV 1976—1980. évre szóló kollektív szerződésének 1977. évi módosítását tartalmazó tervezetet vitatták meg. A tervezetet, valamint a vasutas szakszervezeti bizalmi küldöttek első országos tanácskozásán elhangzott kérdésekre és javaslatokra írásban adott választ *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Kajcsa József* titkár terjesztette elő. Az elnökség a két előterjesztést a vitában elhangzott módosító javaslatokkal együtt elfogadta.

Ugyancsak elfogadta az 1976. évi munkájuk alapján különböző kitüntetésre javasolt szolgálati helyeket, a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésre javasolt szocialista brigádokat, valamint a pénzjutalomra javasolt KISZ-szervezeteket. (A kitüntetett szolgálati helyek és szocialista brigádok, illetve a pénzjutalomban részesült KISZ-szervezetek névsorát lapunk első és második oldalán ismertetjük.)

Az elnökség harmadik napirendi pontként a MÁV 1976. évi szociális és munkavédelmi tervének teljesítéséről, a szociális beruházások helyzetéről és a munkavédelmi tevékenység alakulásáról, valamint az 1977. évi szociális beruházási tervéről készült előterjesztést vitatta meg. Az előterjesztés átfogó képet rajzolt arról az erőfeszítésről, amit a vasút és a szakszervezet vezetői tesznek a szociális ellátás és a munkavédelem javításáért. *Ennek eredményeként értük el, hogy a szociális beruházások ma már ugyanolyan rangra emelkedtek, mint a termelő jellegű beruházások.*

Sokkal szenvedélyesebb hangon beszéltek az elnökség tagjai a vasút baleseti helyzetéről. *Érthető, hiszen az első negyedévben 11 halálos és 10 csonkulásos baleset történt. Ez arra figyelmeztet minden vasutast, — vezetőt és beosztottat —, hogy nagyobb körültekintéssel végezzék munkájukat, jobban vigyázzanak saját és munkatársaik testi épségére.*

Az elnökség az előterjesztést elfogadta, majd negyedik és ötödik napirendi pontként megtárgyalta az 1976. évi MÁV jóléti keret és a jóléti fejlesztési alap felhasználási költségvetéséről, valamint a gyermekintézmények helyzetéről és fejlesztéséről készült jelentést.

Hatodik napirendi pontként tárgyalta az elnökség szakszervezetünk 1976. évi nemzetközi munkájáról és az 1977. évi feladatokról készült jelentést. Végezetul a testület különféle előterjesztéseket hagyott jóvá.

Kitüntetésben részesült szolgálati helyek

A vasút területén a csomópontok, üzemek és főnökségek — összesen 160 szolgálati hely — versenyeznek a kiváló címért. A vasútigazgatóságok és a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok, a területi bizottságokkal egyetértésben — az 1976. évi eredmények alapján — 56 szolgálati hely pályázatát terjesztették fel a vezérigazgatósághoz. Ebből 17-nek ítélték oda a kiváló címet. A célkitűzéseit legkiemelkedőbben teljesítő *négy kiváló címet nyert szolgálati hely vörös vándorzászló kitüntetésben részesült.* Ugyancsak 4 szolgálati hely kapta meg a közlekedés és postaügyi miniszter, valamint a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége, 28 szolgálati hely pedig a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Dicsérő oklevelét.

A MÁV Vezérigazgatóság és Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a kiváló címmel együtt Vörös vándorzászlót adományozott az alábbi szolgálati helyeknek:

Miskolc és Dombóvár vasúti csomópont, MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem, MÁV Debreceni Ép. Főn.

Kiváló vasúti csomópont, üzem és főnökség kitüntető címet nyertek:

Debrecen, Bp. Ferencváros, Szombathely, Nyíregyháza, Bp. Keleti, Szeged, Pécs, Kecskemét vasúti csomópont; MÁV Miskolci Pft. Főn. MÁV Celldömölk Ép. Főn.., MÁV Nagykanizsai Pft. Főn., MÁV Székesfehérvári Pft. Főn., MÁV Szombathelyi JJ. Ü.

A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium, valamint a Belkereskedelmi Minisztérium illetékes szerveinek javaslatára kiemelkedő munkájáért az Utasellátó Vállalat

Kiváló vállalat

kitüntetésben részesítették.

A közlekedés és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége az alábbi szolgálati helyeket Dicsérő oklevél kitüntetésben részesítette:

Budapest—Nyugati és hatvani vasúti csomópont, MÁV Budapesti és a MÁV Miskolci Építési Főnökséget.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Dicsérő oklevél kitüntetésben részesült szolgálati helyeinek névsorát — igazgatósági bontásban — az alábbiakban ismertetjük:

Budapesti vasútigazgatóság:

MÁV Magasépítési Főnökség, Szob. Hegyeshalom, vasúti csomópont, Bp. Kelenföld állomás.

Miskolci vasútigazgatóság

Miskolc BFF., Vámosgyörk vasúti csomópont.

Debreceni vasútigazgatóság

Debrecen—Déli pályafenntartási főnökség.

Szegedi vasútigazgatóság

Kiskunhalas vasúti csomópont; MÁV Szentes Építési Főnökség, Szeged Bizt. ber. Fennt. Főn.

Pécsi vasútigazgatóság

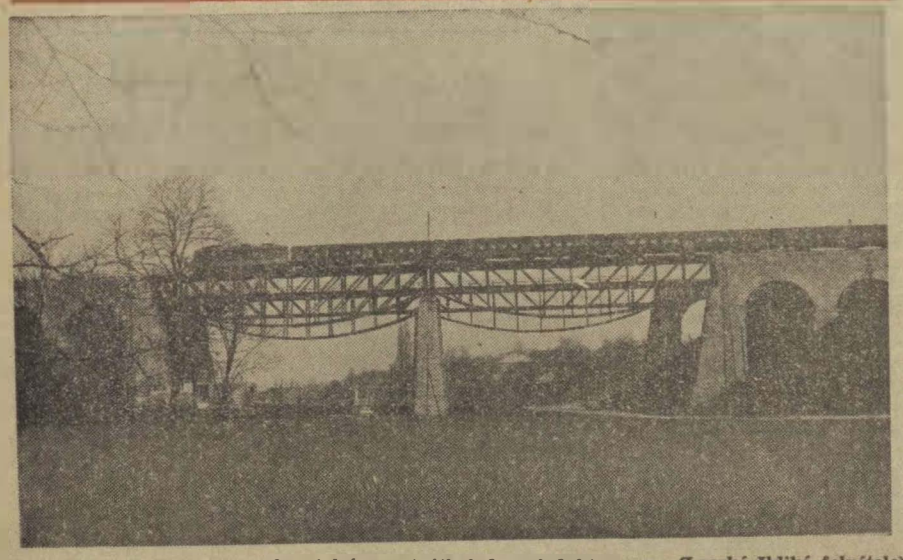
MÁV Dombóvári Ép. Főn., MÁV Pécs Bizt. ber. Fennt. Főn., Gyékényes állomás.

Szombathelyi vasútigazgatóság

MÁV Szombathely Bizt. ber. Fennt. Fon., Tapolca Pft. Főn., Szombathely Távközlő és Bizt. ber. Ép. Főn.

A MÁV Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek.

Miskolci JJ. Ü., Jászkisér Építőgépjavító Ü., MÁV Hídépítési Főn., MÁV Szak- és Szerelőipari Főn., MÁV Gépjavító Üzem, MÁV BVKH., MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn., MÁV Adatfeldolgozó Főn., MÁV Ügykezelési és Gazd. Hiv., MÁV Jegynyomda, MÁV Nyugdíj Hivatal., MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség.



Az utolsó vonat áthalad a viadukton (Laczkó Ildikó felvétele)

(Tudósítás a 4. oldalon)

A proletariátus ünnepe

Az 1889 júniusában Párizsban ülésező európai szociáldemokrata pártok küldöttei a kongresszus utolsó napján elhatározták, hogy minden esztendőben, minden országban és városban — egy bizonyos napon —, munkaszünettel harcos demonstrációt kell rendezni a nyolcórás munkanapért, a törvényes munkásvédelemért. A francia küldöttek azt javasolták, hogy ez a nap május elseje legyen.

S azóta, immár nyolcvannyolcadszor ünneplik a dolgozók százmilliói a proletariátus napján, a munkásszolidaritás ünnepét. A világ országainak többségében a munkásosztály kivívta, hogy e napon munkaszünet legyen.

Felvonulásokkal, demonstrációkkal, gyűlésekkel tesznek hitet a munkásegység és a nemzetközi szolidaritás mellett olyan helyeken is, ahol a reakció nem ismeri el május elsejét a munkásosztály ünnepének. Tudják, hogy győzelmük késhet, de nem maradhat el. *A Nagy Októberi Szocialista Forradalom óta eltelt 60 év számos bizonyítékkal szolgált erre.*

1917 győzelme nemcsak elindította, hanem táplálta, ihlette eddig és ezután is *az emberi szabadságért, a nemzeti függetlenségért, a demokráciáért folyó küzdelmet.* Az eltelt időszak elegendő volt ahhoz, hogy a szocializmus mint eszme és mint valóság, az egész emberiség politikai, gazdasági és társadalmi életének meghatározó tényezőjévé váljék.

Május 1. tartalma a nemzetközi munkásmozgalom fejlődésével együtt gazdagodott. Kezdődött a 8 órás munkanap, a törvényes munkásvédelem követelésével, folytatódott a politikai hatalomért való küzdelemmel. Jelszavai közé került a béke, az általános politikai sztrájk, a tettekben megnyilatkozó nemzetközi munkásszolidaritás.

A munkásokat, a dolgozókat saját tapasztalataik korán ráébresztették arra, hogy jogaikért, követeléseikért csak úgy harcolhatnak eredményesen, ha ezt együttesen teszik. Elengedhetetlen a munkásosztály nemzetközi összefogása. Ez az egyedüli hatékony fegyver a tőkések összefogásával szemben.

A budapesti munkásság már 1890-ben megünnepelte május elsejét. De igazi ünneppé ez a nap csak 1945-ben válhatott.

A szocializmusért folyó forradalmi harcok élén hazánkban is mindenkor a munkásosztály küzdött, de a szocialista valóság hatására felsorakozott mögé a dolgozó parasztság, egész népünk. *A munkásosztály nagy ünnepe ma már az egész magyar nép ünnepe.* Van mit ünnepelnünk, hiszen az elmúlt 32 év alatt nemcsak újjáépítettük az országot, hanem új országot építettünk.

Tudjuk, hogy eredményeink nemcsak a mi helyzetünket javítják, hanem sikereink még vonzóbbá teszik szocialista társadalmunkat, *példánk lelkesíti, követésre készteti munkástestvéreinket az egész világon.* A proletariátus ünnepén erre is gondolunk, hiszen azt, hogy immár több mint három évtizede szabadon ünnepelhetjük május elsejét, mindenekelőtt a nemzetközi munkásmozgalom élenjáró erejének, *a szovjet hatalomnak köszönhetjük.* Hogy megtarthattuk a munkáshatalmat, hogy szabad hazánkban békében építhetjük a szocializmust, a saját erőfeszítéseink mellett az is segítségünkre volt, hogy mindig magunk mellett érezhettük a nemzetközi munkásmozgalom, a haladó emberiség támogatását.

Ezt a támogatást igen nagyra értékelte az MSZMP XI. kongresszusa. Határozatában hitet tett a proletárnemzetköziség eszméje mellett. Leszögezte, hogy a párt ápolja és erősíti kapcsolatait minden testvérpárttal, síkraszáll a népek barátságáért, a haladó erők együttműködéséért.

A társadalmi haladás érdekében a forradalmi szolidaritás, az egyenjogúság elvei alapján fejleszti kapcsolatait az antiimperialista erőkkel, a nemzeti demokratikus pártokkal, a hazájuk függetlenségéért, szabadságáért harcoló felszabadító mozgalmakkal. *Ezek az elvek hiven tükrözik népünk proletárinternacionalista érzületét, május elseje szellemét és nagyszerűségét.*

Május 1. kezdettől fogva internacionalista ünnep volt. Azoknak az erőknek nemzetközi seregszemléje, amelyek az elnyomottak felszabadításáért, a kapitalizmus utáni új világért küzdenek.

Az idei májuson a dolgozók az egész világon kifejezésre juttatják testvéri összetartozásukat és közös harci eltökéltségüket. Tény, hogy ma is nagy szükség van a munkásosztály nemzetközi összefogására, valamennyi haladó erő egyöntetű fellépésére azokban a sorsdöntő kérdésekben, amelyek az egész emberiség biztonságát és jövőjét érintik.

A májusi sereg világszerte tüntet a háborús kalandorság, az esztelen fegyverkezési hajsza politikája ellen. A májusi lobogókon az idén is az emberiség legfőbb vágyának, a békének a jelszavai fénylenek.

Kitüntetett szocialista brigádok

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozása alkalmából kitüntetéseket adományozott a szocialista brigadmozgalomban, illetve a népgazdasági tervek teljesítésében elért kiemelkedő eredmények elismeréseként.

A Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja

kitüntetésben részesült hat kollektíva között van a szombathelyi járműjavító *Petőfi Sándor* nevét viselő rugókovács szocialista brigádja is.

A MÁV Kiváló Brigádja

kitüntető címet 70 szocialista brigád érdemelte ki. A kitüntetésben részesült kollektívák évsorát Igazgatósági, illetve üzemi beosztásban közöljük.

Budapesti Vasútigazgatóság:

Bp. Terézváros Pft. Főn. *„Petőfi"*; Bp. Épületfennt. Főn. *„József Attila"*; Cegléd áll. *„Tömörkény István"*; Rákosrendező áll. *„Petőfi"*; Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn. *„József Attila"*; Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn. *„Széchenyi"*; Bp. Balparti Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Béke"*; Székesfehérvár Pft. Főn. *„Béke"*; Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn. *„Jó Munka"*.

Miskolci Vasútigazgatóság:

Miskolc Vont. Főn. *„Jedlik Ányos"*; Miskolc—Tiszai pu. *„Lenin"*; Miskolc Pft. Főn. *„Petőfi"*; Vámosgyörk áll. *„Rákóczi"*; Miskolc Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Jedlik Anyos"*; Miskolci Vasútig. III. oszt. *„Prieszol József"*; Miskolc Gömöri pu. *„Radnóti Miklós"*; Miskolc Vont. Főn. *„Béke"*; Miskolc Vont. Főn. *„November 7."*

Debreceni Vasútigazgatóság:

Debrecen Ép. Főn. *„Április 4"*; Záhony Pft. Főn. *„Kinizsi"*; Debrecen áll. *„Zrínyi Ilona"*; Nyíregyháza áll. *„Marx Károly"*; Záhony áll. *„Kun Béla"*; Záhony Vont. Főn. *„Kandó Kálmán"*; Debrecen Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Tóth Árpád"*; Záhony Gépesített Rak. Főn. *„Forgácsoló"*.

Szegedi Vasútigazgatóság:

Szentes Ép. Főn. *„Dózsa"*; Kiskunhalas Pft. Főn. *„Kossuth"*; Szeged Ép. és Hídfennt. Főn. *„Munkás"*; Vésztő áll. *„Egyetértés"*; Baja áll. *„Jelky András"*; Gyula áll. *„Szamuely Tibor"*; Vésztő Vont. Főn. *„Gagarin"*; Szeged Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Táncsics Mihály"*; Szentes Ép. Főn. *„Kandó Kálmán"*.

Pécsi Vasútigazgatóság:

Dombóvár áll. *„Kulich Gyula"*; Kaposvár Vont. Főn. *„Ságvári Endre"* Gyékényes áll. *„Csokonai"*; Pécs Vont. Főn. *„Régi Forrás"*; Nagykanizsa áll. *„Béke"*; Dunaújváros Pft. Főn. *„Petőfi Sándor"*; Pécs Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Zalka Máté"*; Dombóvár Ép. Főn. *„Kismotoros"*; Dombóvár Vont. Főn. *„Petőfi"*.

Szombathelyi Vasútigazgatóság:

Celldömölk Vont. Főn. *„II. Rákóczi Ferenc"*; Szombathely Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Saturnus"*; Szombathelyi Vasútigazgatóság III. és IV. osztály komplex *„Baross Gábor"*; Szombathely Bizt. ber. és Automatizálási Osztály *„Puskás Tivadar"*; Celldömölk Ép. Főn. *„Vasútépítő"*; Zalaegerszeg áll. *„Dr. Hamburger Jenő"*; Tapolca Pft. Főn. *„Gagarin"*; Szombathely Pft. Főn. *„Petőfi Sándor"*.

MÁV Járműjavító Üzemek:

MÁV Északi JJ. Ü. *„Steinmetz-kapitány"*; MÁV Landler Jenő JJ. Ü. *„Kun Béla"*; MÁV Dunakeszi JJ. Ü. *„Asztalos János"*; MÁV Miskolci JJ. Ü. *„Egyetértés"*; MÁV Miskolci JJ. Ü. *„Dobó István"*; MÁV Szombathelyi JJ. Ü. *„Lenin"*; MÁV Szombathelyi JJ. Ü. *„Steinmetz Miklós"*; MÁV Székesfehérvár JJ. Ü. *„Lenin"*.

A Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

Bp. MÁV Gépjavító Ü. *„Vörösmarty"*; MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös *„Landler Jenő"*; MÁV Hídépítési Főn. *„Kandó Kálmán"*; MÁV Szak- és Szerelőip. Főn. *„Damjanich"*; MÁV Közp. Felépítményvizsgáló Főn. *„Május 1"*; MÁV BVKH *„Arany János"*; MÁV Adatfeldolgozó Főn. *„Barátság"*; MÁV Tervező Int. *„Feketeházi"*; MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hiv. *„Baross Gábor"*; MÁV Ügykezelési és Gazd. Hiv. *„Hess András"*.

A Szocialista brigádvezetők országos tanácskozása alkalmából a brigádmozgalomban végzett kiemelkedő munkájuk alapján a vasutasok közül is többen részesültek kormányszakszervezeti és KISZ-kitüntetésben.

A Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetést kapta *Márton János* villamosmozdony-vezető, a Budapesti Keleti Vontatási Főnökség szocialista brigádvezetője.

A Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetést kapta: *Kvell János* tmk lakatoscsoport-vezető, a pécsi vontatási főnökség szocialista brigádvezetője.

A Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesült: *Horváth Istvánné* vonatvezető, a Miskolc—Tiszai pályaudvar szocialista brigádvezetője.

A Szakszervezeti Munkáért

kitüntetés arany fokozatát kapta: *Korcsmáros Ferenc*, a békéscsabai vontatási főnökség független szb-titkára.

A Szakszervezeti Munkáért

kitüntetés ezüst fokozatát kapták: *Bíró Lajos*, Budapest—Ferencváros állomás független szb-titkára, *Kondor Pál*, Várpalota állomás főnöke, az szb propagandistája, *Nyemcsók János*, a MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség munkavezetője, szb-titkár, Boda Tibor villanyszerelő, a szombathelyi vont. főn. KISZ-biz. tagja.

KISZ Érdemérem

kitüntetésben részesültek: *Oravetz István*, a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem lakatosa, *Sánta József*, a MÁV Szegedi Igazgatóság ügyintézője, a KISZ-bizottság ifjúmunkás-felelőse, *Tokaji Mihály*, Békéscsaba állomás KISZ-bizottságának titkára.

SZOMBATHELYI RUGÓKOVÁCSOK

Elnyerték a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja kitüntető címet

ÚJSÁGHÍR: A szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozása alkalmából a „Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja" kitüntetésben részesült a szombathelyi járműjavító „Petőfi" rúgókovács szocialista brigádja.



A kitüntetett brigád

Aki ismeri a vasúti járműveket, tisztában van a tengelyek felett helyet foglaló, a mozdonyok, kocsik rugalmasságát biztosító rugók szerepével. Nehéz, sajnem 120 kilós alkatrészek ezek. Javításuk, felújításuk a két műszakban dolgozó, 15 tagú Petőfi brigád feladata. *Havonta átlagosan 2000—2100 darabot javítanak meg.* A forgalomban részt vevő járműveken kívül a pécsi és, a szombathelyi igazgatóság vontatási telepein belső fuvarokat végző járművek rugóit is itt gyógyítják.

A nagykalapácsra még szükség van

Az 1960-ban épült, 1600 négyzetméteres rugókovács üzemrész, ahol a „Petőfi" brigád dolgozik, már szűknek bizonyul. Az izzó kemencék között — ez az iparág egyik legnehezebb munkaköre — keményen, de a korábbinál sokkal könnyebben dolgozik a brigád. Emelők mozgatják a munkadarabokat, laphengerlő, biztosító aláverő készülék — *az utóbbi újításból született* — könnyíti a munkát. Ezek nagyrészt kivették a nagykalapácsot a dolgozók kezéből, de még nem lehet teljesen nélkülözni. Gyakorlott mozdulatokkal sújtanak le vele most is egy-egy formálódó, izzó rugóra. A verejtékes homlokú, erős kezű munkásoknak és az általuk irányított gépeknek mindig engedelmeskednek a nehéz, nagy acélrugók.

Ilyen körülmények között 1961 óta vesz részt a brigádmozgalomban a kollektíva, s azóta szinte minden szocialista brigád kitüntetést elért. Birtokosa a *MÁV Kiváló brigádja*, a *Közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádja* címnek. Munkájuk az üzem folyamatos termelésének döntő fontosságú részét képezi. Rájuk mindig számíthatnak a vezetők. Ha anyaghiány gátolja a kocsi és a mozdonyosztályt „házon belül" csinálnak alkatrészeket.

A nehéz munka, a zajos, meleg munkahely ellenére *szinte a levegőben érezni, hogy jó az emberek munkahelyi közérzete.* A harmonikus mozdulatok, a szinte csak szemmel jelzett közlések, az összehangolt munka összképe a látogatóból is ezt az érzést váltja ki. S ahogy az újságíró megismerkedik munkájukkal, életükkel, egyre meggyőzőbb e kép.

Nem népszerű szakma

A brigádtagok jóban, rosszban, a munkahelyen és azon kívül, közös kirándulásokon, múzeumlátogatásokon, könyvtárban gyakran együtt vannak. Összeköti őket elhalt munkatársuk árvájának patronálása, egy-egy brigádtag családi háza építésének kollektív segítése, a társadalmi munka, a közélet, az utánpótlás nevelése. Az utóbbi nem is olyan egyszerű. A munka ismert nehézségei miatt a fiatalok között nem a legnépszerűbb szakmák közé tartozik a kovács, mégkevésbé a rugókovács. Úgy sikerül egy-egy fiatalt „megfogni", hogy segédmunkásként odakerül, s ha öregebb szakik ígéretes utánpótlást látnak benne, megszeretteti k a szakmát, s átképzősként felkészítik a szakmunkásvizsgára. Nagy szeretettel foglalkoznak a fiatalokkal a tapasztaltabb kollégák. Így az utóbbi három évben négy szakmunkást neveltek.

Négyen — *Molnár Pál, Pál József, Kovács István Kocsi Károly* — 1961 óta tagjai a kitüntetett brigádnak. A többiek az azóta eltelt években kerültek a kollektívába. A két legfiatalabb — *Hantó Aladár* és *Szij Ferenc* rugókovács — a brigád neveltjei, 1972, illetve 1974 óta brigádtagok. A brigád vezetője, s egyúttal a rugókovács műhely elismert, régi mestere, *Szakály János* 1977. januártól rokkantsági nyugdíjba kényszerült. A brigád új vezetője *Herczeg András*, aki korábban tagja volt a brigádnak, de közben meós lett, most visszakerült a kollektíva élére.

Simon Sándor művezető elmondta, hogy a brigád minden tagja elvégezte a nyolc általánost. Ez az egyik legdicsőbb „fegyvertényük". Közösen látogatják a környék múzeumait, kirándultak *Sopronba, Budapestre.* Senki sem hiányzik a szakmai és a politikai oktatásról. Mindennek értékét növeli, hogy a brigádtagok 80 százaléka a környező községekből jár be az üzembe.

Nagy érdeme a brigádnak a takarékosság. Az eltörött OH-rugólapokat — többletmunka árán — újjávarázsolják, ismét használhatóvá teszik. Ezzel évente 250—300 ezer forintot takarítanak meg. A kemencék gazdaságos üzemeltetésével jelentős mennyiségű tüzelőolajat is megtakarítanak. *Derekasan kiveszik a részüket a társadalmi munkából.* Tavaly 679 órát teljesítettek. E munka ellenértékét az üzemi munkáslakásépítési akció alapjának növelésére ajánlották fel. Nem hiányoznak a brigádtagok a közéletből sem. *Lakatos László* lakóhelyén, Vép községben a helyi tanács tagja. *Molnár Pál* műhelybizottsági tag, *Szakály János* szb-tag. Egy párt- és két szakszervezeti bizalmi van közöttük.

Az újítómozgalom élenjárói

A Petőfi szocialista brigád *az újítómozgalomban is az üzem egyik erőssége.* A IV. ötéves tervidőszakban 8 újítási javaslatot nyújtottak be, közülük hetet bevezettek. Az utókalkulált megtakarítás egy évre eső átlaga *127 ezer forint.* Két brigádtag „Kiváló újító" kitüntetést kapott.

Szociálpolitikai vállalásaikban elhalt munkatársuk, *Süle István* kislányát évente megajándékozzák. Ha valamelyikük nehéz helyzetbe kerül, a kollektíva mellette áll, átsegíti a bajokon.

Ilyen körülmények között érthető *Kovács Géza* véleménye:

— *A brigádban mindenki jól érzi magát. Jól összeforrott a kollektíva. Megértés van a munkában, s a társadalmi feladatokban egyaránt.*

Kovács Géza rugókovács mester 1949 óta élenkel az üzem Haladás kórusában. Ezért külön megbecsülés veszi körül. Azt sajnálja, hogy rövidesen nyugdíjba kell menni. A dereka megsokallta már a nehéz munkát. Addig is, amíg a kollektívában marad, velük együtt akarja bizonyítani, hogy rászolgáltak a magas kitüntetésre.

Szelei Terézia

Közelebb az élethez

Vélemények a négyhetes szb-titkári tanfolyamról

A szakszervezeti bizottságok titkárai négyhetes tanfolyamon vettek részt a Veszprém megyei SZMT iskolaközpontjában, *Csopakon.* Ezúttal elsősorban olyan tisztségviselők részesültek oktatásban, akik az elmúlt választáskor kerültek funkcióba és a munkájuk eredményes ellátásához szükséges képzésben eddig még nem részesültek.

A tanfolyam befejeztével — az általános értékelésen túl — felkértünk néhány hallgatót: mondják el azokat a számukra fontosnak tartott tapasztalatokat, amelyeket a négy hét alatt szereztek.

Tóth Tiborné, az Utasellátó Mozgószolgálati Igazgatóságának szb-titkára, aki a tanfolyamon az önkormányzat-vezetői tisztséget töltötte be, közmegelégedésre, a következőket mondotta:

— *A szakszervezeti mozgalomban korábban más funkcióban dolgoztam. Éppen ezért már nagyon vártam, hogy titkári teendőim ellátása érdekében megfelelő képzésben részesüljek.* Nos, őszintén elmondhatom — és ez nem udvariassági gesztus részemről —, hogy a tanfolyam szervezettségében, tartalmában minden előzetes elképzelésemet felülmúlta. Tisztában vagyok azzal, hogy ezek a tanfolyamok eredményesen szolgálják a tisztségviselőkkel való személyes kapcsolatot, véleménycserét, mégis nagyon jól esett, hogy a vezetők többségével nemcsak általánosságban, de konkrét témákban is sikerült szót váltani. A másik dolog, ami nagyon kellemesen érintett: *a Vasutasok Szakszervezete és az SZMT-k példamutató kapcsolata, együttműködése a tisztségviselők képzésében.* A házigazda Veszprém megyei SZMT illetékes vezetőin túl, a Vas megyei SZMT vezető titgyarapításához. Úgy gondolom, kára is hozzájárult tudásunk hogy az ilyen irányú munkakapcsolatot a jövőben még jobban erősíteni kell, mert ez a szakszervezeti mozgalom érdeke is.

Gera Frigyes, a szolnoki vontatási főnökség műhelybizottsági titkára megelégedéssel nyugtázta, hogy a nagyobb szakszervezeti bizottságok műhelytitkárai is lehetőséget kaptak a tanfolyamon való részvételre. Az elismerő szavak mellett azonban *azt a véleményét is kifejezésre juttatta, hogy a tanfolyamokon még az eddiginél is nagyobb gondot kell fordítani a gyakorlati feladatok megoldását segítő foglalkozásokra.* Különösen jónak értékelte, hogy az osztályfoglalkozások, konzultációk szolgálati ágankénti csoportosításban kerültek lebonyolításra. Szerinte ilyen és ehhez hasonló módszerek bevezetésével is segíteni lehetne az életben, a gyakorlati munkában felmerülő problémák megoldását.

Kiss Jánosnak, a Kőszegi MÁV Nevelőotthon szb-titkárának különösen figyelemre méltó volt az a megjegyzése, *hogy a kötelező tematikán túl kötetlen beszélgetésre is legyen lehetősége, ne csak egyénileg, hanem a teljes kollektíva előtt.* Ezzel a módszerrel is lehetne segíteni a gyakorlati feladatok eredményesebb megoldását. Véleménye szerint azon is érdemes volna elgondolkozni, hogy a továbbképzéseken kevesebb témában, de alaposabban, elemzőbben kerüljenek megtárgyalásra a végrehajtás gyakorlati módszerei.

A három tisztségviselővel történt beszélgetés egy kis töredéke a tanfolyamon tapasztaltaknak. Az értékelés — figyelembe véve a közel 90 hallgató véleményét, javaslatát — folyamatban van, fontos részét képezi az elnökség elé kerülő, az oktatási munkát elemző és a jövő feladatait megszabó jelentésnek.

Sz. Tóth András

Koszorús Ferenc látogatása Nagykanizsán

Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára — *Molnár György* titkár és *Révay Sándor*, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője társaságában — április 20-án Nagykanizsára látogatott. Megtekintették a vasutas művelődési házban rendezett képzőművészeti kiállítást, amelynek festményeit, grafikáit, szobrait a Vasutasok Szakszervezete Képzőművészeti Iskolájának hallgatói készítették. Utána ellátogattak a helyi vasutas sportegyesület most épülő sportcsarnokához, *amely a városi tanács és a vasutas-szakszervezet 25 millió forintos hozzájárulásával készül.* Ez a vasút egyik legimpozánsabb sportcsarnoka lesz. A mintegy 1250 négyzetméter alapterületén lehetőség nyílik majd hazai és nemzetközi teremjátékok lebonyolítására is.

A vendégek ezután találkoztak a pécsi vasútigazgatóság vezetőjével a területi bizottság titkárával, valamint a csomópont politikai-gazdasági vezetőivel, és hasznos eszmecserét folytattak a szakszervezeti munka időszerű kérdéseiről.

Harminckilenc KISZ-szervezet részesült pénzjutalomban

A vasutas KISZ-szervezetek évi akcióprogramjuk keretében vesznek részt a szolgálati helyekre háruló feladatok végrehajtásában. Termelést segítő munkájukat a vasútigazgatóságok a területi bizottságokkal közösen értékelik. Javaslataik alapján *a MÁV vezérigazgatója és a vasutas-szakszervezet elnökségével egyetértésben az alábbi 39 KISZ-szervezetet részesítette pénzjutalomban:*

Bp. Keleti, Bp. Ferencváros, Bp. Nyugati, Hatvan csomóponti KISZ-bizottságok; Székesfehérvár Pft. KISZ-szervezete; Bp. MÁV Ép. Főn. KISZ-bizottság; Bp. MÁV Magasép. Főn. KISZ-szervezete, Szob áll. KISZ-szervezete, Hegyeshalom, Kelenföld csomóponti KISZ-bizottságok; Miskolc MÁV üzemi KISZ-bizottság; Debrecen MÁV üzemi KISZ-bizottság, Nyíregyháza csomóponti KISZ-bizottság, Debrecen Épt. főn. KISZ-szervezete; Szeged. Kecskemét, Kiskunhalas csomóponti KISZ-bizottságok; Szentes Ép. Főn.; Szeged Biz. ber. Fennt. Főn. KISZ-szervezetek; Pécs, Dombóvár csomóponti KISZ-bizottságok; Dombóvár Ép. Főn., Gyékényes áll. KISZ-szervezetek; Szombathely csomóponti KISZ-bizottság; Celldömölk Ép. Főn.; Szombathely Bizt. ber. Fennt. Főn., Szombathely Távközlési és Bizt. ber. Ép. Főn., Tapolca Pft. KISZ-szervezetek; Szombathelyi MÁV Jj. Ü., Miskolci Jj. Ü., MÁV Kitérőgyártó Ü., MÁV Épületgépjavító Üzem KISZ-bizottságok; MÁV Hídépítési Főn., MÁV Szak- és Szerelőipari Főn., MÁV Gépjavító Ü., MÁV Adatfeldolgozó Főn., MÁV Jegynyomda Főn., MÁV Villamos Felsővezeték Ép. Főn., MÁV Központi Felépítményvizsg. Főn. KISZ-szervezetek.

Minden brigádtag érdeke a hármas jelszó megvalósítása

Ünnepi megbeszélésre ültek össze a közelmúltban Debrecen állomás szocialista brigádvezetői. Az összejövetelen megjelentek az állomás társadalmi és gazdasági vezetői is. *Fekete Sándor* állomásfőnök elmondotta többek között, hogy az 1976. évi munka alapján az állomás teljesítette az élüzem feltételeket. Ehhez nagy lendítőerőt adott a szocialista brigádok utasításszerű, balesetmentes munkája.

Különösen a menetrendszerűség, a teherkocsi-gazdálkodás és az áruszállítás területén értek el jó eredményeket. Nem feledkeztek azonban meg a közművelődésről, az önképzésről sem. *Az állomáson már több mint négy éve kihelyezett általános iskola működik*, és nagyon sok szocialista brigádtag szakmailag is képzi magát. Az utóbbi években egyre többen kerültek felelősségteljes munkakörbe.

Az elmúlt évi munka alapján két brigád arany, öt ezüst és 21 bronz kitüntetést kapott. Összesen majdnem 72 ezer forint jutalomban részesültek.

A tanácskozáson felszólalt *Czeglédi Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára is. Ő a jobb teherkocsi-gazdálkodásra, az elószállítások szervezésére, a kocsiforduló-idők csökkentésére és a menetrendszerűség javítására hívta fel a figyelmet. Szólt a vidéki laktanyák átépítésének és az épülő üzemi konyha mielőbbi átadásának szükségességéről, a hatékonyabb munkaerő-gazdálkodásról is.

A százéves állomás hétköznapjai

A ferencvárosi csomópont ismét a legjobbak között

A patinát az avulttal sokan gyakorta összetévesztik. Igaz, a múló idő önmagában is tiszteletre késztet, mégis ámítás lenne csupán az évtizedekkel mérni rangot-értéket. A rákétasebesen fiatalodó főváros már-már anakronisztikusan perifériku jellegű útvonala, a *Könyves Kálmán körút* — valójában zsákutcának is nevezhető — ferencvárosi szakasza. Itt, a Gyáli út és a Mester utca között az elmúlt évtizedekben mintha megállt volna az idő; *szinte minden mozdulatlan.* Békésen csikorog a kocsiszínből kikanyarodó, ugyancsak kimustrálásra méltó villamosszerelvény, s az se lenne meglepő, ha az úttest közepén lovasszekér poroszkálna...

Száz vágányon

A ferencvárosi pályaudvar elaggott állomásépülete hivatalosan ugyan a Fék utcára néz, ám e keskeny utácska jószerével a vasútért van. A lényeg a Könyves Kálmán körút. S mert a főváros fejlesztési terve itt látványos változásokat ígér — e körút új Duna-híddal kiegészülve, gyorsforgalmi úttá lép elő —, aligha kétséges, hogy a megújulásból az idén százesztendős állomás sem maradhat ki. A miénktet még nem döntötték el, de a „Fradi" holnaputánja csakúgy reményt keltő, mint a metróépítés kapcsán Kőbánya—Kispesté, vagy majdan Rákospalota-Újpesté.

S, ha e környezetrajzra vállalkozó bevezető után bárki azt gondolná, hogy a ferencvárosi pályaudvar Csipkerózsika-álmát alussza (noha kétlem, hogy vasutas-körökben bárki is ily tájékozatlan!), az menten ráébredhet a külső és a tartalom közötti különbségre: *számok, eredményadatok utalnak az ellentmondásra.* Olvasóinknak vajon kell-e mondani, hogy a ferencvárosi a MÁV legnagyobb csomópontja? Aki nem tudná, azok számára írjuk le ismét: *száz vágányon fogadják, rendezik, továbbítják a vonatokat.* A pályaudvarokon naponta mintegy négyszáz vonat halad át, s közülük 130 innen indul, és ugyanannyi ide érkezik; *átlagosan három és fél percenként átgördül egy szerelvény.* Fradiból indul a nemzetközi teherexpresszek — a TEEM-vonatok — jó része, s képletesen szólva: itt cserélődnek ki sz.nte az egész Dunántúl és Tiszántúl árui.

Az öreg falak mögött rendkívüli dinamizmussal lüktet az élet: *a sinek kusza világára aligha jellemző a mozzanatlanság.* Egyvalami viszont hosszú-hosszú évek óta nem változik — nemcsak feladataikat, hanem produktumaikat tekintve is az élvonalban vannak a ferencvárosi vasutasok. Két esztendeje — az elismerések hosszú sorát tovább toldva — Kiváló vasúti csomópont címet kaptak és a kongresszusi zászló birtokosaivá lehettek. Tavaly a Minisztertanács és a SZOT Vörös Zászlajával méltányolták munkájukat; *most pedig — április 28-án délután adták át nekik az újfent kiérdemelt Kiváló vasúti csomópont címet.*

Ha Ferencvárosban jól dolgoznak...

Mit tartalmaz az idei kitüntetés? *Berendi Tibor* állomásfőnökkel, *Giczei Istvánnal*, a vontatási főnökség vezetőjével, *Kovács József* szertárfőnökkel és *Emődi Istvánnal*, az állomás szb-titkárhelyettesével idézzük az elmúlt év sikereit-gondjait. Mert, hogy gondok is voltak, az éppúgy természetes, mint a jó eredmény. Ferencváros sem vonhatta ki magát az országos gondokból — itt is kevés volt a munkáskéz, következésképp a kirendeltek nélkül ők sem boldogultak volna; 1976 első negyedévének a szokottnál (és a tervezettnél) kisebb forgalma rájuk is kedvezőtlenül hatott; a munkakörülmények pedig távolról sem olyanok, amilyennek tudni szeretnék.

És mégis: a 2720-as létszámmal árutonnatervüket 102,6 százalékra, a kocsikihasználást 103,1 százalékra teljesítették, s a célkitűzésüknél jobb volt a tehervonatok menetrendszerinti indítása (63,02 százalék), a vontató járművek üzemkészsége (84 helyett 90,1 százalék), s nőtt a rakodással és rendezéssel képzett irányvonatok mennyisége is (100,25 százalék). Tudták: *az ötödik ötéves tervidőszak egészére hatással van az első — az 1976-os — esztendő, s ha Fradiban nem mennek jol a dolgok, azt az egész vasút megérzi-megsínyli.*

— Minden olyan fórumon, amelyen a beosztottak és a vezetők jelen voltak (így a taggyűléseken, a pártcsoport-értekezleteken, a bizalmi tanácskozásokon, a szocialista brigádok értekezletein) a gazdasági munka volt az elsődleges téma — mondja Berendi Tibor. — *A gazdasági gondolkodás sokkal inkább jellemezte 1976-ot, mint a korábbi éveket.*

Hatékonyabb együttműködés

A munkaverseny lendülete ezúttal sem hagyott alább, s mint oly sokszor a múltban, tavaly is megannyi nehézségen átsegítette a ferencvárosiakat. A forgalomnál 44, a vontatásnál 36, a szertárban pedig 7 szocialista brigád 850 tagja versengett. A jók közül most valóban csak a legjobbakat említve: a forgalomnál arany fokozatot kapott a Nyugati Rendező *„Egyetértés"* és a Gubacsi Rendező *„Felszabadulás"* brigádja, (mindkét kollektíva már tíznél többször érdemelte ki az aranyat), a vontatásnál a *„Budapest"* és az *„Előre"* úttörővasúti motorszerelő-brigád. A szertár *„Május 1."* és *„Tyereskova"* brigádjának bronz kitüntetése — munkájukat, eredményüket tekintve — aranyhoz hasonlóan ragyog. A forgalomnál három, a vontatásnál hat kollektíva kapott ezüst; nyolc, illetve tizenkettő bronz fokozatot.

— *Sokat számított, hogy a budapesti igazgatóság és a csomópont vezetői a korábbiaknál is hatékonyabban együttműködtek* — így Giczei István. — Ferencváros gépellátása mindvégig előtérben volt, s ha helyben jelentkezett gond történetesen a fővonalakon, vagy a csomóponton levő vágányzárak miatt, igyekeztek a vonatokat úgy sorolni, hogy mihamarabb áthaladhassanak az állomáson.

A vágányzár pedig nem ment ritkaságszámba. Csupán az állomáson, a teherforgalom fenntartása mellett, 70 kitérőt és 7 vágányt cseréltek ki. Az 1976-ot megelőző három esztendőben együttvéve nem került sor ennyi kitérőcserére!

— *Valamelyest a szociális körülmények is javultak* — nyugtázza elégedetten Emődi István. — *Szeptemberben új laktanyát kaptak a kirendeltek.* Az építési főnökség laktanyáját alakították át a számukra, s itt már kevés a panasz, a 180—190 kirendeltünk kulturáltabb környezetben, megfelelően fűtött szobákban pihenhet. Az idén ráadásul még előbbre léphetünk: *a Keleti Rendező mellett, az Aszódi úton elkészül a 3 szintes, 400 személyes munkásszállás, amelynek éttermetársalgója is lesz.* Az ottani 3—4 ágyas szobák már igazi otthont nyújthatnak s ha oda kerülnek át a kirendeltek, a mai „soproni" laktanya teljesen női munkásszállássá alakulhat át. Így 60—80 nőt alkalmazhatnánk távgépíró-kezelőként, vonatfelvevő- és átvevőként, számadáskezelőként, kocsifelíróként. Kellenek az újak, a létszámgondokat sújtja, hogy csak az állomásról az idén hatvankilencen mennek nyugdíjba.

Az 1977-es év jól kezdődött

Derűlátásra ad okot, hogy tavaly — az állomásfőnök szavait idézve — „igazán gazdálkodhattak". *Az állomás bértömegéből egymillió forintot takarítottak meg, s az összeg feléből bérarányosításra és egyszeri — átlagosan 500 forintos — jutalmazásra is telt.* A vontatás bértömeg-megtakarítása 609 ezer forintra rúgott, s a dolgozók ott is érezhették: javukra van, ha takarékoskodnak a túlórákkal, ha a pihenőnapok közül minél többet kiadhatnak. (A kocsiszolgálatnál például 1975-ben még 800 ezer forintot fizettek a pihenőnapokon való foglalkoztatásért.)

Jól kezdődött az 1977-es év! Az előszállításokkal nem volt gond; az esztendő végéig feltehetőleg több tonna árut szállítanak el, mint tavaly. A tranzit-szállítások, az export és az import egyaránt fokozódnak. De nagyobb szervezettségre is szükség lesz: *várhatóan a tavalyinál is több kitérőcsere, pályarekonstrukció lesz mind az állomáson, mind a vonalon.*

Ferencváros állomás századik születésnapja tiszteletére centenáriumi munkaversenyt hirdettek; a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának méltó megünneplésére a ferencvárosi csomópont az elsők között csatlakozott a csepeliek felhívásához.

Földes Tamás

DICSÉRŐ OKLEVELET KAPTAK

A hét végén sem állnak a gépek

A miskolci építési főnökségnél bevált a 10+4 napos munkáltatás

A vasútépítők és a nehézgépkezelők magatartásából a vezetők azt a következtetést vonták le, hogy minden a legnagyobb rendben van. Rendben is kell lennie. Az új munkarend kísérleti bevezetését jól előkészítették.

1972. június 16-i dátummal *Váradi István* igazgató és *Pelyhe László* szb-titkár aláírásával minden brigádot írásban is értesítettek: *„A szakszervezeti bizottsággal egyetértésben a fővonali vágányzáras munkálatoknál 10+4 napos munkarendet vezetünk be az 1972. június 26. és augusztus 12. közötti időszakban... Az új munkarendben beosztott dolgozók részére 200,— Ft/fő jutalmat fizetünk esetenként a munkásbéralap terhére, amennyiben a korábbi pihenőnapon és munkaszüneteS napon (szombat, vasárnap) a teljes munkaidőt teljesítik..."*

Az első kísérlet nem ment simán

Még mielőtt az írásos értesítőt kiküldték, a brigádokkal megvitatták az intézkedés szükségességét. A vasútépítők, nehézgépkezelők bólogattak, egyetértettek vele, hiszen az közösségi és egyéni érdeket szolgál. Mégis pénteken délben a főépítésvezető Szihalomról telefonon jelezte a MÁV Miskolci Építési Főnökség vezetőjének:

— Az emberek mozognak! Mindenki haza készül!

Hiába volt az agitáció, az ígért szavakra való emlékeztetés, az építők ősi megszokottsága, hétvégén a családhoz való hazautazás érzése, vágya erősebb volt a közösségi érdeknél. A dolgozók alig 20 százaléka maradt. A következő alkalommal már többen értették meg a folyamatos vasútépítés fontosságát.

Az idők rostáján azóta több év pergett le. A kísérleti munkarend meggyökeresedett, s ma már a miskolci vasútépítőknél az lenne a szokatlan, ha hétvégén állnának a gépek, s kirakatlanul vesztegelnének a vasúti kocsik.

Váradi István igazgató visszaemlékezésében arról szól, *hogy az új munkarend megkönnyítését maga az élet, a felgyorsult életritmus, a vasúti forgalom nagyarányú növekedése tette szükségessé.* A folyamatos munka érdekében átdolgozták a vasútépítési technológiát. E szerint a hétvégén a vasútépítők egyharmada dolgozik. Alépítményi munkát végeznek, talajjavító anyagot fogadnak, elterítik s tömörítik. Ugyanúgy fogadják, elterítik, tömörítik a zúzottkövet is. A nagyobb létszámot követelő vágányfektetési munkát — amelyet rendszerint a hét elején, közepén végeznek — így jól előkészítik, s az egész építés folyamatossá vált.

Mit jelent ez a vasútüzem életében? Mindenekelőtt folyamatossá tette az anyagfogadást, a kocsik kirakását. A vagonok nem állnak péntek déltől hétfőn délig kirakatlanul, s ami rendkívül lényeges, az engedélyezett vágányzár idejét lerövidítik.

Mindenki tudja, mikor szabadnapos

Az egykori grafikonból ma is kiolvasható, hogy az új munkarend szerint *Füzesabony és Mezőkövesd között, a 12 kilométer hosszú vasúti pálya építésénél 14 nappal rövidítették meg a munkát,* ennyivel csökkentették a vágányzár idejét.

A MÁV Miskolci Építési Főnökség ebben az évben *Szerencs és Mezőzombor,* majd *Felsőzsolca—Hernádnémeti* között végez rekonstrukciót, és cseréli ki a 48 kilogrammos síneket 54 kilogrammosra. A vágánycserével kapcsolatos munkálatokhoz elkészítették az 1977. évi hétvégi munkaidőbeosztást is. Ennek alapján a vezetés, irányítás, s az érdekelt kollektívák *pontosan tudják, hogy a II. és a XI. hónap közötti időszakban mikorra esik a 10 napos munkaidő, és a 4 napos szabad idő.* Így többek között pillanatok alatt leolvasható a grafikonról, hogy a Horváth brigád az V. és a VIII. hónapban, a másik Horváth, a Paál és a Bereczki brigád a 10+4 napos munkarendben a IV. hónapban nem dolgozik.

Szerencs és Mezőzombor között a jobb vágány cseréjét március 14-én kezdték, ez április 15-ig tartott. A bal vágány cseréjét április 18-án kezdték, és május 23-án fejezik be. Az összesen 6,2 kilométer hosszú vágány cseréjénél 8 nappal hamarabb végzik el a munkát, ennyivel csökkentik a vágányzár idejét. *A forgalomra gyakorolt hatása, gazdasági előnye szinte kiszámíthatatlan.* A vágányzár idejének csökkentése azért is fontos, mivel ezen a vonalon bonyolódik le Észak- és Kelet-Magyarország vasútforgalma, e vonalon futnak Záhonyból Miskolcra, illetve a Borsodi Ércelőkészítő Műbe az érccel és koksszal megrakott vasúti kocsik.

Az új munkarend kiállta a próbát

Az 1972-ben kísérletképpen bevezetett, majd meghonosított 10+4 napos munkarend kihat az egész főnökség munkájára, fejlődésére. A főnökség 1972. óta négy ízben érdemelte ki a *Kiváló főnökség* kitüntetést, s az elmúlt évben is kiváló eredményekkel dolgozott.

A miskolci kollektíva 1976-ban 11,7 százalékkal teljesítette túl a tervét, s a tervezett 28 ezer 300 méter helyett 32 858 folyóméter vágánycserét végeztek, s ebből 22,2 kilométer hosszúságban építettek be 54 kilogrammos síneket, s 44 csoportkitérőt is beépítettek. Eredményes munkájukért *Dicsérő oklevél* kitüntetésben részesültek.

A folyamatos vasútépítés az évek során kiállta a próbát. Nagy előnyt jelent a vasúti személy- és teherforgalomban. De előnyös a vasútépítőknek, a nehézgépkezelőknek is, hiszen hosszabb időt, négy napot tölthetnek a családdal, szabad idejüket házépítésre, tatarozásra, sok más feladat megoldására tudják fordítani.

Csorba Barnabás

Kommunista műszak három csomóponton

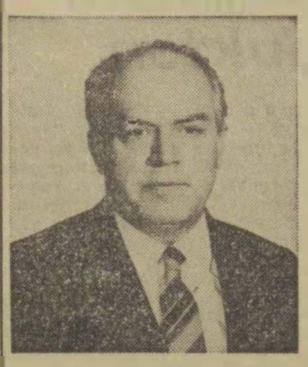
Eger, Hatvan és Balassagyarmat vasúti csomópontjain a közelmúltban több kommunista műszakot tartottak. Egerben például a szocialista brigádok parkosítottak, tisztították a vágányhálózatot, javították az utasteret. Hatvanban a kocsitisztító női brigád szombaton és vasárnap végzett rendkívüli kocsitisztítást, még a tartalék szerelvényeket is „megfürdették".

A hét végén a vontatási főnökség kocsiműhelyeiben is szorgos munka folyt. *113 dolgozó, kilencven kocsi javítását végezte el.* Az érte járó munkabért a városi tanácsnak utalták át, óvoda, bölcsőde építésére.

Balassagyarmaton a szolgálati helyek takarításán és a parkosításon kívül a brigádok kiástak ezer méter hosszú telefonkábel-árkot és segítettek a szociális létesítmény építésében.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Negyvenévi szolgálat elismerése a Munka Érdemrend arany fokozata



Az Elnöki Tanács által adományozott kitüntetéseket *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter április 4. előestéjén adta át a munkában élenjáró vasutasoknak. Köztük volt az ünnepélyes eseményen *Palla Béla* főfelügyelő is, Budapest-Nyugati pályaudvar állomásfőnök-helyettese, aki a *Munka Érdemrend arany fokozatát* kapta.

— Harminchét esztendeje dolgozom a főváros legrégibb személypályaudvarán — mondja a gratuláció után. — *Az igazat megvallva, ma sem értem, hogy annak idején, egészen fiatalon és mindössze hároméves vasúti szolgálattal miként kerülhettem a Nyugatiba, ahová általában csak egészen kivételes adottságokkal és kellő protekcióval juthatott az ember.*

Ami a „protekciót" illeti, mai szemmel nézve igényt tarthatott volna valamiféle pártfogóra, hiszen az édesapja is vasutas volt: *mozdonyfűtő a Keletiben.* Csakhogy ez a „kiváltság" akkor sem segített, amikor a gimnázium alsó négy osztálya után felvételért folyamodott a MÁV Északi Főműhelyhez. Adottság, azaz tehetség dolgában mindig „szerencsésebb" volt. Négy év elteltével már kezében volt a kereskedelmi iskolában szerzett érettségi bizonyítvány, aztán a viszonylag rövid ideig tartó bizonytalan átmenet után — miközben állás után kilincselt vagy éppen alkalmi munkásként keresett — csepelen néhány pengőt megiscsak bejutott a vasúthoz.

— Sosem felejtem el azt a napot — szól csendesen. *1937. szeptember 18-án vettek fel Gyömrő—Kócziánpuszta állomásra...*

Három évvel később, amikor onnan a Nyugatiba helyezték távírásznak, már az összes forgalmi és kereskedelmi szakvizsgát letette. Nem sokkal később a tisztiképzőt is elvégezte. Bármilyen beosztásban megállta a helyét, a legnehezebb időszakokban is.

Másfél évtizeden át forgalmi szolgálattevő volt a háborús károkat szenvedett, majd az újjáépülő, illetve a darabárus forgalom átszervezése, később a személyforgalom növekedése miatt átépülő pályaudvaron. Aztán újabb másfél évtized térfőnöki poszton, míg 1969-ben állomásfőnök-helyettessé léptették elő. A legjellemzőbb tulajdonságai közé tartozik, hogy *mindig szót értett beosztottaival és soha nem nézte, mikor telik le a hivatalos munkaidő.* Csak a gondjaira bízott emberek — az utasok és a vasutasok — érdekei határozták meg számára, hogy mikor kell otthonról eljönnie és mikor mehet haza.

— Én ebből a szempontból is szerencsés vagyok — mondja. — *A feleségem ugyanis szintén vasutas. Számadó pénztáros itt, a Nyugatiban, s magyarázkodásom nélkül is jól tudja, mivel jár a szolgálat....*

A négy évtized legtöbb emléke Palla Béla szerint feledhetetlenül szép. Ami mégsem az lenne, rég elmosta már az idő. Kitüntetést máskor is kapott, így azonkívül, hogy *Kiváló vasutas* lett, egyszer a *Munka Érdemérem bronz fokozatát* is a mellére tűzték. A kellemetlen epizódok közül csak egyet nem tud elfelejteni.

— Az első vasutasnapon fedett teherkocsikból álló „személyvonat"-okat menesztettem a csarnokból — meséli. — S egyszercsak odalépett hozzám egy férfi, majd a G-szerelvényre mutatva nekem szegezte a kérdést: *„Mi az, hát így ünnepelünk!?"* Égett az arcom a szégyentől, s azóta még jobban igyekeztem úgy dolgozni, s beosztottaimmal is megértetni, hogy meg kell szüntetnünk ezt az állapotot.

Ma már megvannak a kultúrált utazás feltételei. *Palla Béla* és a hozzá hasonló vasutasok közös erőfeszítésének eredménye, hogy a MÁV-ot nem érheti méltatlan panasz, ha mindenki megteszi kötelességét. Ennek egyik elismerése a most kapott kitüntetés.

Kovács József

Anyák napjára

Nehéz az anyákról írni, de könnyű az anyáknak írni. A honvédségnél, a munkásszállókon, a kollégiumokban, az albérletekben íródott levelek címzettjei legtöbbször az édesanyák. A sorok hétköznapi dolgokról vallanak, a fiú vagy a lány sorsáról, órák, napok, hetek eseményeiről.

„Ne nyugtalankodj anyu! Jól vagyok. Szombaton utazom haza, már nagyon hiányzol." „Ötöst kaptam a héten matekból. Vasárnap kirándulni megyünk, küldj egy százast anyuci!" „A héten előléptettek tizedessé. Hamarosan haza utazom szabadságra; készítheted a kedvenc ételemet anyukám . . ."

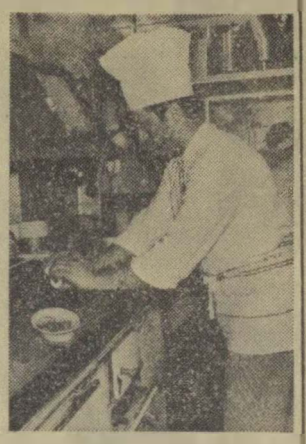
Az anyák életében ezek a hétköznapi sorok a legmélyebbről fakadó boldogság hordozói. Könnyű nekik írni, mert mi ismerjük őket. Könnyű velük beszélni, mert ők azt is értik, amit a szavak nem fejezhetnek ki. Megértően fogadják türelmetlenségünket, elnézik gyengeinket, ápolják sebeinket. Ebben a világ minden anyája hasonlít egymáshoz, mégis nehéz az anyákról írni, mert annyira különbözők. Ezernyi titkuk van az anyáknak, megfejthetetlen, ősi titkuk.

Gyermeküket félelem nélkül, emberhez méltóan akarják nevelni és gyűlölik az erőszakot, a háborút. Általuk szélesedett kapcsolatunk a világgal; simogatásuk, szavaik melegét nem utánozhatja senki más. Emlékszem gyermeküket ölelő anyák rózsaarcára, könnyet törlő kezük szelídségére, és láttam sír fölé borult testük ívét, temető-fájdalmát.

Az anyák értenek a vígasztaláshoz, a sebkötözéshez, a virrasztáshoz, a megbocsátáshoz, az élet ezernyi rezdüléséhez. Az ember igaz küzdelmének legerősebb szövetségesei ők. Hivatásukat mégis évezredek óta szerény méltósággal végzik, az elismerés, a hála, a dicséret igénye nélkül. A legnagyobb hitelezők ők: a szeretet, a bizalom, az álmok, a remények kölcsönzői. Nekik az egész emberiség tartozik. Ezért nehéz a teljesség igényével az anyákról írni . . .

(kaszala)

Magyar gasztronómiai hét az NDK sínein



Vrabecz Mihály szakács sonkát készít tojással

Mint lapunkban korábban hírt adtunk róla, az Utasellátó NDK-beli partnere, a MITROPA sikeresen szerepelt a *Budapest—Szeged* között közlekedő eszpresszjáraton. A magyarok bemutatkozására a közelmúltban került sor a mintegy 600 km-es *Berlin—Lichtenberg—Lipcse—Zwickau—Schwarzenberg* vonalon. Az egy hét nagyszerű alkalom volt arra, hogy a német vendégek a három főétkezés alatt megismerkedhessenek a magyar konyha legjellegzetesebb ízeivel.

A gasztronómiai hét a várakozáson felül sikerült.

(Kodolányi)

„Dobó Katicáék" vállalták...

Tapolca állomás *Dobó Katica* kocsitakarító brigádja évek óta kiválóan dolgozik. Idei felajánlásaik között szerepel többek között az első osztályú kocsik fejpárna-takaróinak otthon történő kimosása és vasalása. Ezzel időt és mosóanyagot takarítanak meg a vasútnak. Terveik között szerepel, hogy a helybeli kórházban nagytakarítást vállalnak társadalmi munkában. A rájuk bízott szerelvényeken kívül idegen honállomású szerelvények tisztítását is elvégzik.

A kollektiva segítségével

Révbe jutott a Gergely család

Május első vasárnapja, minden évben — az anyák ünnepe. Rohanó életünk sodrában ilyenkor megállunk, hogy szeretettel, virággal köszöntsük az édesanyákat. *Gergely Jánosné* számára ez alkalomból a legszebb ajándék, hogy lakást kapott és hamarosan együtt élhet öt gyermekével.

Magára hagyottan

Hét évvel ezelőtt, amikor hosszas betegség után elhagyta a kórházat, környei otthona helyett, csak az üres lakást találta. A bútorokat férje pénzre váltotta, öt gyermekét pedig, mondván *„nem tud velük mit kezdeni"* — állami gondozásba adta. Jánoska a legidősebb, akkor 10 éves, Tibike a legkisebb, kétéves volt. *Gergelynét idegösszeroppanással kezelték a kórházban*, s a lábadozó betegnek inkább lett volna a családi fészek melegére, szeretetére szüksége, mintsem a sivár, kifosztott otthonra.

Harmincegy éves volt. *Fiatal életében egyetlen örömet gyermekei jelentették számára*, akik után a kórházi ágyon is mindig vágyakozott. Ezer kifogást keresett férje mentségére, amiért nem látogatta, s a gyerekeket sem engedte be hozzá. Mindent el tudott képzelni, fél évig tartó betegsége óráiban, csak azt nem, ami bekövetkezett.

Egyedül maradt. Megingott alatta a föld, és úgy érezte, hogy kicsúszott lába alól a talaj. Kapaszkodót keresett. S vajon mi kölcsönözhet hihetetlen életerőt egy édesanya számára? *A gyermekei iránti szeretet, az értük való aggódás, félelem.*

Úton minden vasárnap

A meggyötört, törékeny asszony kilincselni kezdett a hatósági szobákban. Három fiát, két kislányát kereste. A tanácsi hivatal először nem adott helyes választ. Pontatlan volt az adminisztráció? Vagy felületes a felvilágosítás? Ki tudja? Ma már nem is fontos. Annak idején azonban Gergelyné ugyancsak sokat járkált, mire kiderült: *öt gyermekét, három felé vették állami gondozásba.*

Az anya évekig, *minden vasárnap úton volt.* Hol a fiúkat, hol a lányokat látogatta meg. S a testvérek, akik nemcsak édesanyjuktól, de egymástól is elszakadtak — nagyon várták a látogatását.

Gergelyné nem tudott belenyugodni szomorú sorsába. A tatai téglagyárban nehéz fizikai munkát végzett s a hétvégi utazásoknál, energiája, ideje is korlátozta szíve óhaját: *minél többet együtt lenni szeretteivel.* Fordítania kellett élete kerekén, s ő elszántan, bátran megtette az első lépést. Állást változtatott, és miután maga is hajléktalan volt, levelet írt az illetékeseknek: *tegyék lehetővé, hogy öt kicsi gyermeke, egy otthon falain belül kerüljön állami gondozásba.*

Új munkahelyén hamar megszeretik

1973 májustól a Bp-Nyugati Műszaki Kocsiszolgálatnál, illetve az állomásfőnökségen dolgozik, ahol mint kocsitisztító csakhamar bebizonyította, hogy szorgalmas, igyekvő, becsületes ember. 1974-ben már szakszervezeti bizalmi, csoportvezető helyettes, egy évvel később a műhelybizottság elnöke, 1976 decembertől pedig mint műhelybizottsági titkár látja el teendőit. A *„Gagarin"* szocialista brigád tagja, napló vezetője.

Több évig Ócsáról járt Pestre dolgozni, ahol egy MÁV munkásszállás egyszemélyes szobájában nyugalmat is talált. Csak éppen elégedettséget, boldogságot nem. Hiányoztak a gyerekek. Szabad idejét hasznos tanulással töltötte, kitartó szorgalommal elvégezte az általános iskola 7. és 8. osztályát. Jeles vizsgaeredményéért, ötszáz forint pénzjutalmat kapott. Bár levele nyomán teljesítették kérését, és az öt *testvért a Komáromi Dobi István Gyermekvárosba helyezték* el, ez még mindig nem hozott teljes enyhülést az anyai bánatra.

Lakásra volt szükség. Kilátástalannak ígérkező vágyálom volt ez, amelynek megvalósulása azonban az egyetlen gyógyírt jelentette a fájdalmas sebekre.

A lakásügyben sokan megmozdultak

S ekkor lépett közbe az együttérző, megértő emberség, egy egész kollektíva személyében. Lehet neveket sorolni, tényeket idézni, de az írás nem tükrözi hűen azt a sok-sok fáradozást, ötletességet, és önzetlen segítséget, amellyel Gergelyné problémáját közösen, végül is megoldották.

A halk szavú, beteges, sokat vállaló és sokat dolgozó asszszony ugyanis *1976 májusban, a Lehel utcában, kétszobás, összkomfortos MÁV-lakást kapott.* Ügyének ékes szószólóia *Harsányi Tiborné*, a Nyugatipályaudvar nőbizottságának vezetője volt. Amikor a legfelsőbb vasúti szervek engedélye alapján, a lakáskiutalási határozat, majd a lakáskulcs Gergelyné kezébe került *és a Vasutasok Szakszervezetétől háromezer forint segélyt is kapott*, az otthon berendezéséről kellett gondoskodni.

Harsányi Tiborné kérte a kollektíva segítségét. Nevet nem mondott, csak a lényeget: *egyedülálló anyáról és öt gyermekéről van szó.* S ez éppen elég volt. Sokan megmozdultak. Az ügy teljes ismerői: *Ubrankovics Mihály* részlegvezető, *Kutni Lajosné* műhelybizottsági titkár, *Farkas József* alapszervezeti párttitkár, *Menyhárt János* szb-elnök, *Dobák Tamásné* szb-tag egyforma önzetlenséggel működött közre, emberbaráti cselekedeteivel. De humanitásból ugyanúgy jelesre vizsgázott a nemzetközi pénztárosokból álló *„Dózsa György"* szocialista brigád, a fiatalokból álló tűzvédelmi ifjúsági brigád és a budapesti igazgatóság anyaggazdálkodási és beszerzési osztálya is. Valamennyien hozzájárultak ahhoz, hogy Gergely Jánosné berendezett otthonnal várhatta haza gyermekeit.

Hamarosan újra együtt lesz a család

A hét évvel ezelőtt elszakadt kis család még nem teljes. Igaz, a két idősebb fia, a 17 éves *János* II., a 16 éves *András* I. éves ipari tanuló, már új otthonukból indul mindennap az iskola falai közé, és esténként anyjuk főzte vacsorához ülnek. A három kisebb testvér az idei oktatási év befejezéséig, még a Komáromi Dobi István Gyermekváros lakói közé tartozik.

Az első boldog karácsonyt azonban 1976 decemberében már közösen ünnepelték. S bár a kicsik elutazása után, egy hétig szokatlan csend ült a szobákra, s szomorúság lakatot zárt az otthonmaradók ajkára, az újabb találkozás reménye végül is feloldotta a csendet. Húsvétkor már könnyebb volt az elválás, hiszen hetekben lehetett számolni, mikor lesz a vizsga, melyik időpontban jön végleg haza a 14 éves *Erzsike*, a 11 éves *Marika* és a 10 éves *Tibike*. No persze, ehhez még a tanács végleges írásos engedélye szükséges, de ennek meggyorsításához már a jogsegélyszolgálat nyújt segítséget.

Pálinkás Katalin

25 éve hivatásos együttes

a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar

Három évtizedes amatőrködés után, 1952. január 1-től főhivatású állami zenei intézménnyé lépett elő a *Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar.* Az eltelt negyedszázad alatt több mint 2000 hangversenyt adtak és harminc szerző 60 operáját mutatták be.

A 71 tagú szimfonikus zenekar évi 60 hazai hangversennyel és 110 operaelőadással jelentős helyet foglal el az ország zenei életében. Ez azt jelenti, hogy Debrecenben csaknem minden harmadik napra jut egy hangverseny-, vagy operaelőadás és minden ötödik napra esik egy vidéki fellépés, *Záhonytól Sopronig, Salgótarjántól Békéscsabáig*, szinte az egész országot bejárták már.

A zenekar magas színvonalú műsoraival elismerést, rangot vívott ki magának. Ebben nem kis része van *Rubányi Vilmos* karnagynak, aki nagy szakértelemmel irányítja az együttest.

A *Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar*, az általános zenei feladatokon túl tudatosan és következetesen szolgálta és szolgálja a magyar zenekultúra tekintélyének, nemzetközi rangjának növekedését, a kortárs magyar zene legjobb termékeinek terjesztését, népszerűsítését. Nagy részt vállal az ifjúság zenei neveléséből, a munkások körében pedig a közművelődésből. Külön említést érdemelnek a vasúti szolgálati helyeken tartott hangversenyek.

A VASÚT ELKÖTELEZETTJE

a komáromi pályamesterasszony

Gyakran számonkérik a vasút vezetőitől, hogy miért dolgozik kevés lány és asszony vezető munkakörben? A válasz rendszerint az, hogy — csakúgy, mint a társadalmi élet más területein — az egyre gyakrabban előforduló pozitív példák ellenére, még ma is fellelhető az a felfogás: *a nő nem képes a férfivel azonos munkateljesítményre; a családi kötelezettségei miatt nem lehet biztosan számítani rá; „drága munkaerő" mert munkába állításához szociális létesítményre és szolgáltatásokra van szükség.* Ezek a nézetek bújnak meg az előléptetések elmulasztása és a szociális ellátás elhanyagolása mögött.

Alkalmasak-e a nők vezetésre?

Társadalmunkban ma már nyíltan senki sem vitatja a nő teljes emberi lehetőségét. — hogy dolgozzon is és anya is legyen —, mégis amikor kevés gyerek született, a dolgozó nőt hibáztatták érte, most pedig, amikor több jön a világra, az anyát hiányolják a munkahelyen.

A március elején megrendezett nőkonferencia résztvevőivel folytatott beszélgetések során is arról esett a legtöbb szó, hogy a vezetésben több nő vehetne részt ha előléptetéskor, kinevezéskor, magasabb tisztségbe jelöléskor nem támasztanának nagyobb követelményeket velük, mint a férfiakkal szemben. *Az sem közömbös, hogy mit teszünk annak érdekében, hogy a nők alkalmasakká váljanak a vezetésre?*

Erről beszélgettünk egy olyan vasutas asszonnyal, aki anya — sőt nagymama —, mégis képes arra, hogy vezetői feladatokat lásson el, és társadalmi munkát is végezzen. A neve *Szabó Albertné.* Beosztása: *pályamester Komáromban.*

— A pályafenntartás nem tartozik a könnyű munkahelyek közé, így a lányok és asszonyok nem „ostromolnak" bennünket azért, hogy itt akarnak dolgozni — mondotta —. A pályafenntartási szakasz összlétszáma 55. Ebből mindössze 10 a nő. Pedig lényegesen jobbak a körülmények, mint 10—15 évvel ezelőtt. Sokat segítenek a nagy- és kisgépek.

Édesapja is pályamunkás volt

— Mióta pályamester, és hogyan jutott ebbe a felelősségteljes beosztásba?

— Talán ott kellene kezdeni, hogy a vasút elkötelezettje vagyok. Édesapám a pályafenntartásnál volt előmunkás Ácson. A vasút mellett laktunk, így ez a „közelség" hozott a vasúthoz. Én is Ácson, a pályafenntartásnál kezdtem. 1958 óta vagyok vasutas és — miután elvégeztem a műszaki tisztképző tanfolyamot — 1966-tól kinevezték pályamesternek. Hozzánk tartozik a fővonalon Ács és Szár, valamint az Almásfüzitő—Tokod közötti vonalszakasz. Valamennyi épületet, laktanyát, és lakóházat a komáromi VII-es pályamesteri szakasz tartja rendben. Itt vagyok én pályamester.

— Mostanában több bírálat érte a vasutasokat, hogy nem vigyáznak közvetlen környezetükre, nem teszik otthonossá a munkahelyeket, néhány hét alatt tönkremennek a felújított laktanyák.

— Jogos az észrevétel! Nemrégiben tataroztuk a komáromi laktanyát, de már meg sem látszik rajta. Az állomások korszerűsítése is csak akkor ér valamit, ha mi vasutasok és az utazóközönség is megbecsüli azokat. Az Almásfüzitőn dolgozók, de főleg az utasok is többet tehetnének annak érdekében, hogy a szép és korszerű állomás hosszú távon szolgálja az utasok kényelmét.

Két évtizede a nőmozgalomban

— Önnek sok társadalmi tisztsége van. Hogyan tudja ezeket ellátni?

— Jó időbeosztással. Tagja vagyok a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége mellett működő nőbizottságnak, de hasonló funkciót töltök be a budapesti területi bizottság mellett és képviselem a vasutas lányokat és asszonyokat a Szakszervezetek Megyei Tanácsának nőbizottságában is. *A nőmozgalomban 1958 óta dolgozom. A Magyar Nők Országos Tanácsának 1971 óta tagja vagyok.* Egy nagykanizsai kolleganőmmel képviseljük a vasútnál dolgozó nőket, akikre egyre nagyobb feladat hárul. *A Magyar Államvasutak tevékenysége ma már elképzelhetetlen a lányok és asszonyok munkája nélkül.* Biztos vagyok abban, hogy a jövőben mind több nő választja élethivatásául a vasutat. Én is segítek azoknak, akik a pályafenntartáshoz jönnek. Most két olyan technikus lánnyal dolgozom együtt, akiket én tanítottam be.

— Mit szól a férje a sok társadalmi elfoglaltságához?

— Megértő, mert ő is vasutas, és szintén pályafenntartási dolgozó. Vonalkezelő a „felépítményeseknél".

Szabóné fia tanársegéd a budapesti Műszaki Egyetemen. A pályamesterasszony talán arra a legbüszkébb, hogy már két unokája van. A második szilveszterkor született.

Kőhidi László



Érdemes jól tanulni

A jövő közlekedésirányítóinak szakmai tanulmányi versenye

A közlekedési Minisztérium az Oktatási Minisztériummal karöltve negyedszer rendezte meg a szakmai irányítása alá tartozó közlekedési szakközépiskolák negyedik osztályos tanulóinak országos szakmai tanulmányi versenyét.

A korábbi évek versenyein két alkalommal a budapesti *Rippl-Rónai* utcai, az elmúlt években a szegedi *Bebrits Lajos Vasútforgalmi* ágazatú iskola tanulója nyerte az első helyezést.

Az ez évi verseny első fordulóján tizenkét autó- és vasútforgalmi iskola többszáz növendéke vett részt, s közülük a 25 legjobb április 18—19-én a dombóvári *Apáczai Csere János Közlekedési Szakközépiskolában* mérte össze szakmai felkészültségét.

A verseny első tíz helyezettje közül öten a két budapesti autó-, illetve vasútforgalmi, öten a vidéki iskolákból kerültek ki. A dombóvári iskola nemcsak a rendezésben, a vendéglátásban, hanem a versenyen is jeleskedett. A tanulmányi verseny első két helyezettje: *Sándor Péter* (Bp. Autóforgalmi Szakközépiskola), 2. *Koller László* (Dombóvári Vasútforgalmi Szakközépiskola), 3. *Méhes Erzsébet* (Bp. Vasútforgalmi Szakközépiskola), 4. *Boros Sándor* (Bp. Autóforgalmi Szakközépiskola), 5. *Frőnung Rozália* (Dombóvári Vasútforgalmi Szakközépiskola).

A legjobbak nemcsak a KPM jutalmának és az oklevélnek örülhetnek, hanem a szakmai tárgyakból a jó helyezéssel elnyert jeles érettségi osztályzatnak is. Az első öt helyezett közül a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán, illetve a Győri Műszaki Főiskolán továbbtanulni vágyók ugyanis külön vizsga nélkül nyernek felvételt. A munkábaállókat pedig megkülönböztetett szeretettel várja a megújuló magyar közlekedés.

Érdemes tehát jól tanulni, érdemes versenyezni.

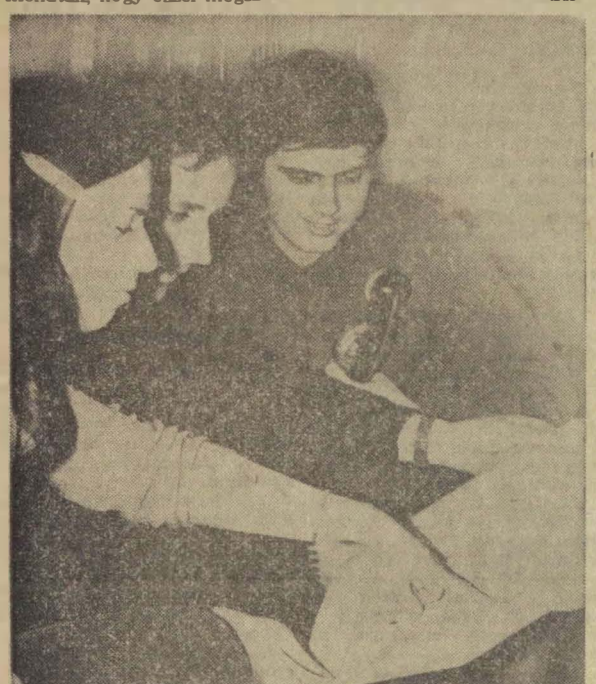
Vállalkozó kedvű fiatalok

Diszpécser berendezést készítettek a Keleti helyjegyelosztó központnak

Hosszú évek óta visszatérő gondja a MÁV-nak: *úgy elosztani a helyjegyeket, hogy az ne okozzon kavarodást az utasok körében, s ugyanakkor a vonatok is kihasználva közlekedjenek.* Ezeket a szempontokat mérlegelve nem éppen kis feladatot vállalt el az a hattagú műszaki csoport — *Klagyivik László, Kerényi Béla, Tarnai György* műszerészek, *Létai Zsuzsa, Fodor László* üzemmérnökök, valamint *Balogh László* forgalmi előadó —, amikor tavaly októberben elhatározták, hogy olyan diszpécser berendezést terveznek, illetve készítenek el, amelyikkel csaknem száz százalékosan kiküszöbölhetők a tévedések. A 12 részből álló készülék utolsó egységét az elmúlt napokban szerelték fel a Keleti-pályaudvar helyjegyközpontjában.

Az 1 millió kétszázezer forint értékű berendezésről elmondták, hogy ezzel megszüntették a korábban használt, úgynevezett „LB" rendszerű telefonokat, amelyekkel lényegesen lassabban lehetett kapcsolatot teremteni a hívandó állomásokkal. Az új készülék gombnyomásra működik — fény- és hangjelzésekkel figyelmezteti a kezelőjét. *Egyébként egyszerre negyven vonalon lehet a készüléken hívni, illetve hívást fogadni.* Ez annyit jelent, hogy perceken belül kapcsolatba lehet kerülni vele az ország valamennyi helyjegyet árusító pénztáraival, beleértve az IBUSZ-irodákat is. A készülék nagy előnye még az is, hogy külön egységeken fogadják, illetve továbbítják a hálókocsi, nemzetközi, illetve a belföldi vonatok helyjegy foglalásait. *A mintegy tízezer munkaórával készült diszpécser berendezés teljesítményét a közel jövőben még 20 vonallal bővítik.*

SR



Az újítócsoport három tagja: Létai Zsuzsa, Kerényi Béla és Klagylvik László az utolsó ellenőrzést végzik
(Tvorasek Imre felvétele)

Az NSZK-ban is kitűnően szerepelt a Dunakeszi VSE kézilabdacsapata

A magyar vasutasok kézilabdázóit a *Dunakeszi VSE* NB I/B-s csapata képviselte azon a barátságos sporttalálkozón, amit az *NSZK Troidorfi Vasutas Sportegyesület* rendezett március 26. és 31. között.

A dunakeszieket a Magyar Népköztársasági Kupában elért kitűnő 4. helyezésüket követően Nyugat-Németországban is folytatták jó szereplésüket. Mindhárom mérkőzésen ötletes, sportszerű játékkal vívták ki a nézők és a vendéglátók elismerését. A legjobb teljesítményt *Fábián László, Czipó István* és *Valentin Sándor* nyújtotta, de a többiek is megérdemlik a dicséretet. A dunakesziek mindhárom mérkőzés után győztesen hagyták el a pályát. A német junior válogatottat 29:21, a Tus Oberkasselt 30:24, a Tus Niederpleist pedig 27:22 arányban győzték le.

Mozgalom az edzett ifjúságért

Az ifjúság sportolásának szükségességével a Minisztertanács is több alkalommal foglalkozott. Elsősorban az ifjúság testedzését, tömegméretű sportéletének szükségességét szorgalmazta. Az utóbbi években több állami és társadalmi szerv hozott határozatot, készített terveket. A tanintézetekben mindenütt megkeresték azokat a lehetőségeket, amelyekkel megvalósítható a cél: az edzett ifjúság.

A mozgalom elnevezése találóan fejezi ki a feladatot, amelynek érdekében munkálkodni kell. *A Minisztertanács a közelmúltban azokat az országos jelentőségű pénzügyi terveket hagyta jóvá, amelyek nélkül nem működhet hatékonyan az edzettebb ifjúság érdekében létrejött mozgalom.* A határozatok megszülettek, a feltételek is biztosítottak. A fiataloknak és az idősebbeknek egyaránt jobban kell azonban élni a lehetőségekkel, mert a jószándék, a gondoskodás csakis akkor ér valamit.

Az idén május 7-én és 8-án kezdődnek a mozgalom első rendezvényei. A megalakult bizottságok az üzemekben, a szolgálati helyeken ennek jegyében szervezik a sportprogramokat, amelynek eredményességéhez a szakszervezeti bizottságok és a sportegyesületek vezetői, szakemberei is hozzájárulhatnak.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1069 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: dr. Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—1618. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató



Az UIC Párizsban székelő Dokumentációs Technikai Bizottsága április 19—21. között tartotta éves értekezletét Budapesten. A tizenegy országból érkezett vendégeket Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes üdvözölte. A tanácskozás témája a vasutak közötti dokumentációcsere, az automatizált dokumentáció fejlesztése volt (Laczkó Ildikó felvétele)

Szellemi vetélkedő Mátészalkán

A mátészalkai vasutas fiatalok érdekes szellemi vetélkedőn vettek részt, amelyet a forradalmi ifjúsági napok alkalmából rendezett a *Zalka Máté* szocialista brigád a kultúrbizottsággal közösen. A vetélkedőn részt vettek önkéntes határőrök és rendőrök, üzemi tűzoltók, vöröskeresztes aktivisták, továbbá a lövészklub tagjai is egy-egy csapattal.

A versenyzőknek többek között az 1848-as eseményekkel és a Tanácsköztársaság 133 napjával kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolniuk. Az első helyet az önkéntes határőrök csapata szerezte meg, az MHSZ lövészklub előtt.

Automata térközjelző-berendezések Nagykanizsa és Szabadbattyán között

A MÁV Biztosító Berendezési Építési Főnökség nyolc évvel ezelőtt kezdte el *Nagykanizsa—Szabadbattyán* között az automata térközjelző berendezések építését. A pálya mentén kiépítették a vezetékhálózatot, majd egy állomás között üzembe helyezték a vonatok által vezérelt jeladó berendezéseket.

Az automata térközjelző rendszert néhány hétig úgynevezett *„fekete" üzemmódban próbálták ki.* Letakarták az elektromos jelzőket és a vonatok a hagyományos jelzők segítségével közlekedtek. Az állomások műszerasztalain közben figyelték az új berendezések működését. Amikor meggyőződtek a tökéletes biztonságról, a mozdonyokra is felszerelték a jelzéseket érzékelő készülékeket.

Balogh Ferenc brigádvezető

Négy értizede dolgozik a debreceni járműjavítóban

A közelmúltban ünnepelte vasúti munkásságának 40. jubileumát *Balogh Ferenc*, a debreceni járműjavító brigádvezetője. A munkatársak körében rendezett ünnepségen *Szegvári Károly* meó-vezető köszöntötte az ünnepeltet, aki a mozdonyszereldében kezdte pályafutását. Lakatosként dolgozott itt a felszabadulásig. Utána irodakezelő, majd művezető lett. 1955-ben került a meó-ba. Jó szervező és irányító készségét az üzem vezetői is többször elismerték. *Az üzem szakszervezeti bizottságának 1945-től vezetőségi tagja.*

Balogh Ferenc szabad idejét a sportnak szenteli. Fiatal korában maga is aktív sportoló volt. Az ő nevéhez fűződik a keleti országrész egyik legerősebb atlétika szakosztályának létrehozása, amelyet 1963-ig vezetett. Sokat tett a kézilabdázás népszerűsítéséért is. 1945 februárjában — amikor Budapesten még dörögtek az ágyuk — ő a DVSC sportcsarnokában teremkézilabda-mérkőzéseket rendezett. Ma is aktív patrónusa a sportolóknak, versenybíró és a megyei atlétikai szövetség elnökségi tagja.

A négy évtizedes jubileum emlékére *Balogh Ferenc* az üzemtől elismerő oklevelet és egyhavi fizetésnek megfelelő jutalmat kapott.

Munkaegészségügyi szűrővizsgálat

A MÁV Közegészségügyi Intézet mozgó laboratóriuma első alkalommal járt a szegedi igazgatóság területén. Március 21-én és 22-én *Szegeden*, majd 23-án *Békéscsabán* nagyszabású munkaegészségügyi szűrővizsgálatot tartottak. A szűrést követően évenként két alkalommal kerül sor hasonló helyszíni vizsgálatra. Ezzel lehetőség nyílik arra, hogy a rászoruló vasutasokat megfelelő gyógyszerrel lássák el, illetve szükség esetén kórházba utalják.

LAKÁSCSERE

Elcserélném salgótarjáni 1,5 szobás összkomfortos III. emeleti tanácsi lakásomat hasonló nívójú tanácsi vagy MÁV-lakásra Komáromban, Győrött, Hegyeshalmon vagy Mosonmagyaróváron. Érdeklődni levélben: Romhányi István, Salgótarján, Harsfa u. 3. sz.

Budapesti bérlakásért elcserélném monost 2 szobás, kitűnő gyűmölcsösben levő házamat. Készpénz is szükséges. Érdeklődni hét közben 8—3 óra között: 10-75 üzemi, 121-760 városi telefonon: Törőcsik Ernőné.

Veresegyházi három és fél szobás, 107 négyzetméteres, I. emeleti komfortos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest vagy közvetlen környékén 1.5 vagy 2 szobásra, lehet tanácsi is, tényleges vasutas részére. Levélcím: Brigán József, Veresegyház, 2112. Vasutállomás.

Elcserélném Siófürdő egy szoba, konyhás, 40 négyzetméteres, kerttel, melléképülettel rendelkező I. emeleti szolgálati lakásomat kizárólag miskolci vagy budapesti — lehetőséghez képest — nagyobb lakásra. Minden megoldás érdekel. Levélcím: Horváth M. István, 8600 Siófok, Zsilip sor 1.

Elcserélném dunaharaszti MÁV-lakótelepi 1 szoba, konyha félkomfortos, kertes, földszintes szolgálati lakásomat Budapest Igazgatóság területen hasonlóra. Vízpart melletti helységek előnyben. Érdeklődni levélben: Kopp Ferencné, 1213 Budapest, Szarvas u. 22.

Elcserélnénk Budapest VI. ker., Vörösmarty utcai két és fél szobás, két bejáratú komfortos, napos tanácsi lakásunkat egy MÁV- és egy tanácsi lakásért. Érdeklődni munkaidőben 42-81 telefonon vagy személyesen MÁV Jegynyomda, Nyolcasnél.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan: Sepsi Gyula, Fekete László, Pál István, Miskolc: Zsoldos Barnabás, Mátészalka; Bognár Károly, Tapolca; Popp Pálné, Dombóvár; Markas József, Zalaegerszeg; Várfalvi Gyula, Szepesi Józsefné, Nagykanizsa; Kovács Béla, Debrecen; Markó Róbert, Dunakeszi; Enyedi Sándor, Sipos József, Szabados Gábor, Budapest: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

HÍREK

— **Előadás az utastájékoztatásról.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Házban a Közlekedés Tudományi Egyesület rendezésében április 15-én előadást tartottak a MÁV információs rendszeréről, amely a kulturált utazás egyik fontos feltétele. Az érdekes előadáson a csomópont több dolgozója és szocialista brigádja vett részt.

— **Társadalmi munka.** Rákosrendező állomás Hámán Kató szocialista brigádja a közelmúltban társadalmi munkát végzett, amelynek célja a balesetek megelőzése volt. Az állomás területén megtisztították a váltótárcsák üvegeit, hogy a jelzések jól láthatók legyenek.

FELVÉTEL

A Vasutasok Szakszervezete központi énekkara tagfelvételt hirdet. Jelentkezhetnek nők és férfiak, akik a kórusban való énekléshez kedvet éreznek és az énekkarba való felvételüket kérik.

Jelentkezni lehet az énekkar próbáin minden szerda és péntek este fél 6 és 8 óra között. Cím: *Vasutasok Szakszervezete Ének és Zeneiskolája, Budapest, VII., Rózsa F. u. 22.*

— **Ünnepi megemlékezés.** Április 22-én, a miskolci járműjavító MSZBT tagcsoportjának ügyvezető elnöksége Lenin születésének 107. évfordulója alkalmából ünnepi megemlékezést tartott az üzem tanácstermében. Zsebeházi Ferenc, az üzem pártbizottságának titkára mondott ünnepi beszédet, majd filmeket vetítettek Lenin életéről és a Kremlről.

— **Vezető éget választottak.** A MÁV Fatelítő Üzem dombóvári telepének Vöröskeresztes alapszervezete a közelmúltban vezetőségválasztó taggyűlést tartott, amelyen Sipos Józsefné titkár számolt be az elmúlt négy év eredményeiről, az egészségügyi munkáról.

— **Sikeres vetélkedők.** „A magyar—szovjet kapcsolatok a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól napjainkig" című vetélkedősorozatba Hatvan és Kisterenye csomópont brigádjai is bekapcsolódtak. A hatvani vontatási főnökség tíz vetélkedő brigádja közül a Nyírfácska lett az első. Az állomásiak győztese pedig a Hámán Kató brigád lett. Kisterenyén valamennyi brigád versenyzett. A legjobbnak a József Attila brigád öt tagú csoportja bizonyult.



HÍVJA — VARJA, VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a
„LOKOMOTÍV" GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT
LOKOMOTÍV szálloda, étterem, söröző, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1. Tel.: 14—180
VASÚTI VENDÉGLŐ ÉS BISZTRÓ, Sopron állomás
HALASZTANYA, FERTŐSZENTMIKLÓS ÁLLOMÁS
PÁLYAVENDÉGLŐ, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését — előzetes bejelentésre — vállaljuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. MÁJUS 16.

A testnevelés és a sport szerves része a szakszervezetek nevelő tevékenységének

Személyi változások, a vasutas sport helyzete és a szakszervezet nemzetközi tevékenysége a központi vezetőség napirendjén

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége május 4-én ülést tartott a Vasúti Főosztály konferencia termében. Az elnökségben helyet foglalt *Feleky Pál* és *Nagy Istvánné* alelnökök, *Koszorus Ferenc* főtitkár, *Kajcsa József* és *Molnár György* titkár, valamint *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes.

Az ülést *Feleky Pál* alelnök nyitotta meg. A napirend ismertetése és elfogadása után átadta a szót *Koszorus Ferenc* főtitkárnak, az első napirendi pont előterjesztőjének. A főtitkár ismertette az elnökség személyi változásokkal kapcsolatos javaslatát. Elmondotta, hogy a IX. kongresszus óta eltelt másfél év alatt a központi vezetőség tagjainak száma 89-ről 83-ra, az elnökségé 17-ről 14-re csökkent. Felmentésekre és megbízásokra került sor a központi vezetőség mellett működő szakbizottságokban is. A főtitkár végezetül az apparátus és a budapesti területi bizottság vezetésében történt változással kapcsolatos káderjavaslatot ismertette.

A központi vezetőség az elnökség előterjesztését elfogadta. E szerint a központi vezetőség és az elnökség tagjai sorába kooptálta *dr. Gáspár Imrét*, az Utaselláló Vállalat jogsegélyszolgálatának vezetőjét, *dr. Szabó Miklóst*, a budapesti területi bizottság titkárát, *Zsoldos Gézát*, a ferencvárosi vontatási főnökség motorvezetőjét. A központi vezetőségbe kooptálta: *Halmay Árpádot*, a pécsi területi bizottság titkárát, *Csényi Pált*, a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító Egyesületének ügyintéző elnökét, *Szádóczky Istvánt*, a közgazdasági osztály vezetőjét, *Benkő Lajost*, a MÁV Budapesti TBKF műszerészét, *Varga Andrásnét*, a Szolnoki MÁV Kórház röntgen asszisztensét.

A központi vezetőség *Kellner Istvánt* érdemei elismerése mellett felmentette a kultúrnevelési és sportosztály, továbbá a kv kultúrnevelési, agitációs, propaganda- és sportbizottságának titkári megbízatása alól. Az osztály vezetésével és a bizottság titkári teendőinek ellátásával megbízta *Révay Sándort*, a Budapesti Hivatalok és Intézmények Tanácsának volt titkárát. A szociálpolitikai és munkavédelmi szakbizottság elnöke *Volosinovszki János*, a debreceni területi bizottság titkára, a közgazdasági szakbizottság titkára *Szádóczky István* osztályvezető, a műszaki gazdasági szakbizottság vezetője pedig *Tóth János*, nyugdíjas vasutigazgató lett.

Ezután a vasutasok testnevelési és sportmozgalmának helyzetéről, fejlesztésének feladatairól készült előterjesztést vitatta meg a központi vezetőség. A napirendi pont tárgyalásánál, meghívottként a nagyobb vasutas sportegyesületek elnökei is jelen voltak. Az írásos előterjesztéshez *Molnár György*, a központi vezetőség titkára tartott szóbeli kiegészítőt.

— *A testnevelésben és sportban megvalósított minden olyan eredmény, amely a dolgozók egészségének, munkaképességének megőrzését, fejlesztését segíti elő, s részükre pihenést, felüdülést jelent, hatékonyan segíti a társadalmi, gazdasági fejlődés folyamatát* — kezdte beszédét Molnár György. — *A testnevelés és sport nem öncélú tevékenység, meghatározó szerepe van a szocialista ember kialakításában. Ezt húzza alá pártunk XI. kongresszusának határozata is.*

(Folytatás a 2. oldalon)

A vasút áprilisi teljesítménye:

27 millió 560 ezer utas és 10 millió 840 ezer tonna áru

A MÁV Vezérigazgatóság előzetes jelentése szerint a *vasút áprilisban 27 millió 560 ezer utast szállított*, amely a bázisidőszakhoz képest 95,7, a tervhez viszonyítva 97,2 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény közel azonos arányú teljesítést mutat. A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése pedig kis mértékben ugyan, de javult.

Míg az elszállított utasok száma meghaladja a márciusi teljesítményt, addig az áruszállítás elmarad attól. A vasút ugyanis *10 millió 840 ezer tonna árut szállított*. Ez a bázisidőszakhoz képest 99,7, a tervhez viszonyítva 97,4 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az elszállított árumennyiség a belföldi és export forgalomban 2,1 illetve 7,7 százalékkal csökkent. Ezzel szemben az import és tranzit szállítások mennyisége *5,8, illetve 4,8 százalékkal emelkedett.*

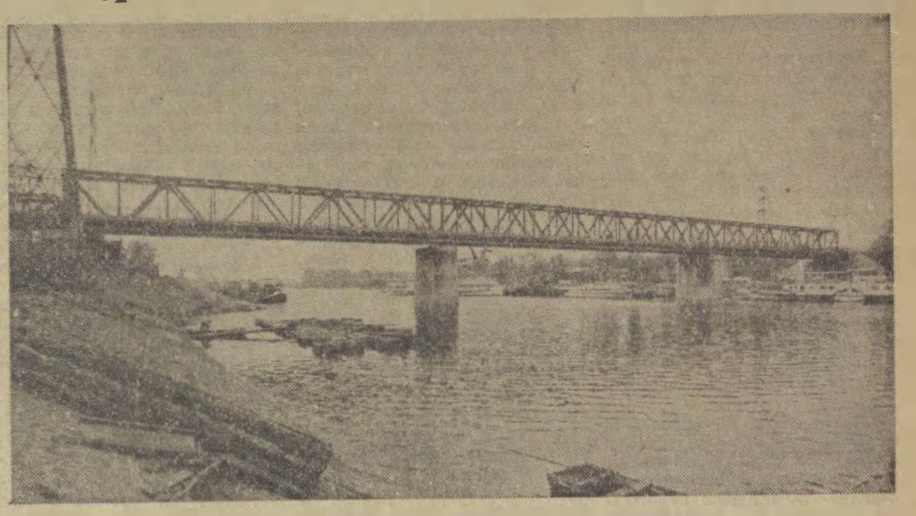
Jelentős volt a szállításemelkedés a tégla- és cserépküldeményeknél, a cementgyártmányoknál, a kő- és műtrágyaküldeményeknél. A százalékos emelkedés mértéke, a bázisidőszakhoz viszonyítva lényegesen meghaladta a 100 százalékot. *Mérsékeltebb volt a szállítás a szén-, kavics-, mész- és tűzifaküldeményeknél.*

Az áruszállítás minőségét illetően a késetten közlekedett tehervonatok részaránya kis mértékben csökkent. Igen kedvező volt a ki nem szállított teherkocsik darabszámának alakulása. *Csökkent a géprevárások, gépácsorgások és vonatfeloszlatások száma is.*

A teherkocsik átlagos forduló ideje 3,8 százalékkal emelkedett. Kedvezően alakult viszont a statikus terhelés, amely 3,4 százalékos emelkedést mutat, a bázishoz viszonyítva. A korszerű tehervonati mozdonyok fajlagos haszonkilométer-teljesítménye kismértékben meghaladta a bázisidőszak szintjét.

MÁJUS 29. ÉS JÚNIUS 11. KÖZÖTT

Átépítik az Északi összekötő vasúti híd Újpest felőli, öbölági acélszerkezetét



Az Északi összekötő vasúti híd újpesti öbölági szerkezete.
(Magyarossy Zoltán felvétele)

A MÁV hidászai rendszeresen felülvizsgálják a vasút kezelésében lévő hidak tartószerkezeteit, teherbíró képességét. Megállapították, hogy a Budapest—Nyugati pályaudvar—Dorog közötti vonalon lévő *északi összekötő vasúti híd* újpesti öbölága felett az acélszerkezetet 172 méter hosszban fel kell újítani.

Az 1954—55-ben épült acélszerkezeten a hídgerendák felfekvésénél a hossztartók övlemezein törések és repedések vannak. *Ez önmagában nem üzemveszélyes, de idővel emiatt sebességkorlátozást kellene a hídon bevezetni.*

Az északi összekötő vasúti hídon igen nagy forgalmat bonyolítanak le. *Naponta 14 pár személyvonattal 10—12 ezer utast továbbítanak. A nyári hónapokban ennél jóval többen utaznak. Ugyanakkor fontos ipartelepek vannak a dorogi vonal mentén, amelyek áruszállítását is ezen szűk ütőn bonyolítják le.* A pilisvörösvári Érc- és Ásványbánya forgalma napi 3 ezer tonna, de ezen a vonalon továbbítják a dorogi briketgyár, a dorogi és tokodi szénbánya, a leányvári mészüzem termékeit és az Óbudai Gázgyár folyamatos szállításait is. Óbudán át a szentendrei BHÉV vonalára napi 60—70 teherkocsit ad át a MÁV továbbításra.

A dorogi fővonalon korszerű, főleg M—62-es sorozatú nagytengelynyomású Dieselmozdonyok közlekednek és üzemgazdasági szempontból sem volna helyes sebességkorlátozással rontani a mozdonyok kihasználását.

Két lehetőség kínálkozott a munka elvégzésére. Az egyik szerint a nap néhány órájára biztosítják a forgalmat és a fennmaradó időben végzik el a vágányzárt igénylő munkákat. Ebben az esetben 4 hónapon keresztül tartanának a hídmunkák.

A döntés — helyesen — a második verzió mellett szólt. *E szerint 13 napra teljesen lezárják a forgalom elől az északi összekötő vasúti híd öbölágát* és a vasúti hidászokat, gépeket, ide összevonva 13 nap alatt végzik el mindazt, amit részleges forgalomkorlátozással 4 hónap alatt tudnának csak megoldani. *Május 29-től június 11-én délután 16 óráig lezárják ezt a hídszakaszt*, ezalatt új acélszerkezeti elemeket építenek be és 48 kg/fm. súlyú sínekről 54 kg/fm súlyúra cserélik ki a felépítményt. A munkák kivitelezője a *MÁV Hídépítési Főnökség* lesz.

A budapesti igazgatóságon terv készült: *hogyan bonyolítsák majd le a nagy személy- és áruforgalmat.* A terv kidolgozásában résztvesz a BKV, s a BRFK Közlekedésrendészete is. A vasútigazgatóság felkeresi az érintett összes vállalatot, hogy tájékoztatást adjon az áruszállítással kapcsolatos tudnivalókról.

A terv szerint a Dorog felől érkező személyvonatokat áttolják az északi összekötő vasúti hídon a Duna főága felett húzódó szakaszon. Az újpesti öbölág bejáratánál kialakításra kerülő „fejpályaudvaron", az utasok leszállnak, az öbölág gyalogjáróján átmennek az újpesti oldalra, ahol lépcsőkön jutnak le a Váci út szintjére. *Ott ideiglenes autóbuszállomás létesül, ahonnan vonatpótló autóbuszjáratok indulnak.* Az egyik járat a Váci úton át a Nyugati pályaudvarig közlekedik, a másik járat Angyalföldön át Rákosrendező állomásig. *A budai oldalon megerősítik az Óbuda vasútállomástól a Batthányi térig közlekedő buszjáratot.*

A dorogi vonalról érkező budai utasok tehát ezzel a buszjárattal 25 perc alatt érhetnek a Batthányi térre, a pesti oldalon dolgozók pedig vonatpótló autóbuszokkal érhetik el céljukat. Az utazás ideje nem hosszabbodik számottevően.

Az áruszállítást nagy gondossággal és előrelátással oldják meg. Az Országos Érc- és Ásványbánya pilisvörösvári üzeme például erre az időre szervezi az üzem teljes évi tmk-munkáját.

Várhatóan több üzem választja majd ezt a megoldást. Az igazgatóság a munkákat megelőző hetekben és utána, a vállalatok minden kocsiigényét kielégíti, csak az a kérésük, hogy a munkák idején valóban a legszükségesebb és halaszthatatlanul fontos szállításokhoz igényeljenek a dorogi vonal mentén fekvő üzemek vasúti kocsit.

A vasút hídszolgálata az ország minden részéből erre a munkára koncentrálja a hidászokat és a gépeket. A kidolgozott tervek pertnyi pontossággal osztják be a munkák egész menetét.

(Bermann)



Kamarás Attila, a MÁV Építési Főnökség bicskei építésvezetőségének dolgozója pályaszintezést végez **(Képriportunk az 5. oldalon)**
(Tenta György felvétele)

Utasellátás a Déli pályaudvaron

Hat perc alatt ötven adag dupla — Szendvicsek légmentes tasakban

A Déli pályaudvaron a megnövekedett személyforgalom igényeinek kielégítésére felkészült az Utasellátó Vállalat. *Korszerű belföldi és külföldi gépeket vásárolt, amellyel bővítette a választékot és gyorsította a kiszolgálást.*

Az új bolgár gyártmányú automata gép a hagyományos kenyérszeletelést „forradalmasította". A zsúrkenyeret egy gombnyomásra néhány másodperc alatt szeleteli fel. *Korszerűsítették a csomagolást is.* A szendvicsek elkészítése után az olasz vacuumgép a műanyag tasakból kiszívja a levegőt és légmentesen lezárja. A szalámi- és sajtszeletelő félautomata Dániából és Hollandiából érkezett. A kávé minőségét a Fémfeldolgozó Szövetkezet mérnökei által előállított filteres presszógép biztosítja, amelynek teljesítményére jellemző, *hogy hat perc alatt ötven adag duplát főz.* A napi igény földényben a pályaudvaron körülbelül háromezer adag kávé.

Növelték a termelő-konyha kapacitását is. Naponta most már ötezer csomag — vácuumozással lezárt — szendvicset készít, amely a régi termelésnek mintegy hatszorosa. Lezárt zacskókban árulják a csemege- és turistaszalámit, gyulai kolbászt, trappista sajtot, gyümölcsöt stb. Továbbra is árusítják az utasok által kedvelt poharas virslisalátát és a gesztenyepürét.

Szaktanfolyam

A balassagyarmati vonalfőnökség és az állomás tavaly október elején forgalmi- és kereskedelmi szaktanfolyamot szervezett, amelyen huszan vettek részt. A tanfolyam vizsgái április 28-án fejeződtek be, és valamennyi hallgató képesítést szerzett. A vonal állomásvezetői, valamint a budapesti igazgatóság forgalmi, kereskedelmi osztályának dolgozói — közöttük *Böröczki Gyula, Gyuka Zoltán* és *Géczi Lajos* — sokat tettek a tanfolyam sikeréért, segítették a hallgatók felkészülését.

A testnevelés és a sport szerves része a szakszervezetek nevelő tevékenységének

(Folytatás az 1. oldalról.)

Szakszervezetünk a vasutasok érdekében kifejtett munkája során a testnevelést és sportot nem periférikus feladatként kezeli, hanem a nevelő tevékenység szerves részeként. Ennek a munkának a tapasztalatait és további feladatait igyekeztünk összefoglalni az elnökség előterjesztésében. *A MÁV-nak és szakszervezetünknek hagyományosan kialakult jó módszerei vannak a testnevelés és sport fejlesztésében, a tömegsport és az élsport személyi és tárgyi feltételeinek megteremtésében, a sportmozgalom szervezésében.*

Gazdasági építőmunkánk eredményei alapján jobban élünk. *De nem mindegy az, hogy hogyan éljünk?* Miként tudjuk tartalmasan felhasználni a növekvő szabad időt. Hogyan élünk a művelődés, a testkultúra fejlesztésére rendelkezésünkre álló lehetőségekkel. Hogyan erősödnek bennünk a szocialista embert jellemző vonások.

A felvilágosító és szervező munka eredményeként az utóbbi években egyre többen választják a sport adta lehetőségeket a kikapcsolódásra, pihenésre, a testi és szellemi frisseséget nyújtó szabad idő eltöltésére. *Bizonyára sokkal több embert lehetne megnyerni az alkalmi, vagy rendszeres sportolásra, ha a sportot nemcsak mint a fejlődő, korszerűsödő életünk ártalmai elleni óvszerként népszerűsítenénk.* A sport és a testnevelés több ennél.

Molnár György ezután arról beszélt, hogy a sportnak újabb tömegeket megnyerni, tartós eredményeket elérni csak úgy lehet, ha a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek minden szintjén nagyobb gondot fordítanak a tudatformálásra és a szemléletváltozásra.

— Az előterjesztésből kitűnik, hogy szakszervezeti szerveink, a sportegyesületek, a gazdasági vezetés figyelmét a tömegsport munka hatékonyabb kiterjesztésére hívjuk fel. Úgy érezzük, ez a célkitűzés — azon túlmenően, hogy egybeesik az állami sportszervek törekvéseivel és a tömegek érdekeivel — a vasutas dolgozók számára biztosított lehetőségeket is figyelembe véve — reális. *A MÁV nagy anyagi eszközöket fordít sportlétesítmények építésére, fenntartására, fejlesztésére. Sajnos ezeknek a tömegsport céljaira történő felhasználása nem elég szervezett.*

— *Nem elég csupán kinyitni a sporttelepek kapuit.* A tömegek aktívabb bekapcsolásához kell a meggyőző szó, a példamutatás, a különféle korosztályok igényeit figyelembevevő tömegsportrendszer, edzés és versenyzési feltétel. Szervezni kell ezt az üzemben és a sportpályákon. Elengedhetetlen feltétel, hogy ott legyenek a szakemberek, akik irányítják, segítik, megkedveltetik a sportolást. *A MÁV minden sportkörének — függetlenül attól, melyik kategóriába tartozik — ez alapvető feladata. A szakszervezeti szervektől pedig azt várjuk, hogy ennek szerezzenek érvényt.*

A nagyobb tömegek megnyerése érdekében szélesebb skáláját kell nyújtanunk a sportrendezvényeknek, hogy mindenki megtalálja a magának megfelelőt. Szakítani kell azzal a gyakorlattal, hogy egynéhány labdarúgó-mérkőzéssel elintézettnek tekintjük a szolgálati hely tömegsportját. Ha az eddiginél is nagyobb figyelmet fordítunk az ifjúság testnevelésének fejlesztésére — ezzel együttal a jövőben rendszeresen testedzést folytató tömegek alapjait is megteremtjük. Ezért minden szakszervezeti bizottságnak, sportegyesületnek felhívjuk a figyelmét: *legyenek tevékeny részesei, segítői, szervezői annak az országos sportmozgalomnak, amely a KISZ kezdeményezésére indult, az „Edzett ifjúságért" jelszóval.*

Az előterjesztés részletesen foglalkozik a minőségi sport helyzetével és feladataival — folytatta. — Annak aláhúzásával, hogy az élsport szakmai irányítása nem a mi feladatunk, hangsúlyozni szeretném: *a vasutas sportegyesületekben folyó nevelő, oktató munka és annak eredménye, nem lehet közömbös a szakszervezet számára.* Mint a társadalmi élet minden területén, így a sport területén is képviselnünk kell a dolgozók érdekeit, segíteni a magunk eszközeivel, hogy megvalósuljanak azok a szociálpolitikai és sportpolitikai célkitűzések, amelyeket a párt- és állami vezetés feladatul szabott.

A tervezett intézkedésekkel azt szeretnénk elérni, hogy a MÁV és a szakszervezet részéről megnyilvánuló sokoldalú gondoskodás, erkölcsi és anyagi támogatás, amelyet a testnevelés és sport számára nyújtunk, még hatékonyabb felhasználásra találjon a vasutas sportegyesületekben. Jusson ez kifejezésre a magasan felkészült sportemberek növekvő számában, akik hazai és nemzetközi sporteredményeikkel, a munkahelyen végzett becsületes munkával, kivívják munkatársaik, a vasutas- és az egész magyar társadalom megbecsülését, tiszteletét.

A központi vezetőség az írásos előterjesztést a szóbeli kiegészítővel együtt megvitatta, majd az elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta. *(Az írásos anyag ismertetésére, különös tekintettel az V. ötéves terv fejlesztési feladataira, lapunkban még visszatérünk.)*

A központi vezetőség ezután meghallgatta és elfogadta *Koszorus Ferenc* főtitkár beszámolóját szakszervezetünk 1976. évi nemzetközi munkájáról és az 1977. évi feladatokról. Ugyancsak elfogadta a Vasutasok Szakszervezetéhez tartozó vállalatok — MÁV, GYESEV, Utasellátó — kollektív szerződése 1976. évi végrehajtásának tapasztalatairól és az 1977. évi módosításokról készült tájékoztató jelentést, a 1/2 százalékos ÖTA 1976. évi gazdálkodásáról készült beszámoló jelentést és a számvizsgáló bizottság jelentését, továbbá a vasutas társadalombiztosítás 1976. évi gazdálkodásáról és az 1977. évi költségvetés előirányzatáról készült tájékoztatót.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése május 1. alkalmából

Május elseje alkalmából *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetések és oklevelek átadására került sor országszerte. Április 29-én pénteken délelőtt a vasutas-szakszervezet székházában 20, a szakszervezeti mozgalomban kiemelkedő munkát végző tisztségviselőt és aktivistát tüntettek ki a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatával. A kitüntetéseket *Koszorus Ferenc* főtitkár adta át.

Az ezüst fokozatú kitüntetéseket és az okleveleket a területi bizottságok és a vállalatok — Utasellátó és GySEV — ünnepségein adták át.



Koszorús Ferenc főtitkár átadja a kitüntetést Annus Istvánnak (Laczkó Ildikó felvétele)

Szakszervezeti munkáért arany fokozatát kapták:

Annus István, a szegedi MÁV Ig. osztályvezetője, a szegedi területi tanács és a TB elnöke; **Bihari Mihály**, Debrecen állomás oktatótisztje, az szb munkavédelmi felelőse; **Borbíró Mihály**, Vésztő állomás raktárnoka, az szb társadalmi titkára; **Budai Gyula**, az Utasellátó Vállalat 31. sz. Javító Üzem villanyszerelő csop. vez., az szb újítási felelőse; **Dobos Béláné**, a Szolnoki MÁV Kórház belső ellenőre, az szb gazdasági felelőse; **Forgó B. István**, a Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn. vágánygondozója, főbizalmi; **Horváth Ernő**, a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztályának főkönyvelője; **Horváth József**, a Pécsi MÁV Ig. nyomdásza, a pécsi TB szociálpolitikai bizottságának tagja; **Korponai Lajos**, a Debreceni Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottságának független titkára; **Kovács Sándor**, a Zalaegerszegi Vont. Főn. motorszerelő csoportvezetője, az szb. társadalmi titkára; **Miski Ferenc**, a szombathelyi TB munkavédelmi felügyelője; **Nagy Károly**, Eger állomás körzeti kocsiintézője, az szb. társadalmi titkára; **Péter István**, a Központi Felépítményvizsgáló Főnökség üzemgazdásza, az szb. társadalmi titkára; **Salamon Károly**, a GySEV Igazgatóság oktatója, az szb. társadalmi munkavédelmi felügyelője; **Savanyú Mihály**, a dombóvári Pft. Főn. vonalgondozója, az szb. társadalmi munkavédelmi felügyelője; **Szentesi Sándor**, a MÁV Magasépítési Főnökség függetlenített szb-titkára; **Szomszéd Gy. Pál**, Salgótarján állomás műházója, szakszervezeti bizalmi; **Tanyi Ferenc**, a Miskolci Járműjavító Üzem gyárrészlegvezetője, az szb társadalmi elnöke, **Tóth Jánosné**, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és kádrosztályának politikai munkatársa; **Zajacz András**, Szajoi állomás anyagleltárszámadója, az szb társadalmi titkára.

A Szakszervezeti munkáért ezüst fokozatát és a Szakszervezeti munkáért oklevelet a területi bizottságok, vállalatok és intézmények ünnepségén adták át. Az ezüst fokozatot több mint húsz, az oklevelet pedig mintegy kétszáz szakszervezeti tisztségviselő, illetve aktivista kapta meg.

Dr. Szabó Miklóst választották a budapesti területi bizottság titkárává

Május 5-én ülést tartott a budapesti területi bizottság, amelyen megjelent *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Kajcsa József* titkár, *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes, *Martos Istvánné*, a szakszervezetek budapesti tanácsának vezető titkára és *Kiss Károly*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője.

Az ülésen, érdemei elismerése mellett felmentették tisztségéből *Rékasi Istvánt*, a területi bizottság titkárát, és hozzájárultak a budapesti igazgatóság helyettes vezetőjévé történt kinevezéséhez. Helyette, a területi bizottság új titkárává *dr. Szabó Miklóst* választották meg, aki a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályának helyettes vezetője volt.

Nagykanizsai KISZ-fiatalok kitüntetése

Nagykanizsa csomópont KISZ-szervezetének, eredményes munkájáért a KISZ Központi Bizottsága a *Kiváló KISZ-szervezet* kitüntetést adományozta.

A csomópont 250 KISZ-tagja kilenc alapszervezetben dolgozik. Eredményesen segítik a gazdasági feladatok teljesítését, élen járnak a kommunista műszakok és társadalmi munkák szervezésében. 1976—77-ben a kommunista műszakok bevételéből a gyermekintézmények fejlesztésére 7000, a városi sportpálya építésére pedig 8900 forintot fizettek be.

A zászlóátadási ünnepségen több munkában élenjáró fiatalt tüntettek ki. *Zalavári László* KISZ-érdemérmet, *Börócz Tibor* aranykoszorús KISZ-jelvényt, *Jeszek Ferenc* pedig Dicsérő oklevelet kapott.

ZENETERÁPIA

Harmincéves a MÁV Kórház „Weiner" kamarazenekara

„A zene feledtet minden fájdalmat." A sokat szenvedő *Mozart* szavai ezek, de méltán szolgálhat mottóul, a MÁV Kórház „Weiner" kamaraegyüttesének is, hiszen ennek a zenekarnak elsődleges célja, a kórház betegeinek magasszínvonalú, művészi élményt nyújtani. A betegek kikapcsolódása a pszichikai terápiának igazoltan hatékony eszköze. A kapott élményanyag mélyebb meggyökerezése esetén pedig igényes belső, szellemi átalakuláshoz vezet. Az orvostudomány és a klasszikus értékű zene évszázadok óta eleven kapcsolatban állnak.

Ez a felismerés vezette *dr. Novák Emil* főorvost még 1948-ban arra az elhatározásra, hogy a MÁV Kórházban dolgozó, a zenét szerető orvosokból és ezek közvetlen barátaiból létrehozza — a felszabadulást követően országos viszonylatban elsőként —, a később *Weiner Leóról* elnevezett zenekart. Természetesen mint minden amatőr együtteshez, ide is lelkes, a zenét önmagáért szerető és érző orvos-muzsikusok kellenek, akik zenei tudásukat, fzlésüket a közös muzsikálás útján fejlesztik. A 15—20 tagú kamarazenekar mindig megtalálta azokat, akik szabad idejüket az „intim zenélésnek" szentelték.

Ebben oroszlánrésze van annak, hogy *Kálmánchey Zoltán* karnagy személyében olyan vezető áll a kamaraegyüttes élén, aki a klasszikus magyar kamaraművészek legnagyobbjait *(Weiner Leót, Waldbauer Imrét, Kerpely Jenőt, Lajtha Lászlót)* vallja mestereinek. Sokoldalú művészi tudását, alapos zenei ismereteit a muzsika mindenekfelett való szeretetével adja át az együttesnek, s ezt az évtizedes összeforrottságot a produkció színvonala, a tiszta hangzás, a zenei mondanivaló tartalmának, lényegének pontos előadása igazolja.

A „Weiner" kamarazenekar műsorpolitikáját a mértéktartó kiegyensúlyozottság jellemzi. Jóllehet repertoárjuk a preklasszikus, klasszikus, romantikus és modern zeneirodalom igen széles körét ölelí fel (mintegy 150 művet), mégis mindig az előadás színvonala és nem a műsor gazdagsága a cél. *Évente általában hat hangversenyt adnak a MÁV Kórházban.* (Ez még akkor is kevés, ha a betegek a próbákat is látogathatják). Ezenkívül ifjúsági hangversenyek, iskolai vendégszereplések, tanácsok, társadalmi szervek meghívásai egészítik ki a koncertprogramot. Több alkalommal készült rádióriport is az együttesről s hírük túlnőtt a patronáló intézmény keretein.

A budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet fennállásának 50., és a MÁV Kórház „Weiner" kamarazenekara megalakulásának 30. évfordulója alkalmából megrendezett ünnepi hangverseny bemutatkozásnak is számított. Hiszen az együttes a Zeneakadémián a kamarazene-irodalom mintegy három évszázadát szólaltatta meg a gazdag színpompájú, graciózus *Lullytól* a közelmúltban elhunyt nagy angol zeneszerző: *Benjámin Brittenig.*

Az ünnepi hangversenyen, a Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében *Révay Sándor*, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője köszöntötte a jubiláló kamarazenekart.

Dr. Csillag Ferenc

Legyen meggyőzőbb az agitáció!

A munkahelyi közösség érdeke is a felnőttoktatás szorgalmazása

A pécsi területi bizottság márciusban testületi ülésen foglalkozott az állami felnőttoktatás helyzetével. Megvitatta a feladatok végrehajtása során szerzett tapasztalatokat, amelyek a pozitív vonások mellett szép számmal tartalmaztak kedvezőtlen adatokat is. A tények ismeretében megállapítható, *hogy a pécsi igazgatóság területén jelentkező oktatási gondok nem elszigetelt jelenségként mutatkoznak és nem a terület sajátosságaihoz tartoznak.* A testületi ülésen olyan hiányosságok feltárására került sor, amelyek kisebb-nagyobb mértékben fellelhetők az országos oktatáspolitikai munkában is. Negatív hatásuk más területen is érezhető, megszüntetésükre pedig csak közös összefogással kerülhet sor.

A helyzet elemzésénél egyértelműen kitűnt, hogy az utóbbi években, ha nem is megfelelő ütemben, *de növekedett az általános iskolai végzettséggel rendelkező dolgozók száma.* Az eredményességet elősegítették a pécsi vasútigazgatóság intézkedései, amelyekkel biztosították a tanulással járó kedvezményeket, és jól éltek az ösztönző módszerek alkalmazásával is.

A vezetők felelőssége

A felnőttoktatással való kötelező foglalkozást megerősíti az 1976-ban kiadott igazgatói utasítás is, amely a gazdasági vezetők ezzel kapcsolatos feladatát hangsúlyozza. *Az igazgatói intézkedés mellett azonban megállapított tény az is, hogy a gazdasági vezetők egy része nem foglalkozik kellő módon a felnőttoktatással,* s ennek egyik oka az, hogy a létszámgondok miatt a továbbtanuló dolgozók munkaidőkiesése problémát jelent. Emellett szemléletbeli hiányosságok is tapasztalhatók a gátló tényezők között.

A testület úgy értékelte, hogy sok helyen nem volt meggyőző az agitáció sem, *a szakszervezeti bizottságok nem mozgósították megfelelően tisztségviselőiket,* hogy vegyenek részt a felvilágosító munkában. A bizottságok tagjai többnyire egymás között osztották fel az agitációs tennivalókat s elmaradt a bizalmiak segítségnyújtása is. Így az emberek tudatának fejlesztésére irányuló fontos politikai tevékenységet nem kollektív összefogással végezték.

Reális értékelés

A tényekhez persze az is hozzátartozik, hogy még ott sem alakult ki mindenütt kedvező arányszám, ahol a gazdasági és mozgalmi vezetők harmonikus összhangban végezték az oktatási szervező munkát. A nagyarányú létszámfluktuáció következtében ugyanis *a hiányos iskolai végzettséggel rendelkezők száma újratermelődik az újfelvételes dolgozókból.* A kényszerhelyzetből adódóan nemcsak mindig elölről kell kezdeni, de állandóan fokozni is kell a tanulásra irányuló agitációs tevékenységet, s az eredményesség — éppen a munkaerő-változások miatt — mégis nehezen mérhető le.

Nem véletlen, hogy az állami felnőttoktatás helyzetének vizsgálatánál *a testületi ülésen a legnagyobb hangsúllyal az általános iskolai képzést tárgyalták.* A közép- és felsőfokú iskolák hallgatói ugyanis már célirányosan folytatják tanulmányaikat. A munkahelyi vezetők feladata itt abban mutatkozik meg, hogy a dolgozók továbbképzési igényét a vasút területén is hasznosítható irányba fordítsák.

A területi bizottság reálisan tárta fel a munkahelyi kollektívák szerepét is az oktatási munkában. Megállapította, hogy a műszaki, felsőfokú végzettséggel rendelkező dolgozók nem mindenütt segítették megfelelően tanuló munkatársaikat, holott képzettségüket kamatoztatni lehetett volna a patronálási munkában is. A konzultációs lehetőségek megteremtésére és kihasználására ugyanis minden szolgálati főnökségen mód van. *Többet kell tenniük a szocialista brigádoknak is annak érdekében, hogy növekedjen a brigádtagok műveltségi szintje, mert ezen a területen is vannak hiányosságok.*

A segítségadás legyen hatékonyabb

Miután a 8 általános iskolát el nem végzettek között szép számmal vannak fiatalok és nődolgozók is, a testületi ülésen helyesen foglalkoztak a KISZ-szervezetek és a nőbizottságok agitatív jellegű tevékenységével is.

A tények ismeretéből szükségszerűen adódnak az oktatási munka javítását szolgáló további tennivalók. Ezek megvalósítására *a pécsi területi bizottság határozatot hozott s ebben elsődleges feladatnak jelölte az agitáció fokozását,* a gazdasági vezetők és a társadalmi szervek összehangoltabb tevékenységét, valamint a munkahelyi kollektívák, szocialista brigádok ösztönzőbb, hatékonyabb segítségadását.

Pálinkás Katalin

Tények, érvek, javaslatok a létszámgondok megoldására

Közismert, hogy a vasútnál ma már mind a hat igazgatóság létszámgondokkal küzd. Az is ismert, hogy az ötödik ötéves tervben országosan mintegy 60 ezerrel bővülhet csak az aktív keresők száma. Ebből a vasút aligha számíthat munkaerőre. Az egyre növekedő elvárások azonban megkövetelik, hogy a vasút folyamatos üzemvitelének biztonságos és üzemképes fenntartásához szükséges létszámot minden körülmények között biztosítsa.

Hol több a belépő?

A szegedi igazgatóság 1976-ban jó munkát végzett. A bázisidőszakhoz képest az árutonna-teljesítményt 2,5 az árutonnakilométert 1 százalékkal túlteljesítette. *A feladatok végrehajtásához szükséges létszámot, a nagy munkaerőmozgás ellenére is biztosítani tudtuk.* A bázisidőszakban igazgatóságunk létszáma 13 532, míg 1976-ban 13 509, vagyis 21 dolgozóval kevesebb volt. Kissé mérséklődött a munkaerőmozgás, bár itt még mindig eltérőek az arányok. *Amíg 1975-ben 2168-an léptek be és 1782-en léptek ki, addig 1976-ban 1519 volt a be- és 1381 a kilépők száma.*

A munkaerőmozgás arányai a szakszolgálatoknál különböző mértékben alakultak. Általában több a belépés azokhoz a szakszolgálatokhoz, ahol különleges szakképzettség, szakvizsga nem szükséges és mentálkeltebbek ott, ahol a munkábaállításhoz egy-két, esetleg több szakvizsgára van szükség.

A pályafenntartási szakszolgálathoz 1976-ban belépett 510, kilépett 376 dolgozó. Valamivel jobb az arány a biztosítóberendezési és automatizálási szakszolgálatnál. Ezzel szemben a vontatási szakszolgálatnál a 200 belépővel szemben 253-an léptek ki. A legnagyobb állományú forgalmi-kereskedelmi szakszolgálatnál a belépők száma 663, a kilépetteké 627 volt. Korábbi feltérképezések alapján, a kilépettek helyére az igazgatóság egyes területein még lehetséges létszámutánpótlásról szervezetten gondoskodtak. Ilyen települések: *Kelebia, Kiskunfélegyháza, Mezőhegyes, Lőkösháza, Vésztő* állomás és környéke.

Az oktatás szerepe

A forgalmi szakszolgálat utánpótlásánál nem kis gond, hogy a kilépő, nyugdíjasok helyébe az újfelvételeseket csak hosszabb gyakorlati és elméleti felkészítés után lehet felelős munkakörbe állítani. Ebben segíti az igazgatóságot a szegedi oktatási főnökség, ahol széles körű, elmélyült elméleti és gyakorlati képzés folyik. A képzés folyamatos, a legfrekventáltabb munkakörökben innen pótolják a szakképzett kádereket.

A középkáder utánpótlását a szegedi *Bebrits Lajos Vasútforgalmi Szakközépiskolából* nyeri az igazgatóság. Talán csak az okoz problémát, hogy a gyakorlati munka elsajátítása, munkába állításuk után csak hosszú idő múlva történik meg.

Megvalósítottuk azt a gyakorlatot is, hogy a munkaerőt azon a szolgálati helyen kell felvenni, ahol az akár szervezés folytán, akár spontán jelentkezik. Így a kiképzések és a vizsgák után a munkába állítás már a szükséges helyen történik.

A kedvező jelenségek ellenére, a forgalmi szakszolgálatnál *változatlanul gond a vonatkísérők és kocsirendezők évről évre fogyó létszámának a feltöltése.* Ugyancsak problémát jelent a vonali tartalékosok utánpótlása. Ezekben a munkakörökben a jó egészségi és lelki állapot mellett az is szükséges, hogy a munka közben pillanatonként jelentkező fény, hang és alaki információkat észlelhessék és ezekre a járművek sebességének függvényében reagáljanak, cselekedjenek. *Ez, egyrészt nemcsak fizikai és szellemi frisseséget kíván, hanem nagyfokú szakképzettséget, hogy adott helyzetben felelősséggel cselekedjenek, saját testi épségüket, és a társadalmi értékeket is megvédjék a sérüléstől, a pusztulástól.* A vonatkísérők létszáma a bázishoz mérten ismét csökkent, annak ellenére, hogy az igazgatóság területén a 600-as és 700-as vonalon bevezették a CSM-rendszert. Ezáltal 47 vonatvezetői állást lehetett megszüntetni.

A vonatkísérők hiányát egyébként további szervezési intézkedésekkel segítettük elő. Ilyenek voltak, hogy a mellékvonalakon a forgalmi szolgálattevők és váltókezelők az MT-tartalékokkal előkészítették a továbbításra kerülő elegyet. Így segítették a létszámhiányos vonatok munkájának könnyítését, de a zárt fordulós rendszerű vonatkísérői szolgálat megszervezése is a létszámhiány okozta problémák megszüntetését célozta.

A szervezés tartalékai

Egyes szolgálati helyeken megvalósult a szocialista brigádok vállalásainak olyan értelmű kiterjesztése, hogy baráti körükből *évente legalább egy-egy újfelvételes dolgozóval növeljék a létszámot.* Távlatokban azonban feltétlenül szükséges lesz további korszerűsítésekkel segíteni az egyre fogyó létszámon. Adott esetben — a jegyvizsgálat korszerűsítésével, vagy elmaradásával és más ellenőrzési rendszer bevezetésével — további átcsoportosításokkal lehet majd enyhíteni a létszámhiányt.

A kocsirendező, sarus, tolatásvezető munkakörökben a nehéz fizikai és szellemi igénybevételt jelentő munka mellett *még a veszélyesség foka is fennáll.* Ezért a hiányzó létszámok betöltése még nehezebb, mivel ezekben a munkakörökben a munka intenzitása is nagyon magas.

A jelenleg kocsirendezői hiányokkal küzdő *Kecskemét, Nagykörös, Kiskunfélegyháza, Szeged, Kiskundorozsma* állomásokat belső kirendelésekkel segítik. A helyi munkaerő és kirendeltek közti bérdifferenciák miatt azonban *olykor jelentős bérfeszültségek jelentkeznek.* Így van ez a szegedi igazgatóság területéről a budapesti vasútigazgatósághoz állandóan kirendelt 80—90 vonatkísérő és kocsirendező esetében is. A kirendelteknél jelentkező bérnövekedés az otthon maradó és kevesebb bérért dolgozó munkatársaik körében elégedetlenséget kelt.

Munkaügyi gócok

A szegedi vasútigazgatóságon a munkaerő gazdaságos felhasználásában az üzemi szakszolgálatok szorosan együttműködnek a munkaügyi osztállyal, hogy a központi akarat szerint is igényelt komplex termelésirányítás megvalósulhasson. 1977. január elsejével az igazgatóság területén ennek keretében hozták létre a munkaügyi gócokat. Az új területi jelleggel működő munkaügyi gócokkal kapcsolatban azt tervezzük, hogy a hatáskörök bővítésével a gócok vezetője — a termelés és munkaerő szükséglet alapján biztosítsa a munka folyamatosságát, s ha szükséges, a szomszédos gócokat is segítse, illetve onnan segítséget igényeljen.

Az igazgatóságban a vonali és hálózati érdekek biztosítása végett a gócokat központi vonali ügyintézők fogják majd irányítani és segíteni.

Már most felmerült annak a szükségessége, hogy a legnagyobb gócokon *a munkaügyi apparátusokat jogászokkal erősítsük meg,* akik segítségére lesznek a vezetőknek. Terveinkben szerepel, hogy a munkaerő toborzásnál, az agitációs munkában eddig a szabadjegy, és egyenruha járandóság mellett, szükségszerűen a tanulókat, tanáraik kíséretében meghívjuk a korszerű állomásokra, ahol ma már jól működő biztosítóberendezések, korszerű pályák, vonalak, dízel-, vagy villamosvontatás az uralkodó. Vannak olyan terveik és javaslataik, amelyekhez a Vezérigazgatóság segítsége is szükséges lenne. Ilyenek többek között:

— *a váltókezelői, kocsirendezői munkaköröknek szakmaként való elismertetése,*

— a 14—18 éves korhatárok között a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat területén is *iparitanuló-képzés bevezetése,* nem 500 Ft bérért, hanem úgy, ahogy ez más iparágakban is megvalósult,

— *a kocsirendezők részére valamiféle üzemi pótlék bevezetése,*

— a hétvégi műszakok valamilyen címen történő dotálása,

— a nagyobb ipari gócokon, ahol aggasztó a létszámhiány a budapesti pályaudvarokon bevezetésre került *kiemelt forgalmi jutalékhoz hasonló, de annál alacsonyabb „helyi jutalék pótlék" rendszeresítése,*

— a bérszabályzatok olyan értelmű módosítása, hogy a létszámhiányos helyekről ne kerüljenek központi alapokba a bérek, hanem a végzett munka arányában ott osszák azt fel, ahol kevesebben is biztonságosan és mennyiségileg jól dolgoznak.

E célból szükséges lenne a frekventált munkakörök bérének irányelveit az igazgatóság szakszolgálati osztályaiból megszabni.

Távlati tervezést!

Igen nagy jelentősége lenne annak is, hogy a nagyobb gócállomásokon távlatilag tervet készítenének a vasúti szolgálati lakások építésére, a fiatalok legény- vagy leányszállásának a biztosítására, a szociális igények pótlására, a nagyobb szolgálati helyeken új létesítmények építésére, a vasutas dolgozók szolgálatba és szolgálatból történő szállításának közlekedési eszközzel történő megoldására, ha szükséges akkor az autóbusz költségeinek a térítésével is.

Ezek a tervek és javaslatok egyaránt mutatják azt az utat, amely egyrészt a munkaerő-utánpótlás megoldását, másrészt a munkaerő megtartását szolgálja, s amely megfelelő végrehajtásával távlatokban is biztosítani lehet a vasút folyamatos üzemeltetését, és a vasúttal szemben a népgazdaság elvárásában jelentkező feladatok teljesítését.

Dr. Susla János
a szegedi igazgatóság
III. forgalmi osztályvezetője

A debreceni csomóponton 1047 tagja van a Vöröskeresztnek

A Magyar Vöröskereszt V. Kongresszusára készülve, a debreceni csomóponton működő 13 Vöröskeresztes alapszervezet vezetőségválasztó taggyűlése után a csúcsvezetőség küldöttértekezletére április végén került sor.

A vezetőségválasztó taggyűlést *Tóth Lajos* nyitotta meg, majd *Regéczi Józsefné*, a csúcsvezetőség titkára számolt be a IV. kongresszus óta végzett munkáról. Elmondotta többek között, hogy a vasúti csomópont területén működő *13 alapszervezetben 1047 vöröskeresztes tag tevékenykedik.*

Munkájuk középpontjában az egészségügyi felvilágosítás és a nevelő munka áll. Tevékenységük kiterjed az egészségvédelemre, az önkéntes véradó- és a tisztasági mozgalomra, a családvédelemre, az alkoholizmus elleni harcra, a gondozási munkára, az egészségre ártalmas munkahelyek felderítésére, a balesetelhárításra, a polgárvédelemre, hogy csak a legfontosabbakat említsük. *1973-tól 77 alkalommal szerveztek különféle egészségügyi felvilágosító előadást filmvetítéssel egybekötve.*

Kiemelten foglalkozott a beszámoló a véradómozgalom szerepével, a vasúti csomópont ezzel kapcsolatos számszerű adataival. *1973-tól 2493 dolgozó adott,* összesen *762 liter vért.* Elismerően és a megbecsülés hangján szólt a beszámoló a véradók önfeláldozó magatartásáról, azokról, akik az emberszeretet, az önzetlenség és a példamutatás magas iskoláját járják.

A véradók törzsgárdáját a szocialista brigádok alkotják. Több brigád kollektíven vett részt a szolgálati helyeken szervezett önkéntes véradónapokon.

A tisztasági mozgalom keretében jelentős segítséget adtak a vöröskereszt aktivistái a télre való felkészülés szervezéséhez és a tavaszi tisztasági hónap sikeres lebonyolításához.

Szólt a beszámoló a következő időszak feladatairól is. Többek között kiemelte, *hogy a tisztasági mozgalmat fokozottabban ki kell terjeszteni a pályaudvarra, a szerelvényekre, a kultúrált közlekedés feltételeinek biztosítására.* Célul tűzték ki a tiszta szolgálati hely és tiszta vonalszakasz mozgalmak meghirdetését, folyamatos értékelését és a feltételek biztosítását. Szervezéssel és mozgósítással segítik az üzemegészségügyi szolgálat munkáját.

Meghatározták a tennivalókat a népesedéspolitikai határozat végrehajtásában, a fiatal és az idősebbek körében végzett munkában, és a véradás területén elsősorban a véradók népszerűsítése, erkölcsi és anyagi elismerése vonatkozásában.

A beszámoló megvitatása és elfogadása után került sor a csomópont új vöröskeresztes csúcsvezetőségének megválasztására. A 11 tagú vezetőség elnökévé *dr. Szabó Emilt*, a MÁV Területi Egészségügyi Központ igazgató főorvosát, titkárának pedig *Lakatos Lászlónét*, Debrecen állomás ügyintézőjét választották.

Vezetőséget választott 120 vöröskeresztes aktivista

A *miskolci vontatási főnökség* Vöröskereszt-szervezete hét alapszervezetének 120 küldöttje vett részt a közelmúltban rendezett vezetőségválasztó közgyűlésen. A négyéves munkáról *Bodrogi Károlyné*, a szervezet titkára számolt be. Elmondotta többek között, hogy a véradás már társadalmi mozgalommá szélesedett. Népszerűek a főnökségen rendezett önkéntes véradónapok is, amelyeken különösen a szocialista brigádtagok vesznek részt nagy számban. A Vöröskereszt-szervezet eredményes munkáját bizonyítja, hogy eddig kilencszer nyerték el a *Mintaszervezet* címet.

A tizenegy tagú vezetőség megválasztása után a legeredményesebb aktivistáknak oklevelet és jutalmat adtak át.

Szellemi vetélkedő

A *miskolci járműjavító* szakszervezeti bizottsága 1976 szeptemberében a munkás szocialista brigádok részére tíz témából álló szellemi vetélkedőt rendezett, amely öt hónapig tartott. A versenyző brigádok tagjai többek között a munkásvédelem, tűzvédelem, irodalom, sport, honismeret, továbbá aktuális szakszervezeti témakörökből vizsgáztak.

A döntőn az induló 32 brigádból hét brigád vett részt. A legjobb eredményt elértek között összesen tízezer forint értékű jutalmat osztottak ki.

Az első a teherkocsi-javító *Petőfi Sándor* ifjúsági csapata lett. Második a *dr. Münnich Ferenc* tűzikovács, harmadik pedig a kocsijavító *Zója* brigádja.

Aranykoszorús ifjúsági brigád

Nagy volt az örröm a *Budapest—Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség* Kandó Kálmán ifjúsági brigádjának tagjai körében, amikor megtudták, hogy az elmúlt évi eredményeikért május 1. alkalmából a kollektívát arany brigádéremmel, tagjait pedig aranykoszorús jelvénnyel tüntetik ki. A siker nem tette elbizakodottá őket. Az éves vállalásokon kívül újabb feladatokat vállaltak. *Bocskor Nóra, Magda Jánosné, Rihmer Károly, Tihanyi Márta, Kiss Katalin, Keresztesi László, Sári Ferenc,* valamint *Sándor Zoltánné*, a brigád vezetője elhatározták, hogy elnyerik a Kiváló ifjú technikus, illetve a Kiváló ifjú mérnök címet. Ezenkívül hozzákezdtek a területen dolgozó ifjú szakmunkások körében a Szakma ifjú mestere verseny szervezéséhez, a jelentkezők felkészítéséhez.

Új vállalásuk része volt többek között még a szolgálati főnökség által rendezett brigádvetélkedő lebonyolításához szükséges technikai feltételek biztosítása. A szellemi versengésbe egyébként ők is bekapcsolódtak és jó eredményt értek el. Májusban részt vehetnek majd a következő fordulóban, a csomóponti ki mit tudon.

A jubileum jegyében

Kommunista műszak 300 résztvevővel

Március utolsó szabad szombatján és vasárnapján *kommunista műszakot* tartottak hazánk felszabadulásának 32., valamint a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére a *székesfehérvári vontatási főnökség* dolgozói.

A mintegy 300 résztvevő — élükön a szocialista brigádok tagjaival — *kilenc Dieselmozdony, hetven teherkocsi karbantartását, illetve futójavítását és részlegvizsgáját végezte el.* A kommunista műszakra jelentkezett mozdonyvezetők ugyanakkor vonatokat továbbítottak, társadalmi munkafelajánlásuk teljesítéseként.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Akiben bíznak az állomás dolgozói



A vélemény, amelyet *Hrabovszki János* műhelybizottsági titkárról mondott *Molnár Gábor* állomásfőnök, tulajdonképpen Békéscsaba állomás munkáját is tükrözi. Azt a felelősségteljes, sokszor nagy erőfeszítéssel járó munkát, amelyet 735 dolgozó, — köztük 306. brigádkeretek között — végez.

Hrabovszki János állomásirányító a kétszeres arany fokozattal kitüntetett Kossuth szocialista brigád vezetője, éppen negyedszázada dolgozik a vasútnál, ebből 16 éve Békéscsaba állomáson.

— *Hrabovszki az érettségi után, 1953-ban került hozzánk* — mondja Molnár Gábor állomásfőnök. — *Murony állomáson tett önállósító forgalmi vizsgát.* Szolgált Lökösházán, Sarkadon, majd a MAV Tisztképző elvégzése után — 1961-ben — visszakerült Békéscsabára rendelkező szolgálattevőnek. Eredményes munkájáért negyszer kapott *Kiváló dolgozó*, 1961-ben pedig a *Közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetést. Ezt *miniszteri dicséret*, 1975-ben pedig *Kiváló vasutas* kitüntetés követte.

Vezetője a legnehezebb munkaterületen dolgozó. Kossuth szocialista brigádnak, amely 1974-ben elnyerte a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést. A brigád 1975-ben benevezett az *„Építsük, szépítsük városunkat"* mozgalomba, s közhasznú társadalmi munkájukkal elnyerték a város emlékplakettjét. A brigád többek között ebben az akcióban 1500 facsemetét ültetett.

Hrabovszki János a közeléti munka mellett is szakít időt a továbbképzésre. Most marxista—leninista egyetemre jár. Sokat tett az állomáson a szocialista címért küzdő három munkabrigád megalakulásáért is. Részt vett tavaly a segédtiszti tanfolyam szervezésében, amely sikerrel zárult. A 35 hallgató nagy része az állomáson helyezkedett el. Ez lényegesen enyhítette az utánpótlás-gondokat.

— *Hét tagú műhelybizottságunkban öt fizikai dolgozó van* — mondja az állomásirányító. — *Két nő is helyet kapott a bizottságban: Nagy Ferencné távirász és Földesi Sándorné kocsitakarító.* A hozzánk tartozó harminc bizalmival — az értekezleteken kívül — szinte nap mint nap találkozom és rendszeresen megbeszéljük az aktuális feladatokat. *Kalcsó Imre szbtitkár részvételével havonta kétszer tartunk műhelybizottsági értekezletet.* Legutóbb a bizalmiak új jog- és hatáskörének kiterjesztését tárgyaltuk. Állomásunkon jó a munkahelyi légkör, a dolgozók bizalommal kérnek tőlünk tanácsot. A közelmúltban *Szirbuc István, Komlódi Pál* és *Dalaticzki János* kocsirendezők kerestek meg, akiknek panaszára a kollektív szerződésben foglaltak szerint adtam megnyugtató választ. Igyekszünk gyorsan intézni a szakszervezeti segélykérelmeket is. Legutóbb *Farkas István, Simon János* kocsirendezők és *Mészáros Jenő* kapott segélyt.

Vannak azért gondjai is az állomás vezetőinek. Sok kocsirendező hiányzik, ezért a rendeletben biztosított szabad napot nem tudják rendszeresen kiadni.

A 18 tagú Kossuth szocialista brigádból három dolgozó kivételével valamennyien elvégezték az általános iskola nyolc osztályát. *Vedró Péter* érettségizett. *Apró Endre* pedig most jár gimnáziumba. *Marik György* a helyi pártalapszervezet vezetőségi tagja és munkásőr. *Sárosi Jánossal* együtt. A brigád legfontosabb célja most — Hrabovszki János irányításával — az idei vállalások teljesítése. A tolatószemélyzetből álló brigád a munkaversenyben ebben az évben is az elsők között szeretne lenni.

Kesztyüs Ferenc

Kiváló csomópont



A ferencvárosi csomópont dolgozóinak április 28-án adták át a Kiváló csomópont kitüntetést. Az ünnepségen Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter méltatta a vasutasok munkáját. A szakszervezet elnöksége nevében Koszorus Ferenc főtitkár köszöntötte a csomópont dolgozóit. (Csontos Gábor felvétele)

Tizenegyszeres kiváló csomópont

A dombóváriak sikersorozatának titka a szolgálati ágak példás együttműködése

— *Nincs abban semmi „titokzatos varázslat"* — mondta mosolyogva *Márfai Ottó* állomásfőnök, amikor megkérdeztük tőle, árulja el: mi a „titka" annak a szinte példátlan sikersorozatnak, hogy a dombóvári vasúti csomópont, megszakítás nélkül, immár tizennegyedszer érdemelte ki a kiváló címet, ezúttal a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlajával együtt.

— *Legfeljebb azt ismételhetem, ki tudja már hányadszor, hogy a szolgálati ágak között példás az együttműködés, s dolgozóink ismerve a feladatokat tudásuk, képességük javát adják a munkához.*

Beszélő számok

A dombóvári csomópont, mint a Dél-Dunántúl legnagyobb vasúti szolgálati helye a múlt évben *9 millió 657 ezer 442 tonna árut továbbított.* A berakandó árutonnatervét 2,67 százalékkal teljesítette túl. Ebből az is kitűnik, hogy a fuvaroztató felekkel kiépített régi, jó kapcsolatát tovább ápolta. Az előző évekhez képest javult a teherkocsik statikus terhelése. A tervet 104,26 százalékra teljesítették. A személyszállító vonatok menetrendszerűségét a kitűzött célhoz viszonyítva 0,10 százalékkal múlták felül. A tervhez képest 0,23 százalékkal csökkent a géprevárások száma és javult a vonatok kihasználása. A kocsitartózkodási idő 0,6 százalékkal 7,36 órára rövidült, ami a hasonló csomópontokhoz viszonyítva kedvező eredmény.

Mindehhez tudni kell, hogy az állomási berendezések, enyhén szólva elavultak. *A biztosítóberendezések többsége például kisebb-nagyobb felújítástól eltekintve még az első világháború idejétől származik.* A rendezőpályaudvar kis számú és rövid vágányain sokszor csak nehézségek árán oldható meg egy-egy vonat összeállítása. A dombóvári vasutasok tavaly mégis olyan bravúrokra voltak képesek, hogy irányvonatokat is képeztek és továbbítottak. *Komáromba, Győrbe és Székesfehérvárra.*

A vontatás is megtette a magáét

Szólni kell a vontatási főnökség területén tapasztalható jó munkaszervezettségről is. Mint *Harangozó László* vezető mérnök elmondta ennek tulajdonítható a százelegytonnakilométer előirányzat 102,4 százalékos és a korszerű vontató járművek üzemkészségi mutatójának 102,2 százalékos teljesítése. Az átlagos terhelést 102,6 a fajlagos üzemanyagfelhasználást pedig 102,3 százalékra teljesítették. Az utóbbi mutató százalékos megjelölésénél többet mond, hogy üzemanyagmegtakarítás címén 400 ezer forint prémium ütötte a vontatási dolgozók markát.

A mozdonyműhely bravúrja sem maradhat említés nélkül: *az M 62-es, Diesel-mozdonyok D—3-as javítását az előirányzott 15 helyett 10 műszak alatt végezték el, ami 30 mozdonynál 150 mozdonynap megtakarítást eredményezett.* A kocsijavító műhely a beállított kocsikat — kivéve a súlyosan sérülteket — aznap kijavította és a javítási tervet 101,7 százalékra teljesítette.

A vontatási főnökségnél nagy előrehaladást jelentett, hogy a bontásra váró *Ó-Fűtőház* üzemen kívül helyezésével végrehajtották a villamos-, az eszterga-, a kovácsműhely és az akkumulátor javítóműhely áthelyezését. A vontató járműtípizálás következtében átszervezték a belső csarnok teljes rendszerét. A kocsijavító helyzetén azzal javítottak, hogy 50 méterrel meghosszabbították a műhely kihúzó vágányát. Itt kell megemlíteni a kocsimosó dolgozóinak önfeláldozó munkáját. Tavaly ugyanis a felújítás miatt ideiglenesen lezárt szegedi mosóból is ide irányították a kocsikat, emiatt aztán a dombóváriak a múlt évben másfélszer annyi kocsit mostak és adtak vissza tisztán a forgalomnak, mint az előző években.

A szertár érdeme

Valószínűleg korántsem számolhatnánk be ilyen jó vonattási eredményekről a szertári szolgálat segítőkészsége nélkül. Nem volt rá eset, hogy a szertáriak ne teremtették volna elő idejében a mozdonyok kiszereléséhez szükséges gázolajat és szenet. *A szertár érdeme az is, hogy a korábbi évekhez viszonyítva jobban alkalmazta a „kézi beszerzéseket".* Így mindig rendelkezésre tudta bocsátani az üzemzavar elhárításához szükséges anyagokat. Az üzemanyagellátást nagymértékben megjavította, hogy a múlt évben üzembe helyeztek három 500 köbméteres gázolaj-tartályt.

A csomópont területén 85 szocialista brigád tevékenykedik, 969 taggal. A múlt évben számszerűleg kevésbé fejlődött a brigádmozgalom, annál inkább előrehaladt minőségileg. A minőségi javulás oka, hogy megnőtt az érdeklődés — főleg a fiataloké — a különböző vetélkedők iránt. Egész brigádok tanultak kollektívan, hogy méltóképpen vehessenek részt a vetélkedőkön. Sokan vettek részt a különböző ifjúsági mozgalmakban. Jellemző, hogy a pécsi igazgatóságon megrendezett *Alkotó ifjúság* pályázaton a külszolgálatiak közül három dombóvári fiatal, *Morgósi Emil* gyártástechnológus, *Gerecs László* technológiai csoportvezető és *Zolotnoki Gyula* üzemgazdász, mindhárman a vontatási főnökség dolgozói, szerepeltek a legjobban.

Élenjáró kollektívák

Lehetetlen mégcsak megközelítően is számot adni valamennyi szocialista brigád múlt évi tevékenységéről. Néhány név azonban idekívánkozik: A *Hadi László* irányításával dolgozó Kulich Gyula brigádot a *MÁV kiváló brigádja* címmel tüntették ki. Méltó versenytársa volt tavaly egész évben a *Szüle János* vezette November 7. vonatkísérő brigád, amely már tavaly óta birtokosa a kiváló címnek. A vontatásnál *Folmer Mihály* Kossuthról elnevezett kocsivizsgáló brigádja, jó versenyeredményein kívül tizezrekben mérhető értékű társadalmi munkájával vonta magára a figyelmet. Az osztószertár kilenc brigádjából az aranyérmes *Petőfi* brigád jár az élen a termelési, a társadalmi és a kultúrális munkában.

A dombóvári vasúti csomópont dolgozóinak április 29-én *Szücs Zoltán* MÁV vezérigazgató-helyettes és *Ürögi József*, a Vasutasok Szakszervezete elnökségének tagja, a Vezérigazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára adta át a Kiváló csomópont kitüntetést és a vörös vándorszázlót.

Szász Ferenc

KIVÁLÓ ÜZEMHEZ MÉLTÓAN

Gyöngyösön az idén nagyobbak a követelmények

Beszélgetés Kelemen Árpáddal, a MÁV Kitérőgyártó Üzem igazgatójával

Alig múlt fél éve annak, hogy alapításának negyedszázados évfordulóját ünnepelte a *Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem.* Április 29-én ismét rangos eseményre került sor. Az 1976-ban végzett kimagasló munkáért a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége *a Kiváló üzem címmel együtt vörös vándorzászlót adományozott az üzem kollektívájának.* A megtisztelő kitüntetést — több mint hatszáz dolgozó jelenlétében — *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Zsoltész Sándor*, a vasutasszakszervezet elnökségének tagja adta át.

A tavalyi év emlékezetes volt

Az elmúlt évi eredményekről és az idei tervekről a kitüntetés átadása előtti percekben beszélgettem *Kelemen Árpád* igazgatóval.

— *Üzemünk életében emlékezetes marad az 1976-os esztendő* — mondotta. — *Tavaly volt az üzem alapításának 25 éves jubileuma, és a dolgozó kollektívák a munkában is bebizonyították, hogy mire képesek.* Az előző évekhez képest különösen a felépítményi szerkezetek gyártásának növekedése volt jelentős. (750 csoport vasúti kitérő hagyta el tavaly az üzemet.) 308,4 millió forintos termelési tervünket 12,3 százalékkal teljesítettük túl. A kitérőgyártási programot pedig már határidő előtt egy hónappal, november 30-ra befejeztük.

— V.oltak-e objektív akadályai a termelésnek?

— *Elsősorban az elavult gépek és a szükségesnél kevesebb szakképzett munkaerő okozott gondot.* A kapacitást csak átfogó munkaszervezéssel és a dolgozók egy részének átképzésével tudtuk növelni. Hatására 10,9 százalékkal nőtt egy munkás egy órára jutó termelése az egy dolgozóra jutó termelési érték pedig 11,1 százalékkal. A jó eredmények feltétele volt *a belső tartalékok feltárása és a szocialista kollektívak kezdeményező készsége, alkotó aktivitása.* Nagy belső erő az is, hogy üzemünk dolgozóinak több mint 86 százaléka törzsgárdatag.

— Mit tettek az úgynevezett „kvalifikált", műszakilag jól képzett dolgozók utánpótlása érdekében?

— Jellemző példa erre az, hogy a szakmunkástanulókkal társadalmi-tanulmányi szerződést kötöttünk. Jelenleg 19 vas- és fémszerkezeti lakatos ipari tanulónk van. *Augusztus 20-ra átadjuk a 15 személyes forgácsoló tanműhelyt, amit szintén az utánpótlás nevelését szolgálja.* Tovább folytatjuk az átképzést is, elsősorban forgácsoló szakmára. Tavaly felsőfokú oktatásban és egyéb szakmai minősítést adó tanfolyamon 28-an vettek részt, jelenleg pedig kilencvenen tanulnak.

— *A vasút V. ötéves tervének egyik sarkalatos pontja a pályák állapotának javítása, átépítése. Az üzem a legjobb minőségű kitérők gyártásával segítheti a legeredményesebben ezt a fontos programot. Hogyan készülnek erre, láthatók-e már a fejlődés erővonalai?*

A fejlődés jelei

— Ebben az évben minden eddiginél nagyobbak a követelmények. A tervek közül csak néhány számot említek. *Az idén 540 vasúti kitérőt és 330 kilométer vágány felújításához szükséges tartalékalkatrészt kell gyártanunk.* Ez utóbbi értéke 54 millió forint. A pályaépítők ezenkívül 950 ezer geólemezt, háromezer ragasztott sínkötést, 28 ezer méter hőkezelt sínt várnak tőlünk, és el kell végezni tizenhatezer tompahegesztést. A vállalatok pedig 230 kitérőt rendeltek nálunk. Ezek a számok már az V. ötéves terv pályaépítésének intenzitását jelzik, s egyben meghatározzák legfontosabb teendőink körvonalait is.

Terveink megvalósítását egyre több modern gép segíti. Az üzem- és munkaszervezésen belül a legfontosabb feladatunknak tekintjük a géppark rekonstrukcióját és ezzel párhuzamosan a szociális ellátás fejlesztését. *Mindez egy korszerű üzem születésének biztató jelei.* Az új gépek közül már üzemel a 8000 mm-es hosszgyalu és a „hétezres" portálmaró. Szerelik a tízezer mm asztalhosszúságú csúcssíngyalut is. Megkezdődött a kazánház átépítése és *gondjainkat enyhíti majd az öt millió forint értékű új sintároló*, amelynek építését ebben az évben be kell fejezni. Átadása után a Diósgyőrből érkező hengerelt árut a hegesztő telepünkön zavartalanul tudjuk majd fogadni. A szociális körülmények fejlődését jelzi az orvosi rendelő korszerűsítése és a hamarosan átadásra kerülő új, 600 személyes üzemi konyha és étkezde is. Véleményem szerint mindez szemléletesen bizonyítja üzemünk fejlődését, munkálkodásunk erővonalait — mondotta *Kelemen Árpád.*

Akikre a vezetők mindig számíthatnak

Az üzem vezetői a legnagyobb erőforrásnak a szocialista brigádokat tartják, akikre mindig lehet számítani. A munkaverseny-mozgalomba a dolgozók 63 százaléka vesz részt. A brigádok a termelő munkában való helytálláson kívül *fontosnak tartják a közéleti tevékenységet, egy nagyobb közösség céljainak megvalósítását.* Különösen Gyöngyös, és a környező községek óvodáinak bölcsődéinek, iskoláinak korszerűsítését, patronálását vállalják szívesen. Új játszóterek, kerítések, világosabb iskolatermek őrzik munkájuk nyomát. Segítenek a környező tésztzeknek is. *A sürgős mezőgazdasági munkák idején az üzemcsarnokban még traktort és ekét is látni.* A szocialista szerződésüknek eleget téve gyorsan orvosolják a hibát, megjavítják az értékes mezőgazdasági gépeket.

Tavaly a brigádok 11 600 óra társadalmi munkát vállaltak, amit 30 686-ra teljesítettek. Ebből a munkakörülmények javítására több mint 7900 órát fordítottak. Két alkalommal szerveztek kommunista műszakot, amelyen ezren vettek részt. *A munkáért járó 146 ezer forintot közösségi célok megvalósítására ajánlották fel.*

Az idén 41 szocialista brigád tett felajánlást a nagy október 60. évfordulója tiszteletére. A munkaverseny eddigi eredményei biztos alapul szolgálhatnak az üzem 344 millió forintos idei tervének teljesítéséhez.

K. S.

A MÁV KIVÁLÓ BRIGÁDJA

Mindenki tudja, mi a dolga

Bemutatjuk a Landler Jenő járműjavító Kilián György szocialista brigádját

Kicsi a brigád, de erős. Erejük elsődlegesen nem a javakorabeli férfiak fizikumában rejlik — átlagos életkoruk 40 esztendő; a legfiatalabb közülük 27 éves, a legidősebb pedig 56 —, hanem a produktumukban. A Landler Jenő Járműjavító Üzem VI. osztályán gyakran felhánytorgatják: *„könnyű nekik, válogatott legénység"*, ám ők ezt erénynek tekintik. Elvük: a munkahelyük a második otthonuk (sőt: talán a mozdonyok világában még több időt töltenek, mint a családi körben), nem mindegy tehát, hogy ki dolgozik közöttük.

Kezdeti zökkenők

Rákospalotán immár fémjelzetten is rang a *Hriágyel Mihály* vezette *Kilián György* szocialista brigádban dolgozni. Mert ezüst meg aranykoszorús brigádja több is van ugyan a járműjavító üzemnek, de MÁV Kiváló Brigádja csupán fél tucat. S az idei tavasz — a három bronz-, a két ezüst- és a két aranyérem után — a Kilián brigádnak is meghozta a kiváló címet, a brigádvezető pedig (nem vagyok meggyőződve róla, hogy csupán véletlen az egybeesés) felszabadulásunk ünnepe alkalmából a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát kapta meg.

Lapozgatom a *Fejes Sándor* vezette idei brigádnaplót: *„Januári tervünket 110 százalékra teljesítettük"... „Februári tervünket 110 százalékra teljesítettük"... „Márciusi tervünket 110 százalékra teljesítettük"...* Örömest faggatóznék a sikeres évkezdetről is, de *Hriágyel Mihály* nemcsak a napos oldalakra emlékezik:

— Eleinte nem mentek ilyen jól a dolgok. Idő kellett, amíg összerázódtunk, letisztultunk. Nem mindenki érezte jól magát minálunk, voltak kisebb súrlódások: *nem ettünk folyton vajas kenyeret téliszalámival.* A belső feszültség a munkára, az eredményekre is kihatott, hát ezért sem mindegy, hogy kollektívánknak milyen a légköre. *Immár vagy öt-hat éve a jó légkört vigyázzuk...*

Ha voltak is súrlódások, nem lehettek súlyosak, különben miként lehetne, hogy a szocialista brigád cím megalakulásuk — 1963 — óta egyetlen évben sem pártolt el tőlük.

— *Eredetileg rézműves brigád volt a miénk* — folytatja a visszaemlékezést a brigádvezető. — *Kezdetben voltunk vagy tizenöten, de ahogy tisztult a profil, ahogy a gőzösöket sorra felváltották a dieselek meg a villamos mozdonyok, csökkent a munkánk is.* Akkoriban még havonta 18—19 mozdony csöveit újítottuk föl, most kereken tíz jut egy hónapra. Jelenleg, a brigádunkhoz tartozó és korábban közöttünk dolgozó művezetőnkel együtt nyolcan vagyunk, és nem érezzük, hogy munkaerőhiány lenne. *Mindenki tudja, mi a dolga és azt végzi rendszerezetten.* Számunkra akkor kezdődik és akkor ér véget a munka, amikor megszólal a duda.

„Reggel találkozunk"

Kik is ők nvolcan? *Hriágyel Mihályról* — a már tudottakon kívül — elmondhatjuk, hogy 1957 áprilisa óta (vagyis

Az idén 330 kilométer hosszú pálya rekonstrukciója szerepel a tervben

MEGKEZDŐDÖTT A PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉGEK ÁTSZERVEZÉSE

Az V. ötéves tervidőszakban a vasút rekonstrukciójának egyik alapvető feladata a pályakorszerűsítés. Ezt főként az indokolja, hogy az utóbbi években a pályafenntartás kisse elmaradt a követelményektől. A IV. ötéves tervben alig több mint évi 200 kilométer körüli teljesítményt ért el a pályaépítési szakszolgálat. Holott már ekkor meg kellett volna közelítenie a 300 kilométert. Éppen ezért a jelenlegi tervidőszakban megfeszített munkára van szükség.

Új technológiát dolgoztak ki

Tavaly, az V. ötéves terv első évében már 323 kilométer hosszú pálya korszerűsítését tűzték célul a pályaépítők. *Ezt 342 kilométerre teljesítették.* Az idén 330 kilométer pályarekonstrukció szerepel a tervben. Ezek után indokolt a kérdés:

— Mit tesz a pályaépítési szakszolgálat azért, hogy az évről évre növekvő tervfeladatát teljesítse? (A kérdésre *dr. Telek János*, a MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási szakosztályának vezetője válaszol.)

— *Nagyon sok intézkedést dolgoztunk ki a pályakorszerűsítés meggyorsítására. Ez a munka a IV. ötéves tervben eléggé szétszórt, szervezetlen volt.* Többnyire ott történt korszerűsítés ahol éppen akadt rá kapacitás. Az építési kapacitás átcsoportosítását megkezdtük a törzshálózat legfontosabb, legforgalmasabb vonalaira. *Intézkedtünk annak érdekében is, hogy folyamatosabb, szervezettebb legyen az anyagellátás.* A korszerű pályaépítő gépeket koncentráltuk és új technológiákat dolgoztunk ki. Így például Plasser rostáló gépek végzik a talajjavító réteg bedolgozását. Koncentráltan alkalmazzuk a rekonstrukciós munkáknál a Monomatic géplánccot is a felépítmény szabályozáshoz.

Profiltisztítás

— Intézkedéseink kiterjednek a fajlagos költségek csökkentésére is — folytatta a szakosztályvezető. — Úgy rendelkeztünk, hogy a pálya üzemeltetésével össze nem függő rekonstrukciós munkák nem végezhetők a pályakorszerűsítési beruházási források terhére. *Új technológiát dolgoztunk ki az 1 kilométerre jutó fajlagos költségek csökkentésére.* Ezt a célt szolgálja az alapépítmény-korona műanyag szövetes védelme, aminek kiterjesztése számottevő megtakarítást jelent, illetve pénzt szabadít fel az áremelkedések részbeni ellensúlyozására. Kidolgozás és kipróbálás alatt áll a gépesített kitérő rostálás bevezetése, több más intézkedéssel együtt, ami a pályaépítést könnyíti, gazdaságosabbá teszi és gyorsítja.

Telek János ezután a pályafenntartás tavaly kezdődött átszervezéséről beszélt. *Az átszervezés célja a fenntartás gépesítésének fokozása, a munkáltatási rend korszerűsítése, a tmk jellegű fenntartás következetes bevezetése, és az ehhez megfelelő szervezet kialakítása.* Ez tulajdonképpen profiltisztítást jelent, azért, hogy a pályafenntartási főnökségeket megszabadítsák a magasépítmények és a hidak fenntartásának gondjától. A magasépítési és hídfenntartó egységek a vasútigazgatóságoknál alakuló épület- és hídfenntartó főnökséghez mennek át. *Pécsett, Szegeden, Szombathelyen és Debrecenben* az alakulás már megtörtént. Ez év végéig *Budapesten és Miskolcon* is sor kerül rá. Budapesten, tekintettel a terület nagyságára, két épületfenntartó és egy hídfenntartó főnökség létesül.

Főpályamesteri szakaszok alakulnak

A megmaradt pályafenntartási főnökségeknél összevonásokat hajtanak végre. *Megalakulnak az úgynevezett főpályamesteri szakaszok, ezeknek szervezetében egy-két közúton mozgó pályamesteri egység működik.* Ez a szervezet végzi a két gépesített szakaszos javítás közti munkákat. Az egyenként 18—18 dolgozóból álló egységeket autóbusszal, mikrobusszal szállítják a munkahelyre és vissza. A felépítmény karbantartó géplánccokkal kapcsolatos munkákat a gépesített mozgó pályamesteri szakaszok végzik, 40—45 főnyi létszámmal. Rendeltetésük a ciklikusan előírt tervszerű gépesített fenntartás előtti kézimunkák elvégzése.

Az igazgatósági épület- és hídfenntartó főnökségeket ez év december 31-ig kell megalakítani, a főpályamesteri szakaszokat pedig 1978 harmadik negyedévének végéig.

A szakszolgálatnak kell megoldani

A szakosztályvezető végezetül azokról a problémákról szólt, amelyeket a szakszolgálatnak meg kell oldania, hogy a nagy pályakorszerűsítési feladatok végrehajtásában ne legyen fennakadás. Első helyen említette *a változatlanul nagy létszámhiányt, ami erősen csökkenti a pályaépítés ütemét. Ugyancsak megoldásra vár a rekonstrukcióhoz tartozó felépítményi anyagellátás javítása.* Meg kell javítani továbbá a beruházások előkészítését, a beruházási programok kidolgozását, a tervdokumentációkkal való időbeni ellátást. Ehhez főleg a most megalakult MÁV Beruházási Irodától vár segítséget a szakszolgálat. A korszerű, drága pályaépítő gépek kellő kihasználása érdekében *szükség van a vágányzárak pontos biztosítására is.* A felépítményépítés és fenntartás előírt ütemének érdeke feltétlenül megkívánja, hogy a szakszolgálat mindig idejében kapja meg azt az anyagi lehetőséget, ami gépbeszerzéseikre elő van irányozva.

Szász

Lesz-e friss ivóvíz a pályamunkásoknak?

A közelmúltban kapták meg a szolgálati főnökségek a MÁV 1977/78. évi munkavédelmi újítási feladattervét, amely 229 pontba foglalja azokat a gondokat, amelyek megoldásához segítséget kérnek a vasút vezetői. *Egyike ezeknek a gondoknak a pályafenntartási szakszolgálat vonali munkahelyeinek ivóvíz-ellátása.*

Évről évre egyre több vonalon bontják le az őrházakat. Az őrházi kutak — a rendszeres vízkivétel megszűnése miatt — elszennyeződnek, sokszor fertőzöttek lesznek. Nyáron a pályamunkások szomját már ezek a kutak nem csillapíthatják. A nagyobb létszámú vonali munkahelyeken is csak részben tudnak segíteni a közúti járművek, mert nem minden munkahely közelíthető meg gépkocsival. A reggel kiszállított ivóvíz gyorsan felmelegszik és élvezhetetlen lesz. *Olyan termoszedényekre lenne ezért szükség, amelyek legalább 4—5 órán át megfelelő hőmérsékleten tartják a vizet és gyalog vagy kerékpárral is a helyszínre szállíthatók.* (Ezzel a témával a feladatterv 4. pontja foglalkozik.)

A nagykanizsai pft. főnökség már évek óta keresi a megoldást, de sajnos nem jutott előbbre. Bejárták a fél országot, kopogtattak edényeket készítő és forgalmazó cégek ajtaján — eredménytelenül. Öt-tíz literes termoszokat nem gyártanak. A SZOT Munkavédelmi Kutató Intézetében vállalták volna egy ilyen edénytípus kikísérletezését, *de a prototípus elkészítése 20—25 ezer forintba kerülne.* Ezt a főnökség, saját hatáskörén belül nem vállalhatta.

A munkavédelmi újítási feladatterv 4. pontja tehát ismét feladatterv maradt 1978-ra is.

Nagy Antal Géza

Bicske és Szár között

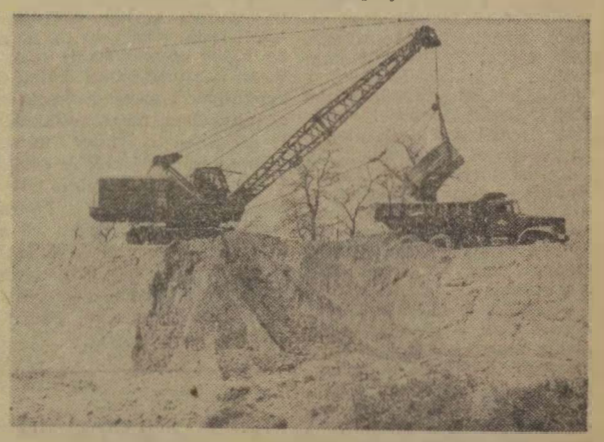
Tervszerűen folyik Budapest—Hegyeshalom vasútvonal rekonstrukciója. Az építők jelenleg Bicske és Szár között dolgoznak; Győr és Hegyeshalom között a kábeleket fektetik. A pályépítéssel egy időben az elavult vonalkábeleket is kicserélik. Tatabánya-Alsó és Hegyeshalom szakaszon a kábelfektetésben az AZD csehszlovák kábelépítői is részt vesznek. Fotóriporterünk a rekonstrukció néhány pillanatát örökítette meg.



A helyszínre érkezett anyagvonat kiürítésében a néphadsereg szakképzett alakulatai is részt vesznek.



Kábelfektetés a vasúti pálya alatt



Nagy teljesítményű munkagépek az építkezésen



Épül az új híd

(Tenta György képriportja)

Debreceni építési főnökség:

Gyorsabb a beruházások kivitelezése, javult a minőség és a munkafegyelem

A debreceni építési főnökségnek — 1976. évi munkája alapján — a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége *a Kiváló főnökség címmel együtt a vörös vándorzászlót adományozta.*

A főnökség terveinek teljesítéséért az elmúlt évben is sokat tett a 74 szocialista brigád több mint kilencszáz tagja. Munkaterületük *Fegyvernek és Záhony* között van. A központon kívül hat építésvezetőség és egy gépállomás látja el a vasútépítéshez tartozó feladatokat. *Tervüket 1976-ban 104,7 százalékra teljesítették; 91 munkát fejeztek be.* Egész évben nagy gondot fordítottak a beruházások átfutási idejének gyorsítására, a kiemelt munkák elvégzésére. A legjelentősebb kivitelezésekhez tartozott többek között a debreceni teherpályaudvar VIII—XII-es vágányának átépítése, Biharnagybajom állomás rekonstrukciója. *Kaba—Hajdúszoboszló* állomások között négy kilométeren negyven nappal határidő előtt fejezték be a felépítménycserét. *Apafa* és *Hajdúhadháza* között pedig 3,6 kilométeren a síncserét. Apafán ezen kívül új szociális épületet is készítettek, amit augusztus 20-ra adtak át.

Az építésvezetőségeken növekedett a termelékenység, javult a munkafegyelem. A tervek túlteljesítését, a minőségileg is jó munkát segítette a szocialista brigádok kezdeményezőkészsége, az egyéni képességeket is kibontakoztató munkaverseny. Felajánlásaikat ebben az évben is dicséretre méltó aktivitással igyekeznek teljesíteni. Külön vállalást tettek például a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére. A közelmúltban már *ennek jegyében szervezték meg a kommunista műszakot*, amelyen a főnökség gépállomása és a II-es számú építésvezetőség dolgozói vettek részt. A gépállomáson 42-en 312 órát fordítottak a gépek karbantartására, festésére. A II-es építésvezetőség 114 dolgozója pedig összesen 684 órát dolgozott Apafán az üzemi konyha és saját telepük műhelycsarnokának építésén.

Nyíri Ferenc

Gyakori vendégek a művelődési házban

— Szokás nálunk, hogy reggel, ha az öltözőben találkozunk, hangos „szervusz"-szal és kézfogással köszöntjük egymást. Már akkor látjuk, kinek milyen a kedve. Az lenne a jó, ha az otthoni problémák az üzem kapuján kívül maradnának, de hát ez nem megy. Például a közöttünk legfiatalabb Juhász Györgynek három gyereke van; *hogy ne lenne gondterhelt, ha valamelyik beteg?!...* Tizenegykor megyünk ebédelni, s ekkor beszéljük meg közös dolgainkat. Aztán ha vége a műszaknak, ismét kezet rázunk: *„szervusz, holnap reggel találkozunk".*

— S munkaidőn kívül?

— Nem erőltetjük, csak ha kedvünk van hozzá. Ám a játékos kedv gyakran elővesz bennünket: *nincs mit tagadni rajta, nagyon szeretünk ultizni. Rég kártyáztunk már, fiúk!* — mondja valamelyikünk és délután már megyünk is az üzem művelődési házába. Elmehetünk a szomszédos Kispajtás étterembe is, de a művelődési házban jobb. Ott otthon vagyunk. Mostanában mintha Radicsnak kedvezne leginkább a lapjárás...

Persze nemcsak e kártyadélutánokon vendégei a művelődési háznak (Sándor Géza, a ház igazgatója épp beszélgetésünket megelőzően járt náluk: tudja, hogy számíthat rájuk). *Ha valaki munkája, vagy társadalmi tevékenysége miatt kitüntetést-jutalmat kap, ott ünnepelnek.* S az ilyen ünnepség nem ritka náluk — bármily kis létszámú is a brigád. Van persze egyéb programjuk is! Ha célprémiumot kapnak, azt félreteszik — sőt havonta személyenként egy tízessel megtoldják —, ebből fedezik kirándulásaik költségét (tavaly a Duna-kanyarban jártak, az idén Egerbe készülnek), s ebből fizetik elő a *Brigádélet* egy példányát; a *Magyar Vasutast* és a *Vöröskereszt Családi Lapját* pedig valamennyiüknek (mindannyian többszörös véradók). Évente egyszer az osztály rendez családi estet: arra a feleségek, gyermekek is hivatalosak. S nem véletlen, hogy a vendégek is igencsak jól érzik magukat közöttük.

Gábor, a brigád fia

Az idén — legalábbis ami a vendégek számát illeti — egygyel szaporodtak. Egy, a fóti gyermekvárosban lakó, 10 éves fiúcskát patronálnak: *Lipót Gábort.* Minden második hétvégét valamelyikük családjánál tölti péntek délutántól vasárnap estig. *Húsvétkor Rácz Laci bácsi fia fuvarozta körbe a kislegényt a brigádtagokhoz, hogy a lányokat-asszonyokat mindenütt meglocsolhassa.* Úgy tervezik: a nyarat is együtt töltik. Annyi már bizonyos, hogy Gábor tíz napot a Fejes-családdal tölt az üzem balatoni „családi üdülőjében", aztán másokkal lesz tíz-tíz napig.

Lehet, hogy öt-hat év múlva megváltozik a brigádösszetétel, s a nyugdíjba vonulók egyikének helyére már kiszemelték az utódot? Ki tudja: *talán a brigád fogadott fiából egyszer a brigád tagja, a későbbi sikerek egyik kovácsolója lesz.*

Földes Tamás

Négy hónap alatt 14 halálos baleset

Javultak a munkakörülmények, mégis romlott a baleseti helyzet

Szakszervezetünk vezető testületei rendszeresen figyelemmel kísérik, értékelik a MAV és a vállalatok munkavédelmi, ezen belül baleseti helyzetének alakulását. Lapunk legutóbbi számában is tájékoztattuk az olvasókat szakszervezetünk elnökségének április 14-i üléséről, amelyen a MAV szociális tervének végrehajtásáról és a munkavédelmi helyzetről készült vezérigazgatósági jelentést tárgyalták meg.

Tovább javult a vasutasok ellátása

A szociális beruházási terv végrehajtásáról adott jelentés, melyet az elnökségi ülést megelőzően az országos bizalmiküldöttek tanácskozása is megvitatott és elfogadott, az ünnepi megemlékezéshez méltó eredményekről számolt be. *Az elmúlt évben ugyanis a szociális beruházási tervben szereplő létesítmények mind megvalósultak.* A befejezett 30 létesítmény 1514 személy részére biztosít korszerű munkásszálláson elhelyezést. Ezenkívül 480 személy részére készült melegedő, átadtak három új orvosi rendelőt, több üzemi konyhát.

A szociálpolitikai célkitűzéseknek megfelelően, *tovább javult a vasutasok ellátása, egészségvédelme és munkabiztonsága.* Sajnálattal kell azonban megállapítani, hogy a munkakörülmények és a szociális ellátás javulása ellenére is romlott a baleseti helyzet. Az 1975 első negyedévi adatokhoz viszonyítva minden fontosabb mutató kedvezőtlenül alakult. *Míg 1975 első negyedévében 6 halálos baleset történt, addig 1976-ban 7, ez évben pedig 10!* A kiesett munkanapok száma pedig 20 592-ről 23 531-re emelkedett. Emelkedő tendenciát mutat a három napon túl gyógyuló és csonkulásos balesetek száma is.

Tarthatatlan állapot

Május 6-ig 14-re emelkedett a halálos balesetek száma. Valamennyi a MÁV-nál történt. Megdöbbentő, hogy az idén bekövetkezett halálos balesetek miatt *16 kiskorú gyermek maradt édesapa nélkül.* A baleset következtében meghalt munkatársaink közül négyen 30 év alatt, kilencen 32—47 közötti életkorukban vesztették életüket. *Miért? Meddig maradnak még a fiatal életek elvesztésének s legdurvább tanulságai?*

A balesetvizsgálat tapasztalatai azt igazolják, hogy még a bekövetkezett sérülések után sem figyelnek fel minden esetben a balesetet előidéző, valós okokra. Ezért az ismétlődés megelőzésére megfelelő intézkedéseket nem tesznek.

Nagyobb gondot a megelőzésre

A baleseteknek azt a tanulságát sem hallgathatjuk el, hogy a biztonsági előírások helytelen, bizonytalan ismerete, megtanulása, a törzsgárda gerincét alkotó 30—50 éves életkorúak esetében is a veszélyforrások, veszélyhelyzetek megszokásához, hatóképességük lebecsüléséhez, tiltott, óvórendszabályellenes magatartáshoz, végül is tragédiák sorozatához vezet. *Tarthatatlan ez az állapot!* Nem lehet és nem szabad szó és cselekvés nélkül tudomásul venni, hogy több évtizedes töretlen jó tendencia ellenkezőjére állandósuljon, sőt fokozatosan tovább romoljon.

Szakszervezeti szerveinknek épp úgy, mint a gazdasági vezetőknek adottak azok a sajátos eszközök, lehetőségek, melyek következetes alkalmazása útján elejét tudják venni, hogy a súlyos helyzet tovább tartson. *Sokszor elmondtuk, leírtuk azt, ami akkor is és most is bizonyítottan igaz, hogy indokolatlan és elfogadhatatlan a balesetek előfordulása, méginkább emelkedése.* Most és ezután is meggyőződéssel állítjuk, a balesetek túlnyomó többsége már a legkisebb gondossággal figyelmességgel megelőzhető lett volna. A halálos balesetek helyszínén — baleset után — ezzel szinte mindig mindenki egyet is ért. Ez azonban sajnos nem tart sokáig és kevés ahhoz, hogy a tanulságok érvényre jussanak. Egyet soha sem szabad elfelejteni: *a fokozott veszéllyel járó vasútüzemi munka balesetmentes végzéséhez elsősorban a munkafegyelem megszilárditására, az óvórendszabályok betartására van szükség.* És még valamit: a sajnálkozó egyetértésnek mindennapos cselekvő gyakorlattá kell válnia. Csak is ez vezet eredményre a balesetek megelőzésében.

Az élet- és munkakörülmények javítása társadalmi szükséglet, dolgozóink közvetlen érdeke. A munkavédelem módszere — pedig mint azt fogalma is meghatározza — a dolgozók tevékeny részvételének biztosítása célkitűzéseink megvalósításával. A munkavédelmi aktivisták, a munkavédelmi őrök és valamennyi szerv segítségét kérjük a baleseti helyzet javítása érdekében, *mert csak közös összefogással lehet elejét venni a súlyos, nem egyszer értelmetlen hallával végződő baleseteknek.*

Hegedüs Károly
munkavédelmi főfelügyelő

Munkavédelmi vetélkedő Berentén



A *Berente* állomáson rendezett *munkavédelmi vetélkedőn* 13 szocialista brigád vett részt, s valamennyien kifogástalan felkészülésről adtak bizonyságot.

Az első helyezést végül is Szuhakálló—Mucsony állomás Fortuna brigádjának képünkön látható tagjai szerezték meg. A második helyen Berente állomás *Március 21.* brigádja végzett, harmadik pedig az ugyancsak berentei *Kossuth* brigád lett. A szakszervezeti bizottság és a szolgálati főnökség a győzteseket megjutalmazta.

A miskolci vasútigazgatóság felhívására *más szolgálati helyeken is rendeznek hasonló vetélkedőket.* Elsőként a sátoraljaújhelyi pályafenntartási és a miskolci vontatási főnökség követte a berentelek példáját. *Céljuk az, hogy a vetélkedőn, illetve a felkészülés során szerzett tudás, szaktisméret hozzájáruljon az üzemi balesetek csökkentéséhez.*

Nincsenek egyedül

A *Magyar Vasutas* március 5. számában megjelent, az *„Ajándékozás öröme"* című tudósítással kapcsolatban fogtam tollat. A mi kollektívánk, a celldömölki rendezőpályaudvar *Petőfi Sándor* szocialista brigádja már évek óta patronálja az állomásunkon baleset miatt megrokkant *Lukácsi Károly* fiát, aki a répceszentgyörgyi nevelőintézetben tanul.

Brigádunk 1975-ben ruhát vásárolt részére, tavaly pedig névre szóló takarékbetétkönyvet nyitott, amelybe már 1200 forint van. Az idén is körülbelül ugyanennyi pénzt gyűjtünk össze, amit majd az iskola elvégzése után válthat ki. Állományunk több szocialista brigádja is segített Lukácsi Károlynak betegsége idején. Deszkát vásároltak a részére és elvégezték a házkörüli munkát, majd segítették a hétvégi faház felépítését is.

Egyetértünk a cikknek azzal a megállapításával, hogy több brigád patronálhatna hasonló sorsú gyermekeket, vagy segithetne a beteg, rokkant vasutasoknak, mert jó érzés azt tudni hogy nincsenek egyedül.

Rózsa József
brigádvezető

Pápai kezdeményezés

Alapítvány a félárva Horváth Emiliának

Ez év február 1-én üzemi baleset áldozata lett *Horváth Balázs*, Pápa állomás vonatfékezője. Felesége és egyéves *Emilia* lánya maradt egyedül. A nagy veszteséget a munkahelyi közösség igyekezett pótolni. Az állomás gazdasági, társadalmi vezetői és az egykori munkatársak *ötezer forintot gyűjtöttek össze, amit Pápán, a 2-es számú postahivatalban tartós betétbe helyeztek el.* Erről alapítvány-okiratot készítettek, amiben leírták, hogy a pénz — kamataival együtt — Horváth Emiliát illeti, és azt csak tanulmányi célokra lehet felhasználni.

Az értéklevelet a lány tizenhatodik születésnapján, 1992. június 16-án, az állomás akkori vezetői kötelesek a gyermeknek személyesen átadni. A határozatot közvetlen hozzátartozók sem változtathatják meg. Az értéklevelet — a gyűjtőívvel és az alapító okmánnyal együtt — az állomásfőnök péncélszekrényében őrzik.

Az állomás dolgozói ezen kívül betétkönyvet is váltottak Emíliának, *amiben 1500 forintot helyeztek el.* Ezt az összeget folyamatosan gyarapítják majd. Ebből iskolaszert, ruhát, és egyéb tárgyakat vásárolnak majd a gyereknek.

Ferencvárosi brigádok kommunista hónapja

Budapest—Ferencváros csomópont dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére és a csomópont fennállásának 100 éves jubileuma alkalmából munkaversenyt indítottak, amelynek része volt a márciusi kommunista hónap. Ennek során a csomópont szocialista brigádjai *32 kommunista műszakot tartottak, amelyen 1172-en vettek részt.* Munkájuk értéke meghaladta a százezer forintot. Ezt a pénzt a IX. kerületi tanácsnak ajánlották fel és a kerület fejlesztésére fordítják majd.

A kommunista műszakok során csökkentették a baleseti veszélyforrásokat és a brigádok ezenkívül a munkakörülmények, továbbá a szociális ellátás javítását szolgáló munkát végeztek.

A márciusi kommunista szombatokon *a ferencvárosi pályafenntartási főnökség 229 dolgozója vett részt.* A több mint 1300 óra társadalmi munkájuk értéke meghaladta a tizenhatezer forintot.

ÜZENET CELLDÖMÖLKRŐL

Celldömölk állomás fiataljai igen nagy tisztelői *Kilián György* emlékének. Nemrég alakult ifjúsági brigádjukat is az egykori lakatosról, az illegális KMP harcosáról, a kommunista ifjúsági mozgalom volt vezetőjéről, a Kárpátokban hősi halált halt partizánról nevezték el.

Ez a forgalmi dolgozókból álló közösség — amelynek érdeklődési köre sokrétű, hiszen tagjai között váltókezelő, kocsirendező, mérnök egyaránt található — *kapcsolatot keres vasutas Kilián György brigádokkal.* Célként szerepel a szerkesztőségünkhöz küldött levélben: *„egymás megismerése, tapasztalatok kicserélése, a mozgalomban bevált ötletek, elképzelések kölcsönös hasznosítása, brigádvetélkedők szervezése vagy más, közös programok rendezése."*

A válaszokat a következő címre kérik az említett csomópont fiataljai::

Koncsik János
9500 Celldömölk,
MÁV-állomás

Elismerő sorok a vendégkönyvbe

A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító Segélyegyesületének parádi üdülői felújítva várják a beutaltakat

Parádfürdőn mindig jól érzik magukat azok a vasutas dolgozók, akik — *mint a Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületének tagjai* — két hetet eltölthetnek az egyesület üdülőiben. A sokak által ismert, „régi" üdülőt teljesen felújították, kívül-belül tatarozták. A fűtési idényben, a szobák kellemes hőmérsékletét olajtüzelésű kazánok biztosítják. Új szőnyegek kerültek a folyosókra és a szobákba.

Az üdülővezető — *Farkas András* —, nem kis büszkeséggel kalauzolt a két épületben, ahol, hogy a téli „holtszezont" is kihasználják, a Parádfürdői Gyógykórház 97 betege kap elhelyezést.

— *Május 17-től már jönnek a vasutasok* — mondja örömmel a lelkes „házigazda" —. *A nagyobb üdülőben hetvenen, a kisebben negyvenen pihenhetnek. A szobák három-, két- és egy ágyasak. Akik több gyermekkel érkeznek, a nagyobb szobákban pótágyat is kaphatnak.*

— Milyen újdonság várja azokat, akik már máskor is voltak itt és ebben az évben újból kapnak beutalót?

— *A kisebb üdülőnk lakóinak nem kell a kétemeletes üdülőházhoz gyalogolni, mert megoldottuk az étkeztetésüket az üdülővel szemben levő Turistaházban.* Ennek a vendégek bizonyára örülnek majd, mert a két üdülő között elég nagy a távolság és tavaly még a Peres útról át kellett járni a Felszabadulás útra ebédelni és vacsorázni. Mindkét házunkban egyébként televízió, rádió, asztalitenisz-felszerelés és lengőteke is rendelkezésre áll. Hetenként két alkalomma van filmvetítés. *Strandolni lehet a szomszédos Bükkszéken és Mátraderecskén. Ezt a két fürdőt azoknak a vasutasoknak ajánlom, akik izületi betegségekben szenvednek.* Azok, akik hoznak magukkal orvosi javaslatot és fürdőjegyet, a parádfürdői kórház szolgáltatásait is igénybe vehetik. Itt a beutaltak nőgyógyászati, izületi és ideggyógyászati kezelést kaphatnak. Egészségeseknek és a munkában megfáradtaknak is azt ajánlom, hogy minél többet kiránduljanak és sétáljanak. *Közös kirándulási lehetőség van Egerbe, és a Mátra legszebb részeire.* Gyönyörű a közvetlen környezet is. A legszebb talán a Sándor-réti völgy. Parádfürdőn megtekinthető a kocsimúzeum, Parádsasváron az üveggyár.

Milyen az ellátás az üdülőkben?

— *Erről legjobb, ha a feleségem nyilatkozik. Ő ugyanis a konyhai felügyelő.*

— Akik nem félnek a súlygyarapodástól, a nehezebb, húsos reggelit, ebédet és vacsorát fogyasszák. *Akik vigyáznak a vonalaikra, vagy fogyni szeretnének, inkább a könnyebb, vitamindús főzelékek mellett döntsenek.* A kirándulásokról sem kell feltétlenül visszasietni az étkezés miatt. Akik előzetesen bejelentik, hideg úticsomagot kapnak — mondja Farkasné.

Bizonyára sokan visszatérnek majd Parádfürdőre azok közül is, akik az elmúlt években elismerő sorokat írtak a vendégkönyvbe. **(Kőhidi)**

Tűz- és vagyonrendészek tanácskoztak Miskolcon

A *miskolci igazgatóságon* a közelmúltban értékelték a tűz- és vagyonrendészeti munkát. Az értekezleten részt vettek a szolgálati helyek vezetői, valamint a tűz- és vagyonrendészet dolgozói.

A beszámoló után, amely kedvező eredményekről adott számot, a résztvevők feladatként határozták meg a tűzkárok további csökkentését, a vasút közrendjének szilárdítását, továbbá az áru- és tehercsikárok megakadályozását. Az értekezlet végén kitüntetések átadására került sor. Három dolgozót belügyminiszteri, egy dolgozót pedig országos üzoltóparancsnoki kitüntetésben részesítettek.

Vasútőrök akcióterve a rendőrséggel a vagyonbiztonság megóvása érdekében

A budapesti igazgatóság katonai szállítási és szervezési osztályához tartozó a főváros területén szolgálatot teljesítő *vasútőrök parancsnoksága a vagyonbiztonság érdekében közös akciótervet dolgozott ki a Budapesti Rendőr-főkapitányság illetékes osztályával.* Az együttműködés értelmében a rendőrség a vasútőrséggel karöltve sűrűbben tart ellenőrzéseket, razziákat a budapesti teher- és rendezőpályaudvarokon. Rendszeresen figyelemmel kísérik az induló, illetve érkező szerelvényeket, főleg az értékes tranzitszállítmányokat.

Az utóbbi időben sok magyar és más nyelveken írt ellenséges propagandaanyagot hoznak be vonaton nyugatról. Ezek megakadályozására szintén közös felderítési akciókat terveznek. Ugyancsak sűrűbben ellenőrzik majd a tárolóvágányokon álló kocsikat is, amelyeket nyáron és télen egyaránt *„szállodává" alakítanak át a csövezők.*

A vasútőrség parancsnokai ezután rendszeresen tartanak megbeszélést az illetékes rendőri szervek vezetőivel, akik mindig kikérik a vasútőrség véleményét az esetleges akciókhoz. Ha a szükség úgy kívánja, bármikor tarthatnak razziákat, ellenőrzéseket, amelyek eredményéről a vasútigazgatót írásban tájékoztatják.



egyéni vagy csoportos kirándulás esetén, minden tényleges vasutas dolgozó, igazolványa felmutatása mellett a

hotel LKM IV

sörözőjében és borozójában

étkezése után 25%-os vasutas-regie kedvezményben részesül!

SOPRON 1277 ~ 1977

JÖJJÖN
A 700 ÉVES JUBILEUMÁT UNNEPLŐ SOPRONBAI

Műszakiakról a műszaki szemével

Beszélgetés Csanádi Józseffel, a KTE közlekedési tagozatának titkárával

A technikai eszközök fejlődése, elterjedése a MÁV-nál is együtt jár azzal, hogy egyre többen dolgoznak korszerű gépekkel, berendezésekkel. A rohamléptekben fejlődő technika működtetéséhez megfelelően képzett műszaki szakembergárdára van szükség. Természetesen nem mindegy, hogy a vasutasságnak a rétege milyen körülmények között él és dolgozik. A Vasutasok Szakszervezete és a Közlekedéstudományi Egyesület képviselői *a közelmúltban munkabizottságot alakítottak, hogy felmérjék, hogyan végzi munkáját a MÁV műszaki gárdája, milyenek az élet- és munkakörülményeik.* A vizsgálódás eredményeiről és a további feladatokról beszélgettünk *Csanádi Józseffel*, a Közlekedéstudományi Egyesület közlekedési tagozatának titkárával.

Kérdőíves felmérés

— Milyen módszerekkel végeztek a felmérést?

— *A munkabizottság kidolgozta a vizsgálati szempontokat, mely egy kérdőív kitöltéséből és annak feldolgozásából állt. Ezenkívül egyénenként és csoportosan beszélgetést folytattunk műszaki dolgozókkal.* 4500 kérdőívet juttattunk el kollegáinkhoz. Ezek közül 4000 érkezett vissza kitoltve. A kérdőívek adatait számítógépbe „tápláltuk". A gép rendkívül sok használható adatot produkált, amelyek mindegyike alkalmas arra, hogy következtetéseket vonjunk le belőlük. A szakszervezet és a MÁV vezetése jól hasznosíthatja ezeket a munkában. —

— Hogyan jellemezhetjük a műszaki tevékenységét, felkészültségét a felmérés alapján?

— *A MÁV-nál befejezéshez közeledik a vonó- és vontatott járműpark rekonstrukciója és évek óta tervszerűen haladnak a pályarekonstrukció.* Sok sikert könyvelhetnek el maguknak a műszakiak a biztosítóberendezések automatizálásában, valamint a számítástechnika fejlesztésében. Ami a felkészültséget illeti, megállapítottuk, hogy a műszakiak 38 százaléka egyetemen vagy főiskolán szerzett diplomát, 53 százaléka középiskolát végzett vagy technikus. A többiek szakmunkások vagy alapfokú szakmai képzettséggel rendelkeznek. A műszakiak 22 százalékának van felsőfokú vasúti szakképesítése, 34 százalék középfokú, 14 százalék alapfokú vizsgát tett, 16 százalék pedig különböző tanfolyamokon szerzett vasúti szakképesítést.

Mindezek alapján a vasutas műszaki dolgozók általános és vasúti szakképesítését jónak értékelhetjük. *A tanultakat hasznosan alkalmazzák.* Ezt igazolja az a tény, hogy a vasúti szállítást jól irányítják és eredményesen végzik az egyéb üzemi munkákat is. Ugyanakkor a politikailag jól képzett műszaki dolgozók számát nem tartjuk kielégítőnek. *Ebből levonhatjuk azt a következtetést, hogy a politikai képzést a jövőben is fontos feladatnak kell tekinteni.*

Több megbecsülést a fiatal műszakiaknak

— Milyen a műszakiak munkahelyi közérzete?

— *A beilleszkedés nem mindenütt egyforma. Sok munkahelyen hiányzik az újonnan érkezők megbecsülése. Nem adnak nekik képzettségüknek megfelelő munkát, nem bízzák meg őket felelősségteljes feladatokkal.* A megkérdezettek 15 százaléka ezért elégedetlen munkahelyével, beosztásával, 9 százalék az iskolai végzettségének megfelelő feladatokat kér magának. *A fiatalok és az idősebbek is bírálták a MÁV szakvizsgáztatási rendszerét.* Véleményük szerint, nehezen érthetőek az utasítások, sok a módosítás, emiatt nem könnyű felkészülni a vizsgákra. Sokan megjegyezték, hogy szükségtelen minden műszakinak megszerezni a teljes forgalmi vizsgát.

A megkérdezettek felvetették, *hogy sok mérnök munkaidejének csak egy részében végez mérnöki munkát.* Olyan részfeladatot kell megoldaniuk, amit kisebb képzettséggel rendelkező technikusok és művezetők is elvégezhetnének. Azt is szóvá tették, hogy sok a műszakiak adminisztratív elfoglaltsága.

— Milyen a műszaki értelmiségi kapcsolata a vasútnál dolgozó, egyéb értelmiségiekkel?

— *A műszakiak úgy vélik, hogy jobban fel kellene oldani a más értelmiségi kategóriákba tartozók elszigeteltségét.* Jobb kapcsolatot lehetne kialakítani a jogászokkal, a közgazdászokkal. A különböző vasúti szakszolgálatoknál dolgozó műszakiak kapcsolata sem kielégítő.

Hiányzik a szervezett továbbképzés

— Hogyan vélekednek a szakmai továbbképzésről?

— *Tapasztalataink szerint elég nagy az elégedetlenség. A vasútnál nem alakult ki a műszakiak szakmai továbbképzésének szervezett rendszere.* A Mérnök Továbbképző Intézet előadásait a budapesti munkahelyeken dolgozók munkaidejéhez igazodva határozzák meg. Más városokból a feljutás sok nehézségbe ütközik. A műszakiak pedig a szakmai továbbképzés legeredményesebb formájának az előadásokat tekintik.

A jövőben nagyobb lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a továbbképzés fontos részévé váljék az önképzés. Ehhez viszont műszaki irodalomra van szükség. Az ellátottságot a kollegák nem tartják kielégítőnek és főleg a külföldi szaklapokat keresik.

— Milyen a műszakiak anyagi helyzete és szociális körülménye?

— *A kérdőíves felmérés és a beszélgetések alapján kevés bérjellegű panasz merült fel. Viszonylag kevesen bírálták a szociális ellátottságot.* A vasúttól való távozás okait nem az anyagi- és szociális kérdések megoldatlanságára, az ezekből adódó idegfeszültségre vezették vissza. A munkábajárás körülményeit, a lakáshelyzetet elfogadhatónak értékelik. *A műszakiak helyzete nem jobb, de nem is rosszabb a többi vasutas dolgozóénál, illetve a népgazdasági átlagnál.* A megkérdezettek 74 százalékának van saját tulajdonú, vagy főbérleti lakása. Elgondolkoztató viszont, hogy 36 százalékuk csak egyszobás lakással rendelkezik. A lakások 17 százaléka komfort nélküli, 43 százaléka pedig csak komfortos. A termelőmunkából kiemelt műszakiak egy része elfogásolja, hogy elvesztette kedvezményeit a munkáslakás-akcióban való részvételben.

Az üzemi étkeztetést, ahol üzemi konyha működik, igénybe veszik. A műszakiaknak közel fele csak elfogadhatónak, 13 százaléka kifogástalannak, 15 százaléka pedig nem tartja kielégítőnek az étkeztetést. Ebből azt a következtetést kell levonni, hogy a konyhák ellenőrzésére nagyobb gondot kell fordítani.

Kevesen viselnek egyesületi tisztséget

Elgondolkodtató az a szám is, hogy a megkérdezettek 17 százaléka nem tartja magát egészségesnek. Magas a rendszeres orvosi kezelés alatt állók és a gondozottak száma. A rendszeres orvosi kezelés alatt állók 6,5, a gondozottak 22 százaléka a 30 éven aluliak közül került ki.

— Mint a Közlekedéstudományi Egyesület közlekedési tagozatának titkára elégedett-e a vasutas-műszakiak egyesületi munkájával?

— *A műszakiak 38 százaléka tagja az egyesületnek. Más MTESZ egyesületben tevékenykedik a megkérdezettek 5 százaléka.* Az egyesületi szervező munkának tehát még széles területe van. Kevesen viselnek egyesületi tisztséget. Örvendetes viszont, hogy a fiatal műszakiak szép számban vesznek részt egyesületünk munkájában. *A kérdőívek alapján megállapítható, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület rendezvényein az egyesület tagjai — de a kívülállók is —, részt vesznek.* Előadásaikat a műszakiak 60 százaléka látogatja, a konferenciákon 27 százaléka vesz részt, de népszerűek a tanulmányi kirándulások, a filmvetítések és a munkabizottságok tevékenysége is.

Kőhidi László

Gépesített kocsitisztítás

A szolnoki tapasztalatok rácáfoltak a kételkedőkre

Szolnokon, a vasúti csomópont Pletykafalu felőli tároló vágányain asszonyok répes csoportja serénykedik az oda állított szerelvények között. Munkaeszközük nem seprő és lapát, hanem különböző alakú, formájú gépek.

Azokkal takarítanak!

Kellő feltételek

A szokatlan zaj, zúgás, zümmögés közepette is jól hallatszik az állomás megafonja: *„Kérjük kedves utasainkat, hogy ügyeljenek a tisztaságra! A hulladékot a gyűjtőbe dobják...!"*

— Mind a technikát, mind a propagandát felhasználjuk a kulturált utazás feltételeinek a megteremtéséhez — magyarazza *Antal Tibor*, az állomás személyszállítási vezetője.

Az asszonyok brigádja közben felvonult a legutóbb érkezett szerelvény mellé. Megindítják a magasnyomású mosót. A kocsikra zúduló vízsugár szinte dongeti a lemezburkolatot. Bent sivítanak a por- és a vízszívó gépek.

— *Tavaly az első negyedévben 141 személykocsit telepítettek át hozzánk más honállomásokról* — folytatja tájékoztatását Antal Tibor. — Azóta minden hónapban itt végezzük azok nagytakarítását is. Ezenkívül *havi 5500 az utántakarítások száma.* A gépeket — összesen hetet — októberben kaptuk a Vasúti Főosztály, illetve az igazgatóság intézkedése nyomán. A tisztaság megteremtése és fenntartása még így is ötven ember munkáját igényli, s ez az 50 tagú forduló szolgálatot teljesítő csoport nőkből áll, két férfi kivételével.

A kocsik mosásáról az egyik asszony, *Pap Sándorné* így beszél:

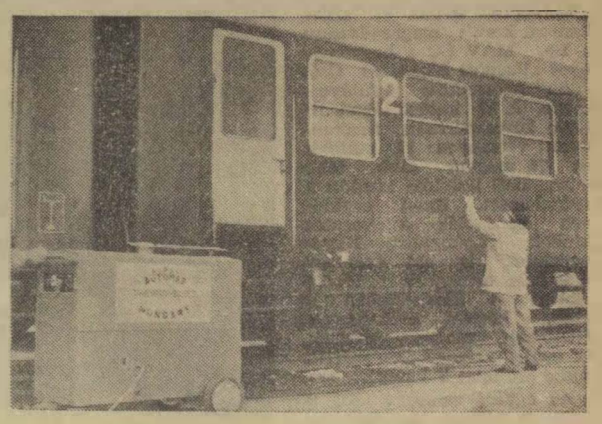
— *Az én gépem többnyire a Thermo-Blitz.* Először ferrolux-ot permetezünk a személykocsik oldalára, majd magas nyomással megyünk rá. *A meleg víz szinte leborotválja a szennyet. Így 4—5 perc alatt végzünk egy-egy kocsival.*

Grafikonos munkarend

Pap Sándorné az elsők között jelentkezett gépkezelő tanfolyamra. Vele együtt a csoportbeliek közül eddig tizenegyen tettek eredményes vizsgát. Munkájukat kitűnően értik, s nagyszerűen végzik.

— *Eredményeink rácáfoltak a kételkedőkre* — mondja *Nagy Béla* művezető. — A MÁV-nál ugyanis sokan hangoztatták, hogy a kocsik belső takarítását nem lehet gépesíteni. Miért ne lehetne? Csak a feladathoz kell igazítani az ember által feltalált technikai eszközöket. Itt van például egy közönséges *kerti permetező.* Készítettünk hozzá guruló állványt, s már szórhattuk is vele az úgynevezett *EVI Lux—1*-es tisztítószert. A többi már egy újabb gép dolga...

Nagy Béla egy Y-alakú csőcsonkot is mutat.



Pap Sándorné kocsitisztítás közben
(Nagy József felvétele)

— *Ez szintén újítás.* Egyszerű, de nagyszerű ötlet testesül meg benne, hiszen lehetővé teszi, hogy egyszerre két személykocsi mellékhelyiségének tartályát töltsük fel vízzel. *Időben, a munkamenet gyorsításában nagyon sokat számit.*

Beszélgetés közben is észrevehettem, hogy az asszonyok menetrendszerű pontossággal haladnak a munkában.

— *Jó kifejezés* — szól Antal Tibor. — *Valóban a vonatok menetrendjéhez igazítottuk az általunk kidolgozott grafikonos munkarendet. Mindenki tudja ezáltal, hogy mikorra mit kell megcsinálnia...*

Kitűnő közérzet

A szocialista brigádmozgalom szempontjából ugyancsak jobb feltételeket teremtett a gépesítés. Az asszonyok négy brigádot alakítottak, *Május 1., Hámán Kató, Kállai Éva* és *Április 4.* néven.

— *Erről nem tudok elfogultság nélkül beszélni* — vallja a személyszállítási vezető. — A brigádtagok 95 százaléka vidékről jár be, s valamennyien családosak, de *lelkesedésük, tenniakarásuk a fiatalabb korosztálybelieknek is becsületére válna.* Náluk soha nincs vita, húzódozás, ha társadalmi munkára, többletfeladat vállalására van szükség. Az idén ismét négyen jelentkeztek gépkezelői tanfolyamra, többen általános iskolába járnak, sőt olyan is akad a brigádokban, mint *Szitó Lajosné*, aki a gimnázium elvégzésére vállalkozott, *négy gyermek mellett.* Tizennégy állandó váradójuk is van, ami talán azzal függ össze egy kicsit, hogy *Lugosi Gáborné*, az állomás vöröskeresztes szervezetének titkára, szintén közéjük tartozik...

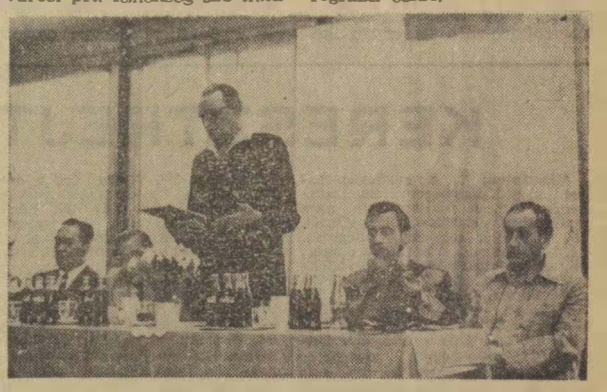
A tisztaság: fél egészség — tartja egy régi mondás. *A kocsik tisztasága annál is több*, gondoltam, miközben Szolnokról hazafelé utaztam az előzőleg alaposan megtisztított, kitakarított szerelvényen. *Ez egész közérzetünk javítását segíti elő.*

Séra Sándor

Szerkesztőségi ankét a Déliben

A szakszervezeti mozgalom folyóirata a *Munka* szerkesztősége május 5-én ankétot tartott a Déli pályaudvar oktatótermében. Az ankéton részt vettek többek között a csomópont szakszervezeti bizottságainak titkárai és a politikai tanfolyamok vezető propagandistái.

Mészöly Ferenc, a krisztinavárosi pft. főnökség szb-titkárának megnyitója után *Szarvas Aladár*, a folyóirat felelős szerkesztője tartott vitaindítót, majd a megjelent 68 olvasó közül többen kértek szót, fejtették ki véleményüket a lapról. A vita tapasztalatait *Révay Sándor*, a vasutasszakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának vezetője foglalta össze.



Szarvas Aladár vitaindítóját tartja
(Barabás Ede felvétele)

Budapesten huszonhat fiatal nyerte el a kiváló címet

A budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó fiatalok közül harmincegyen neveztek be az 1976-ban meghirdetett *Kiváló ifjú mérnök, közgazdász és technikus* mozgalomba. A beérkezett munkák értékelése után május 6-án a Keleti pályaudvar ifjúsági klubjában bensőséges ünnepség keretében osztották ki az eredményes pályamunkákért járó oklevelet. a velejáró pénzjutalommal.

A fiatal műszakiakat, közgazdászokat *dr. Kosztyu Tibor*, a munkaügyi és szociális ellátási osztály vezetője köszöntötte. Az osztályvezető hangsúlyozta, hogy a vasút vezetése megkülönböztetett figyelemmel kíséri a fiatalok kezdeményezéseit. A mozgalom keretén belül született munkák alkalmazása sok hasznot igér a MÁV-nak.

Ezután dr Kosztyu Tibor név szerint említette azokat a fiatal vasutas műszakiakat — *Bencsik László, Csányi László, Tóth László, Horváth Lajos, Monori Károly mérnököket* —, akik már többször nyerték el a *kiváló* címet.

Ezt követően, a bíráló bizottság értékelése alapján, huszonhárom mérnöknek egy közgazdásznak, két technikusnak adta át az oklevelet és a vele járó pénzjutalmat, valamint öt pályázó részesült még pénzjutalomban.

Csókrekord

Izig-vérig májusi hír: olvasom egyik napilapunkban, hogy Würzburgban a mexikói születésű Jesse Coronadónak nem sikerült megdöntenie a csókolózás világcsúcsát. Az ok: kevés volt a partner. Nyolc óra alatt a dicső mexikói „csak" 491 hölgyet talált. Így továbbra is egy bizonyos Jeff Henzler a világbajnok, aki Tennessee államban 3225 csókot ért el. A mostani rekord — döntő kísérlet egy kaszárnya udvarán zajlott le. Szabály: egy nőt — bármilyen korú lehetett! — csak egyszer szabad megcsókolni.

Őszintén együttérzek (pontosabban: örömest együtt éreztem volna) a nemes tusakodásban fél ezer csókjával alulmaradt Coronadóval, de gyanitom — benne a hiba. Vagy nem volt elég vonzó, s ily módon kevés vállalkozó versenytársat talált, vagy nem Würzburg a legkiválóbb hely egy csókvetélkedő számára. Talán ha a Margitszigeten próbálkozott volna. Kétlem ugyanis, hogy ott nyolc óra alatt mindössze 491 hölgyet csókolnának meg s arról sem vagyok meggyőződve, hogy mindehhez 491 férfira van szükség. Gyanitom, hogy néhány férfitársunk ugyancsak törekszik a világrekorderi címre (mégha a szigeten napjában csak két-három edzőtárssal gyakorol is).

Persze nem mindig volt a mi Margitszigetünk sem a legjobb edzőpálya. Hajdan, amikor még nem volt lépten-nyomon „szabad a csók", a balatoni vonatutazás volt rendkívül vonzó az ifjak számára. És sajátságos módon nem az expressz, hanem a minél lassabban cammogó személyvonatok. Ne kerteljünk: nem is annyira a Balaton hűs vize és a part hevitő napfénye csábitotta az epedőket, hanem az alagút. Amely a Déli pályaudvar és Kelenföld között mindent elrejtő setétet ád. A párocskák már az első jelzőlámpa után készülődtek, majd amikor a szerelvény befutott az alagútba, olyan cuppantgatás kezdődött, amelynek zaja a kerekek kattogását is felülmúlta. Aztán Kelenföldig az utasok szemlesütve ültek, s ott legszivesebben átszálltak volna a visszafelé tartó vonatra.

Mondom, rég volt mindez. Ma már a legzsúfoltabb körúti villamos is megteszi, délidőben, hétköznap-vasárnap egyaránt. Azért — valljuk meg — a vonatnak mégis van varázsa. Kiváltképp ha két rokonszenves vállalati dolgozó — egy férfi és egy nő — vidéki kiszállásra utazik együtt. Mert, történetesen Nyíregyházára igyekezvén, Szolnokig az első másfél órában rájönnek arra, hogy korábban nem is tudták egymásról: mindketten a Dunántúlon születtek. Kisújszállásig — alig fél óra kell hozzá — már az is nyilvánvaló, hogy mindketten szeretik a televízió szombat éjszakai művész-filmjeit; Karcag után további rokonvonásokat fedeznek fel és Püspökladánynál a férfiú kezdi püspöklilának látni a világot. Ha Jeff Henzler riválisa akar lenni, akkor Hajdúszoboszló mellett elhaladva nem saját sajgó lábára, hanem partnernője farmernadrágba rejtett lábára gondol és Debrecen határában elcsattan az első csók.

Ekkor sajnálja csak igazán a vidéki kiszállásra utazó párocska, hogy Magyarországon is teret hódított a vasútvillamosítás. Debrecen és Nyíregyháza között megtenné szerintük a cammogó vicinális is. Persze a Szabolcs-Expressz késése sem nagy hiba...

F. T.

VASUTAS KUPA TÁJFUTÁSBAN

Huszonhét kategóriában több mint 1200 versenyző rajtolt

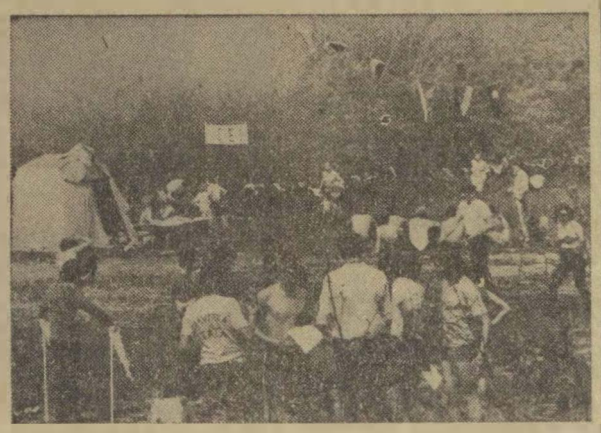
Ebben az évben 28. alkalommal került megrendezésre a Bp. MÁV SC a hagyományos *„Vasutas Kupa és Csik Judit"* nemzetközi tájfutóversenye. A 27 kategóriában, illetve korcsoportban megrendezett versenyen 15 külföldi és 74 magyar klub, több mint 1200 indulója küzdött a győzelemért. Ezzel egyidőben rendezték a vasutas klubok *„Lokomotív Kupaversenyét"* is. Ezt évenként más-más országban rendezik. Ebben a küzdelemben 15 klub, köztük csehszlovák, NDK-beli, magyar, osztrák, és svájci versenyzők mérték össze erejüket 7 kategóriában.

Az egyéni versenyt május 1-én, vasárnap, a *Balatonföldvár és Zamárdi* térségében levő *Csikászó-erdőben* bonyolították le. Reggel 8 órától percenként 10—10 futó rajtolt, 11 éves kortól egészen az 50 évesek korcsoportjáig. A verseny végén látványos célbefutásnak lehettek tanúi a nézők. De láthatták azt a versenyovodát is, ahol a versenyző szülők kisgyermekeit őrizték és 3 és 6 éves korcsoportokban mini erdei futóversenyt rendeztek számukra.

Az ünnepélyes eredményhirdetésre és díjkiosztásra 14 órakor került sor a balatonföldvári Expressz ifjúsági tábor színpadán.

A férfiak elit-mezőnyében *Dosek Ágoston*, a TFSE tehetséges versenyzője, a nők A-kategóriájában pedig ismét *Monspart Sarolta* győzött, a Spartacus színeiben. A magyar vasutas klubok versenyzői közül dobogós helyezést értek el: az F 21 Elitben *Szabó László* (PVSK) és *Nyúl József* (Sz. Haladás), az N 19 A-ban *Kirisits Vilma* (Bp MÁV), az F 19 A-ban *Kelemen János* és *Gyenis Zoltán* (PVSK) és *Meichl Géza* (Bp. MÁV), az F 17 A-ban: *Nagy Márton* (PVSK) és *Kovács Tibor* (Bp. MÁV), az N 17 A-ban *Pollmann Teréz* (Bp. MÁV), az F 15 B-ben *Szeibert Ákos* (PVSK), és *Baracsi Gábor* (Bp. MÁV), az N 15 B-ben *Ujhelyi Edit* (Bp. MÁV) és *Vida Mónika* (PVSK), az F 11 D-ben *Kovács László* (PVSK) az N 11 D-ben *Kovács Ildikó* (PVSK), az F 35-ben *Ijjász István* (PVSK) és az F 43-ban *Csamangó Ferenc* (Szegedi VSK). A 3 fős csapatversenyekben 2 vándordíjat nyert a PVSK, 1—1 vándordíjat a Haladás, a Szegedi és a Szentesi VSK.

Május 2-án hétfőn ugyancsak szép időben, újszerű korcsoport-váltóversenyre került sor. A klubok 4 férfi (F 21, 19, 17, 15), 3 női (N 19, 17, 15) és 3 szenior (F 43, N 35, F 35) versenyzői váltották egymást. Az izgalmas verseny rajtját, váltásait és célbefutását egy helyről lehetett végignézni. A vasutas férfiváltók versenyében a Lokomotív Drezda, a női váltóban a Bp. MÁV SC, a szenior váltóban ugyancsak a Lokomotív Drezda csapata győzött.



A jól sikerült verseny legérdekesebb pillanata a látványos célbafutás volt

A kétnapos verseny eredményeinek összevetése után a IV. Lokomotív Kupa összesített versenyét a Drezdai Lokomotív nyerte 117 ponttal a 116 pontos Bp. MÁV és a 100 pontos PVSK előtt.

A verseny rendezésében *dr. Vizkelety László* elnök és két helyettese, *Thuróczy Lajos* és *Schluth Péter* mellett oroszlánrészt vállalt *Laczkó Tamás*, a TBKF dolgozója, mint a versenytérkép helyesbítője és pályakitűző, *Galló Sándor*, a Nyugati pu. dolgozója, mint pályakitűző és technikai felelős, valamint *Schuch Tamás*, a Gépi Adatfeldolgozási Főnökség dolgozója, a célbíróság vezetője. A Bp-MÁV Igazgatóság Sport Club Természetjáró szakosztálya nagy segítséget nyújtott a rendezéshez. A sikeres lebonyolításért a Tájfutó Szakosztály elnyerte a részt vevő versenyzők és sportági vezetők teljes elismerését.

Szovjet sikerrel zárult az Utasellátó nemzetközi női sakkversenye

Az *Utasellátó SC* karöltve a *Magyar Sakk Szövetséggel*, április 13 és 27 között nemzetközi női sakkversenyt rendezett. A verseny résztvevői voltak: *Asharumova* (Szovjetunió), *Goceva* (Bulgária), *Markovics* (Jugoszlávia), *Polichroniade* (Románia), *Radszikowska* (Lengyelország), *Woch* (NDK) nemzetközi nagymesterek, valamint *Ivánka Mária*, *Verőczi Zsuzsa*, *dr. Krizsánné*, *Honfiné*, *Porubszky* nemzetközi mesterek, *Kas* és *Grosch* mesterek.

A két hétig tartó verseny izgalmas, szép játékokkal fejeződött be. Az első helyet Anna Asharumova szerezte meg 8 ponttal. A 2—4 helyen 7 ponttal Ivánka Mária, Grosch Mária és Verőczi Zsuzsa osztozkodtak. Dr. Krizsán Gyuláné — az Utasellátó Vállalat dolgozója — holtversenyben az 5—8 helyen végzett.

K. F.

Lövészverseny Szegeden

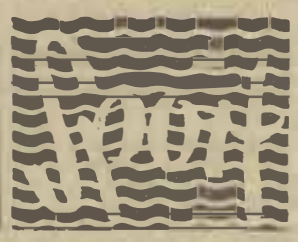
A szegedi igazgatóság központjában működő MHSZ Tartalékos Klub hazánk felszabadulásának 32. évfordulója tiszteletére házi egyéni lövészversenyt hirdetett, amelyen 223-an vettek részt.

Eredmények: Férfi I. korcsoport: 1. *Kónya Zoltán*, 2. *Almási István*, 3. *Szecskó Tibor*. II. korcsoport: 1. *dr. Fekete István*, 2. *Vecsernyés János*, 3. *Antal Andor*. Nők: 1. *Diós Ibolya*, 2. *Tóth Endréné*, 3. *Fodor Lászlóné*. A verseny helyezettjeit értékes tárgyjutalomban részesítették.

Klubkönyvtár a tömegsportért

Békés megyében évek óta gondot okozott helyiség hiányában az őszi-téli teremversenyek megrendezése. Legtöbbször üzemek, intézmények ebédlőit adták kölcsön egy-egy délutánra. A tömegsportversenyek lebonyolítását gátolta a pingpongasztalhiány is. Ezeken a gondokon segített a közelmúltban Dányi Pálné, a békéscsabai vasutas klubkönyvtár vezetője. Az SZMT testnevelési és sportbizottsága kérésére nemcsak a SZOT, hanem a szakmák versenyeire is rendelkezésre bocsátotta a könyvtár helyiségeit. A Békés megyei tanács pedig kilencezer forintot adott a vasutas sportkörnek három pingpongasztal vásárlására.

Szép példája volt ez annak, hogy a klubkönyvtárak, művelődési intézmények mit tehetnek a tömegsportért, a testkultúra fejlesztéséért.



HÍREK

— **Vasutasok a bölcsődéért.** Dombóváron sok gondot okoz a szülőknek a bölcsődehiány. Az állomás dolgozói ezért egy napi keresetüket ajánlották fel a városi tanácsnak bölcsődebővítés céljára. Áprilisban több mint ötvenezer forintot gyűjtöttek így össze. A szocialista brigádok elhatározták, hogy a jövőben is szerveznek hasonló akciót.

— **Nyugdíjasokat búcsúztattak.** A miskolci járműjavítóban ünnepséget rendeztek a közelmúltban nyugdíjba vonult dolgozók részére. Az üzemtől és a munkatársaktól tizenöten búcsúztak. A járműjavító férfikórusa műsort adott a tiszteletükre, majd Siklósi László, a szakszervezeti bizottság elnöke búcsúztatta az egykori kollégákat. Utána átadták az üzem ajándékát, a rádiót és az órát.

— **Bizalmiak vetélkedője.** A debreceni vontatási főnökségnél április 21-én „Bizalmiak a dolgozókért" címmel vetélkedőt rendeztek, amelyen 12 szakszervezeti bizalmi vett részt. A verseny első öt helyezettje a májusban sorra kerülő középdöntőben vetélkedik tovább.

— **Névadó.** A szegedi igazgatóság családi és társadalmi ünnepeket rendező bizottsága április 23-án névadóünnepséget rendezett. Ez alkalommal Ádám Norbert, Hegyközi Tamás, Pintér Dóra és Tóth Zsuzsanna névadóját tartották. Az igazgatóság gazdasági és társadalmi vezetői köszöntötték a szülőket és a gyermekeket, majd ajándékot adtak át.

— **Kommunista műszak.** Sajószentpeter állomás dolgozói április 23-án és 30-án kommunista műszakot tartottak, melynek során pályakarbantartást, takarítást végeztek. A kommunista műszakok értékét a bodrogolaszi gyermekotthonnak, a vasutas művelődési otthonnak és műjégpályaépítés céljára ajánlották fel.

— **Brigádlátogatás.** Dombóvár állomás Zrínyi Ilona szocialista brigádja május 1-én meglátogatta az öregek szociális otthonát és virraggal, emlékappal kedveskedtek a lakóknak. Az öregek a beszélgetés során a régi május 1-ékre emlékeztek, amikor még illegális körülmények között, a rendőrterrortól fenyegetve ünnepelhették csak május 1-ét. A brigád vállalta a szociális otthon lakóinak patronálását.

— **Hatvankétszeres véradó.** Békéscsaba pályafenntartási főnökség bérellenőre, Zabovszki József 1955-től véradó. Eddig 62-szer — összesen 21 liter vért adott térítésmentesen. Segít ezenkívül a véradónapok szervezésében, az egészségügyi felvilágosításban is.

— **Társadalmi munka.** Szerencs állomáson az április 23-án rendezett kommunista műszakon 119-en vettek részt. A dolgozók többek között parkosítottak, tisztították a vágányokat, ülőpadokat és szemétgyűjtőket festettek, továbbá a felvételi épület előtt elterítették a gyöngykavicsot. A 480 óra társadalmi munka értéke meghaladja az 5800 forintot.

— **Hangverseny élenjáróknak.** Április 22-én Püspökladányban több mint háromszáz vasutas részvételével nagy sikerű hangversenyt rendeztek a kitüntetett szolgálati helyek és szocialista brigádok tiszteletére. A debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar adott hangversenyt. Közreműködtek a debreceni Csokonai Színház magánénekesei: Mészöly Katalin, Hegyes Gabriella és Horváth Bálint érdemes művész.

— **Felhívás.** A miskolci Vörösmarty Mihály Művelődési Ház a 27. vasutasnap tiszteletére „Így látom a vasutat" címmel gyermekrajzpályázatot hirdet 8—12 éves korig. A rajzokat vízfestékkel, színes krétával, tussal festhetik a versenyzők negyed- vagy nyolcadíves rajzlapra. Egy személy legfeljebb három rajzzal pályázhat. A pályaművek beküldésének határideje: 1977. június 5. Cím: Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Miskolc, Lenke út 14/a. Telefon: 14—247. A legjobb pályamunkákat a zsűri díjazza.

A szerkesztőség üzeni

Bódogh Mihály, Dombóvár; Rapi József, Budapest; Kisvárdai János, Sepsi Gyula, Pál István, Miskolc; Nyíri Ferenc, Rácz Gabriella, Keczkó Ferenc, Kovács Béla, Debrecen; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bognár Károly, Tapolca; Rózsa József, Celldömölk; Mohai Károly, Szerencs; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Szűcs Ferenc, Hatvan; Csizmazia Béláné, Szombathely; Murányi Tibor, Bánréve, leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Huszta Miklós, Szeged; Tóth Sándor, Téglás; Payer Ottó, Sopron: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

Elcserélném Sió-parti egy szoba, konyhás, 40 négyzetméteres, kertbeli, melléképülettel rendelkező I. emeleti szolgálati lakásomat kizárólag miskolci vagy budapesti — lehetőséghez képest — nagyobb lakásra. Minden megoldás érdekel. Levélcím: Horváth M. István, 8600 Siófok, Zsilip sor 1.

Elcserélném dunaharaszti MÁV-lakótelepi 1 szoba, konyha félkomfortos, kertes földszintes szolgálati lakásomat Budapest Igazgatóság területén hasonlóra. Vízpart melletti helységek előnyben. Érdeklődni levélben: Kopp Ferencné 1213 Budapest, Szarvas u. 22.

Elcserélném Budapest VI. ker. Vörösmarty utcai két és fél szobás, két bejáratú lakásunkat egy MÁV- és egy tanácsi lakásért. Érdeklődni munkaidőben 42—81 telefonon vagy személyesen MÁV Jegynyomda, Nyolczasné.

Elcserélném Magyarfalva állomástól 200 méterre levő 1 szoba komfortos MÁV-lakásomat Sopronira. Kert és gazdasági lehetőség bőven van. Érdeklődni lehet: Nagy Béla, Magyarfalva állomás.

Elcserélném kiskunfélegyházi 2 szoba összkomfortos tanácsi lakásomat Nagy-Budapest területén hasonló tanácsi vagy szolgálati lakásra. Érdeklődni levélben: Kelemen Sándor 6100 Kiskunfélegyháza, Lövi S. u. 1. sz.

Elcserélném szentesi IV. emeleti modern kétszobás MÁV rendelkezésű lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődés: Budapest, 211—171 telefonon.

Elcserélném nagykanizsai szoba komfortos tanácsi lakásomat budapestre, vagy környékére. Müll Gézáné 1078 Budapest, Cserhát út. 16—18. II. 20. Telefon: 220—374.

Elcserélném székesfehérvári kettő szoba összkomfortos, tanácsi, gázfűtéses lakásomat hasonlóra Budapesten, Szolnokon, vagy Szegeden. Lehet tanácsi vagy szolgálati lakás is. Érdeklődni: du. 17 órától, Iványi Gyula, 8000 Székesfehérvár, Üttörő u. 10/D. II. 2.

Elcserélném budai vasúti házban levő egy szoba komfortos lakásomat szintén egy szoba komfortosra vagy garzonra. „Óbuda" előnyben. Csak vasutasnak. Érdeklődni 8—4-ig szombat kivételével telefonon: 155—210.

KERESZTREJTVÉNY

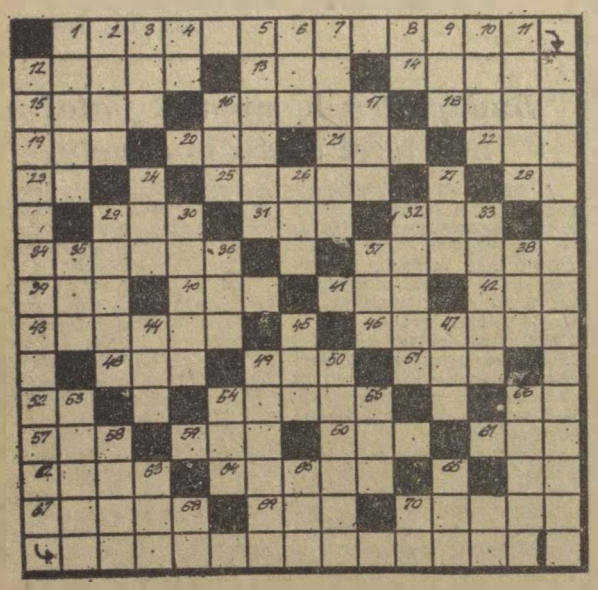
Vízszintes: 1. A gazdaságosságot segítő üzemszervezési intézkedés. 12. A földtörténeti harmadkorból származó kovadarab. 13. ...ráció, fokozatos közelítés. 14. Nagymenő, befutott ember. 15. A legkisebb angol folyadékmérték. 16. Somogy megyei község lakója. 18. Nyersszínű. 19. Kagylóban van. 20. Torbágy ikerközsége. 21. Időmérő. 22. Római 48. 23. Ude szélei. 25. Dunántúli erőművéről nevezetes község. 29. Igekötő. 29. Becézett női név. 31. Ünnepélyes hangú költemény. 32. Vissza: érti a dolgát. 34. A Kis-Antillák szigetének országa. 37. Rév. 39. Férfinév. 40. Verssorok összecsengése. 41. A fizika erőegysége. 42. Foglalt, idegen rövidítéssel. 43. Kimenet, kijárat (francia). 46. Csúcsíves. 48. Vissza: amerikai szakszervezeti szövetség kezdőbetűi. 49. A férfiak párjai. 51. Hotel közepe. 52. Fordított névelő. 54. Perzsiai város. 56. T. K. 57. Strucctoll madár. 59. Nagyon öreg. 60. Kaszáló. 61. Hő, távirati stílusban. 62. Tréfa. 64. Pamlag, eredetileg török gyülekezet. 66. Szabálya. 67. Nyers olajsav (ék. fel.) 69. Világifjúsági Találkozó. 70. Végnélküli beszél.

Függőleges: 1. Fátyolszövet (francia). 2. Szabó szerszám. 3. Latin semmi. 4. Az asztácium vegyjele. 5. Egy olasz táncosnőről elnevezett szoknya. 6. Becézett női név. 7. Vakbuzgó (görög). 8. Mint 56 vízszintes. 9. Svéd pénzegység. 10. Számára. 11. Vissza: gonosz tündér az Odysszeiában. 12. Egy másik gazdaságos üzemszervezési intézkedés. 16. Római 3. 17. Szélsőséges ir terrorszervezet. 24. ... Sámuel, volt magyar király. 26. Faüreg. 27. Rés. 29. ...-Amerika, Latin-Amerika. 30. Régi magyar muzsikus. 32. Ausztráliai vad kutya. 33. Zúzva. 35. Állami bevétel. 36. O. I. E. 37. ...to, japán város. 38. Angolok kedvelt itala. 44. Kerek szám. 45. Szúrófegyver. 47. Helyhatározó. 49. Az asszír birodalom fővárosa volt. 50. Japánban kedvelt sportág. 53. A gyapjú holmik ellensége. 54. Dunántúli patak. 55. Visszanézi 56. Száraz fúcsomó 58. Cári rendelet. 61. Vajas tészta. 63. Adige magánhangzói. 65. Folyadék. 66. Fekszik ellentéte. 68. Nyit szélei. 70. B. Y.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 12. Beküldési határidő: 1977. június 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A kocsitartózkodás csökkentése. Átlagos vonatterhelés növelése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 8. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kovácsi Ferencné. 2119 Pécel vasútállomás; Wilk Lajos, 2600 Vác, Szabadság tér 3. sz. VI. 5.; Vojtonovszkiné Tóth Veronika, 3531 Miskolc, Chlepkó Ede u. 33. II/3.; Nyíró Károly, 6725 Szeged, Oldal u. 2. sz. II. 2/b. Somogyi János, 8300 Tapolca, Arany J. u. 5. sz.



MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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: 234—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—1841 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató



A MÁV Budapesti Igazgatósága felvesz és kiképez NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifelíró, vonatfelvevő, távgépíró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás,

mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe.

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS: a budapesti és vidéki állomásokon, a vontatási és pályafenntartási főnökségeken, valamint a munkaerő-felvételi irodán. Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXL ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1977. JÚNIUS 3.

MÁJUS 22-ÉN

Életbe lépett a MÁV új menetrendje

Fakultatív lehetőségek egyes belföldi helyjegyes vonatokon

Több vonat áll meg a Velencei-tó állomásain

A közlekedési munkamegosztás, a személyi tulajdonú gépkocsik számának felfelé ívelése miatt a vasúti személyszállításnál 3,7 százalékos utascsökkenéssel kell számolni. *A MÁV 1976-ban 335,7 millió utast szállított.* Az átlagos utazási távolság 42,7 km volt. A 4,7 százalék növekedés elárulja, hogy némi arány-módosulás történt a távolsági utazásoknál az előző évvel szemben.

A menetrend nagy szervező erot jelent. Rangját a végrehajtási munka adja meg, amikor a vonatok ezrei lendülnek mozgásba. E mozgást szervező és irányító vasutasoknak tehát érteniök és érezniök kell az előttuk álló feladat sulyát. A megvalósításhoz szükséges helyi, személyes erőfeszítésekre is szükség van. Minden tonna lemaradás a tervtől, az üzemvitelben nehezen felmérhető gondot és nehézséget okoz. Ezért állomási kollektiváknak és személyileg az egyes dolgozóknak is ápolniok kell a kapcsolatokat.

Az új menetrend nem keltett meglepetést. Nem közölt látványosan új vonatszervezési megoldásokat. Az alaposság, a mindennapok munkaszükségletelnek kielégítése azonban átfogó gondosságról, a partnerek és az utazóközönség igényeinek alapos ismeretéről tanúskodik.

Új megoldás, hogy a *Moszkva—Budapest—Belgrád* között közlekedő *Puskin Expressz* Budapest elkerülésével, a rövidebb *Záhony—Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas* útirányon át közlekedik. Ezzel a vonat menettartama mintegy két órával rövidült meg. A vonat egy hálókocsit visz magával, hétfől napokon *Budapest—Athén* között, amely pénteken érkezik Athénből Budapestre, hasznosan segítve a hazai turizmus igényeinek kielégítését. Mivel a „Puskin" Moszkva—Budapest vonatrésze az új útirány miatt pótlást kívánt, e célból és a *Tisza Expressz* mentesítésére a nyári menetrendben új vonatként *Budapest Expressz* közlekedik, kedvezőbb menetrendi fekvésben.

Magyarország és a Szovjetunió közötti élénk kishatárforgalmi utazási igény kielégítésére a *Szabolcs Expressz* vonatban közvetlen kocsik közlekednek *Budapest—Csap* között. Ez igen jó összeköttetést biztosít *Munkács, Beregszász, Lvov, Kijev* felé és viszont.

A *Maestrál Expressz* az új menetrendben Róma irányban két órával, Budapest irányban 1 órával rövidebb idő alatt közlekedik. Az utazási szokásokat, az utasáramlásokat figyelemmel kísérve, úgy látták, hogy a *Wiener-Walzer Expressz* Budapest—Bukarest között kihasználatlanul közlekedett. Ezért a Wiener-Walzer az új menetrendben csak *Basel—Budapest* között közlekedik.

A nyári menetrendi időszakban Basel—Budapest között 70 perccel rövidül az utazási idő. Ezzel szemben a *Wien—Budapest Expressz* Wien—Konstanta között, mint *Wien—Bukarest Expressz* közlekedik. A korábban Budapest—Wien között közlekedett *Arrabona* és *Wien Expressz* vonatok érdeklődés hiánya miatt nem közlekednek. Az *Orient Expressz* Párizs—Bukarest között 95 perccel rövidebb menettartammal közlekedik.

A nyári nagy utasforgalom miatt gondoskodni kellett a *Lipcse—Budapest—Bukarest—Várna* között közlekedő *Balt Orient Expressz* mentesítő vonatjáról is, amely *Trákia Expresse* néven új vonatként közlekedik.

A belföldi expressz- és gyorsvonatok menetrendjében nem történt jelentősebb változás. A célszerű intézkedések — amelyek a palyakorszerűsítési munkák miatt elengedhetetlenek voltak — a menetrendbe beépültek. Ilyen a *Zselic Expressz* korábbi indulása Budapest Déli pályaudvarról és a szombathelyi gyorsvonatnak Boba—Zalaszentiványon át történő közlekedtetése, a munkakoncentrációk idején.

A balatoni forgalom időszakos jellege ellenére is jelentős eltérés mutatható ki a hétvégi és a hétközbeni utasforgalomban. A számottevő utascsökkenés miatt a Budapestről 6.25-kor induló, ellenirányban 19.50-kor érkező fonyódi vonatpárt csak a hétvégén közlekedtetik. Az igénybevétel hiánya miatt megszűnt a hétvégi *Füred Expressz*. A *Kanizsa* és a *Lővér Expressz* vonatokon a helyjegyváltás már nem kötelező, azonban továbbra is biztosítható. *A fakultatív lehetőség az utasok kérésére történt.*

Folytatódott az éjszakai távolsági személyszállítás fokozatos felszámolása. Ezúttal *Budapest—Nagykanizsa* között szűnt meg az éjszakai személyvonat. A nyári menetrendben hétfőn 7.05-kor új „gyorsított" távolsági személyvonat érkezik Nagykanizsáról a Budapest Déli pályaudvarra. Figyelmet fordítottak a menetrend készítői a Velencei-tó utasainak el-

(Folytatás a 3. oldalon)

Aláírták a módosított kollektív szerződést



Urbán Lajos miniszterhelyettes és Koszorus Ferenc főtitkár aláírják a kollektív szerződés módosítását. (Laczkó Ildikó felvétele)

Május 17-én a vasutas-szakszervezet székházában *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, mint munkáltató, *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára pedig 145 ezer vasutas képviseletében ünnepélyes külsőségek között aláírta az 1976—80. évekre kötött MÁV kollektív szerződés 1977. évi módosítását.

Az aláírás után mindkét vezető kifejezésre juttatta, hogy az üzemi demokrácia különböző fórumain *mintegy százezer vasutas részvételével megvitatott módosítás* hatékonyan segíti majd a vasút ez évi szállítási feladatainak teljesítését, ugyanakkor tovább bővíti a vasutasokat megillető jogokat.

Az eddigiektől eltérően szabályozza például a kollektív szerződés az utazószemélyzet szolgálati óráinak elszámolását, a munkaközi szünet, s a különleges szállítmányokat kísérő vasutasok díjazását. A módosítással a MÁV kollektív szerződés első ízben tartalmazza a bérpolitika megvalósítására vonatkozó irányelveket, az 1977. évi bérfejlesztési intézkedéseket, továbbá szabályozza a fizetési előlegkeret mértékét.

A módosítás a kihirdetést követően *1977. május 1-én lépett hatályba.* Az egyes dolgozókra nézve előnyös rendelkezéseit azonban már 1977. január 1-től kell alkalmazni.

NAPIRENDEN

a vasútegészségügyi dolgozók élet- és munkakörülménye

Szakszervezetünk elnöksége május 12-én ülést tartott. Az első napirendi pont keretében együtt tárgyalta a kiváló kitüntetés elnyerésének követelményrendszerét, és a vasútigazgatóságok munkaversenyének szabályozását tartalmazó előterjesztéseket.

A célkitűzések összhangban vannak a vasút 1977. évi feladataival, valamint azokkal a fokozott követelményekkel, amelyeket a kitüntetések adományozásánál a jövőben jobban figyelembe kell venni. A vasútigazgatóságok munkaversenyének új rendszere is több vonatkozásban eltér az előzőtől. Így például nagyobb ösztönzést biztosít az áruszállítási tonnaterv túlteljesítésére, előtérbe helyezi a tehervonat-forgalom tervszerűségének és menetrendszerűségének javítását. A beruházási, fejlesztési és szociálpolitikai feladatok megoldása, az eszközök jobb kihasználása, a tervszerű munkaerőgazdálkodás is szerepel a célkitűzések osztályba készített kiegészítő jelentést.

A napirendi pont tárgyalásánál jelen volt és részt vett a vitában *dr. Füzi István*, az Orvosegészségügyi Dolgozók Szakszervezetének főtitkára, aki többek között elmondotta, hogy a vasútegészségügyi szolgálat szerves részét képezi az ország egészségügyi hálózatának. Az élet- és munkakörülményeket illetően sincs különösebb eltérés, jóllehet, a vasútegészségügyi dolgozók sajátos feladatokat látnak el.

Az elnökség a Vasútegészségügyi Igazgatóság jelentését, a kiegészítő jelentésekkel együtt elfogadta. Ugyancsak elfogadta a kultúrnevelési és sportosztály jelentését az információs munka tapasztalatairól.

A szocialista brigádtagok kezdeményezésére

Barátság-park épült Záhonyban és Csapon

A záhonyi átrakókörzet szocialista brigádjainak kezdeményezésére *több mint 2500 dolgozó vett részt a közelmúltban rendezett kommunista műszakokon.* Tizenötezer óra társadalmi munkát végeztek. Többek között kialakították *a záhonyi Barátság parkot*, átraktak több mint kétszáz széles nyomtávú kocsi rakományát, továbbá dolgoztak a vasutas sporttelepen, a MÁV óvodában és bölcsődében, valamint részt vettek a munkahelyek csinosításában.

A kommunista műszakok termelési értékének negyven százalékát KISZ ifjúsági alapra, negyven százalékát Záhony fejlesztésére húsz százalékát pedig a tömegsport támogatására ajánlották fel.

A szovjet vasutasok Csap állomáson is létesítenek Barátság parkot. Ennek építésében április 16-án részt vett Záhony vasutasainak küldöttsége is. Ezt a segítséget április 23-án szovjet küldöttség viszonozta. Az uzsgorodi aligazgatóság vezetőjének irányításával dolgoztak a záhonyi parkban. *A barátság parkok létesítése a két határállomás vasutasainak jó kapcsolatát jelképezik.*

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK

A dolgozók mind többet akarnak tudni Lenin és a Nagy Október országáról

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója iránti tisztelet sok szolgálati helyen nyilvánul meg abban is — a mindennapi feladatok jó elvégzésén kívül —, hogy a vasút dolgozói kedvvel, ambícióval készültek a jubileum alkalmából rendezett szellemi vetélkedőkre. Erről számolnak be a szerkesztőségünkbe érkező levelek is.

— *A szombathelyi vontatási főnökség 42 brigádja közül 20 jelentkezett a MÁV Vezérigazgatóság és az MSZBT kezdeményezésére rendezett vetélkedőre* — írja *Csizmazia Béláné* tudósító. — A vetélkedő célja, hogy a vasutasok minél szélesebb körű ismereteket szerezhessenek a magyar—szovjet kapcsolatokról, azok politikai, gazdasági és közlekedési vonatkozásáról, illetve, hogy még tartalmasabbá tegyék a két nép, a magyar és a szovjet vasutasok barátságát. A főnökség vezetői kötelességüknek érezték a vetélkedőre készülő szocialista brigádok segítését, a verseny szervezését. S így érkezett el április 27-e, amikor reggel 8-tól tartott a nemes küzdelem a brigádok között.

Tudósítónk végül az eredményt közölte:

— A szoros mezőnyben első lett a Diesel-motorszerelők *Takács János* vezette Petőfi szocialista brigádja. (Az oklevélhez jutalmul 1000 forintot kapott.) Második a vontatási számadók Hámán Kató brigádja, amelynek *Grósz Sándorné* a vezetője. (Jutalma: 700 forint.) A harmadik helyezést és az 500 forint jutalmat az *Illés Judit* által vezetett Ady Endre brigád szerezte meg, amelynek tagjai a villamos mérőcsoportban dolgoznak.

Az első két helyezett vesz majd részt az igazgatósági — szakszolgálatonként megtartandó — középdöntőn.

Rapt József tudósítása szerint a Budapest—Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségen 14 brigád részvételével zajlott le a vetélkedő, április 21-én. A zsüri tagjai sem voltak könnyebb helyzetben, mint a versenyzők, hiszen nehéz igazságosan dönteni, ahol mindössze egy pont különbség van az első és a második helyezett között.

— Ennek alapján az első helyezést elért *Radnóti* ifjúsági szocialista brigád készü-

(Folytatás az 5. oldalon)

Általános iskolásokat patronál az Alpári Gyula KISZ-szervezet

A MÁV budapesti területi egészségügyi központ *Alpári Gyula* KISZ-alapszervezete több éve patronál iskolákat, úttörőszervezeteket. Legutóbb a Dunaföldvári Általános Iskola VIII., illetve V. osztályos tanulóit segítették a pályaválasztásban. Most az orvosokból, asszisztensekből, ápolónőkből álló KISZ-szervezet tagjai úgy határoztak, hogy az eddigi tapasztalataik alapján tovább bővítik társadalmi munkájukat. *A X. kerületi Kápolna téri általános iskola VI. b. osztályos tanulóinak rendszeres orvosi, pszichológiai vizsgálatokat tartanak.* Ezenkívül az úgynevezett problémás gyerekeket segítik a tanulásban, a közösségbe való beilleszkedésre.

Az egészségügyi fiatalok társadalmi munkájával kapcsolatban *dr. Fautner Ottóné*, az iskola igazgatója elmondotta, hogy a KISZ-esek két hónapja tevékenykednek az iskolában, s ez máris meglátszik az osztályon: a gyerekek jobban figyelnek, egészségesebben élnek. Az iskola tanári kara örül a vasutas egészségügyiek akciójának, amely reményhetőleg minden tekintetben meghozza a várt eredményt.

Az Alpári Gyula KISZ-szervezet a jövő tanévtől az általuk patronált osztálynak vasútüzemi látogatásokat szervez, hogy ezáltal is elősegítsék a MÁV munkaerő-utánpótlását.

(S)

Négyszázan a kommunista műszakon

A *győri pályafenntartási főnökség* társadalmi szervezetei a közelmúltban eredményes kommunista műszakot szerveztek. A főnökség valamennyi dolgozója részt vett a forgalombiztonságot, a kulturált utazást és a szociális ellátást segítő munkában. *Négyszázan több mint 2800 órát dolgoztak, amelynek értéke meghaladta a 47 ezer forintot.* Ezt a pénzt a kőszegi MÁV Nevelőotthonnak és a területükön levő tanácsi bölcsődéknek, illetve óvodáknak ajánlották fel.

BRIGÁDOK NÉVADÓI

Tamás Áron és Lantos Bertalan, az Északi Főműhely egykori munkásai

Gránitnál maradandóbb emlékmű: a fejlett szocializmus építésén szocialista módon dolgozó, tanuló és élő három brigád tevékenysége őrzi ezután az Északi Járműjavító Üzemben a forradalmi munkásmozgalom három vasutas mártírja, *Cservenka Miklós, Tamás Áron* és *Lantos Bertalan* emlékét. A brigádok névadójára ünnepélyes külsőségek között került sor az üzemben.

☆

A MÁV Északi Főműhely két egykori munkásáról, a mártírhalált halt *Tamás Áronról* és *Lantos Bertalanról* ma még keveset tudunk. Néhány írásos dokumentumból és a volt harcostársak — mindenekelőtt a már elhunyt *Fazekas József, Jackwert Ferenc*, s a máig is szellemi frisseségnek örvendő, pártszervezetében aktívan dolgozó, 88 éves *Miklós Imre* — visszaemlékezéseiből rajzolódik ki előttünk a két nagyszerű műhelymunkás portrévázlata.

Osztálytudatos munkások voltak

Tamás Áron vasesztergályos az erdélyi Oroszhegy községben született, 1887. január 23-án. Azok közé a székely tanoncokból képzett ipari szakmunkások közé tartozott, akiket a kormány és a MÁV vezetői eredetileg „*a szocializmus elleni testőrség*" tagjának szemeltek ki. A vasesztergályos szakma elsajátítása az ő esetében is egybekapcsolódott az osztálytudatos munkássá fejlődéssel. A felszabadulást követően — a Székelyföldről toborozott tanoncok javához hasonlóan — a munkásérdekek szószólója, az illegális vasutasmozgalom aktivistája lett.

Lantos Bertalan kocsilakatos két hónappal később, 1887. március 28-án, Nagyszécsényben látta meg a napvilágot. A katonaévek letöltése után, 1912. május 14-én lett az Északi Főműhely dolgozója. Ő is azonnal bekapcsolódott a *Magyar Vasutas* című lap körül szervezkedő illegális vasutasmozgalomba.

Tamás Áron is, Lantos Bertalan is hamarosan ismertté váltak munkahelyükön. Szakmai felkészültségük, öntudatos magatartásuk, olvasottságuk révén tekintélyre tettek szert munkástársaik körében. Csakhamar bizalmiakként tevékenykedtek. *Lantos Bertalan kezdeményezte és szervezte az első ülőszt rájkot a világháború alatt az Északi Főműhelyben.* Mindkettőjüknek szerepe volt abban, hogy 1918 decemberében — néhány nappal a Kommunisták Magyarországi Pártjának megalakulása után — az Északi Főműhelyben alakult meg a Kommunista Párt első üzemi szervezete. A marxista irodalmat jól ismerő Tamás Áron azonnal szemináriumvezetői megbízatást kapott.

Lelkiismeretesen szolgálta népét

Az első magyarországi munkáshatalom, a Tanácsköztársaság győzelmét követően Tamás Áront Üllőn a direktórium elnökévé választották. Ő lett a forradalmi törvényszék elnöke is. Beválasztották a monori járási, valamint Pest Vármegye Munkás-Katona és Földműves Tanácsába is. *Direktóriumi elnökként a helyi viszonyoknak megfelelően, lelkiismeretesen szolgálta népét.* Amikor az imperialista túlerő úrrá lett az első magyar proletárdiktatúrán, Tamás Áront is letartóztatták, majd feltételesen szabadon bocsátották.

A Tamás Áron munkatársai felett ítélkező Pestvidéki Törvényszék iratanyagából kitűnik, milyen vádak alapján ítélkezhetek volna felette. Például azért, mert mint direktóriumi elnök gazdasági épületeket, a személyes szükségleteket meghaladó lakásokat vett köztulajdonba és utalt ki hajléktalanoknak, a fővárosi tüzelőhiány enyhítésére a községi erdőben fát termeltetett ki, a munkáshatalom védelmében toborzást rendelt el, *s a munkástanács ülésén meggyőződéssel hirdette, hogy „a proletárdiktatúráé a jövő..."* A törvényszék hasonló vádakkal 6—7 évi szabadságvesztésre ítélte Tamás Áron egykori direktóriumi munkatársait, köztük több vasúti munkást.

A törvényszék később mint kegyelmi tanács azért nem tartotta méltónak a kegyelemre az ismeretlen helyen tartózkodó Tamás Áront, mert megítélése szerint a vád tárgyát képező cselekmények elkövetésében *nem egyéni érdek, hanem kommunista meggyőződése vezette.* Ilyen vádak alapján ez a törvényszék sem ítélhette volna halálra Tamás Áront. Ő azonban a tárgyalás időpontjában már halott volt. *Az 1920 januárjában Budapesten vérengező tisztikülönítményesek őt is elhurcolták, s meggyilkolták.* Holttestére sohasem találtak rá.

Kormányzótanácsi biztos Tatatóvárosban

Lantos Bertalant, a Forradalmi Kormányzótanács 1919. június 2-án kormányzótanácsi biztosként Tatatóváros székhellyel Komárom megyébe küldte. Június 4-én arra a hírre, hogy Császár községben az ellenforradalmi lázadók letartóztatták a munkástanács tagjait, Lantos Bertalan a sofőrcsapat 15 tagjával a helyszínre sietett. *Helyreállította a proletárdiktatúra törvényes rendjét Császár községben, s megvédte a nép hatalmát.* A Tanácsköztársaság leverését követően, 1919. október 25-én letartóztatták, s a Győri Törvényszék az 1920. február 26. és március 2. között zajló főtárgyalás alapján *ezért március 6-án halálra ítélte Lantos Bertalant és három munkatársát.*

Maga az államügyész is érezte az ítélet felháborító igazságtalanságát, s ezért Lantos Bertalant kegyelemre ajánlotta. Indokai között az elítélt büntetlen előélete mellett helyet kapott az is, hogy Lantost mint budapesti vasmunkást magával ragadta a Tanácsköztársaság berendezkedése, s magas tisztségével természetszerűen járt az a kötelesség, hogy részt vegyen a működési területén kitörő esetleges ellenforradalmi zendülés letörésében. A Győri Törvényszék, mint kegyelmi tanács elfogadta az államügyész által felsorakoztatott enyhítő körülményeket és a halálra ítélteket egyhangúlag kegyelemre ajánlotta. *Ezt azonban a kormányzó elutasította, s a halálos ítéletet végrehajtották.*

Tamás Áron és Lantos Bertalan fiatalon, *33 éves korukban estek áldozatul az ellenforradalom kegyetlen bosszújának.* Mártírjaink neve figyelmeztessen a forradalmár Ligeti Károly szavaira: *„nem adják olcsón a szabadságot, az ára könny és mártírvérfolyam. Ki érette hull, százszor legyen áldott. A gyávákon meg az ár átrohan".*

Gadanecz Béla



Szabó Antalnak, a Vasutasok Szakszervezete volt főtitkárának, illetőleg a SZOT számvizsgáló bizottsága volt elnökének sírkőavatására május 9-én, délután 14 órakor került sor Újpesten, a Megyeri úti temetőben. A SZOT elnöksége nevében Földvári Aladár elnök, Ligeti László alelnök, Pandurovics József, a számvizsgáló bizottság titkára; a vasutas-szakszervezet elnöksége nevében Koszorus Ferenc főtitkár, Kajcsa József titkár és Molnár György titkár; a MÁV Vezérigazgatóság képviseletében pedig Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes helyezte el a kegyelet koszorúit.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Ha rendben mennek a dolgok, mindenki megtalálja számítását

Jó szokás egy-egy időszak elteltével értékelni az eredményeket, hogy utána még határozottabban cselekedhessünk a jövőért. Mi is így tettünk az *Északi járműjavító VI. A osztályán*, ez év elején.

AZ ÁTSZERVEZÉS ELŐZMÉNYEI

Üzemrészünk 1976. január 1-ig a X. villamos osztály nevet viselte. Ebből a névváltozásból is sejthető, hogy átszervezés történt. Igen, mert nálunk az előző években a szokásosnál több volt a probléma. Tulajdonképpen az M40-es dízel- valamint a V41, V42-es villanymozdonyok javítása tartozott a hatáskörünkbe, de semmi nem ment úgy, ahogyan illet volna. Közvetlen vezetőink nem találták meg a helyes utat ahhoz, ami most már világos mindannyiunk előtt. Jellemző arra az állapotra, *hogy néhány éven belül húsz műszaki vezető cserélődött, s főként a mérnökök jöttek-mentek.*

A változást, a stabilizálódást az egész közösség óhajtotta. Különféle „háló tervek" születtek, újítások készültek, szervezések és jól „megénekelt" átcsoportosítások történtek — *mindhiába.* Elvégzett munkánk mennyiségében és minőségében egyaránt elmaradt a követelményektől. A dolgozók nem látták az összefüggéseket a tervfeladatok között. *Sok volt a „hozzunk bele!", ám annak nem mutatkozott soha az eredménye.*

Az olvasóban bizonyára felötlik a kérdés: *hol volt a KISZ, a párt- és a szakszervezet abban a nehéz időben?*

A helyén. Csak éppen egyes tisztségviselők nem voltak a helyzet magaslatán. Az osztály alapszervezeti pártitkára csupán az üzemrész vezetője és a saját munkahelye közötti nehézségeket látta. A gondok özönét nem okozatként, hanem olykor mentő körülményként fogta fel. *Aki okokat bírált, vagy nem fogadta el a magyarázatot, azt rendszerint áthelyezték más osztályra.* A KISZ-titkár — látva a hibák „kiküszöbölhetetlenségét" — lemondott. A szakszervezeti műhelybizottság sem tudott összhangot teremteni az osztályvezetéssel.

BETELT A POHÁR!

Aztán elkövetkezett az az idő, amikor a szakszervezeti bizottság beszámoltatta a műhelybizottság tagjait. Itt már nyíltan hangzottak el a bajok igazi okai, mégpedig a dolgozók részéről. Az igazgató — egyetértésben az üzem első szintű vezetőivel — bizottságot nevezett ki a helyzet tisztázására, bevonva a társadalmi szervek képviselőit is. Sok szocialista brigádvezetőt, művezetőt, törzsgárdatagot, fiatal munkást megkérdeztek: *hogyan látják a kivezető utat?* Meghallgatások alapján született döntés az átszervezésről.

Négy jó szakember (gyárrészlegvezető, osztályvezető és a helyettese, valamint a díszpécser) alkotta ettől kezdve az új irányító gárdát. A műhelybizottság is átalakult, a párt-alapszervezet és a KISZ-fiatalok élére szintén új titkár került. *Együttműködésük hamarosan a jól olajozott gépezet benyomását keltette.*

Az osztályvezetőnk például régi, tapasztalt kommunista, aki maga is munkás volt. Gyakran megfordul az emberek között, s mindenkihez van egy-egy jó szava. A sérelmeket még mindig orvosolta, de nagy szavakat nem használt soha. Az új vezetőmérnökről az a hír járja, *hogy mindent csak egyszer szeret kérni, de arra gyors, határozott választ vár — és még határozottabb tetteket.* Ha közénk jön, előre köszön, s nyomban rátér a napi műszaki feladatokra, s közben az egyéni érdekeket sem helyezi háttérbe. Az osztályvezető helyettese és a díszpécser is fiatal mérnök. Minden jó javaslatot elfogadnak, s ha valami nem valósítható meg, akkor érvelnek. Más szóval nemcsak pozíciót töltenek be, hanem szerveznek, intézkednek. A szakszervezeti bizalmiakat, pártmunkásokat, brigádvezetőket közvetlen segítőtársaiknak tekinti az új vezetői gárda, s ilyen körülmények között a műhelybizottság is eredményesebben dolgozik.

A BIZALMI BESZÁMOLÓJA

Felemelő érzés hírt adni ezekről a kedvező változásokról. Nemrég számolt be például a mi bizalminkk is a múlt évi munkáról, s többek között bejelentette, hogy a legjobban dolgozó szocialista brigád — amelynek 17 tagja van — 22 000 forint eredményességi prémiumban részesül, 1977. évi munkája alapján.

Mert természetes, hogy ahol rendben mennek a dolgok, mindenki megtalálja számítását és boldogulását.

Nemes Ferenc

a II. Rákóczi brigád vezetője

Majális Királyréten

Emlékezés régi munkásmozgalmi majálisokra címmel, május 15-én nagyszabású kirándulást szervezett a budapesti vasútigazgatóság szakszervezeti bizottsága a Verőcemaros melletti *Királyrétre.* A majális megrendezéséből a KISZ, a Vöröskereszt és az MHSZ szervezetei is kivették a részüket.

A Vöröskereszt aktivistái már a vonaton 15 kérdésből álló tesztlapokat osztogattak. A szellemi totón az alkoholizmussal kapcsolatos kérdésekre kellett választ adni. Királyréten, dacolva a hűvös, esős idővel, a sportvetélkedőkre bárki benevezhetett. Volt zsákbafutás, kötélhúzás, erdei futóverseny, labdarúgás, fejelőverseny, sétatúra. Az MHSZ is kitett magáért: *összetett honvédelmi versenyt és lövészvetélkedőt rendezett.*

Az igazgatóság fővizsgálóinak szocialista brigádja gondoskodott a büféről. Nem volt gond a tisztálkodás sem. A rendezőség lavórokat és szappant bocsátott a kirándulók részére.

Nem érdektelen szót ejteni a versenyeken elért eredményekről. Mint *Csóti Sándor* MHSZ-titkár elmondta: nagyon sok jó lövőt fedezett fel a rögtönzött céllövőversenyen. Ezek az alkalmi versenyzők maguk sem tudták eddig, hogy kiváló szemmel és célzóképességgel rendelkeznek. Érthető tehát, hogy néhányan már ott érdeklődtek az MHSZ lövészklub munkája iránt.

A sportversenyeken igen nagy derültséget váltott ki a mindig humoros látványt nyújtó zsákbanfutás, amelyet természetesen ez alkalommal is a fiatalok nyertek meg. A majálison tartott vetélkedőn egyébként *Csapó Zoltán*, mérnök volt a legnépszerűbb ember: ő ugyanis gigafonnal (kézi hangosbeszélővel) biztatta a versenyzőket.

S. R.

Felhívás

A budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet ebben az évben ünnepli fennállásának 50. évfordulóját. *Ebből az alkalomból kiállítást rendeznek.* Az intézet igazgatósága kéri azokat, akiknek a birtokában a kórház és a rendelő történetével kapcsolatos írásos, vagy képes dokumentáció van, azt a kiállításon való bemutatás céljából küldjék el az intézet titkárságára: *1062. Budapest, VI., Rudas László u. 111.*

Hozzászólás helyett

Már-már közhelyként hat, amikor egy-egy nagyobb értekezlet elnöke bejelenti, vagy megszavaztatja a jelenlevőkkel a vita lezárását. Az is elhangzik ilyenkor, hogy mindazok, akik el akarták mondani véleményüket — de időhiány miatt erre nem kerülhetett sor —, hozzászólásukat adják le írásban. Ezt sokan meg is teszik, de kevesen remélik közülük, hogy az írásban foglalt gondolatokat valaki fel is használja. Talán így volt ezzel *Kiss Józsefné* is, aki a tavasszal megrendezett nőkonferencián Miskolc-Tiszai pályaudvar nődolgozóit képviselte a Parlamentben. Miről beszélt volna, ha szót kap?

— A vasút létszámának 25 százaléka nő. A lányok és asszonyok bebizonyították: *képesek olyan feladatok ellátására, amelyeket korábban csak férfiak oldottak meg.* Különösen nagy az arányok változása a forgalomnál. Az sem lehet közömbös, hogy a nők 75 százaléka szocialista brigádban dolgozik.

Ezután azt jegyezte fel, hogy a MÁV nem nagyon számíthat új munkaerőre, mégsem szorgalmazzák kellően a munkaerőstruktúra átalakítását:

— *Azokról a munkaterületekről, ahol a nők is helyt tudnak állni, át lehetne csoportosítani a férfiakat olyan munkakörökbe, amelyekben munkaerőhiány mutatkozik. A jegyvizsgálók jele ma még férfi, a nők ezt a munkakört is jól ellátják.* Ugyanakkor nincs elég kocsirendező, váltókezelő és sarus. A férfiakat ezekbe a beosztásokba át lehetne irányítani. A szokás, a hagyományok ereje, a férjek, a szülők szemléletmódja ma még gyakran gátja az előrehaladásnak.

Kissné a munkahelyi vezetők hozzáállásáról így vélekedik:

— A gazdasági vezetők ma már mindenütt — nálunk is — elismerik a női egyenjogúságot. *Előléptetnek, jutalmaznak, kitüntetnek bennünket. Ugyanakkor sok vezető húzódozik a nők tömeges foglalkoztatásától.* Pedig az előiesedett munkahelyeken sem áll meg az élet, a húzódozás tehát nem indokolt. A nők kétségtelenül többet vannak távol munkahelyüktől, főleg szülőképes korban. Nem lenne olyan nagy a kiesés, ha a férjek nagyobb részt vállalnának a gyermeknevelésből, az otthoni gondokból, a „hagyományos" háziasszonyi teendőkből.

— Ha szót kap a nőkonferencián, kifejtette volna azt is, hogy miért kevés a vezető beosztásban dolgozó nő?



— *En három tényezőben látom ennek okát. Ezek közül az első ok az, hogy a férfiak egy része még mindig kétségbe vonja a nő vezetői rátermettségét, annak ellenére, hogy egyre több a vasútnál dolgozó — kellő szakmai és politikai végzettséggel rendelkező — lány és asszony. A másik tényező, hogy a dolgozó nő igyekszik kibúvókat találni, mert idegenkedik a többletmunkától és a nagyobb felelősségtől. A harmadik pedig az, hogy viszonylag kevés nőt készítettünk fel tudatosan arra, hogy vezetői feladatokat is el tudjon látni.*

Kőhidi László

KITÜNTETETT VASUTASOK VALLJÁK:

A kiváló cím elnyeréséért keményen meg kell dolgozni

A szombathelyi csomóponton a jubileumi évforduló jegyében folytatják a versenyt

Tizenharmadszor nyerte el a *Kiváló* kitüntetést a szombathelyi csomópont, Nyugat-Magyarország egyik legnagyobb vasúti szolgálati helye. Közel 3000 vasutas folyamatos, áldozatkész munkáját és helytállását dicséri ez az elismerés.

Szelestei Elemér állomásfőnök, aki 40 éve szolgál a MÁV-nál elmondotta, hogy az áruszállítási tervet 101,48 százalékra teljesítették. Emelkedett a hétvégi rakodások aránya, javították a kapcsolatot a fuvaroztatókkal. A tehervonatok átlagos terhelését 980-ról 1010 tonnára növelték, s a dízelmozdonyok teljesítményét is fokozták.

A csomóponthoz tartozó vonalakon szinte egész évben pályaépítés folyik. *A személyszállító vonatok menetrendszerűségével ennek ellenére nem volt különösebb baj.* A 87 szocialista brigád a legnehezebb feladatok teljesítésénél is példamutatóan helytállt. A szolgálati órák száma a vontatásnál 217-ről 203-ra, a forgalomnál 235-ről 225 órára csökkent.

Az idén a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indult szocialista munkaverseny jegyében dolgoznak a szombathelyi vasutasok. *Az év első négy hónapjának eredményére is büszkék lehetnek, vállalásaiknak eleget tettek.* Most mindent elkövetnek, hogy a folytatás még jobb legyen. Tudják valamennyien, hogy az V. ötéves terv sikere a jó munka függvénye. Hogy mennyire komolyan veszik ezt, öt kitüntetett dolgozó példája legyen rá a bizonyíték.

Desits János fiatal motorvezető, KISZ-titkár, Miniszteri dicsérő oklevelet kapott. Gyorsvonatokat továbbít Budapestre és vissza Szombathelyre. Mint mondta, *neki az életet jelenti a munkája.* Fegyelmezett, pontos ember. Mindenben lehet rá számítani. Elvezi a technikát, a korszerű gépeket.

A fiatal vezetői gárda egyik tehetséges tagja *Péterfalvi István*, a vontatási főnökség üzemeltetési csoportvezetője, aki a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetés tulajdonosa lett. Korábban reszortos volt, most 360 utazó csoportvezetője. Munkatársaival együtt örül az egy hónapra szóló előrevezénylésnek. Ugyanakkor — mint mondotta — nagy feladat — s ez növeli a csomóponti munkasiker értékét —, hogy a közeli gyakori vágányzárak mellett is viszonylag zökkenőmentesen menjen a forgalom. Gondos, sokirányú munkaszervezéssel sikerül úrrá lenni a nehézségeken.

Nem könnyű a fűtőháziak helyzete. Rég „kinőtték" a telephelyüket. Szűk, korszerűtlen körülmények között kénytelenek dolgozni a szerelők, javítók.

Molnár Elemér tolatásvezető 17 éve él a rendező-pályaudvar mozgalmas, színes, nem veszélytelen világában. Társaival együtt a megmondhatója, hogy kemény munkában születik a siker, a kiváló cím elnyerése. Egy-egy éjszakai túrban 25—30 vonatot rendeznek, állítanak össze.

Jáger Gyula kocsirendező 34 éve szolgál Szombathelyen. Most *Kiváló dolgozó* kitüntetést kapott. Az iparvágányok kiszolgálásánál dolgozik, s egyénileg és kollektívájával felkészültek az eddiginél nagyobb feladatok teljesítésére. Pedig nem könnyű a munkájuk. A korábbi 1+4 ember helyett most sokszor 1+2-nek, sőt nem egyszer 1+1-nek kell helytállni.

Szemes Jenő váltókezelő a III-as állítóközpontban teljesít szolgálatot. Itt különösen nagy figyelmet, felelősséget igényel a munka. Egyrészt azért, mert a rendező-pályaudvarnak és a személyforgalomnak is dolgozik. Ugyanakkor ott járnak ki a gépek a vontatástól is. Szereti s jól csinálja a munkáját, amit a *Kiváló dolgozó* kitüntetés is igazol.

A szakemberek tudják, hogy nemcsak a vontatási főnökség, hanem az egész csomópont felújításra vár. Sok helyen „szorít a cipő", korszerűbb, jobb munkakörülményekre lenne szükség. De senki sem siránkozik, teszik a dolgukat, mert megértik, hogy az anyagi erők végesek és bizonyos sorrendiséget is be kell tartani.

Szelci Teréz

Szeged:

Kiváló vasúti csomópont

A szegedi csomópont forgalmi, vontatási és anyagszerkezelési szakszolgálatának dolgozói az 1976. évi feladatokat kiváló szinten teljesítették, s ezzel elnyerték a *Kiváló vasúti csomópont* címet. Sikereiket annak köszönhetik, hogy a csomópont, és a környező kisállomások — *Szeged—Rókus, Kiskundorozsma* és *Röszke* — dolgozói közös összefogással egy célra összpontosítottak: a személy- és áruszállítási feladatok zökkenőmentes ellátására, a kiadott célkitűzések túlteljesítésére.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását 98,36, a vonatközlekedési tervet 80,71 százalékra teljesítették. A tehervonatok indításánál pedig az előző évi 75,8 helyett 80,11 százalékos eredményt értek el. A kifutott teherkocsik száma 161 ezer volt.

A szállítófelekkel kialakított jó kapcsolat eredményeként 108 ezer tonna árut szállítottak. *Ezzel tervüket 116,35 százalékra teljesitették.* Ügyeltek arra is, hogy az érkező, rakott kocsikat mielőbb a vállalatok rendelkezésére bocsássák. A jó munkaszervezés hatására lényegesen javult a kocsitartózkodási idő. Fejlődött a konténeres fuvarozás. Tavaly 1200-zal több konténert adtak fel Szegeden, mint egy évvel korábban.

A vontatásiak különösen a járművek gazdaságos és üzemképes felhasználásában értek el jó eredményt. Lényegesen csökkent a szolgálatképtelenségek száma is. A karbantartó és a mozdonyszemélyzet munkájában a minőség javulására utal, hogy 9,3 százalékkal csökkentették a javítási időt.

Minkét szolgálati helyen tovább csökkentették a szolgálati órák számát, és nagy gondot fordítottak a takarékosságra. *Anyagból és energiából a forgalomnál 470, a vontatásnál 934 ezer forintot takarítottak meg.* Javult a csomópont baleseti helyzete.

Jól egészítették ki az állomás- és a vontatási főnökség munkáját a szertár dolgozói, akik a szükséges anyagok biztosításával segítették a tervek teljesítését.

G. J.

Ki mit tud a Szovjetunióról?

A Ferencvárosi pft-főnökségen április 21-én, nyolc szocialista brigád részvételével megtartották a Ki mit tud a Szovjetunióról című vetélkedőt. A versenyt a *Szamuely Tibor* vízvezetékszerelő brigád nyerte 49 ponttal. Második a *Hámán Kató*, harmadik pedig a *Széchenyi* brigád lett. A versenyzők valamennyien bizonyították jó felkészültségüket és sokoldalú tájékozottságukat a Szovjetunióról.

A „Rudolf" Közgyűlése

A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete, a *„Rudolf"*, május 22-én megtartotta 102. közgyűlését. (Az egyesület 1875-ben alakult.) A Keleti pályaudvar kultúrtermében rendezett küldöttközgyűlésen többek között megvitatták az egyesület elmúlt évi gazdálkodásáról szóló jelentést, valamint az 1977. évi költségvetés tervezetét.

Csényi Pál ügyvezető elnök írásban számolt be az elmúlt évi munkáról, a bevételek és a kiadások alakulásáról. A taglétszám egy év alatt 2419-cel emelkedett. December 31-én 124 244 tagja volt a biztosító és segélyegyesületnek. A tavalyi év tagdíjbevétele meghaladta a 16 millió forintot. *Ebből több mint 4 millió forint temetési segélyt, 3,7 millió forint nyugdíjazási- és több mint 1 millió forint betegségi segélyt fizettek ki.* A benyújtott kérelmek és igazolások alapján az alapszabályban meghatározott jogcímeken 35 523 esetben fizettek ki segélyeket.

A Vasutas Biztosító Egyesülettel közösen tartják fenn a vasutas vendégszobaházat. A Szinyei-Merse utcában több mint 33 ezer személy részére biztosítottak szállodai elhelyezést közel 76 ezer alkalomra. Az üdülőkben 3361 tag üdülhetett.

(Kőhidi)

Térdig sárban!

A budapesti igazgatóság vizsgáló főkalauzainak *Ságvári Endre* szocialista brigádja társadalmi munkában vállalta egy alkalommal, hogy *Budapest-Duna-part* állomáson segítik a darabáru-számlálást. A brigádok tagjait a rakodó területén, térdig érő sár „fogadta". A kocsikat szinte meg sem lehetett közelíteni. A rakodómunkások is csak a gépkocsiból tudtak átszállni a vasúti kocsiba.

Az állomás dolgozói sokat panaszkodnak a mostoha körülmények miatt. A munkát nehezítő sár az újfelvételes dolgozókat is elriasztja. Talán a vasútnak érdemes lenne ide vízlevezető aknákat építeni és a rakodó területét megtisztítani. A sáros rakodó baleseteveszélyes is...

Június 12:

az NDK vasutasnapja

Az idei vasutasnapot az NDK-ban a *„Vörös Október Expressz" elnevezésü* munkaverseny-mozgalom jegyében tartják. Ez a mozgalom a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját jelképezi és eddig már 14,8 millió márka gazdasági eredményt hozott a DR számára. Mintegy 191 ezer vasutas csatlakozott ehhez a munkaversenyhez. Különösen nagy eredményeket értek el a *„Szocialista munka kollektívája"* cím elnyerésében, melyben a vasutasok 80 százaléka vesz részt. Ezzel a címmel eddig 4400 kollektíva büszkélkedhet.

A munkaverseny-mozgalom célja: *elsősorban a vasút 1977. évi tervének teljesítése.* Különösen nagy gondot fordítanak a minőségi mutatók javítására. A DR vonalain ebben az évben 7 millió tonnával nő az áruszállítás volumene. A népgazdaság igénye 1977-ben, *több mint 300 millió tonna áru elszállítása.* Ez azt jelenti, hogy naponta mintegy 700 ezer tonna árut kell vasúti kocsiba rakni és elfuvarozni. E célkitűzés teljesítésének feltétele, hogy a kocsiforduló idő 3,79 nap vagy ennél rövidebb legyen.

A személyszállításban az 1977. évi teljesítmény, a lakosság igényeinek megfelelően, 1,4 százalékkal emelkedik. Előtérbe került a nemzetközi személyszállítás, valamint az iskolai tanulók és munkába járó dolgozók pontos, menetrendszerű utazása.

Az NDK-ban a vasút a legfontosabb közlekedési ágazat. Ennek megfelelően az összes közlekedési beruházások 40 százalékát a vasút anyagi, műszaki fejlesztésére fordítják. Ebből a jelentős összegből *több mint 170 km hosszban építenek második vágányt, megkezdik a Drezda—Berlin közötti fővonal villamosítását,* tovább javítják a vasút személy- és teherkocsiparkját, tökéletesítik az állomási és vonali biztosítóberendezéseket, folytatják a vontatás korszerűsítését: a gőzvontatásról a korszerű vontatási nemekre való áttérést.

A legnagyobb eredményt a vasutasok öntudatos, fegyelmezett és ötletgazdag munkája biztosítja, s ez segíti a tartalékok jó kihasználása. Jó példa erre *Saalfeld* állomás vasutas kollektívájának kezdeményezése, ahol elhatározták, hogy *„mindenki csak a legjobb minőséget nyújtja!"*

Egy másik jó példa a vasút és a nagyüzemi szállítók közötti optimális árukezelési technológiai rendszer alkalmazása. Jelenleg a DR-nél a kocsiberakás 78 százaléka és a kirakás 55 százaléka az iparvágányokon történik. Ugyanakkor az áruvolumen 59 százaléka a nagyüzemi árukezelési helyek 5 százalékára koncentrálódik. Ezért a kocsiforduló idő 33—38 százalékát az iparvágányokon való ácsorgás veszi igénybe. A vasutasok figyelme e tartalékidő kihasználására fordult. *Szovjet módszer alapján kidolgozták az iparvágányos árukezelési helyek szállítási technológiáját a vasút és a népgazdaság ipari nagyüzemeinek érintkezési pontjain.*

Az NDK vasútja a legnagyobb anyag- és energiafelhasználók közé tartozik, ezért Cottbus vasúti csomópont Dieselmozdonyvezetői nyersolaj-megtakarítási mozgalmat indítottak, melyet más vontatási főnökségek is átvesznek.

Nagyon hasznos kezdeményezés volt a DR-nél a tudományos munkaszervezés és tudományos műszaki munka jó tapasztalatainak gyakorlati bevezetése. Ennek segítségével ebben az évben a tervidőszak első napjától kiváló teljesítményeket értek el az NDK vasutasai és ezzel alapozták meg a vasutasnapra való felkészülést. Szoros, baráti együttműködésben a magyar és a csehszlovák vasutasokkal lehetővé vált, hogy személy- és áruszállítási feladatainkat a Csehszlovák Szocialista Köztársaság és a Magyar Népköztársaság viszonylatában ez év első hónapjaiban teljesíthettük.

Az NDK és a magyar vasutasok szoros kapcsolata a két ország között fennálló baráti és együttműködési szerződés alapján kölcsönösen előmozdította a vasúti szállítás sokoldalú fejlődését az operatív gyakorlati együttműködéstől a tudományos műszaki együttműködésig.

Az NDK vasutasnap alkalmából ezért tartjuk különösen nagy jelentőségűnek olyan magyar vasutas kollégák kitüntetését, akik munkájukkal jelentősen hozzájárultak az NDK és a magyar vasutak együttműködéséhez.

A vasutasnap alkalmából az NDK vasutasai *köszöntik magyar kollégáikat, akikkel sokoldalú baráti és szakmai kapcsolatban állnak.* Elhatározták, hogy tovább szélesítik a két vasút közötti tapasztalatcserét és köszönetüket fejezik ki a minden területre kiterjedő hasznos együttműködésért.

Dipl. Ing. Günter Pätzolt
nagykövetségi tanácsos,
a Német Demokratikus Köztársaság
közlekedéspolitikai osztályának vezetője

MÁJUS 22-ÉN:

Életbe lépett az új menetrend

(Folytatás az 1. oldalról)

szállítására. *Vasárnaponként 21 pár vonat közlekedik, amelyből 8 pár gyorsított személyvonat.*

A *Budapest—Szeged* között közlekedő vonatok menetrendtartama 15 perccel rövidült a vontatási trakciók átalakításának kedvező hatására.

A hivatásforgalom igényeinek kielégítésére a kedvező menetrendi feltételekről gondoskodtak. Vidéken a vontatás korszerűsítésével javították a környéki forgalmat. Új Diesel-mozdonyokkal korszerűsödött *Szentes, Eger* és *Nyíregyháza* környéki forgalma. *Budapest—Nagykanizsa* között postavonatpár közlekedik, *Budapest—Székesfehérvár* között a szombathelyi postavonattal egyesítve.

Az utazóközönség tájékoztatására nagy példányszámban adták ki az új menetrendeket. Az eladásra kerülő menetrendeken kívül nagy számban készültek díjmentes szórólapok, s menetrendi kivonatok.

A vasút az utastájékoztatást filletően is előbbre lépett. Ezúttal már az egész hálózaton a nemzetközi előírásoknak megfelelő fehér (sárga érkező) induló vonatok jegyzéke segíti az utasokat az eligazodásban. Újszerű, hogy a belföldi vonatok vonat-összeállítására *„kocsiállás mutatókat" rendszeresítettek.* Ezekkel ellátják a vasútállomásokat, a menetjegyirodákat és a közönségszolgálati irodát. Kísérleti jelleggel az új menetrend életbeléptetésétől *a Duna-kanyarban közlekedő vonatok három középső kocsijában megszüntették a dohányzást.* Szórólapokon kérték az utasok megértését. Az előkészítés várhatóan kedvező alapot teremtett az egészségesebb utazási feltételek megteremtéséhez.

A menetrendváltozás egy újabb munkaszakasz kezdetét jelenti. Az alkotó módon alkalmazott menetrend pedig a menetrendszerű közlekedésben„ a szolgáltatás tervszerű szintentartásában, az áruszállítás megbízhatóságának megteremtésében testesülhet meg. Nincs felemelőbb, mint a végzett munkának a társadalmi elismerése. *Ezért is érdemes dolgozni!*

A vonat áthaladt

Itt az erdő alatt, alkonyat után mindig csönd van. Nyugalmat adó, tiszta csönd. Az őrház után nyárfasor szegélyezi a sinek útját. Minden tavasszal a töltésig felér a víz. A barna zsombékok alatt tanyát vert a kerek farkú vízicickány, és mesteri várat épített a pocok.

Az öreg bakter ismeri és szereti a mocsár állatvilágát. Negyven éve múlt szilveszterkor, hogy ide került. Vacsora után kiül az őrház elé, az acéldózniból cigarettát sodor, beteszi a meggyfaszipkába és komótosan tüzet csihol a sárgaréz öngyújtón. Hallgatagon fújja a füstöt, és figyeli a békák brekegését. Kilencre jár az idő. Ilyenkor a sinekig fölér a köd, és a hideg még nyáron is rálehel az emberre. Bent a kopott kis asztalon ég a szolgálati olajlámpa. Mellette acélkeretes szemüveg, apró tintaceruza, meg a forgalmi napló.

Éppen felállni készül, amikor megszólal az ajtó fölött a harang.

A szomszédos állomás forgalmistája telefonál. Kiveszi a szekrényből a hallgatót és félrebillenti a kart.

— Tessék, itt a hatvanhármas.

— A személy húsz perc múlva rendesen érkezik...

— Értettem. Húsz perc és rendesen.

Visszateszi a hallgatót, s a krétával irkál a palatáblán. Éppen hogy végez a számokkal, amikor megint csörömpöl a harang. A szolgálattevő van ismét a vonalban.

— János bácsi, mondjon egy madarat hét betűvel.

— Az öreg az ujjain számol. Ha együtt szolgálnak, mindig így megy. Ha madárról vagy állatról van szó a keresztrejtvényben, akkor vonatok nélkül is zörög a telefon.

— Denevér — mondja és a kagylóba nevet.

Amikor visszafordul, hirtelen jeges szorítást érez, de azonnal elönti a forróság is.

— A szentségit! Azt a keserves szentségit! — suttogja, de kapaszkodnia kell a telefonhuzalba, mert egyszerűen nincs ereje. Az ujjai el is engedik a huzalt, és ráesik az asztalra. A lámpa eldől, majd kialszik. A kagyló arasznyira van a szájától, szólni akar, kiáltani, de a hang olyan mélyen van, hogy sehogy se jön elő.

A harangot újra veri a kalapács. Háromszor kettőt kongat a korongon.

— A vonat... Fogadni kell... Mi lesz?... Nyitva a két sorompó. És ha elüt valakit... — röpködnek még a gondolatai, de nem bír mozdulni arasznyit sem. Még hallja, ahogy a személy áthalad az őrház előtt. Jobb szemével mereven nézi a kivilágított ablakok egybefolyó fénycsíkját...

A forgalmista dühösen tekeri a hívókart, és szakadatlanul csörömpöl a harang.

— Halló, hatvanhárom. Hatvanhárom! Hatvanhárom! Mi van magával? Válaszoljon már! Az istenit, ne tréfáljunk, szolgálatban vagyunk. Halló! Halló!

Egy asszony jön a sinek mellett, a szomszédos őrház bakterének felesége. Hallja a nagy harangozást, benéz az ajtón, és odahajol az asztalon fekvő öreghez. Ismeri régóta, az ura barátja volt. Rázza a vállát, de hiába. Erre benyúl a posztózubbony alá, és a szive tájékára tartja a kezét. Először megrémül, de ahogy magához tér, fölveszi a telefont és beleszól.

— A hatvanhármas, a hatvanhármas befejezte...

— Mi?! — kiabál a forgalmista. — Mit fejezett be? Mi az úristen van ott?! Mondja öreg, maga tréfál?

A személyvonat vezetője a zötyköléstől irányított girbegurba betükkel irta a rubrikába: „A hatvanhármas nem fogadta a szerelvényt. A sorompók lezárását is elmulasztotta..."

Nem tudta, de honnan is tudta volna, hogy az öreg bakter életében utoljára mulasztott.

Németh Sándor

KITÜNTETETT VASUTASOK VALLJÁK:

A kiváló cím elnyeréséért keményen meg kell dolgozni

A szombathelyi csomóponton a jubileumi évforduló jegyében folytatják a versenyt

Tizenharmadszor nyerte el a *Kiváló* kitüntetést a szombathelyi csomópont, Nyugat-Magyarország egyik legnagyobb vasúti szolgálati helye. Közel 3000 vasutas folyamatos, áldozatkész munkáját és helytállását dicséri ez az elismerés.

Szelestei Elemér állomásfőnök, aki 40 éve szolgál a MÁV-nál elmondotta, hogy az áruszállítási tervet 101,48 százalékra teljesítették. Emelkedett a hétvégi rakodások aránya, javították a kapcsolatot a fuvaroztatókkal. A tehervonatok átlagos terhelését 980-ról 1010 tonnára növelték, s a dízelmozdonyok teljesítményét is fokozták.

A csomóponthoz tartozó vonalakon szinte egész évben pályaépítés folyik. *A személyszállító vonatok menetrendszerűségével ennek ellenére nem volt különösebb baj.* A 87 szocialista brigád a legnehezebb feladatok teljesítésénél is példamutatóan helytállt. A szolgálati órák száma a vontatásnál 217-ről 203-ra, a forgalomnál 235-ről 225 órára csökkent.

Az idén a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indult szocialista munkaverseny jegyében dolgoznak a szombathelyi vasutasok. *Az év első négy hónapjának eredményére is büszkék lehetnek, vállalásaiknak eleget tettek.* Most mindent elkövetnek, hogy a folytatás még jobb legyen. Tudják valamennyien, hogy az V. ötéves terv sikere a jó munka függvénye. Hogy mennyire komolyan veszik ezt, öt kitüntetett dolgozó példája legyen rá a bizonyíték.

Desits János fiatal motorvezető, KISZ-titkár, Miniszteri dicséről oklevelet kapott. Gyorsvonatokat továbbít Budapestre és vissza Szombathelyre. Mint mondta, *neki az életet jelenti a munkája.* Fegyelmezett, pontos ember. Mindenben lehet rá számítani. Elvezi a technikát, a korszerű gépeket.

A fiatal vezetői gárda egyik tehetséges tagja *Péterfalvi István*, a vontatási főnökség üzemeltetési csoportvezetője, aki a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetés tulajdonosa lett. Korábban reszortos volt, most 360 utazó csoportvezetője. Munkatársaival együtt örül az egy hónapra szóló előrevezénylésnek. Ugyanakkor — mint mondotta — nagy feladat — s ez növeli a csomóponti munkasiker értékét —, hogy a közeli gyakori vágányzárak mellett is viszonylag zökkenőmentesen menjen a forgalom. Gondos, sokirányú munkaszervezéssel sikerül úrrá lenni a nehézségeken.

Nem könnyű a fűtőháziak helyzete. Rég „kinőtték" a telephelyüket. Szűk, korszerűtlen körülmények között kénytelenek dolgozni a szerelők, javítók.

Molnár Elemér tolatásvezető 17 éve él a rendező-pályaudvar mozgalmas, színes, nem veszélytelen világában. Társaival együtt a megmondhatója, hogy kemény munkában születik a siker, a kiváló cím elnyerése. Egy-egy éjszakai túrban 25—30 vonatot rendeznek, állítanak össze.

Jáger Gyula kocsirendező 34 éve szolgál Szombathelyen. Most *Kiváló dolgozó* kitüntetést kapott. Az iparvágányok kiszolgálásánál dolgozik, s egyénileg és kollektívájával felkészültek az eddiginél nagyobb feladatok teljesítésére. Pedig nem könnyű a munkájuk. A korábbi 1+4 ember helyett most sokszor 1+2-nek, sőt nem egyszer 1+1-nek kell helytállni.

Szemes Jenő váltókezelő a III-as állítóközpontban teljesít szolgálatot. Itt különösen nagy figyelmet, felelősséget igényel a munka. Egyrészt azért, mert a rendező-pályaudvarnak és a személyforgalomnak is dolgozik. Ugyanakkor ott járnak ki a gépek a vontatástól is. Szereti s jól csinálja a munkáját, amit a *Kiváló dolgozó* kitüntetés is igazol.

A szakemberek tudják, hogy nemcsak a vontatási főnökség, hanem az egész csomópont felújításra vár. Sok helyen „szorít a cipő", korszerűbb, jobb munkakörülményekre lenne szükség. De senki sem siránkozik, teszik a dolgukat, mert megértik, hogy az anyagi erők végesek és bizonyos sorrendiséget is be kell tartani.

Szelci Teréz

Szeged:

Kiváló vasúti csomópont

A szegedi csomópont forgalmi, vontatási és anyagszerkezelési szakszolgálatának dolgozói az 1976. évi feladatokat kiváló szinten teljesítették, s ezzel elnyerték a *Kiváló vasúti csomópont* címet. Sikereiket annak köszönhetik, hogy a csomópont, és a környező kisállomások — *Szeged—Rókus, Kiskundorozsma* és *Röszke* — dolgozói közös összefogással egy célra összpontosították: a személy- és áruszállítási feladatok zökkenőmentes ellátására, a kiadott célkitűzések túlteljesítésére.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását 98,36, a vonatközlekedési tervet 80,71 százalékra teljesítették. A tehervonatok indításánál pedig az előző évi 75,8 helyett 80,11 százalékos eredményt értek el. A kifutott teherkocsik száma 161 ezer volt.

A szállítófelekkel kialakított jó kapcsolat eredményeként 108 ezer tonna árut szállítottak. *Ezzel tervüket 116,35 százalékra teljesítették.* Ügyeltek arra is, hogy az érkező, rakott kocsikat mielőbb a vállalatok rendelkezésére bocsássák. A jó munkaszervezés hatására lényegesen javult a kocsitartózkodási idő. Fejlődött a konténeres fuvarozás. Tavaly 1200-zal több konténert adtak fel Szegeden, mint egy évvel korábban.

A vontatásiak különösen a járművek gazdaságos és üzemképes felhasználásában értek el jó eredményt. Lényegesen csökkent a szolgálatképtelenségek száma is. A karbantartó és a mozdonyszemélyzet munkájában a minőség javulására utal, hogy 9,3 százalékkal csökkentették a javítási időt.

Minkét szolgálati helyen tovább csökkentették a szolgálati órák számát, és nagy gondot fordítottak a takarékosságra. *Anyagból és energiából a forgalomnál 470, a vontatásnál 934 ezer forintot takarítottak meg.* Javult a csomópont baleseti helyzete.

Jól egészítették ki az állomás- és a vontatási főnökség munkáját a szertár dolgozói, akik a szükséges anyagok biztosításával segítették a tervek teljesítését.

G. J.

Ki mit tud a Szovjetunióról?

A Ferencvárosi pft-főnökségen április 21-én, nyolc szocialista brigád részvételével megtartották a Ki mit tud a Szovjetunióról című vetélkedőt. A versenyt a *Szamuely Tibor* vízvezetékszerelő brigád nyerte 49 ponttal. Második a *Hámán Kató*, harmadik pedig a *Széchenyi* brigád lett. A versenyzők valamennyien bizonyították jó felkészültségüket és sokoldalú tájékozottságukat a Szovjetunióról.

A „Rudolf" Közgyűlése

A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete, a *„Rudolf"*, május 22-én megtartotta 102. közgyűlését. (Az egyesület 1875-ben alakult.) A Keleti pályaudvar kultúrtermében rendezett küldöttközgyűlésen többek között megvitatták az egyesület elmúlt évi gazdálkodásáról szóló jelentést, valamint az 1977. évi költségvetés tervezetét.

Csényi Pál ügyvezető elnök írásban számolt be az elmúlt évi munkáról, a bevételek és a kiadások alakulásáról. A taglétszám egy év alatt 2419-cel emelkedett. December 31-én 124 244 tagja volt a biztosító és segélyegyesületnek. A tavalyi év tagdíjbevétele meghaladta a 16 millió forintot. *Ebből több mint 4 millió forint temetési segélyt, 3,7 millió forint nyugdíjazási- és több mint 1 millió forint betegségi segélyt fizettek ki.* A benyújtott kérelmek és igazolások alapján az alapszabályban meghatározott jogcímeken 35 523 esetben fizettek ki segélyeket.

A Vasutas Biztosító Egyesülettel közösen tartják fenn a vasutas vendégszobaházat. A Szinyei-Merse utcában több mint 33 ezer személy részére biztosítottak szállodai elhelyezést közel 76 ezer alkalomra. Az üdülőkben 3361 tag üdülhetett.

(Kőhidi)

Térdig sárban!

A budapesti igazgatóság vizsgáló főkalauzainak *Ságvári Endre* szocialista brigádja társadalmi munkában vállalta egy alkalommal, hogy *Budapest-Duna-part* állomáson segítik a darabáru-számlálást. A brigádok tagjait a rakodó területén, térdig érő sár „fogadta". A kocsikat szinte meg sem lehetett közelíteni. A rakodómunkások is csak a gépkocsiból tudtak átszállni a vasúti kocsiba.

Az állomás dolgozói sokat panaszkodnak a mostoha körülmények miatt. A munkát nehezítő sár az újfelvételes dolgozókat is elriasztja. Talán a vasútnak érdemes lenne ide vízlevezető aknákat építeni és a rakodó területét megtisztítani. A sáros rakodó baleseteveszélyes is...

Június 12:

az NDK vasutasnapja

Az idei vasutasnapot az NDK-ban a *„Vörös Október Expressz" elnevezésű* munkaverseny-mozgalom jegyében tartják. Ez a mozgalom a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját jelképezi és eddig már 14,8 millió márka gazdasági eredményt hozott a DR számára. Mintegy 191 ezer vasutas csatlakozott ehhez a munkaversenyhez. Különösen nagy eredményeket értek el a *„Szocialista munka kollektívája"* cím elnyerésében, melyben a vasutasok 80 százaléka vesz részt. Ezzel a címmel eddig 4400 kollektíva büszkélkedhet.

A munkaverseny-mozgalom célja: *elsősorban a vasút 1977. évi tervének teljesítése.* Különösen nagy gondot fordítanak a minőségi mutatók javítására. A DR vonalain ebben az évben 7 millió tonnával nő az áruszállítás volumene. A népgazdaság igénye 1977-ben, *több mint 300 millió tonna áru elszállítása.* Ez azt jelenti, hogy naponta mintegy 700 ezer tonna árut kell vasúti kocsiba rakni és elfuvarozni. E célkitűzés teljesítésének feltétele, hogy a kocsiforduló idő 3,79 nap vagy ennél rövidebb legyen.

A személyszállításban az 1977. évi teljesítmény, a lakosság igényeinek megfelelően, 1,4 százalékkal emelkedik. Előtérbe került a nemzetközi személyszállítás, valamint az iskolai tanulók és munkába járó dolgozók pontos, menetrendszerű utazása.

Az NDK-ban a vasút a legfontosabb közlekedési ágazat. Ennek megfelelően az összes közlekedési beruházások 40 százalékát a vasút anyagi, műszaki fejlesztésére fordítják. Ebből a jelentős összegből *több mint 170 km hosszban építenek második vágányt, megkezdik a Drezda—Berlin közötti fővonal villamosítását,* tovább javítják a vasút személy- és teherkocsiparkját, tökéletesítik az állomási és vonali biztosítóberendezéseket, folytatják a vontatás korszerűsítését: a gőzvontatásról a korszerű vontatási nemekre való áttérést.

A legnagyobb eredményt a vasutasok öntudatos, fegyelmezett és ötletgazdag munkája biztosítja, s ez segíti a tartalékok jó kihasználása. Jó példa erre *Saalfeld* állomás vasutas kollektívájának kezdeményezése, ahol elhatározták, hogy *„mindenki csak a legjobb minőséget nyújtja!"*

Egy másik jó példa a vasút és a nagyüzemi szállítók közötti optimális árukezelési technológiai rendszer alkalmazása. Jelenleg a DR-nél a kocsiberakás 78 százaléka és a kirakás 55 százaléka az iparvágányokon történik. Ugyanakkor az áruvolumen 59 százaléka a nagyüzemi árukezelési helyek 5 százalékára koncentrálódik. Ezért a kocsiforduló idő 33—38 százalékát az iparvágányokon való ácsorgás veszi igénybe. A vasutasok figyelme e tartalékidő kihasználására fordult. *Szovjet módszer alapján kidolgozták az iparvágányos árukezelési helyek szállítási technológiáját a vasút és a népgazdaság ipari nagyüzemeinek érintkezési pontjain.*

Az NDK vasútja a legnagyobb anyag- és energiafelhasználók közé tartozik, ezért *Cottbus* vasúti csomópont Dieselmozdonyvezetői nyersolaj-megtakarítási mozgalmat indítottak, melyet más vontatási főnökségek is átvesznek.

Nagyon hasznos kezdeményezés volt a DR-nél a tudományos munkaszervezés és tudományos műszaki munka jó tapasztalatainak gyakorlati bevezetése. Ennek segítségével ebben az évben a tervidőszak első napjától kiváló teljesítményeket értek el az NDK vasutasai és ezzel alapozták meg a vasutasnapra való felkészülést. Szoros, baráti együttműködésben a magyar és a csehszlovák vasutasokkal lehetővé vált, hogy személy- és áruszállítási feladatainkat a Csehszlovák Szocialista Köztársaság és a Magyar Népköztársaság viszonylatában ez év első hónapjaiban teljesíthettük.

Az NDK és a magyar vasutasok szoros kapcsolata a két ország között fennálló baráti és együttműködési szerződés alapján kölcsönösen előmozdította a vasúti szállítás sokoldalú fejlődését az operatív gyakorlati együttműködéstől a tudományos műszaki együttműködésig.

Az NDK vasutasnap alkalmából ezért tartjuk különösen nagy jelentőségűnek olyan magyar vasutas kollégák kitüntetését, akik munkájukkal jelentősen hozzájárultak az NDK és a magyar vasutak együttműködéséhez.

A vasutasnap alkalmából az NDK vasutasai *köszöntik magyar kollégáikat, akikkel sokoldalú baráti és szakmai kapcsolatban állnak.* Elhatározták, hogy tovább szélesítik a két vasút közötti tapasztalatcserét és köszönetüket fejezik ki a minden területre kiterjedő hasznos együttműködésért.

Dipl. Ing. Günter Pätzolt
nagykövetségi tanácsos,
a Német Demokratikus Köztársaság
közlekedéspolitikai osztályának vezetője

MÁJUS 22-ÉN:

Élethe lépett az új menetrend

(Folytatás az 1. oldalról)

szállítására. *Vasárnaponként 21 pár vonat közlekedik, amelyből 8 pár gyorsított személyvonat.*

A *Budapest—Szeged* között közlekedő vonatok menetrendtartama 15 perccel rövidült a vontatási trakciók átalakításának kedvező hatására.

A hivatásforgalom igényeinek kielégítésére a kedvező menetrendi feltételekről gondoskodtak. Vidéken a vontatás korszerűsítésével javították a környéki forgalmat. Új Diesel-mozdonyokkal korszerűsödött *Szentes, Eger* és *Nyíregyháza* környéki forgalma. *Budapest—Nagykanizsa* között postavonatpár közlekedik, *Budapest—Székesfehérvár* között a szombathelyi postavonattal egyesítve.

Az utazóközönség tájékoztatására nagy példányszámban adták ki az új menetrendeket. Az eladásra kerülő menetrendeken kívül nagy számban készültek díjmentes szórólapok, s menetrendi kivonatok.

A vasút az utastájékoztatást illetően is előbbre lépett. Ezúttal már az egész hálózaton a nemzetközi előírásoknak megfelelő fehér (sárga érkező) induló vonatok jegyzéke segíti az utasokat az eligazodásban. Újszerű, hogy a belföldi vonatok vonat-összeállítására *„kocsiállás mutatókat" rendszeresítettek.* Ezekkel ellátják a vasútállomásokat, a menetjegyirodákat és a közönségszolgálati irodát. Kísérleti jelleggel az új menetrend életbeléptetésétől *a Duna-kanyarban közlekedő vonatok három középső kocsijában megszüntették a dohányzást.* Szórólapokon kérték az utasok megértését. Az előkészítés várhatóan kedvező alapot teremtett az egészségesebb utazási feltételek megteremtéséhez.

A menetrendváltozás egy újabb munkaszakasz kezdetét jelenti. Az alkotó módon alkalmazott menetrend pedig a menetrendszerű közlekedésben, a szolgáltatás tervszerű színtenartásában, az áruszállítás megbízhatóságának megteremtésében testesülhet meg. Nincs felemelőbb, mint a végzett munkának a társadalmi elismerése. *Ezért is érdemes dolgozni!*

— ó —

A vonat áthaladt

Itt az erdő alatt, alkonyat után mindig csönd van. Nyugalmat adó, tiszta csönd. Az őrház után nyárfasor szegélyezi a sínek útját. Minden tavasszal a töltésig felér a víz. A barna zsombékok alatt tanyát vert a kerek farkú vízicickány, és mesteri várat épített a pocok.

Az öreg bakter ismeri és szereti a mocsár állatvilágát. Negyven éve múlt szülvesztercor, hogy ide került. Vacsora után kiül az őrház elé, az acéldózniból cigarettát sodor, beteszi a meggyfaszipkába és komótosan tüzet csihol a sárgaréz öngyújtón. Hallgatagon fújja a füstöt, és figyeli a békák brekegését. Kilencre jár az idő. Ilyenkor a sínekig fölér a köd, és a hideg még nyáron is rálehel az emberre. Bent a kopott kis asztalon ég a szolgálati olajlámpa. Mellette acélkeretes szemüveg, apró tintaceruza, meg a forgalmi napló.

Éppen felállni készül, amikor megszólal az ajtó fölött a harang.

A szomszédos állomás forgalmistája telefonál. Kiveszi a szekrényből a hallgatót és félrebillenti a kart.

— Tessék, itt a hatvanhármas.

— A személy húsz perc múlva rendesen érkezik...

— Értettem. Húsz perc és rendesen.

Visszateszi a hallgatót, s a krétával írkál a palatáblán. Éppen hogy végez a számokkal, amikor megint csörömpöl a harang. A szolgálattevő van ismét a vonalban.

— János bácsi, mondjon egy madarat hét betűvel.

— Az öreg az ujjain számol. Ha együtt szolgálnak, mindig így megy. Ha madárról vagy állatról van szó a keresztrejtvényben, akkor vonatok nélkül is zörög a telefon.

— Denevér — mondja és a kagylóba nevet.

Amikor visszafordul, hirtelen jeges szorítást érez, de azonnal elönti a forróság is.

— A szentségit! Azt a keserves szentségit! — suttogja, de kapaszkodnia kell a telefonhuzalba, mert egyszerűen nincs ereje. Az ujjai el is engedik a huzalt, és ráesik az asztalra. A lámpa eldől, majd kialszik. A kagyló arasznyira van a szájától, szólni akar, kiáltani, de a hang olyan mélyen van, hogy sehogy se jön elő.

A harangot újra veri a kalapács. Háromszor kettőt kongat a korongon.

— A vonat... Fogadni kell... Mi lesz?... Nyitva a két sorompó. És ha elüt valakit... — röpködnek még a gondolatai, de nem bír mozdulni arasznyit sem. Még hallja, ahogy a személy áthalad az őrház előtt. Jobb szemével mereven nézi a kivilágított ablakok egybefolyó fénycsíkját...

A forgalmista dühösen tekeri a hívókart, és szakadatlanul csörömpöl a harang.

— Halló, hatvanhárom. Hatvanhárom! Hatvanhárom! Mi van magával? Válaszoljon már! Az istenit, ne tréfáljunk, szolgálatban vagyunk. Halló! Halló!

Egy asszony jön a sínek mellett, a szomszédos őrház bakterének felesége. Hallja a nagy harangozást, benéz az ajtón, és odahajol az asztalon fekvő öreghez. Ismeri régóta, az ura barátja volt. Rázza a vállát, de hiába. Erre benyúl a posztózubbony alá, és a szive tájékára tartja a kezét. Először megrémül, de ahogy magához tér, fölveszi a telefont és beleszól.

— A hatvanhármas, a hatvanhármas befejezte...

— Mi?! — kiabál a forgalmista. — Mit fejezett be? Mi az úristen van ott?! Mondja öreg, maga tréfál?

A személyvonat vezetője a zötykölődéstől irányított girbegurba betükkel irta a rubrikába: „A hatvanhármas nem fogadta a szerelvényt. A sorompók lezárását is elmulasztotta..."

Nem tudta, de honnan is tudta volna, hogy az öreg bakter életében utoljára mulasztott.

Németh Sándor

Tudósítóink írják:

A dolgozók mind többet akarnak tudni Lenin és a Nagy Október országáról

(Folytatás az 1. oldalról)

lődhet az újabb fordulóra — fejezte be levelét Rapi József.

A kisújszállási pft.-főnökségről *Tóth Imre* írja, hogy a vetélkedő rendkívül hasznosnak bizonyult, mert a felkészülés során a brigádtagok sok új ismerettel gazdagodtak. A selejtezőkből hat brigád került a főnökségi döntőbe, amelynek időpontja április 23., színhelye pedig a kiskörei hétvégi üdülő volt.

Első lett és a szakszolgálati középdöntőbe jutott a *Május 1.* szocialista brigád. Második helyezett a II. pályamesteri szakasz *Lenin* brigádja lett, míg harmadik helyen a XVII. szakasz *Vörös Csillag* brigádja végzett.

A kiskörei döntő közös ebéddel, jó hangulatban ért véget.

Debrecenből hárman tudósították szerkesztőségünket egy-egy vetélkedőről. *Rácz Gabriella* a vontatási, ifj. *Kovács Béla* pedig az állomási dolgozók nemes küzdelméről adott képet. A vontatási főnökség első helyezettje az *Elektron* brigád II. csapata lett, s vele együtt — másodikként — a *Március 15.* brigád is továbbjutott a szakszolgálati döntőbe. Az állomási vetélkedő legjobbja szintén a *Március 15.* nevet viseli. Második, egyben továbbjutó még a *Martos Flóra* brigád, míg a harmadik helyen Hajdúszoboszló állomás *Bocskai* brigádja végzett.

A harmadik debreceni tudósító pedig *Keczkó Ferenc*, aki — miután leszögezi, hogy „a debreceniek most a *ki mit tud*-ok korszakát élik", utalva az ifjú mesterek nemrég zajlott szakmai versenyére is — a *Bizalmiak a dolgozókért* című vetélkedőt méltatja, amelynek második fordulóját május 1. előtt rendezte meg a vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága.

„Ez alkalommal 76 bizalmiból a 12 legjobb mérte összse tudását" — írja Keczkó Ferenc. Végül is a következő öt bizalmi jutott a területi elődöntőbe: *Szentesi Melinda* vszt-ügyintéző, *Takács Károly*, *Nagy Sándor*, *Garbóczi Tibor* mozdonyvezetők és *Krizsai András* kocsivizsgáló.

S végül két záhonyi levél kívánkozik ide, amelyek ugyancsak vetélkedőkről adnak hírt. *Egeressi Zsigmond* így kezdi sorait:

„A záhonyi átrakókörzet 175 szocialista brigádja 765 tagjának részvételével kezdetét vette az a vetélkedősorozat, amelybe az MSZBT felhívására, de a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére neveztek be a dolgozók." A tudósító ezután a pályafenntartási főnökség vetélkedőjének lefolyását ismerteti. Tizennégy brigád közül itt *a Kinizsi brigád bizonyult a legjobbnak.*

A záhonyi gépesített rakodási főnökségen 15 brigád jelentkezett a vetélkedőre. *Az első helyezést az Ifjúsági szocialista brigád érte el*, amely már korábbi vetélkedőkön is hallatott magáról. Második a *Lada*, harmadik a *Pattantyús* brigád lett.

Példájukat mások is követhetik

Az egyenruha úgy szép, ha azt előírásszerűen viselik. Sajnos, sok vasutas kolléga nem törődik ezzel, de szerencsére van jó példa is.

Mint nyugdíjas vasutas, sokat utazom az országban. *Többször meggyőződtem arról, hogy Szombathely állomás jegyvizsgálói példásan viselik az egyenruhát.* A gyorsvonatokon szolgálatot teljesítők mindig fehér inget, a személyvonatokon pedig világoskék inget viselnek nyakkendővel. Elmondották, hogy aki nem az előírásnak megfelelő öltözékben jelentkezik szolgálatra, az nem utazhat.

Követésre méltó példát tapasztaltam egy gyorsvonaton is, amelyre Székesfehérváron szálltam fel. A jegyvizsgáló megkérte a 15—20 éves fiatalokat, hogy *„szíveskedjenek ülőhelyeiket átadni a folyosón álló idős utasoknak!"*

Az udvarias felszólításnak eleget tettek a fiatalok. A figyelmes jegyvizsgáló neve: *Varga János, honállomása Szombathely.* Példáját mások is követhetik.

Varga József
Várpalota

HÚSZÉVES

a Magyar Vasutas

Magyarországon, a közös gondjaik enyhítéséért szervezkedő munkások már a múlt század második felében felismerték a sajtó jelentőségét. Ennek tulajdonítható, hogy a szakszervezeti lapok igen aktív részesévé, hű tükrévé váltak a korabeli osztályküzdelmeknek és nagy erőfeszítéseket tettek a munkások védelme érdekében.

A vasúti munkásmozgalmak vezetői is korán ráébredtek arra, hogy a sajtón keresztül messzebbre eljut a szavuk. Az első, a *Vasút* című újság, a magyarországi szolgaszemélyzet lapja 1874. szeptember 13-án jelent meg. Ezt 1892-ben újabb vasutas sajtó, a *Mozdonyvezetők Lapja* követte.

A századforduló után a MÁV-nál egyre többen tették magukévá az élenjáró műhelyi munkásoknak azt a korábbi óhaját, hogy a vasúti munkásokat önálló szövetségbe tömörítsék. A *Szakszervezeti Tanács* támogatásával 1904 januárjában megalakult a 11 tagú szervezőbizottság, márciusban megválasztották a bizalmi férfiakat, április 15-én pedig megjelent a szövetség lapja, a *Magyar Vasutas*. A szerkesztőség rövid idő alatt a szakszervezeti szervezkedés irányító központjává, a lap pedig a vasutasság harcos szellemű szócsövévé vált.

A vasúti munkások körében nagy népszerűségnek örvendő Magyar Vasutas sorsát is megpecsételte az 1921. december 22-én aláírt, szégyenletes *Bethlen—Peyer* paktum, amely nemcsak a vasutas-szakszervezet működését, hanem a lapot is betiltotta. Hasonló sorsra jutottak azok az időszakos vasutas lapok is, amelyeket az osztályöntudatos vasutasok később jelentettek meg.

A Magyar Vasutas betiltása óta a vasutasságnak — a negyedszázados Horthy-uralom alatt — nem volt legális sajtóorgánuma. Erre csak a felszabadulás után nyílt lehetőség. Az 1945 áprilisban megalakult *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének*, a nehéz gazdasági helyzet miatt csak decemberben sikerült megjelentetni a *Szabad Vasutasok és Hajósok* című lap első számát. Ezt 1948 júniusában a *Közlekedés*, azt pedig 1951. július 1-től a *Szocialista Vasútért* követte. (A szakszervezet lapjának gyakori névváltoztatása mindenkor igazodott a tagság szakmai összetételéhez.)

A *Szocialista Vasútért* utolsó száma 1956. október 15-én jelent meg. Az ellenforradalom ugyanis megakadályozta, hogy a szakszervezet és a Vasúti Főosztály közös kiadásában megjelenő hetilapja továbbra is eljusson az olvasókhoz.

Lap indítására csak 1957 májusában kerülhetett sor. Az új lap — az engedély értelmében — a vasutas-szakszervezet sajtóorgánumaként jelent meg, és a századeleji vasutas mozgalomban oly fontos szerepet játszó *Magyar Vasutas* nevét vette fel.

Az első szám megjelenése óta immár húsz év telt el. Ez az évforduló jó alkalom a számvetésre. *Honnan indult és két évtized alatt meddig jutott a fejlődés útján szakszervezetünk lapja, a Magyar Vasutas?*

Szerénytelenség nélkül elmondhatjuk, hogy lapunk példányszámát, tartalmát és külső megjelenését illetően is egyenletesen fejlődött. Ezt a számok is igazolják. Az első hónapokban havonta egyszer, majd kétszer négy oldalon jelent meg 12 ezer példányban. Szakszervezetünk V. kongresszusa, 1960 után a terjedelem négyről hat oldalra, a példányszám pedig 16 ezerre emelkedett.

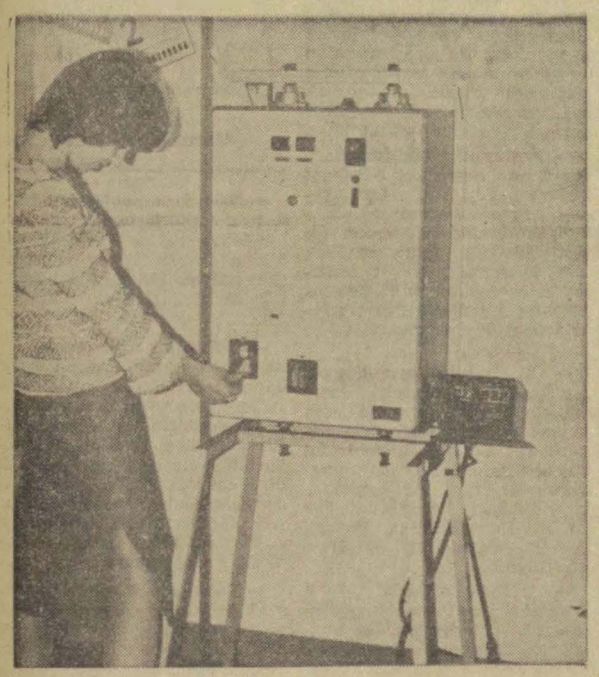
A fejlődés következő állomása 1973. február 1. volt. Ettől kezdve minden második szám nyolc oldalon jelenik meg. A példányszám is ugrásszerűen növekedett. *Napjainkban a Magyar Vasutas már több mint 36 ezer példányban jut el az olvasókhoz!* A példányszám növekedésével arányban terebélyesedett a tudósító és a levelező hálózat. A szerkesztőséghez érkező levelek száma már kezdetben megközelítette, ma pedig jóval meghaladja az évi ezret. A lap és az olvasók kapcsolatának ez egyik legszemléltetőbb fokmérője. A másik: *az a bizalom, amely a levelek többségéből kicsendül.* A vasutas olvasók nem egy esetben a közösséget vagy az egyént ért sérelemmel, problémával is bátran fordulnak a Magyar Vasutashoz.

Erre a kölcsönös bizalomra akarunk építeni ezután is. Nem titkoljuk: a lap oldalterjedelmét és példányszámát már a legközelebbi jövőben szeretnénk növelni. Ugyanakkor arra is nagy gondot fordítunk, hogy a „felnőtté cseperedett" Magyar Vasutas a tartalmát illetően is megfeleljen mind a szakszervezet és a vasút vezetői, mind pedig az olvasók által támasztott követelményeknek.

Visi Ferenc

A tavaszi BNV-n

A MÁV pavilonjában bemutatták az új jegykiadó automatát



Az automata jegykiadó.

(Tvarosek Imre felvétele)

A BNV MÁV-pavilonjában a látogatók az idén nem láthatták a modellvasutat, de annál érdekesebb volt az olasz SASIB-cégtől vásárolt — egyelőre kísérleti jelleggel működő automata. A gépet *Katona Istvánné* nemzetközi pénztáros mutatta be.

Az automata 2, 5 és 10 Ft-os érmékkel működik. A három pénznem közül mindegy, hogy melyiket dobja be az utas, csak arra kell ügyelnie, hogy a bedobott pénz összege ne legyen kevesebb a váltandó jegy áránál, mert akkor nem működik. Ha viszont több pénzt táplálnak be, a gép a felesleget visszaadja. *A MÁV úgy tervezi, hogy a jegykiadó automatával egyelőre csak a főváros forgalmasabb pályaudvarait szerelik fel.*

Az automatán kívül akadt más újdonság is. Készítettek például egy tizenöt perces reklámszöveget, amely nagyon ötletesen a pályaudvarokon hallható szignállal kezdődött, majd az ismert rádióbemondó, *Dömök Gábor* — halk vonatzakatolással aláfestve — a MÁV szolgáltatásairól tájékoztatta a fuvaroztatókat.

Ugyancsak a kereskedelmi szakszolgálat és a berendezők ötletét dicséri az is, hogy *az egyik „húszlábas" konténert diavetítésre rendezték be. Az érdeklődőknek 11 diaképen mutatták be a szállítótartályos fuvarozás főbb mozzanatait.* Ezenkívül a látogatók mintegy hatvan nagy méretű fotón, térképen tájékozódhattak a MÁV nemzetközi szerepéről, beilleszkedéséről az európai hálózatba.

Megismerkedhettek az érdeklődők a korszerű csomagolási móddal, az egységrakomány képzéssel a fuvarozást gyorsító rakodólapos megoldással is.

(séra)

Magyar—bolgár barátsági est Miskolcon

A béke- és barátság hónap ünnepi rendezvénysorozatának első eseménye volt *Miskolcon a magyar—bolgár barátsági est*, amelyet április 4-én tartottak a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában. A bolgár kulturális központ vezetőit — *Ivan Popovszki* igazgatót és *Alexandr Gjurov* titkárt — *Papp Zoltán*, a területi bizottság kultúr- és sportbizottságának vezetője, valamint *Varga István*, a művelődési ház igazgatója fogadta. Tájékoztatták a vendégeket az itt folyó kulturális-nevelő munkáról, este pedig a vendégek tartottak előadást a megjelenteknek Bulgária gazdasági, politikai és kulturális életéről, a magyar és a bolgár nép közötti baráti kapcsolatokról.

Kiss Ágnes
népművelő

Rendkívüli segély százéves nyugdíjasoknak

Az idős ember segítése, szociális körülményeik javítása a célja annak a pénzügyminisztériumi engedélynek, amely hozzájárult ahhoz, hogy a száz évet megélt vagy ennél idősebb nyugdíjasok évente ezer forint rendkívüli segélyben részesüljenek.

A *MÁV Nyugdíj Hivatal* öt ilyen nyugdíjast tart nyilván. Közülük Budapesten lakik *Janik Gyula, özv. Szukop Istvánné* és *özv. Schmeitzl Józsefné*. *Özv. Keszler Gyuláné* Balatonalmádiban, *özv. Gneisz Mihályné* pedig Szombathelyen él. A rendkívüli segélyt első ízben májusban adták át. Valamennyi idős nyugdíjast lakásán keresték fel a MÁV Nyugdíj Hivatal vezető beosztású dolgozói, a Vasutas Szakszervezet és a Vasúti Főosztály képviselői. Ez a figyelmesség nagy örömet okozott az idős embereknek.

Özv. Gneisz Mihályné például ebben az évben ünnepelte 104. születésnapját. Szombathelyi lakásán *Tóth Györgyné dr.*, a MÁV Nyugdíj Hivatal vezetője köszöntötte és adta át a rendkívüli juttatást. Gneisznét *Auguszt János*, a szombathelyi területi bizottság titkára is meglátogatta, és jutalmat adott a szép kort megért özvegynek.

Dr. Gál György

A kollégák nem felejtettek el

Azért fogtam tollat, hogy mint gyesen levő anya, köszönetemet fejezzem ki munkatársaimnak, akik nem feledkeztek meg rólam. Rendszeresen meglátogatnak és tájékoztatnak a munkahelyi eseményekről.

1969-től dolgozom a vasútnál jegyvizsgálóként, a Miskolc-Tiszai pályaudvar létszámában. 1973-ban eredményes vonatvezetői szakvizsgát tettem, és utána áthelyeztek az úgynevezett „nemzetközi" személyfordába, Svecz István vonatvezető szakaszába. Ő fáradtságot nem ismerve segítette a gyakorlati munka elsajátítását. Ez olyan jól sikerült, hogy távolléte idején én helyettesítettem. Örültem annak, hogy bíztak bennem. Sohasem felejtem el az első önálló útamat, amikor a *Tokaj expresszel* mentem Nyíregyházáról Pestre és vissza. A kezdeti izgalom, a lámpaláz gyorsan elmúlt. A kolléganőimmel is szoros barátságot kötöttem.

Férjem a miskolci vontatási főnökség villamos mozdonyvezetője, mindketten hivatásunknak érezzük a vasutat. Tavaly megszületett a kisfiunk és nekem egyelőre le kellett mondani az utazásról. A szakasz dolgozói — *Svecz István, Sztolár Anna, Juhász Anna* és *Boda Katalin* — azonban nem felejtettek el. Szinte minden hónapban eljönnek, meglátogatnak bennünket. Jólesik ilyenkor beszélni velük a szolgálatról, a közös munka emlékeiről. Mindig azzal búcsúznak tőlem, hogy „visszavárunk".

Néha fáj egy kicsit a szívem, mert arra gondolok, hogy az utazásról egyelőre nem lehet szó. Nekik köszönhetem azonban, hogy mégsem szakadtam el a munkahelytől, és érzem, hogy továbbra is közéjük tartozom.

Lovrity Sándorné
Miskolc

Meddig bérelt a „Bérelt szakasz"?

Április 29-én a 9103. számú gyorsvonat egyik kocsijában előzetes helyfoglalás alapján utazott *Egertől Budapest-Keleti pályaudvarig a Karikás Frigyes Általános Iskola 34 tanulója.* Ez rendjén is volna. Az viszont nagyon kifogásolható, hogy a szerelvénynek ez a kocsija még másnap délután is *„Bérelt szakasz"* feliratú bárcákkal hagyta el a Keleti pályaudvart — a 303-as gyorsvonattal —, miközben azelőtt már Somoskőújfalut szintén megjárta. Képzelhető, mennyi bosszúságot okoz ez az egyáltalán nem ritka jelenség az utasoknak.

Az érvénytelenné vált, de a kocsi- vagy fülkeajtókon hagyott ülőhelyfoglalási cédulák arra is rámutatnak, hogy a vonatok és az állomások személyzete hanyagul látja el szolgálatát.

Szűcs Ferenc

Az ünnepi könyvhétre jelent meg

Moldova György riportkönyve: Akit a mozdony füstje megcsapott

Amikor a *Kortárs* befejezte *Moldova György* vasútról írott riportjának közlését, sok olvasóban megfogalmazódott az igény, hogy a folytatásokra tördelt írást, dokumentumciklust szeretné könyv alakban is látni. Azt hiszem, sokak óhaját teljesítette most a Szépirodalmi Könyvkiadó azzal, hogy az ünnepi könyvhétre kiadta a vasút eddig egyetlen regényét, az Akit a mozdony füstje megcsapott című könyvet.

A mű erényeit, értékét olvasóink előtt nem kell bizonygatni, tartalmát elemezni, hiszen sokan már a Kortársból ismerik. Több vasutasnak pedig arra is volt lehetősége, hogy a könyv kapcsán rendezett író-olvasó találkozókon mondjon véleményt, kérdezzen a szerzőtől, aki készségesen tett eleget a szocialista brigádok és csomópontok kollektívái meghívásának. Moldovát szívükbe zárták a vasutasok, akiknek az életét, munkáját olyan szenvedéllyel és éleslátással ábrázolta, amire csak kevesen képesek. A szép külsejű, képekkel is gazdagon illusztrált kötetet érdemes elolvasni (a Kortárs után újraolvasni), mert jó könyv.

★

Az ünnepi könyvhétre jelent meg a *Kossuth Kiadó* hagyományos riportantológiája is, az *Írószemmel, 1976.* A szerkesztők az elmúlt évben — folyóiratokban, hetilapokban — megjelent riportokból válogattak, készítettek összeállítást. Közöttük található lapunk egyik külső munkatársának, *Séra Sándornak* a *Hordárok* című riportja is, amit az ÉS közölt 1976-ban.

Három bajnoki arany

A BVSC párbajtőrcsapata és Gerevich Pál megvédte bajnokságát

A BVSC vívói a közelmúltban lezajlott magyar bajnokságon, az elmúlt évhez hasonlóan, három bajnokságot szereztek. Megvédte bajnokságát a — *Fenyvesi dr., Erdős S., Erdős G., Pap, Nedeczky* összetételű — párbajtőrcsapat, mely egészen kiváló teljesítményt mondhat magáénak. Eddig nyolc bajnokságot nyertek, közben a Bajnokcsapatok Európa Kupáját háromszor nyerték el. Erről a csapatról minden kétséget kizárólag elmondhatjuk, hogy a világon szinte egyedülálló teljesítményt nyújtott.

A hazai bajnokságokon a párbajtőrözőkön kívül még *Gerevich Pál* védte meg tavalyi elsőségét. Ez volt a negyedik egyéni kardbajnoksága. *Ragyogó teljesítmény!* A harmadik bajnoki arany, párbajtőr egyéniben *Pap Jenő* nevéhez fűződik, aki mind a két szúrófegyvernemben, párbajtőrben és tőrben is nagy reményekre jogosít.

A három bajnoki aranyon kívül, női tőrcsapatban a *Bóbis, Maros, Hecsei, Kada, Kopcsándi*, férfi tőrcsapatban a *Kamuti dr., Fenyvesi dr., Hasszán, Pap, Egeni*, női tőr egyéniben *Maros Magda* révén értékes helyezéseket értek el a BVSC vívói.

A bajnoki sikereken kívül kimagasló nemzetközi eredmények is fűződnek a vívók nevéhez, *dr. Fenyvesi Csaba* Londonban, *Maros Magda* Göppingenben, *Bóbis Ildikó* Budapesten nyert nemzetközi versenyt. *Pap Jenő* Párizsban,



Koszorús Ferenc főtitkár a két bajnokkal, Gerevich Pállal és Papp Jenővel beszélget.

(Farkas József felvétele)

Gerevich Pál Moszkvában, *Erdős Sándor* pedig Bernben ért el érmes helyezést.

— *Ezek az eredmények biztatóak a júliusi Buenos Airesben megrendezésre kerülő Vívó Világbajnokságra.* — így méltatta a BVSC vívóinak sikereit *Koszorús Ferenc* főtitkár május 20-án a vívók, valamint edzőik és vezetőik tiszteletére adott fogadáson szakszervezetünk Benczúr utcai székházában.

A magyar válogatottat már kijelölték az idei vívó-világbajnokságra. A BVSC színeit *Erdős Sándor, dr. Fenyvesi Csaba, Pap Jenő, Bóbis Ildikó, Maros Magda, Gerevich Pál* és mint tartalék: *Hecsei Katalin* képviselik.

Tavaszi csillagtúra

A vasutas szakszervezet természetbarát szakbizottsága április 22—24 között rendezte *tavaszi csillagtúráját*, amelynek központja a győri kiskúti kemping volt.

Az első napon városnézés szerepelt a programban, majd másnap két túrát tettek *Ravazd, Béla-királykút, Pannonhalma*, valamint a *Cuha-völgy, Cseszneki-vár, Ördögárok, Porvacsesznek* útvonalakon. A 15 szakosztály 91 tagja a harmadik napon az abdai *Rákóczi* és *Radnóti* emlékeket, a *lébényi* és az *árpási* műemléktemplomokat, továbbá a ménfőcsanaki Rákóczi és az 1848-as emlékoszlopokat tekintette meg.

A házigazda és a túravezető a győri MÁV DAC természetbarát szakosztálya volt.

Meghalt Nagy Ferenc

Nagy Ferenc, a Bp. Vasutas egykori sokszoros válogatott, olimpiai és Európa-bajnoki 4. helyezett ökölvívója 60 éves korában elhunyt. A gyászbir váratlanul ért bennünket, hisz az egykori ötszörös nehézsúlyú magyar bajnok, aki Európa válogatottjába is bekerült, erős fizikumáról volt híres. Nem is oly régen, több éven keresztül, éppen a magyar ökölvívás második aranykora idején, a felnőtt válogatott edzőjeként is tevékenykedett. Bár munkája mindvégig a MÁV-hoz kötötte, az ökölvívástól sohasem tudott elszakadni. Most örökre búcsúzunk tőle. Sportbarátai azonban nem feledjük el, s az ökölvívás aranykönyvében is tovább él az emléke.

HÍREK

Képzőművészeti tábor Keszthelyen

A festészet és a szobrászat hódolói közül közel hatvanan kaptak lehetőséget arra, hogy kéthetes továbbképzésen vegyenek részt a Vasutasok Szakszervezete Képzőművészeti Iskolájának keszthelyi táborában. A kéthetes programban elméleti és gyakorlati képzés szerepelt. A művészettörténeti előadásokat *Tasnádi Attila, dr. Pogány Ö. Gábor* és *dr. Soós Imre* művészettörténészek tartották. A szobrászat és festészet szakmai kérdéseiről *Kirchmayer Károly* és *Benedek György* tanárok oktatták a résztvevőket.

A képzőművészeti tábort meglátogatta *Koszorús Ferenc*, a Vasutas Szakszervezet főtitkára is.

— *HANGVERSENY. A miskolci szimfonikus zenekar május 20-án — a vasutasok Vörösmarty művelődési házának szervezésében — opera-operett hangversenyt tartott a Rónai Sándor megyei művelődési központ színháztermében Rossini, Verdi, Strauss és Radeczky műveiből. Közreműködött Várhegyi Márta és Rózsa Sándor, a Miskolci Nemzeti Színház művészei. Vezényelt: Mura Péter.*

— **Bizalmiak vetélkedője.** A debreceni MÁV Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága májusban vetélkedőt rendezett a bizalmiak részére. A versenyzőknek többek között a bizalmiak megnövekedett jog- és hatáskörével kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolniuk. A vetélkedő tíz legeredményesebb résztvevője 400—400 forint jutalmat kapott.

— **Korszerű rakterek.** Nógrád megyében az állomások rakterületeinek bővítését, korszerűsítését társadalmi munkával is segítik. Balassagyarmat, Drégelypalánk és Rétság állomásokon már befejezték a munkát. Balassagyarmaton aszfaltbetonozást is végeztek a vágányok között. Az utasok most már sár nélkül közlekedhetnek a személyvonatokhoz.

— **Kézimunka-kiállítás.** Bánrévén a Hazafias Népfront féléves kézimunka-tanfolyamot szervezett a vasutas klubban. A résztvevők többek között hímzett asztalterítőket, falvédőket, köténveket készítettek és a több mint kétszáz alkotást a tanácsházán rendezett kiállításon mutatták be nagy sikerrel.

— **Kiránduló nyugdíjasok.** Az Északi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban autóbusz-kirándulást szervezett, amelyen 43 nyugdíjas vett részt. Az egynapos kiránduláson megtekintették Soltot, Dunaföldvárt, Paksot, Pécset, Siklósvárat és Harkányfürdőt.

— *„SOHA TÖBBÉ..." A fasizmus felett aratott győzelem 32. évfordulója alkalmából tartottak megemlékezést május 10-én a miskolci Vörösmarty Művelődési Házban. A megemlékezés keretében bemutatták a hitleri fasizmus embertelenségét ábrázoló „Soha többé" című svéd dokumentumfilmet.*

— **Eszperantista orvosok.** Ez év nyarán Izland fővárosában, Reykjavikban tarják az Eszperantista Orvosok Világszövetsége kongresszusát. A rendezvény szervezésével dr. Ferenczy Imre győri vasútüzemorvost, a szervezet európai titkárát bízták meg. A kongresszus előtt — július 13—17 között — a szocialista országok eszperantista orvosai, gyógyszerészei Krakkóban rendeznek négynapos nemzetközi konferenciát.

ÚTITÁRSAK



Gerse László rajza

— **Búcsú az iskolától.** A szegedi Bebrits Lajos Szakközépiskolában május 14-én tartották a hagyományos ballagási ünnepséget. 168 tanuló búcsúzott az iskolától és a tanároktól.

— **Tanulók versenye.** A nagykanizsai 406. számú Polai János Ipari Szakmunkáskepző Intézet az első és a másodéves gépkarosszéria- és dízel-lakatosok részére elméleti és gyakorlati versenyt rendezett. A dízel-lakatos kategórlában a nagykanizsai vontatási főnökség két tanulója: Kurverger Attila és Földi György bizonyult a legjobbnak.

— **Találkozó.** Dombóvár csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban találkozót rendezett tagjai részére a vasutas művelődési házban. A megjelent 120 nyugdíjast Szabadkai József szertárfőnök köszöntötte, majd a József Attila úttörőcsapat Vadvirág táncegyüttese szórakoztatta a vendégeket.

Sportnap a Szőnyi úton

Háromszáz tisztképzős az Edzett ifjúságért mozgalomban



Látványos tornagyakorlat a sportnapon

A MÁV Tisztképző Intézet nappali tagozatának hallgatói a szakmai és politikai képzés mellett a különböző sportágakban is összemérték erejüket, fejlesztették képességeiket. *Május 25-én egész napos sportrendezvényekkel zárták az 1976/77. tanévet.*

A ragyogó tavaszi napon 300 nappali tagozatos hallgató sorakozott fel a BVSC labdarúgópályáján. *Dr. Kun Dezső* igazgató köszöntötte a hallgatókat és az *„Edzett Ifjúságért"* mozgalom célkitűzéseiről beszélt. A mozgalom keretében a hallgatók fizikailag is felkészültek az egész embert kívánó vasúti munkára.

Az ünnepi megnyitót bemelegítő futás, majd gimnasztika követte. Ezután a hallgatók úszásban, futásban, súlylökésben és a távolugrásban mérték össze erejüket.

Az atlétikai számok után a női kispályás labdarúgó-mérkőzés, majd a tanárok és a hallgatók kispályás labdarúgómérkőzése következett élénk érdeklődés és lelkes buzdítás mellett. A forgalmi és műszaki tagozatok közötti férfi nagypályás labdarúgó-mérkőzésre a délutáni órákban került sor.

A mindvégig mozgalmas sportnap az intézet igazgatójának zárszavával és az eredményhirdetéssel fejeződött be. Az összesített eredmények alapján a tíz osztály közül első a *távközlő tagozat*, második a *műhelyi tagozat* és harmadik a *forgalmi D. osztály*. A kereskedelmi tagozat női hallgatói a női atlétikában értek el szép eredményeket.

IFJÚSÁGI LABDARÚGÓTORNA

Az országos ifjúsági labdarúgó-bajnokságra való felkészülés jegyében — négy csapat részvételével — jól sikerült ifjúsági labdarúgótornát rendezett a pécsi területi bizottság sportbizottsága. A három fordulóban *Dombóvár* lebonyolított mérkőzések alapján a torna végeredménye a következő lett:

1. Dombóvári VSE (6 pont), 2. Pécsi VSK (4 pont), 3. MÁV IVTE (1 pont), 4. Kaposvári HVSK (1 pont).

Lakáscsere

Elcserélném dunaharaszti MÁV-lakótelepi, 1 szoba, konyha, félkomfortos, kertes, földszintes szolgálati lakásomat a Budapesti MÁV Igazgatóság területén hasonlóra. Vízpart melletti helyiségek előnyben. Érdeklődni levélben: Kopp Ferencné, 1213 Budapest, Szarvas u. 22.

Elcserélném Budapest VI. ker., Vörösmarty utcai két és fél szobás, két bejáratú lakásunkat egy MÁV- és egy tanácsi lakásért. Érdeklődni munkaidőben: 42—81 telefonon vagy személyesen: MÁV Jegynyomda, Nyolcasné.

Elcserélném Magyarfalva állomástól 200 méterre levő, 1 szobakomfortos MÁV-lakásomat sopronira, kert és gazdasági lehetőség bőven van. Érdeklődni lehet: Nagy Béla, Magyarfalva állomás.

Elcserélném kiskunfélegyházi 2 szoba-összkomfortos tanácsi lakásomat Nagy-Budapest területén hasonló tanácsi vagy szolgálati lakásra. Érdeklődni levélben: Kelemen Sándor, 6100 Kiskunfélegyháza, Lövi S. u. 1. sz.

Elcserélném szentesi IV. emeleti, modern, kétszobás, MÁV-rendelkezésű lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődés: Budapest, 211—171 telefonon.

Elcserélném nagykanizsai szobakomfortos tanácsi lakásomat budapestire vagy környékire. Müll Gézáné, 1078 Budapest, Cserhát út 16—18., II. 26. Telefon: 220—374.

Elcserélném székesfehérvári kétszoba-összkomfortos, tanácsi, gázfűtéses lakásomat hasonlóra Budapesten, Szolnokon vagy Szegeden. Lehet tanácsi vagy szolgálati lakás is. Érdeklődni: du. 17 órától, Iványi Gyula, 8000 Székesfehérvár, Üttörő u. 10/D., II. 2.

Elcserélném budai vasúti házban levő egyszoba-komfortos lakásomat egyszoba-komfortosra vagy garzonra. „Óbuda" előnyben. Csak vasutasnak. Érdeklődni: 9—3-ig, szombat kivételével, telefonon: 852—111.

Elcserélném a „Nyolcházban" levő, 50 m²-es, gázfűtéses, II. emeleti, egyszoba-összkomfortos lakásomat MÁV-dolgozóval, belterületen hasonló tanácsi lakásra. Németh Ilona, 1087 Budapest, Kerepesi u. 5. sz., IV. ép. II. em. 48.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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: dr. Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
777—2149. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

A Hivatalos Lapból

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

A 14. számból: 14/1977. (II. 9.) ÉVM—MüM. Az építőipari dolgozók különélési pótlékáról szóló 16/1971. (V. 22.) ÉVM—MüM számú együttes rendelet módosításáról.

A 16. számból: 102 699/1977. A munkások között végzendő személyzeti munka továbbfejlesztése.

A 17. számból: 104 850/1977. Az 1976—1980. évre kötött MÁV Kollektív Szerződés 1977. évi módosítása.

A 19. számból: 104 439/1977. A társadalombiztosítási ügyvitel ellátásának szervezeti és képesítési rendszere.

A 21. számból: 105 550/1977. MÁV-kezelésben álló házingatlanok értékesítése magánszemély részére.

A szerkesztőség üzeni

Miskolci Sándor, Mátészalka; Nyiri Ferenc, Debrecen; Szűcs Ferenc, Hatvan; Nagy Józsefné, Szeged; Szabados Gábor, Budapest; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Murányi Tibor Bánréve; Nováki Imre, Győr; Kiss Ágnes, Lovrity Sándorné, Miskolc, Lévai Laura, Krajczár Antal, Dombóvár; Markas József, Zalaegerszeg; Varga József, Várpalota; Kiss János, Kőszeg; Darai Ferenc, Püspökladány; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Farkas Béla, Kaposvár; Breznai István, Vác; Berényi Illés, Újszász; Buzi Lajos, Doboz; leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.



HÍVJA – VÁRJA, VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a
„LOKOMOTÍV" GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT
LOKOMOTIV szálloda, étterem, sörözö, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1. Tel.: 14—180
VASÚTI VENDÉGLŐ ÉS BISZTRÓ, Sopron állomás
HALASZTANYA, FERTŐSZENTMIKLÓS ÁLLOMÁS
PÁLYAVENDÉGLŐ, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését – előzetes bejelentésre – vállaljuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. JÚNIUS 18.

Együttes ülést tartott a SZOT és szakszervezetünk titkársága

A gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek rendszeresen számoljanak be a végrehajtásról

A SZOT és a vasutas-szakszervezet titkársága május 23-án együttes ülést tartott szakszervezetünk Benczúr utcai székházában. Az ülésen részt vett *Gál László*, a SZOT főtitkárhelyettese, *Vas János*, *Timmer József* és *Juhász Ottó*, a SZOT titkárai, *dr. Sali Ferenc*, a SZOT szervezési és káderosztályának vezetője, *Csáki Lászlóné*, a szervezési és káderosztály helyettes vezetője, *Domonkos László*, az osztály munkatársa, *Moldován Gyula*, az MSZMP KB munkatársa, *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Kajcsa József* és *Molnár György* titkárok, *Retfalvi Tibor*, és *Szádóczki István* osztályvezetők.

A tanácskozásnak két napirendi pontja volt:

1. A SZOT 1976. június 22-i határozata, valamint a Minisztertanács 12 1976. május 27. számú rendelete végrehajtásának tapasztalatai.

Ezt megelőzően a SZOT és a szakszervezetünk vezetői 1974-ben tartottak hasonló vezető szintű megbeszélést. *A SZOT vezetői úgy értékelték, hogy azóta fejlődött a vasutas-szakszervezet vezető és irányító munkája, erősödött termelést segítő tevékenysége.* A fejlődés jól lemérhető a munkastílusban, a szakszervezeti demokrácia érvényesülésében, a testületi döntésekben és az apparatus munkájában egyaránt.

Az együttes ülésen tárgyalt napirendi pontok megvitatása után a SZOT titkársága állásfoglalásában eredményesnek ítélte meg szakszervezetünk legutóbbi kongresszusa óta végzett munkáját. Ugyanakkor megállapította, hogy a fejlődés elsősorban a felső szintű vezetésben számottevő. Ebből adódik, hogy a vezető szervek munkájában tapasztalt pozitív törekvéseket *a jövőben következetesebben érvényre kell juttatni a középszervek és az alapszervek munkájában.* A kádermunka színvonalának javításával is biztosítani kell, hogy a középszervek apparátusaiban és testületeiben a követelményeknek megfelelő, jol felkészült káderek dolgozzanak.

A vezető testületek és az apparátus munkájában is nagyobb figyelmet kell fordítani a határozatok végrehajtásának megszervezésére és ellenőrzésére. Rendszeressé kell tenni a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek beszámoltatását a végrehajtásról. Állandóan figyelemmel kell kísérni a bizalmiakra és a bizalmi testületekre vonatkozó határozatok végrehajtását, a szakszervezeti demokrácia érvényesülését.

Az V. ötéves tervfeladatok végrehajtásának segítésében a SZOT titkársága szükségesnek tartja, hogy a szállítási feladatok mellett *a vasút és a szakszervezet vezetői fordítsanak nagyobb gondot a gazdálkodás hatékonyságának javítására, az üzem- és munkaszervezés határozottabb ösztönzésére és befolyásolására.* Erősítsék a dolgozók termelési aktivitását, az ezzel kapcsolatos politikai nevelő munkát. Tegyék még élőbbé, még tartalmasabbá a munkaversenyt és a szocialista brigádmozgalmat. Segítsék elő a verseny céljának, feltételének és értékelési rendszerének komplex kialakítását.

A beruházásokkal kapcsolatban a SZOT titkársága arra hívta fel a figyelmet, *hogy szakszervezeti szerveink rendszeresen ellenőrizzék a vasút beruházási és műszaki fejlesztési tevékenységét, az V. ötéves szociálpolitikai terv célirányosabb megvalósítását.* Kezdeményezzék a legsürgősebbnek tartott szociális és munkavédelmi fejlesztések gyorsítását, megvalósítását.

Az állásfoglalás végezetül a vasút munkaerőhelyzetével foglalkozik. Ramutatott, hogy feladata a meglevő létszám megtartása. Ennek érdekében azonban fokozottabb gondot kell fordítani a termelés emberi oldalával való törődésre. A munkás kategória mellett foglalkozni kell az adminisztratív terület munkaerő-ellátottságával is, s az ott szunyadó tartalékok feltárására ösztönözni kell a vasút vezetését. *Ami pedig a szakmásítást jelenti, ez gondos elemző munkát igényel a vasút és a szakszervezet részéről egyaránt.*

Kiss János, a szakszervezeti bizottság gazdasági bizottságának vezetője üdvözölte a megjelenteket, majd *Fekete Sandor* állomásfőnök tartott beszámo ót. Elmondotta, hogy a jubileumi versenynek kimutatható eredményei vannak. *Javult a személyszállítás minősége*, az utazás biztonságosabb, kulturáltabb, kényelmesebb lett. Az idén kilencszázzal több személyvonat közlekedett, mint a múlt év hasonló időszakában, s ezáltal csökkent a zsúfoltság. A pénztárak 20 000-rel több menetjegyet adtak ki, s 100 000 forinttal növekedett a személyszállításból eredő bevétel.

Az áruszállítási tervet eddig 8 százalékkal sikerült túlteljesíteni, ami 7000 tonnával több áru elszállítását jelenti az év első negy hónapjában. Javult a kocsigazdálkodás, így az állomás dolgozói *a kocsikihasználási tervet 9,5 százalékkal teljesitették túl.* A kocsitartózkodási terv 1,6 százalékkal jobb a tervezettnél. Az átrakásos, illetve rakományigazításos kocsik tartózkodási ideje 27 százalékkal csökkent.

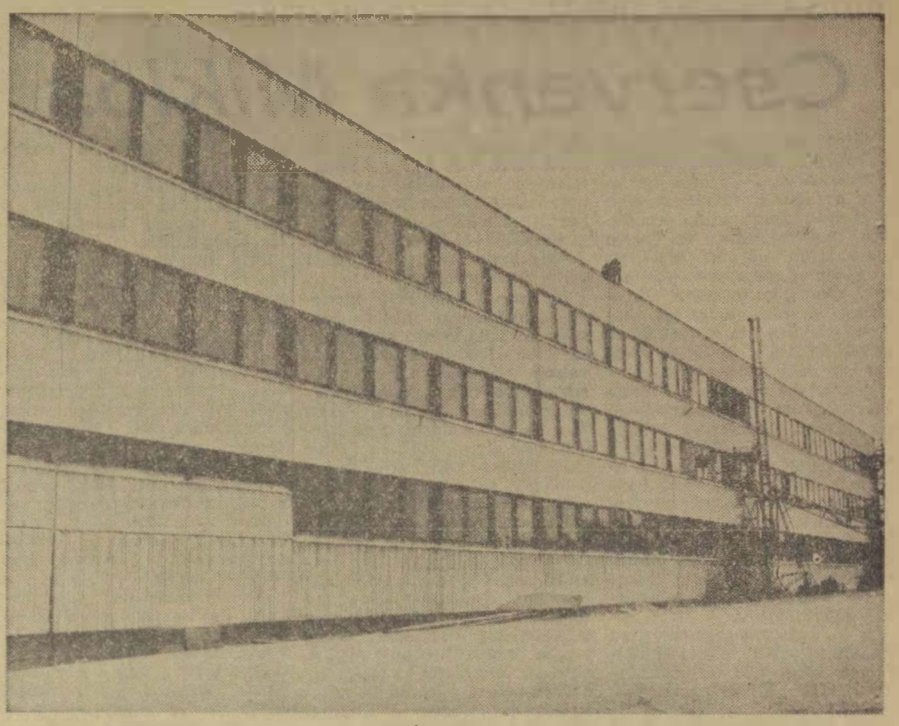
A teljesítmények növekedése *csökkenő létszámmal* ment végbe. Ennek ellenére: az állomásiak *tizezerrel kevesebb túlórát használtak fel*, mint a múlt év hasonló időszakában. A munka jobb szervezésének és elvégzésének értékét növeli, hogy a baleseti helyzet is lényeges javulást mutat. A tárgyi balesetekből eredő károsszeg ugyancsak kevesebb — mintegy 150 000 forinttal —, mint egy évvel korábban. A figyelmi felelősségrevonások száma úgyszintén csökkent, 47-ről 36-ra. *Bérfejlesztésre 1 millió 297 ezer forintot fordított az állomás vezetősége*, s 64 dolgozót részesített valamilyen kitüntetésben az első négy hónap alatt.

A beszámolót vita követte, s a felszólalók *pótvállalásokkal egészítették ki felajánlásaikat, kifejezésre juttatva készségüket a jubileum méltó megünneplésére.* Jellemző, hogy a 22 felszólaló egyike *Szabó Jánosné* volt, aki a *MÁV kiváló brigádja* címmel kitüntetett, *Zrínyi Ilona* nevét viselő női szocialista brigádot vezeti, s munkatársai nevében *két kommunista műszak* szervezését és megtartását jelentette be a teherpályaudvar tisztántartása érdekében. *Szabó Andrásné*, a *Március 15.* ifjúsági szocialista brigád nevében a fuvarozásszervezőknek ajánlott fel gyakorlati segítséget, azon túlmenően, hogy kommunista műszakban is részt vesznek. A pótvállalások végső soron azt jelentik, hogy Debrecen állomás szocialista brigádjai *személyenként* plusz 12. a KISZ-esek plusz 20 óra társadalmi munkát végeznek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére.

☆

Lapzártakor érkezett szerkesztőségünkbe *ifjú Kovács Béla* tudósítása, amely szerint június 9-én, délelőtt 10 óráig maradtak Debrecen állomáson az éjszakai szolgálatot végzett C-túr dolgozói, hogy társadalmi munkában szebbé, csinosabbá tegyék az állomás környékét. A takarításban és parkosításban ezúttal harmincnyolcan vettek részt, de a jubileumi verseny hasonló felajánlásainak teljesítése folyamatossá vált Debrecenben.

Új munkásszálló Ferencvárosban



Az épülő négyszáz személyes munkásszálló homlokzata **(Riport az 5. oldalon)**
(Laczkó Ildikó felvétele)

DEBRECENIEK PÓTVÁLLALÁSA:

Személyenként 12 társadalmi munkaóra

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára

Debrecenben az állomás 62 szocialista brigádvezetője tartott tanácskozást május 20-án. Megbeszélésüknek egyetlen napirendi pontja volt: *a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny eddigi eredményeinek értékelése és a további feladatok meghatározása.*

Kiss János, a szakszervezeti bizottság gazdasági bizottságának vezetője üdvözölte a megjelenteket, majd *Fekete Sandor* állomásfőnök tartott beszámo ót. Elmondotta, hogy a jubileumi versenynek kimutatható eredményei vannak. *Javult a személyszállítás minősége*, az utazás biztonságosabb, kulturáltabb, kényelmesebb lett. Az idén kilencszázzal több személyvonat közlekedett, mint a múlt év hasonló időszakában, s ezáltal csökkent a zsúfoltság. A pénztárak 20 000-rel több menetjegyet adtak ki, s 100 000 forinttal növekedett a személyszállításból eredő bevétel.

Az áruszállítási tervet eddig 8 százalékkal sikerült túlteljesíteni, ami 7000 tonnával több áru elszállítását jelenti az év első negy hónapjában. Javult a kocsigazdálkodás, így az állomás dolgozói *a kocsikihasználási tervet 9,5 százalékkal teljesitették túl.* A kocsitartózkodási terv 1,6 százalékkal jobb a tervezettnél. Az átrakásos, illetve rakományigazításos kocsik tartózkodási ideje 27 százalékkal csökkent.

A teljesítmények növekedése *csökkenő létszámmal* ment végbe. Ennek ellenére: az állomásiak *tizezerrel kevesebb túlórát használtak fel*, mint a múlt év hasonló időszakában. A munka jobb szervezésének és elvégzésének értékét növeli, hogy a baleseti helyzet is lényeges javulást mutat. A tárgyi balesetekből eredő károsszeg ugyancsak kevesebb — mintegy 150 000 forinttal —, mint egy évvel korábban. A figyelmi felelősségrevonások száma úgyszintén csökkent, 47-ről 36-ra. *Bérfejlesztésre 1 millió 297 ezer forintot fordított az állomás vezetősége*, s 64 dolgozót részesített valamilyen kitüntetésben az első négy hónap alatt.

A beszámolót vita követte, s a felszólalók *pótvállalásokkal egészítették ki felajánlásaikat, kifejezésre juttatva készségüket a jubileum méltó megünneplésére.* Jellemző, hogy a 22 felszólaló egyike *Szabó Jánosné* volt, aki a *MÁV kiváló brigádja* címmel kitüntetett, *Zrínyi Ilona* nevét viselő női szocialista brigádot vezeti, s munkatársai nevében *két kommunista műszak* szervezését és megtartását jelentette be a teherpályaudvar tisztántartása érdekében. *Szabó Andrásné*, a *Március 15.* ifjúsági szocialista brigád nevében a fuvarozásszervezőknek ajánlott fel gyakorlati segítséget, azon túlmenően, hogy kommunista műszakban is részt vesznek. A pótvállalások végső soron azt jelentik, hogy Debrecen állomás szocialista brigádjai *személyenként* plusz 12. a KISZ-esek plusz 20 óra társadalmi munkát végeznek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére.

☆

Lapzártakor érkezett szerkesztőségünkbe *ifjú Kovács Béla* tudósítása, amely szerint június 9-én, délelőtt 10 óráig maradtak Debrecen állomáson az éjszakai szolgálatot végzett C-túr dolgozói, hogy társadalmi munkában szebbé, csinosabbá tegyék az állomás környékét. A takarításban és parkosításban ezúttal harmincnyolcan vettek részt, de a jubileumi verseny hasonló felajánlásainak teljesítése folyamatossá vált Debrecenben.

Napirenden

a debreceni vasútigazgatóság munkavédelmi tevékenysége

Szakszervezetünk elnöksége június 2-án ülést tartott. Elsőnek *a debreceni vasútigazgatóság munkavédelmi helyzetéről készült jelentés került a testület elé.* Az igazgatóság vezetői a 2019/1971. (IV. 25.) sz. kormányhatározat, valamint a 6/1972. (Közl. Ért. 7.) KPM számú utasítás alapján, a Vasúti Munkavédelmi Szabályzat végrehajtásának tapasztalatairól adtak tájékoztatást, különös tekintettel a záhonyi átrakókörzetre.

A gondos munkával készült jelentés részletesen ismerteti, hogy az igazgatóság milyen erőfeszítéseket tett eddig a munkakrölülmények javítása, a nehéz fizikai munkaterületek megszüntetése a dolgozók egészségének és testi épségének védelme érdekében.

Szépítés nélkül taglalja, a jelentés az üzemi baleseti helyzet alakulását is. A statisztikai adatok azt mutatják, hogy a debreceni igazgatóság területén is sok még a tennivaló. *Az elmúlt öt évben ugyanis 36 halálos és ugyanennyi csonkulásos baleset történt.* A legtöbb baleset előidéző oka: az utasítás és óvórendszabály-ellenes munka, felgyelmezetlenség, ittasság, az előírt felügyelet elmulasztása, illetve a balesetveszélyes munka megtűrése, hogy csak néhányat említsünk. *Évek óta ismétlődő problémák ezek, még sem okulnak az emberek!*

Az elnökség a debreceni vasútigazgatóság jelentését, a Vasúti Főosztály, s szakszervezetünk szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának kiegészítő jelentésével, valamint a vitában elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta. (A debreceni igazgatóság és a területi bizottság munkavédelemmel, és a balesetek megelőzésével kapcsolatos tevékenységéről lapunk 6. oldalán külön cikkben számolunk be.)

Második napirendi pontként tárgyalta az elnökség az állami fenőttoktatás helyzetéről — az V. ötéves terv oktatási koncepciója tükrében — készült előterjesztést, a kultúrnevelési és sportosztály kiegészítő jelentésével együtt. A vasút területén elért eredményekről, a meglevő gondokról és az elkövetkezendő évek legfontosabb tennivalóiról készült jelentést *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes terjesztette elő.

Hogy az állami felnőttoktatásban a vasút gazdasági vezetőinek és a szakszervezetnek is sok még a tennivalója, azt hadd érzékeltessük egyetlen adattal: *a MÁV dolgozói közül 27 ezren nem rendelkeznek 8 általános iskolával, ebből 18 ezer 40 éven aluli.*

Az elnökség megvitatta, majd a kiegészítő javaslatokkal együtt elfogadta a két jelentést.

Győri Imre a vasutas-szakszervezetben

Győri Imre, az MSZMP Központi Bizottságának titkára május közepén a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházában szakszervezeti vezetőkkel folytatott megbeszélést a magyar szakszervezetek XXIII. kongresszusa határozata, illetve a Központi Bizottság december 1-i határozata végrehajtásának helyzetéről és a további feladatokról. A megbeszélésen részt vett *Vas János* a SZOT titkára, *Moldován Gyula*, az MSZMP KB munkatársa, *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet, *Bessenyei Miklós*, a postás szakszervezet, *Fabók Zoltán*, a HVDSZ főtitkára és *Kuróczi Lászlóné* a KSZDSZ titkára.

Elsőnek a házigazda. *Koszorús Ferenc* főtitkár számolt be szakszervezetünk termelést segítő tevékenységéről, valamint érdekvédelmi és érdekképviseleti munkájáról. Utána a többi szakma vezetői adtak hasonló tájékoztatást saját szakszervezetük tevékenységéről.

A vasút májusi szállítási teljesítménye:

27 millió 500 ezer utas és 11 millió 494 ezer tonna áru

A vasút májusban *27 millió 500 ezer utast* szállított. Ez a bázishoz viszonyítva 97,9, a tervhez képest 100 százalékos teljesítménynek felel meg. Az utaskilométernél mindkét viszonyítási alaphoz képest kedvezőbb a teljesítés.

A személyszállítás minőségét vizsgálva a menetrendszerűség a bázisidőszakhoz képest 0,3 százalékkal javult. Az egy késett vonatra eső késési idő alakulásánál a bázisidőszakhoz viszonyítva azonban visszaesés tapasztalható.

Ami az áruszállítási teljesítményeket illeti, azok májusban is javuló tendenciát mutatnak. A vasút ugyanis *11 millió 494 ezer tonna árut szállitott.* Ez a teljesítmény a bázisidőszakhoz képest 0.8 százalékos, a tervhez viszonyítva 1,7 százalékos többletteljesítésnek felel meg. Igen kedvező volt az árutonnakilométer-teljesítmény alakulása is, amely a bázisidőszak szintjét és a tervezett mértéket egyaránt meghaladja.

Különösen erőteljes volt az import- és az exportforgalom, ahol az előző időszakhoz képest *közel 10,7, illetve 3,5 százalékos a többletteljesítés.* A belföldi forgalomban a fontosabb árufeleségek közül a szén-, kavics-, mész- és tűzifaküldeményeket csökkenés, más árukat a növekedés jellemezte. A cementgyártmányok mennyisége például 19,6, a műtrágyaküldemények 11,3, a kőküldemények pedig 11 százalékkal emelkedtek az elmúlt év azonos időszakához képest. Jelentős volt a növekedés az élő küldeményeknél is.

A tehervonatok menetrendszerűsége májusban kismértékben ugyan, de javult. A gépre várások és a gépácsorgási esetek száma is csökkent. *A folyamatos kocsiellátásnál azonban zavarok jelentkeztek, amire az is utal, hogy az időre ki nem állított teherkocsik száma a bázishoz képest 23,2 százalékkal emelkedett.* Továbbra is kedvező viszont a teherkocsik statikus terhelése. A kocsiforduló-idő azonban a bázisidőszakhoz képest 1.9 százalékkal emelkedett. A korszerű tehervonati mozdonyok fajlagos teljesítménye a bázisszintnek megfelelően alakult, illetőleg kismértékű javulást mutat.

Júniusban a szállítási igények tovább fokozódnak. A növekedés várható a mezőgazdasági, valamint az exportküldeményeknél. *Az exportküldeményekhez az igényelt kocsimennyiségét feltétlenül biztositani kell, különösen a mezőgazdasági, valamint a baurit és timföld szállítását illetően.*

BRIGÁDOK NÉVADÓI:

Cservenka Miklós

Mint arról lapunk előző számában *„Brigádok névadói Tamás Áron és Lantos Bertalan, az Északi főműhely egykori munkásai”* című cikkünkben beszámoltunk: az Északi járműjavító három szocialista brigádja ünnepélyes külsőségek között vette fel a forradalmi munkásmozgalom három vasutas mártírjának a nevét. Ezúttal *Cservenka Miklós* életútját ismertetjük.

A magyar forradalmi munkásmozgalom kiemelkedő egyénisége, *Cservenka Miklós* vasesztergályos 1871. október 20-án született Dunaszentmiklóson. Miután négy évet szolgált az osztrák—magyar hadiflottánál, a MÁV Gépgyárban (a későbbi MÁVAG-ban) helyezkedett el. Ez az állami tulajdonban levő gyár akkor a MÁV Igazgatóság felügyelete alá tartozott.

A vasutas-szakszervezet megalakításáért folytatott küzdelem élharcosai az öntudatos vasúti műhelymunkások voltak. Cservenka Miklóst is közöttük találjuk. 1905. májusában a szervezkedő vasutasok a tizennégyezer tagot számláló *MÁV Konzum igazgatóságába választották őt.* Az osztályharcos vasúti munkások ezen a választáson — amelyen a szociáldemokrata munkások kibuktatták a konzum vezetőségéből a MÁV Igazgatóság jelöltjeit — aratták első látványos győzelmüket. 1905. tavaszán pedig kirobbant a nagy *vasas-sztrájk*, amelyhez Cservenka Miklós vezetésével is a MÁV Gépgyár munkásai csatlakoztak.

A MÁV urai szerettek volna megszabadulni Cservenkától, *ezért* — alapszabályellenesen — azonnal felfüggesztették konzum igazgatósági tagságát. 1905-ben, a magyar munkásmozgalom fellendülésének évében *az osztálytudatos vasúti munkásokat meg megtiszteltetésre. tudták akadályozni Cservenka elbocsátását.* A MÁV Igazgatóságnak mindössze egy áthelyezéssel kellett beérnie. Így került Cservenka a Gépgyárból a *MÁV Istvántelki Főműhelybe* (a mai Landler Jenő járműjavítóba).

Amikor a helyzetük javításáért, osztályuk felszabadításáért harcoló vasúti munkások az 1905—1906-os kormányzati válság idején kiharcolták szakszervezetük engedélyezését, s megalakították a *Vasúti Munkások Országos Szövetségét*, Cservenka Miklós neve már ismert volt körükben. A Szövetség sajtóorgánumának, a *Magyar Vasutas* lapbizottságának elnöke lett. A koalíciós kormány 1907. nyarán frontális támadást indított az ország negyedik legnagyobb taglétszámú szakszervezete; *a húszezer tagot számláló* vasutas-szakszervezet ellen. *Cservenka Landler Jenővel együtt* azonnal felkészült a vasutas-szakszervezet várható feloszlatására. és lerakta az alapjait egy olyan osztályharcos szellemű illegális vasutas mozgalomnak, amely példa nélküli a korabeli magyarországi munkásmozgalomban. Nem véletlen, hogy a vasutas dolgozóknak kiemelkedő szerepük volt 1917-ben és 1918-ban a háborúellenes tömegmozgalmakban, a Kommunisták Magyarországi Pártjának megszervezésében, a szocialista forradalom győzelméért vívott harcban és a Magyar Tanácsköztársaság hősi küzdelmeiben.

A vasutas-szakszervezet tevékenységének elismerése is kifejezésre jutott abban, hogy Cservenka Miklóst 1907-ben és 1908-ban a Szociáldemokrata Párt kongresszusa beválasztotta 11 tagú pártvezetőségébe. *A MÁV azonnal elbocsátással válaszolt erre a* azonban továbbra is szoros kapcsolatban maradt az osztályharcos vasutas-mozgalommal. *1912. és 1914. között ő volt a Magyar Vasutas felelős szerkesztője.*

1914. nyarán kitört a világháború. Cservenka Miklós Csepelen, a *Weiss Manfréd Művekben* vállalt munkát. 1915. januártól ő a gyár főbizalmija. Mivel 1916. júliusában vezető szerepe volt ebben a hatalmas hadianyaggyártelep üzemben kirobbant munkabeszüntetésben, megtorlásképpen elbocsátották, majd bevonultatták. A szerbiai hadimunkából csak 1918. végén a polgári demokratikus forradalom győzelme után térhetett haza. Előbb a vasas-szakszervezet tisztségviselője, 1919. áprilisától pedig a MÁV Gépgyár termelési biztosa. A tanácsválasztás során a VIII. kerületi munkás- katonatanács, és a budapesti 500-as tanács tagjává választották. Küldött a Tanácsok Országos Gyűlésén, amely a Tanácsköztársaság legfőbb államhatalmi szervének, a mai Elnöki Tanácsnak megfelelő Szövetséges Központi Intéző Bizottság tagjává választotta. A tanácskormány lemondásának napján, *1919. július 31-én beszélt utoljára a MÁV Gépgyar munkásgyülésén.*

Az ellenforradalom győzelmét követően, augusztus 12-én letartóztatták. Tizheti rabság után szabadon engedték. A párt egyik titkáraként vett részt ekkor a Szociáldemokrata Párt újjászervezésében. *1920. január 19-én lakásáról tisztikülönítményesek hurcolták el az Üllői úti Mária Terézia laktanyába. Napokig kínozták, majd ismeretlen helyen kivégezték.* Holttestének nyoma veszett — de emléke elevenen élt az osztálytudatos munkások körében.

Gadanecz Béla

HÉT MUNKÁSASSZONY

A kereszt helyett már a nevét írta alá az átvételi elismervényen

Az eredményes oktatás feltétele a gondos szervező munka

A vasút területén hosszú évek óta gondot okoz az oktatáspolitikai célok megvalósítása. A problémák főként objektív helyzetből adódnak, de nehezítik a munkát szubjektív tényezők is. Bár az oktatási évek végén szokásos helyzetelemzések állandóan javuló tendenciát mutatnak, *a fejlődés üteme mégsem mondható kielégítőnek.* A legnagyobb gondot az általános iskolai végzettség megszervezésére irányuló szervező munka jelenti.

Elindulni nehéz

A legújabb felmérés adatai szerint *közel harmincezer vasutas nem fejezte be általános iskolai tanulmányait,* s ezek közül jelenleg is csak kis százalékban tanulnak. Természetesen nem a lehetőségek hiánya okozza a fékező erőt. Ahol megszervezték, ott általában jól is működnek az úgynevezett „kihelyezett osztályok”, folytatnak tanulmányokat lakóhely szerint illetékes iskolákban és — bár nem jelentős számban — de tanulnak vasutasok magánúton is. Ehhez a formához sok segítséget jelentett — és többnyire éltek is vele — a *Mindenki iskolája* — rádió és tv adássorozat.

Ha a lehetőségek adottak, mégis mi okozza az oktatási eredmények javulásának lassú mértékét, s hogyan lehetne gyorsítani a fejlődést?

Sokéves tapasztalat bizonyítja, hogy az oktatással összefüggő szervező munkát *nem lehet megadott séma szerint végezni.* Ebben a tekintetben a vasúton, minden szakszolgálatnak, egymástól eltérő jellemzői vannak, amelyeket a tanul[illegible] lehetőségek megteremtésénél figyelembe kell venni. A munkahelyi sajátosságok, meghatározói a tanulásra legalkalmasabb formák kiválasztásának is, de ebben az irányban ösztönözni kell a dolgozókat.

Sajnos, vannak gyakorlati példák arra, hogy több helyen éppen a munkahelyi körülményekkel indokolják az oktatási munka sikertelenségét, *holott csupán a módszer megválasztása nem volt jó.* Arról van szó, hogy a szervező munka módszerén a helyi adottságoknak megfelelően lehet és kell is változtatni. Az oktatások szervezéséről azonban semmiféleképpen nem szabad lemondani.

A szombathelyi példa

Minden kezdet nehéz — tartja a közmondás. Erről többet beszélhetnének azoknak a vasúti csomópontoknak a gazdasági és mozgalmi vezetői, dolgozói, akik — bár nehéz helyzetből indultak — mégis példás oktatási eredményeket értek el. Hogyan? *Mindenekelőtt úgy, hogy a megoldás lehetőségeit — és nem kifogásait! — keresték.* Mérlegelték saját helyzetüket, megfelelő időben, jól mozgósították a dolgozókat és kezdettől a befejezésig figyelemmel kísérték a tanulók erőfeszítéseit.

Hiba lenne elhallgatni *a celldömölki és a szombathelyi csomópontok ez év tavaszán elért nagyszerű oktatási eredményeit,* amelynek szervezésében a kezdeti lépéseket, a szombathelyi területi bizottság, a vasútigazgatóság és a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsa közösen tettek meg. Az elgondolás természetesen sikereket csak azért hozhatott, mert Celldömölkön és Szombathelyen kozösen, egy irányba mozdultak a gazdasági vezetők, a szakszervezeti bizottságok és a munkahelyi kollektívák tagjai. Először próbálták meg a szombathelyi igazgatóság területén — 6 hetes időtartamra — úgy megszervezni az általános iskolai oktatást, hogy a dolgozók átlagórabér fizetéssel, munkaidő alatt tanulhassanak. Nem az egyedüli követésre méltó módszer, de a celldömölki vontatási főnökség vezetője szerint *„érdemes a dologgal továbbra is foglalkozni, mert a ráfordított energia és költségkiadás megtérül a vasútnak is”.*

Az első iskolai bizonyítvány

— *Elsősorban hozzáállás és szervezés kerdese* —, mondta a szombathelyi pályafenntartási főnökség vezetője, aki a szakszervezeti bizottság titkárával, bizalmiakkal, a pályamunkások önfeláldozó munkájával a gyakorlatban bizonyította: meg lehet oldani ennél a szakszolgálatnál is az ilyen oktatási forma alkalmazását.

A kezdeményezés eredménye, hogy ez év február közepétől április elejéig, *hat hét alatt, 73 vasutas fejezte be általános iskolai tanulmányait.* Közöttük fűtők, pályamunkások, forgalmi és szertári dolgozók, takarítók, s nem egy olyan ember, aki azóta továbbtanulási szándékát is bejelentette már.

Azt, hogy valóban a szervező munka képezi az alapját az oktatási eredményeknek, még számos jo példával lehetne bizonyítani. Június 1-én a Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség oktatótermében, ünnepélyes tanévzáró volt, *ahol hét takarítónő megható dottan vette át élete első bizonyítványát.* A kis könyvecskék azt igazolták, hogy az 1976—77-es oktatási évben elvégezték az általános iskola I—II. osztályát, és szeptembertol III-os tanulók lehetnek. Az asszonyok valamennyien úgy nyilatkoztak, hogy leszknek is. S amikor a kitartó, jó tanulásért átvették a főnökség pénzjutalmát, a kezük sem a bizonytalanságtól, inkább az örömtől remegett: kereszt helyett a nevüket írták már az átvételi elismervényre.

Hét — gyermeket nevelő, családot ellátó —, addig írástudatlan asszony hálatelt köszönő szavai erősítették meg annak a szervező, segítő munkanak a fontosságát, amely türelemmel, emberséggel, megértéssel párosulva — a főnökség és az iskola közös erőfeszítései nyomán — eredményt hozott.

Nem elég csak az igényeket felkelteni

A Vasutasok Szakszervezete június 2-án megtartott elnökségi ülésén is egyértelműen hangzott el: *nem a közép- és felsőfoku oktatások szervezésével van a legtöbb munka.* Az igények ebben az irányban már céltudatosan jelentkeznek a dolgozók részéről, s leginkább ösztönözni is, csak a vasutnál hasznositható tanulmányokra kell.

Az igények ebben az irányban már céltudatosan jelentkeznek a dolgozók részéről, s leginkább ösztönözni is, csak a vasutnál hasznositható tanulmányokra kell. amely az igények felkeltésére irányuló agitációs-propaganda és szervező munkával veszi kezdetét. Ennek legjobb módszereit kell keresni, megtalálni és alkalmazni minden vasúti üzemben és munkahelyen, hogy az eddiginél nagyobb lépésekkel haladhassunk előre, oktatáspolitikai céljaink megvalósítása irányába.

Pálinkás Katalin

Tarr Imre nevét vette fel a pécsi szertár ifjúsági brigádja

Pécsett utca hirdeti, hogy a város emlékezik hős fiára. Tarr Imre nevét vette fel korábban az 508-as számú Szakmunkásképző Intézet és a megyei KISZ-iskola, valamint több üzem szocialista brigádja. *Most a szertárfőnökség ifjúsági brigádja választotta névadójául.* Nem véletlenül, hiszen *Tarr Imre* 1917-től Pécsett , volt szertárnokhelyettes és ott kapcsolódott be a munkásmozgalomba.

Tarr Imre huga — *Tarr Katalin* —, sok értékes adatot adott a brigádnak. Így tudták meg, hogy a névadó 1900-ban született. Ifjú korában egy iskolai füzetben fogalmazta meg politikai hitvallását. Amikor apját behívták katonának, ő 16 éves volt. Ekkor kezdett dolgozni. *Biciklis kihordó volt a postán, majd 1917-ben a vasúthoz került.* A jóeszű fiatalembert 19 éves korában szertárnokhelyettesnek nevezték ki. A vasútnál kezdte a munkásmozgalmi tevékenységet.

A brigád, amely most felvette a mártír nevét a pécsi szertárfőnökségen dolgozik. A fiatal brigádvezető — *Szabó József* — elmondta, hogy valamennyien nagy lelkesedéssel gyűjtik az anyagokat, dokumentumokat Tarr Imréről. És méltók akarnak lenni a névadóhoz. Munkahelyük az V. számadóság. A pécsi vontatási főnökséget látják el mozdonyalkatrészekkel. A brigádvezető, aki egyben a KISZ-szervezet titkára is, gépüzemelő technikus. *Bedovics László* kamatoztatja a munkában, a korábban kereskedőként szerzett anyagismeretét.

A kollektíva „legidősebb” tagja a brigádvezető-helyettes, *Nagy János*, alti együttal raktárvezető. Ő is mindössze 32 éves. Tősgyökeres vasutas. Még az édesapja is a MÁV-nál dolgozott, sőt a bátyja is vasutas. A brigád tagja még *Szőke Tibor* raktárkezelő, *Fridrich József* raktári munkás és *Hetesi Ágnes*, a brigád egyetlen hölgy tagja.

A brigád, amikor elhatározta, hogy felveszi a mártír nevét, dokumentumok után kutatott és felkeresték azokat az idős vasutasokat, akik még emlékeztek Tarr Imrére. *A MÁV igazgatóság irattárából előkerült az egykori szolgalati táblázat, ami eddig még ismeretlen dokumentumnak szamitott.* Ez azért is értékes, mert szerepel rajta Tarr Imre hiteles aláírása.

Jó kapcsolatot teremtettek az 508-as Szakmunkásképző Intézet történelmi szakkörével. Ők sok anyagot gyűjtöttek össze névadójukról. többek között fényképeket és leveleket. Az ő kis „múzeumukban” van a mártír faliórája és szemüvege is.

Most a fényképes dokumentumokból az oktatóteremben kiállítást rendeztek, később a szertárfőnökség „mozgalmi” irodájában egy állandó kiállítás hirdeti majd, hogy itt dolgozott egykor Tarr Imre.

1980-ban lesz a munkásmozgalmi mártír születésének 80. évfordulója. Ha a pécsi szertár munkájával rászolgál, felveheti Tarr Imre nevét. Erre minden esélyük megvan, hiszen az elmúlt négy esztendőben elérték a „Kiváló szolgálati hely” címet. Az 1977-es eredményeik is biztatóak. Ahhoz hogy erre méltók legyenek, jó munkájukkal el kell érniük a „Kiváló szolgálati főnökség” címet.

Kőhidi László

Évadzáró társulati ülés a Törekvés Táncegyüttesnél

A *Törekvés* táncegyüttes május 27-én tartotta évadzáró társulati ülését. A 15 éves együttes az elmúlt két esztendőben teljesen megfiatalodott, létszáma megduplázódott. Nagy változásokon ment keresztül az első *„Ki mit tud”* győzelemtől a kétszeres *„Kiváló Együttes”* cím elnyerésén keresztül az ez évi VIII. Országos Szolnoki Néptáncfesztiválon való sikeres szereplésig.

Az együttes teljesen új műsorprogrammal rendelkezik. Önálló előadásainak sikereihez — 1976-ban 67, az idén az első hónapban már 30 előadás — nagyban hozzájárul a központi zeneiskola 12 tagú népi zenekara.

Ebben az évadban újabb határkőhöz érkezett a Törekvés. A *VIII. Országos Szolnoki Fesztiválra* való meghívás már önmagában igen nagy megtiszteltetés volt. A kisebb-nagyobb fesztiválok sokaságából ez a legrangosabb hazai fesztivál. Ha meggondoljuk, hogy jelenleg két—két és fél ezer táncegyüttes, vagy tánccsoport közül az ország legjobb központi együttesei között szereplő 13 együttes vetélkedőjének volt a részese, már ez is sikernek könyvelhető el. A szolnoki fesztiválon az együttes vezetői a becsületes helytállást tűzték célul. Ez a vártnál sokkal jobban sikerült. A zsüri *„Kiemelkedő teljesítmény”* oklevéllel tüntette ki a Törekvés táncegyüttest.

A VIII. Országos Szolnoki Fesztivál nívódíjait a Vegyipari Szakszervezetek Bartók, a HVDSZ Bihari, a Vasas, a Nemzetiségi Központi és a rendező szolnoki Tisza táncegyüttes kapta. Részt vettek még ezen a fesztiválon a miskolci Avas, az Építők Vadrózsa, az OKISZ Erkel Ferenc, a gyöngyösi Vidróczky, a debreceni Népi, a debreceni Hajdú és a Zala táncegyüttesek.

Az évadzáró társulati ülésen arról volt még szó, hogy a nyári hónapokban a vasutasnapon, a Fővárosi Művelődési Házban és a Balatonon — Keszthelyen és Balatonfüreden — 15 előadás vár a táncosokra, zenészekre. Ezeket a hónapokat elsősorban a repertoár elmélyültebb tanulására, a kollektíva összekovácsolására kell kihasználni.

Szeptembertől újabb kemény munka kezdődik: felkészülés a jövő évi zalaegerszegi Kamara — a szegedi szakszervezeti fesztiválokra, valamint az önálló koreográfiai portré műsorra.

K. I.

Befejeződött a rekonstrukció

Gazdag programmal várja vendégeit a dunakeszi művelődési központ

Dunakeszit április 1-én nyilvánították várossa. Az avatóünnepségre fejeződött be a *József Attila Művelodési Központ* közel 15 hónapig tartó rekonstrukciója. Az ünnepségre meghívott több mint hatszáz vendég teljesen újjávarázsolt intézményt láthatott.

A rekonstrukcióhoz szükséges *több mint négymillió forintot* a SZOT, a Vasutasok Szakszervezete, a Szakszervezetek Pest megyei Tanácsa és a Dunakeszi Városi Tanács bocsátotta a közös fenntartású intézmény rendelkezésére. Ezenkívül tíz helyi üzem egy-egy kommunista műszak értékével járult hozzá az építkezéshez, melynek során szinte minden termet felújítottak.

A rekonstrukció — a színpadgépezet és a világítási rendszer kivételével — befejeződött, és megkezdődtek a rendezvények, benépesültek a termek. Elsőként a rekonstrukcióban részt vevő üzemek dolgozói vették birtokukba az intézményt. A köszönet jeleként műsoros divatbemutatót rendeztek számukra. Ezt követte a Dunakeszi 3. számú Általános Iskola 50 éves, majd a Dunakeszi Körzeti Állami Zeneiskola fennállásának tizedik évfordulójának megünneplése. Április 29-én pedig már *Koncz Zsuzsa* és a *Beton* együttes műsorának tapsolhattak a fiatalok.

Április 22-től május 1-ig tartott nyitva *az a bélyegkiállítás, amelyet Lenin születésének évfordulójára rendezett* a művelődési központ az üzem MSZBT-tagcsoportjával és a bélyeggyűjtő szakkörrel közösen. A 27 tablóból álló kiállítást több százan tekintették meg. Az eseményt emlékbélyegzővel ellátott lapok tették emlékezetessé.

Május 1-től a nagyteremben megkezdődtek a mozielőadások. A fúvószenekar mellett próbálhat már a 45 tagú férfikar is. Május végén volt a vasutas-szakszervezet 60 tagú Központi Szimfonikus Zenekarának Lehár-estje.

Újra megkezdi működését a képzőművészeti és a fotószakkör, valamint a gyermekkönyvtár. Az ifjúsági klub pedig már az év elejétől dolgozik. A tervek között szerepel a gépkocsivezetői, kismotorvezetői, továbbá nyelv- és szabás-varrás tanfolyamok beindítása. Június 2-án az ünnepi könyvhét eseménye volt egy könyvkiállítás megnyitása. majd *László-Bencsik Sándor* fróval találkoztak az olvasók. A képzőművészeti szakkör tagjainak munkáiból június második felében terveznek bemutatót.

A József Attila Művelődési Központban most már otthonosabb körülmények között művelődhetnek. szórakozhatnak a vasutasok és a város lakói.

(Szőnyi)

Tudósítóink írják

A dolgozók mind többet akarnak tudni Lenin és a Nagy Október országáról

Lapunk legutóbbi számában tudósítóink beszámolói nyomán összeállítást közöltünk a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója iránti tisztelet egyik megnyilvánulásaként zajló brigádvetélkedőkről. Az eseménysorozatról azóta is érkeznek beszámolók, itt folytatjuk az összeállítást, ahol legutóbb abbahagytuk, vagyis a záhonyi átrakókörzetből küldött újabb tudósítással.



Előtérben az első helyezett Cservenka Miklós brigád

TOVÁBB JUTOTT A LADA-BRIGÁD

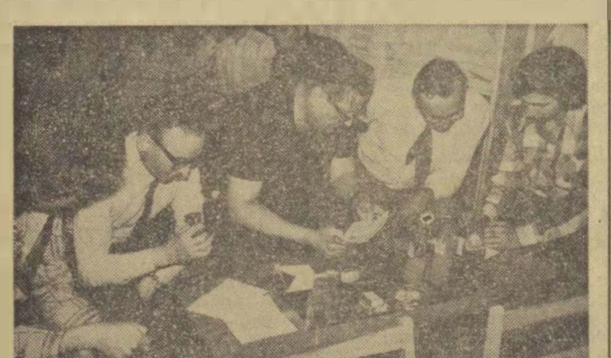
Hideg Nagy János írja: „Záhony állomáson három napon át tartottak az elődöntők, majd a legjobb kilenc brigád április 29-én mérte össze tudását a Szovjetunióról szerzett ismeretek alapján. Az első három helyezett az oktatótisztek *Kazinczy Ferenc*, az anyagcsoport *Zalka Máté* és a munkaügyiek *Rosa Luxemburg* brigádja lett, így ők jutottak a csomóponti döntőbe. Ezt május 6-án tartottuk, amikor is a körzeti állomásfőnökségek és a gépesített rakodási főnökség legjobb tizenkét csapata küzdött meg egymással. A tét az volt, hogy ki vehet részt május 16-án az igazgatóság forgalmi szakszolgálati döntőjén, ahová mindössze kilenc brigád képviselői juthattak be. Örülünk annak, hogy a forgalmi szakszolgálati döntőn a gépesített rakodási főnökség *Lada* szocialista brigádja a második helyezést szerezte meg, így jogot nyert az igazgatóság összesített döntőjén való részvételre."

Záhonyban egyébként szellemi vetélkedőt tartottak a szakszervezeti bizalmiak is, s azon minden műhelybizottságnál 10—12 fő vett részt. Az állomásiak vetélkedőjéről négyen jutottak a csomóponti, majd onnan újabb négy záhonyi bizalmi az igazgatósági szintű döntőbe.

Debrecenből, az *építési főnökség* vetélkedőjének lefolyásáról, 16 szocialista brigád 90 főnyi versenyzőgárdájának helytállásáról *Nyíri Ferenc* írt méltató sorokat. Eszerint első harmadik helyen a tokodi *Felszabadulás* végzett, elnyerve az 1500 forintos jutalmat.

A MÁV Hídépítési Főnökségnél lezajlott vetélkedő kapcsán *Kerekes László* azt tartja a legfőbb eredménynek és legszebb vonásnak — mint tudósításából kiderül —, hogy együtt tanult és versenyzett a csaknem 60 éves munkavezető a 18—20 éves fiatalokkal, szakmunkásokkal. *„Kellemes meglepetésként hatott, hogy az eddig ilyen vonatkozásban alig ismert dolgozók milyen otthonosan és jól igazodtak el a nehéz és bonyolult történelmi kérdésekben. Meggyőződésem, hogy akiket most hallottunk — például Swerteczki Ferenc hegesztő, Horváth Elemér és Kaminszki János lakatosok — nemcsak most kezdték el ismereteik gyűjtését, illetve az átlagosnál jóval magasabb színvonalra emelését. Akik így tudnak, azok régtől fogva éreznek hálát Lenin és a Nagy Október országa, a Szovjetunió népei iránt"* — olvastuk Kerekes László levelében.

A MÁV Hídépítési Főnökség első helyezettje a vasszerkezetgyártó részleg hegesztőinek *Pávlicz Ádám* vezette *Alkotmány* brigádja lett. Második a 19. építésvezetőseg Bicskén dolgozó *Nógrádi Sándor* brigádja, amelynek *Kucsera Mihály* a vezetője. A harmadik helyen pedig a 12-es építésvezetőség Albertfalván működő *Landler Jenő* brigádja végzett. Vezetője: *Pusztai János.*



A vetélkedő izgalmas pillanata. Galambos Ferenc szocialista brigádja válaszol

(Gyergyói János felvétele)

lett az *Ybl Miklós*, második a *Hámán Kató*, harmadik pedig a gépállomás *Bánki Donát* brigádja, bejutva az igazgatósági döntőbe.

„KELLEMES MEGLEPETÉS VOLT"

Nagy figyelem és érdeklődés kísérte a MÁV Fatelítő Üzem brigádjainak vetélkedőjét is — ezt tükrözi *Szabó Károlyné* levele. Megemlíti többek között, hogy a MÁV Vezérigazgatóság 12. szakosztályát *Márkus Károly* képviselte, s külön méltatja *Miselbach Imre* versenyfelelős, valamint a szakszervezeti szervek más tisztségviselőinek tevékeny közreműködését, akik sok segítséget nyújtottak a brigádoknak a felkészüléshez. A zsüri elnöki tisztét *Rendek István* igazgató töltötte be.

Végül is az első helyezést és a 2500 forint jutalmat a dombóvári üzem *Gyenis András* brigádja szerezte meg. A második helyezés és a vele járó 2000 forint jutalom tulajdonosa szintén dombóvári, vagyis a *Vörös Október* brigád lett, míg mi döntőn végül is első lett és az országos döntőbe jutott a műszerészek *Galambos Ferenc* vezette *Ady Endre* szocialista brigádja.

Az Északi Járműjavítóban — *Szirmai Jenő* tudósítása szerint — ugyanezt a dicsőséget három forduló végeztével a *Cservenka Miklós* brigád mondhatja magáénak. Az Északiban egyébként az üzem 144 brigádja közül 121 indult a *„Magyar—Szovjet kapcsolatok a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól napjainkig"* című vetélkedőn, így nem véletlen, hogy „megélénkült az élet a Törekvés Művelődési Központban. Sokan szinte újra felfedezték a korszerűsített könyvtárat, és napközben is sűrűn csengett a telefon, tanácsot, útmutatást kérve a felkészüléshez. Műszak után pedig közösen tanultak a csapatok, szorgalmasan gyűjtve az anyagot, hallgatva a Szovjetunióról szóló előadásokat, a dia-vetítéses útibeszámolókat."

Ezért volt felmérhetetlenül hasznos ez a vetélkedő.

PEZSGŐ ÉLET A TÖREKVÉSBEN

Ide kívánkozik még három vasúti járműjavító üzem tudósítóinak beszámolója:

Pál István írja, hogy a miskolci járműjavítóban 52 brigád nevezett a vetélkedőre, majd a legjobb 10 csapat a május 21-i szabad szombaton, háromórás küzdelemben döntötte el a továbbjutás sorsát. A változatos és egyáltalán nem könnyű feladatokat a meó *Április 4.* brigádjának sikerült a legjobban megoldania, így ez került az országos döntőbe. Második lett a kocsijavítók *Lenin* szocialista brigádja, míg harmadik helyen a munkaügyi osztály *Kilián* brigádja végzett.

A *Landler Jenő* járműjavítóban még erősebb volt a mezőny, hiszen — mint *Dávid László* írja — ott 139 brigád 688 tagja versenyzett. Az üze-

A 60. ÉVFORDULÓRA

Tíz hónappal rövidebb építkezési határidő

Befejezéshez közeledik *Kiskunfélegyháza* állomás átépítése, s remény van végre az immár évek óta hiányzó szociális épület megszületésére is. Igaz, hogy a létesítmény tervezett és szerződésben rögzített átadási határideje 1978. szeptember 30., de a kivitelezők, *vagyis a Kiskunhalasi Építőipari Vállalat félegyházi főépítésvezetőségének dolgozói* — méltányolva az állomásiak rendkívül rossz szociális ellátottságát, a helyiségek hiányából és zsúfoltságából adódó gondokat — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére tett vállalásképpen *előbbre hozták a határidőt, ez év december 15-re.* A bejelentést az állomás dolgozói örömmel üdvözölték.

Tudni kell azonban azt is, hogy az épület központi fűtéséhez a meleg vizet szolgáltató kazánhoz a gázt is be kell vezetni, s ezeknek a munkálatoknak az elvégzése a *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség* feladata. A vasút dolgozói viszont még nem kezdték el munkájukat. Jó lenne, ha ők is csatlakoznának a MÁV-on kívüli vállalat munkásainak kezdeményezéséhez, elősegítve ezáltal a felajánlás teljesítését.

Gál Jenő
Kiskunfélegyháza

A Hivatalos Lapból

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

A 23. számból: 105516/1977. „Kiváló" cím kitüntetés adományozásának követelményrendszere a vasút szolgálati helyei részére

105517 1977. A vasútigazgatóságok munkaversenyének szabályozása

105572/1977. A MÁV Törzsgárda Szabályzat módosítása

105367/1977. Egyen-, munka- és védőruhák fogyasztói (kiskereskedelmi) ára

105907/1977 A 13/1976. (EÜ. K. 7.) EÜ. M számú utasítás rendelkezéseinek alkalmazása a MÁV egészségügyi intézményeknél.

Húsz év társadalmi munkában a magyar–szovjet barátságért

Szabó Sándor népszerű ember a Landler járműjavítóban. Mindig derűs, fiatalos arcát nem viselte meg a 44 évi szolgálat, melyet az iparitanuló-évekkel együtt a Landlerben töltött el. Nyugdíjba vonulásáig a technológiai osztályon dolgozott, mint normatechnológus. Nemcsak munkakörére, hanem munkájára is jellemző volt a precizitás, a pontosság. Mint a művelődési ház vezetőségének tagja szinte második otthonának tekintette az intézményt; *ha kellett amatőr filmet készített, mozigépész volt, agitált, mozgósított, vagy éppen asztalokat cipelt.* Kétszer kapott Kiváló Dolgozó kitüntetést.

1957-től lelkes, odaadó aktivistája, szervezője volt a *Magyar—Szovjet Társaságnak*, melynek akkor 1200 tagja volt az üzemben. 1971-ben a Landlerben elsők között alakult meg az MSZBT tagcsoport 132 szocialista brigáddal. A tagcsoport 15 tagú elnökségének sokrétű tevékenysége nemcsak a november 7-i rendezvényekre terjedt ki. Évente több alkalommal rendeztek üzemlátogatással egybekötött baráti összejöveteleket, szovjet vendégek részvételével. *A Szovjet Kultúra és Tudomány Házának megnyitása után szinte első látogatói voltak.* Azóta is rendszeresen szerveznek csoportos látogatásokat. Sikeres volt a két évvel ezelőtt megrendezett vetélkedő *„Ki tud többet a Szovjetunióról"* címmel. A vetélkedő színvonalára jellemző, hogy az üzem 132 szocialista brigádja versenyzett és az I. díjat nyert brigád kiutazhatott a Szovjetunióba jutalomüdülésre.

Kiállítások a Szovjetunió életéből, rendezvények a *Győzelem napja* alkalmából, fémjelezték a tagcsoport munkáját. *S mindezekben nem kis szerepet vállalt Szabó Sándor, a tagcsoport ügyvezető elnöke, aki most ment nyugdíjba.* 1975-ben a magyar—szovjet barátság ápolása terén végzett kiemelkedő munkájáért a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával tüntették ki. Erre a kitüntetésre a legbüszkébb.

S. G.



Alekszandrovics Tomko őrnagy oklevelet ad át Szabó Sándornak

A nyári szünidőben

Szakmai gyakorlaton a jövő vasutasai

A vasúti szolgálati helyeket e napokban az életre készülő fiatalok teszik mozgalmasabbá. A MÁV Vezérigazgatóság szakmai irányítása alá tartozó szakközépiskolák és a felsőfokú oktatási intézmények több mint kétezer tanulója kezdte, illetve kezdi meg a pályafenntartásnál, a forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál, a biztosítóberendezési szakaszokon, valamint a járműjavító üzemekben *a négyhetes nyári szakmai gyakorlatot.* Számukra és tanáraik számára a nyári vakáció egy hónappal később kezdődik.

A tanterv előírása szerint a négyhetes gyakorlat a tanév szerves része. Bizonyos, hogy ezek a tanévhosszabbító hetek élményt, a gyakorlati munka örömét jelentik majd a fiataloknak.

A tanév alatt szerzett szakelméleti tudásukat a heti egynapos foglalkozáson kívül ezúttal lesz lehetőségük a gyakorlatban alkalmazni. *Most kerülnek először hosszabb időre felnőtt szakemberekkel közvetlen kapcsolatba:* A nagyobb csoportokban együtt dolgozóknál az állandó tanári felügyelet is megmarad, a többieket pedig csak időnként látogatják, ellenőrzik.

Az első esetben jobban megóvhatjuk a fiatalt az esetleges negatív hatásoktól, de elzárjuk őket a felnőtt munkahelyek közösségi szellemének a megismerésétől, s ez esetben nélkülözik a felnőtt munkatársak egyéni segítését, s a munkahelyi légkör emberformáló erejét, de megtartják tanáraik pedagógiai ráhatását. A kis csoportban dolgozók nevelése, tanítása, a kijelölt szerény tiszteletdíjban részesülő tanulófelelősökre, munkavezetőkre hárul. A szolgálati helyek vezetői tehát jól fontolják meg, hogy kire bízzák a szakmai tudásra vágyó, a még hajlékony lelkű fiatalok tanítását, nevelését. Ne felejtsék: *olyanok lesznek a jövő vasutasai, amilyenné neveljük őket.*

Az iskola — az eddig tanult elméleti anyaggal összhangban — foglalkozási tervben jelölte meg, hogy mivel is ismerkedjenek meg a gyakorlók. A múltban bizony az is előfordult, *hogy olyan munkát végeztettek a fiatalokkal, amire nem volt munkaerő, s így szakmai ismeretük nemigen gyarapodott.*

Nem közömbös, hogy a felnőtt dolgozók jó vagy rossz példával, segítőszándékkal, vagy gáncsoskodással, közvetlenséggel vagy tartózkodó magatartással, pozitív vagy negatív hatással vannak a vasutasélet rejtelmeit ízlelgető fiatalokra. *Ne tekintsék őket nyűgnek, hátramozdítónak. Ne legyenek velük türelmetlenek, ha a vasúti pályatesten vagy a műhelyekben nem jól áll kezükben a szerszám.* Ne feledjék, hogy valamikor ők is így kezdték, ha nem is ilyen fiatalon.

A fiataloktól pedig azt várjuk, hogy érdeklődjenek a szakmai dolgok iránt, s hogy a kapott felvilágosítást, tanácsot fogadják el. Annak az előmunkásnak, művezetőnek buzdítását, szakmai tanácsát inkább elfogadják, aki maga is kezébe veszi a szerszámot. Régi igazság: *a példamutatás a legjobb nevelőeszköz.*

Az iskolában tanult erkölcsi normákat a nyári munkahelyi környezet megerősítheti, de le is rombolhatja. A munkahelyi szervezetlenség, a laza munkafegyelem igen rossz nevelőeszköz. *Ha látják, hogy a becsületesen végzett munka helyett „lógással", „ügyeskedéssel" is meg lehet élni, akkor ők is felülvizsgálják értékelési normáikat,* ami rendkívül káros lehet a tanuló iskolai, s majd később munkahelyi fegyelmére.

Erősítsük meg bennük a régi vasutas pontosság, a vasutas fegyelem, az utasokért, a szállíttatókért való szolgálat és a szocialista tulajdon védelmének érzését. *Követeljük meg, hogy mindenkivel szemben legyenek tisztelettudók, udvariasak és szolgálatkészek.*

A felnőttek is gondoljanak mindenkor arra, *hogy illetlen, durva szavak használatával nem szolgálják tekintélyük növelését, de annál inkább a fiatalok lelkületének mérgezését.* Nemes jellemükre vall viszont, ha nem tűrik, hogy a fiatalok az oly annyira elterjedt zsargon, sőt sokszor szinte kötőszóként használt trágár kifejezésekkel szennyezzék szép magyar nyelvünket.

A vasút veszélyes üzem, s ezért a fegyelmet, a munkavédelmi előírások betartását fokozott mértékben meg kell kívánni. A tanuló jelző- és biztonsági berendezést nem kezelhet. A gyakorlók a munkahelyet csak feletteseik engedélyével hagyhatják el.

A kitűzött munkatervi feladatok teljesítéséről, a napi munkáról, tapasztalataikról, a tanulók naplót vezetnek, melyet a munkahelyi vezetők is láttamoznak. A felnőttek részéről *kívánatos tehát a munkafegyelmet betartó és segítőszándékú gyermek iránti szeretettel párosuló szigor, a tanuló részéről pedig annak elfogadása, a tisztelet megadása.*

A munkahely, a felnőtt dolgozók iránti ragaszkodás legkifejezőbb eredménye, ha a tanuló a gyakorlat helyén a szünet hátralevő idejére munkát vállal. *A KISZ-szervezetek is tekintsék feladatuknak az odakerülő fiatalokkal való törődést.* Vonják be őket a mozgalmi, illetve kulturális munkába. Ez a törődés majd a munkahelyi és az iskolai KISZ-szervezetek közötti kapcsolat elmélyülését, illetve a végzős tanulók elhelyezkedését is kedvezően befolyásolhatja.

A szülő is sokat tehet a gyermeke által választott pálya megszerettetése érdekében. Esténként számoltassák be gyermekeiket a munkahelyi élményekről, tapasztalatokról, a végzett munkáról. Örüljenek sikereiknek, az esetleges kudarcaikon, csalódásaikon segítsék át őket.

A ma fiataljai a mozgalmas munkát szeretik. A vasút kielégítheti e vágyukat. *Csak meg kell láttatni velük a vasutasélet változatosságát, szépségét.* Ebben legyenek segítségükre az idősebb dolgozók, „a vasút megszállottjai". Mondják el a fiataloknak a mögöttük levő évtizedek hősi küzdelmét, élményeit, a vasutas élet romantikáját.

Ha észrevetetjük velük, hogy az egyre modernizálódó vasút a jövőben is a föld ereinek szerepét tölti be, s megláttatjuk ebben az ő fontos szerepüket is, *akkor várhatjuk, hogy egyre több lesz azoknak a fiataloknak a száma, akik egy életre eljegyzik magukat a vasutas élettel.*

E nagyszerű s biztos jövőt ígérő elhatározáshoz már most, a nyári gyakorlat idején, segítsük hozzá őket. *Legyen tehát a jövő vasutasainak a pályával ismerkedő gyakorlata a szülők, a nevelők és az egész vasutastársadalom közös ügye!*

Kovács Antal

NEHÉZ KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

Kitüntetéséhez méltóan dolgozik a Nyugati csomópont kollektívája

Budapest—Nyugati csomóponton az utóbbi években alig javultak a munkakörülmények. A csarnok ideiglenes átépítése miatt a gondok tovább szaporodtak, még nehezebbé vált a tervek teljesítése. Munkálkodásukat azonban mégis siker koronázta. Elnyerték a közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott *Dicsérő oklevelet.*

Kijácz József állomásfőnök és helyettese, *Palla Béla* először azokról a gondokról tájékoztatott, amelyek tavaly nehezítették a munkát. Elsőként említették a Nyugati pályaudvar és Kőbánya közötti átépített térközöket és a betűsvágányok perontetőinek szerelését. Ez utóbbi miatt többször volt **vágányzár.** Nagyobb megterhelést okozott az is, hogy Rákosrendezőn szeptember 10-től december 10-ig a jelzők felújítása miatt ki voltak kapcsolva a biztosítóberendezések. Ez lassította a vonatok átbocsátását, nem egyszer tíz-tizenöt perces késést okozott. A dolgozók erőfeszítése, helytállása azonban ellensúlyozta az objektív akadályok következményeit.



Itt a nyár. A Nyugati pályaudvar peronjain megszokott látvány (Laczkó Ildikó felv.)

A teljesítménymutatók közül érdemes kiemelni a menetrendszerűségi tervet, amit az előirányzott 99,2 százalék helyett 99,5 százalékra teljesítettek. 1,8 százalékkal javították a kocsikihasználást is. 1975-höz képest húszezer tonnával növelték a fizető árutonna mennyiséget, *de még ennél is nagyobb eredménynek tartják, hogy 32,7 százalékkal csökkenteni tudták a nemzetközi vonatok késését.*

A *műszaki kocsiszolgálat* például azzal járult hozzá a csomópont sikeréhez, hogy a személykocsik részlegvizsgáját gyorsan és kifogástalanul elvégezte, az előirányzottnál lényegesen több kocsit adott át a forgalomnak. *A szertár is teljesítette tervét,* zökkenőmentes volt az anyagellátás. Az anyagfelhasználás önköltségi tervét 84 ezerről 61 ezer forintra csökkentették.

A csomópont vezetői elismeréssel szóltak a Hámán Kató vontatási főnökség kirendeltségének segítőkész munkájáról is. Télen gyakran elromlott például a villanyelőfűtő berendezés. Ilyenkor a vontatás előbb adta ki a gépet, hogy biztosítva legyen a személyvonatok előfűtése.

Az eredményekért sokat tett a csomópont 79 szocialista brigádja. Közülük különösen kiemelkedő teljesítményt nyújtott a vonatkísérők *Lenin*, a kocsitisztítók *November 7.*, a műszakiak *Jó munka* és a szertár *Szabadság* brigádja.

Az idén még nagyobbak a követelmények, a jubileumi versenymozgalom eredményei azonban biztatóak. Az első negyedévben például a személyvonatok menetrendszerűségét az előirányzott 98,9 százalékról 99-re, a tehervonatokét pedig 98,2-ről 98,9-re javították. A kocsikihasználás egyelőre nem érte el a kívánt mértéket.

Az idén talán kevesebb gond, akadály nehezíti a munkát. A metró és a Marx-tér építésének előkészületei egyelőre nem zavarják a forgalmat. Folytatódik ugyan a betűsvágányok perontetőinek építése, de ezt igyekeznek úgy szervezni, hogy zavartalan legyen a nyári utasforgalom.

(szász)

DÉLEGYHÁZA ÁLLOMÁS:

Kiváló szolgálati hely

Május végére teljesítette félévi tervét — Kavicsszállító irányvonatok

Megállták helyüket a fiatalok

Király Ernő állomásfőnök vezetésével 44 vasutas dolgozik Délegyházán. Múlt évi munkájukkal kiérdemelték a megtisztelő *Kiváló szolgálati hely* címet.

— Állomásunk a budapesti igazgatóság egyik legnagyobb forgalmú rakodópontja. A helyi kavicsbányák kapacitása óránként 220—230 tonna. Így érthető, hogy naponta több mint 200 vagont továbbítunk az ország különböző tájaira — mondja *Király Ernő*, majd *Csepregi Károly* forgalmi szolgálattevő kapcsolódik a beszélgetésbe:

— *Az idén újabb rekordra készülünk. Tavaly ugyanis 1 millió 300 ezer tonna árut vittek az általunk összeállított irányvonatok,* vagyis az elszállított mennyiség 250 ezer tonnával haladta túl az előző évek rakodási csúcsait. Az országszerte zajló jubileumi munkaverseny nálunk különösen érezhető, mivel az építkezések nagyobb üteme több anyagot követel...

Délegyháza természetesen nemcsak kavicsot ad az országnak. Tekintve, hogy ez körzeti állomás, itt rakják vasúti kocsiba terményeiket a majosházi, a dunavarsányi, kiskunlacházi téeszek is. Exportra megy a gyümölcs- és zöldségfélék egy része. Jellemző, hogy csupán a helyi Petőfi téesz egymaga 250 vagon árut adott fel külföldre az utóbbi két évben. Az idei termés alakulására még nehéz következtetni, de az már biztos, hogy az állomás dolgozói május végére 50 000 tonnával túlteljesítették első félévi szállítási tervüket.

— *A személyforgalmunk is számottevő, bár az üdülésre, víkendezésre érkezők hétvégi retúrjegyei miatt a pénztári bevételünk ezt nem elég hűven tükrözi* — mondja az állomásfőnök.

— *Alig három éve került hozzánk tanulónak, de már két esztendeje szakszervezeti bizalmi.* Feladatát jól látja el, s elégedettek vagyunk a jelenlegi tanulókkal is. Létszámgondjaink nincsenek, amire az is utal, hogy az itt dolgozó vasutasok átlagos életkora 35 év. Némi nehézséget okozott, hogy harminchárman bejárók, zömmel Soltvadkertről, Kiskunlacházáról és Dömsödről, de a forduló szolgálatot a személyvonatok menetrendjéhez igazítottuk.

S talán ez az utóbbi mondat is sokat sejtet abból, hogy az eredmények és az azzal összefüggő elismerések egyenes arányban vannak az emberről való gondoskodással.

Kesztyűs Ferenc



Király Ernő állomásfőnök ezúttal Varga Imre forgalmi szolgálattevő munkájához igyekszik segítséget nyújtani

(A szerző felvétele)

FENNÁLLÁSA ÓTA ELŐSZÖR

Kiváló igazgatóság címet kapott az Utasellátó mozgószolgálata

A nyári menetrend életbe lépése és a várható nagy idegenforgalom *az Utasellátó mozgószolgálatánál* is gondos előkészítést és határozott intézkedéseket követelt.

Az Utasellátó keresi azokat a hazai és külföldi piacokon már jól bevált munkaeszközöket, amelyekkel a jelentkező igényeket kielégítheti. Így például azokon a helyeken, ahol nincs hűtési lehetőség, termoszládákat biztosít, amelyekben hűti az italokat és ez kizárja, hogy a vendég meleg üdítő italt kapjon. *Egy ilyen láda egyszerre 100 üveg tárolására alkalmas.*

A vállalat javítóműhelyében készülnek azok az új típusú zsúrkocsik, amelyek a régebbieknél rövidebbek és keskenyebbek lesznek és ez most már lehetővé teszi, hogy a büfés a vonatok folyosóin könnyen közlekedhessen velük.

Fejlesztik az állomási peronárusítást, így a vonatok indulása előtt az utas több helyen könnyebben tudja beszerezni útiszükségletét. A hálókocsikon folyamatban van a propán-butángáz bevezetése, amelynek révén a kalauz — kívánságra — utasai részére meleg italt tud készíteni.

Az úgynevezett vaku-szendvicsek, habtálca, zsugorfólia és egyéb eszközök mind az utazási kulturáltság növekvő szükségleteit kívánják megoldani.

A mozgószolgálat dolgozói célul tűzték ki a gazdasági feladatok maradéktalan teljesítését, a szolgáltatások színvonalának emelését, a munkafegyelem megszilárdítását, egyszóval a gyakran kifogásolt mozgószolgálati morál megjavítását. Az eredmény? *Az igazgatóság 1976-ban a 159,7 milliós áruforgalmi tervét 164,6 millió forintra teljesítette, amely 103 százaléknak felel meg.* Ezen belül az ételforgalmi tervet 109 százalékra teljesítették, a presszókávé-forgalom pedig a bázishoz mérten 600 ezer forinttal emelkedett, s 2 millió palackkal több üdítő ital fogyott, mint az előző évben. A tej és tejtermék forgalmazása 15 százalékkal volt magasabb a bázisnál.

A vállalat vezetői gondosan mérlegelték a területi igazgatóságok 1976. -évi munkáját és ennek alapján — fennállása óta először — a mozgószolgálati igazgatóságot *Kiváló igazgatóság* kitüntetésben részesítették.

— *A Kiváló cím elnyerésének fő részesei azok a törzsgárdatagok, szocialista brigádok, amelyek mindenkor becsületesen, fegyelmezetten végzik munkájukat* — mondotta *Tóth Zoltán*, a mozgószolgálat igazgatója.

A munkaerőhiány az Utasellátó Vállalatot sem kerülte el. A mozgószolgálatnál azonban régi gyakorlat, hogy a szakmában és munkában megedződött nyugdíjas munkatársakat, csúcsforgalom idejére visszavárják. Két esztendővel ezelőtt a pihenőre tért volt dolgozóikat találkozóra hívták. Ezen a mozgószolgálat vezetője elmondotta, hogy a nyugalomba vonult, tapasztalt dolgozók mennyire hiányzanak. A barátságos találkozó olyan légkört teremtett, amelynek következtében most 50 nyugdíjas felszolgálót, szakácsot, és egyéb, több évtizedes gyakorlattal rendelkező dolgozót foglalkoztathatnak.

Drégely Vilmos



A képen látható új gépen hat perc alatt ötven adag duplát főznek a mozgószolgálat 11. számú Déli pályaudvari üzemében

(Tálmai Károly felvétele)

Püspökladányi brigádok versenyre

A *püspökladányi vontatási főnökség* szocialista brigádjai is csatlakoztak a Nagy Október tiszteletére kibontakozott munkaversenyhez. Céljuk elsősorban az, hogy növeljék a karbantartói munka minőségét, a munkaidő jobb kihasználásával fokozzák a termelékenységet és az üzemanyag-megtakarítást. A vállalások között szerepel még többek között a vontatójárművek gazdaságos kihasználása is.

A főnökségnél ebben az évben erősödött a brigádmozgalom. *A tavalyi 17 szocialista brigáddal szemben az idén már 25 brigád 263 tagja kezdte meg a munkát.* Az elmúlt évben több iskolával, bölcsődével, óvodával és a járási művelődési házzal kötöttek szocialista szerződést meghatározott munkák elvégzésére. Patronálják a nyugdíjasokat és anyagilag is segítenek több félárva gyermeket. Az iskolákkal való együttműködés kölcsönös. A vasutasok fizikai munkával járulnak hozzá az iskola fejlesztéséhez, a tanárok pedig ismeretterjesztő előadásokat tartanak és felkészítik a brigádtagokat a kulturális vetélkedőre.

A főnökség brigádjainak célkitűzései között szerepel még egy *„Ki tud többet a Szovjetunióról"* című vetélkedő szervezése és játszótérépítés is.

KÓRHÁZI ÉJSZAKÁK

Négyen feküdtek a hetes számú kórteremben. A téglalap alakú szoba hosszanti falán egymás mellett sorakoztak az ágyak. A bejárat jobb oldalán Kalmár bácsi feküdt. Vasúti vonalbejáró volt, öt nap híján éppen negyven esztendőn keresztül. Azon a hajnalon is öt órakor lépett szolgálatba. Sűrű köd volt, majd minden lépésnél megcsúszott a lába a talpfákon. Csak arra emlékszik vissza, hogy elesett. Öt óra húsz perc lehetett akkor. A kórházban hetekkel utóbb tudta meg, hogy feltehetően tizenöt-húsz percig feküdt eszméletlenül a sínek között. Hasra esett. A jobb csuklója és a bal lába került a sínre. Az 5618-as számú gyorsteher 5 óra 21 perckor haladt át azon a szelvényen. Közvetlenül utána jött másodmenetben az igazgatóság vágánygépkocsija. Az vette észre.

A szomszédos ágyon feküdt a mérlegmester. Huszonöt körüli csontos arcú legényember. Élete itteni három hónapja sötét karikákat rajzolt a szeme alá. Amikor magához tért, mozdulni sem bírt. Arra ébredt, hogy viszket a jobb talpa. Mintha valaki szalmaszállal csiklandozná. Csöndesen mosolygott egész délután. Alkonyodott már, amikor bátorságot vett megkérni a nővért, hogy vakarja már meg a talpát. Attól az estétől számított huszonkét napon át nem szólt senkihez.

A vasutas és a mérlegmester ugyanazon a napon került kórházba. A másik két ágy azóta háromszor cserélt gazdát. Az erdész este még viccelődött. Elmesélte, hogyan csalta meg először a feleségét. Mindenki mosolygott. Reggel az erdész szokott ébredni elsőnek. Azon a hajnalon olyan mélyen aludt, hogy még az orvosok sem tudták fölkelteni. Mosolyogva aludt el. Előre megmosolyogta élete leghosszabb álmát.

Az ablak alatt, a jobb oldali ágyon feküdt imádságos Józsi bácsi. Amint egy nevezetes búcsús falu egyházközségi elnökéhez illik, két imakönyv is volt az éjjeliszekrényén. Esténként föltette a szemüvegét és egy órán át imádkozott. A nővérke egyszer észrevette, hogy imádságos Józsi bácsi fordítva tartja a kezében az imakönyvet. Senki sem gúnyolta ki. Az öreg minden imaóra után bejelentette:

— *Magukért is fohászkodtam az úrhoz.*

A mérlegmester ezután a mondat után szólalt meg a huszonkettedik napon:

— *Aztán mi hasznunk lesz belőle?*

És artikulátlanul üvöltve még egyszer megkérdezte:

— *Érti?! Mi hasznunk?!*

A többiek hallgattak. Egy pár pillanattal utóbb benyitott az ügyeletes orvos, és egyenesen a mérlegmester ágyához lépett.

— *Jó napot, Kovács! Örülök, hogy hallottam a hangját.*

Megállt az ágya előtt és várt. Talán választ. A második mondat után a harmadikat. De a mérlegmester konokul hallgatott. Csak este, villanyoltás után szólalt meg újra. Látta, hogy Kalmár bácsi elgondolkozva cigarettázik. Ismerte már az öreg minden mozdulatát. Jobb kézzel hátranyúl a feje mögé és kihúz egy cigarettát. Utána a szájába teszi, és végigpuhítja az ujjaival. A gyufával már nehezebben boldogul egy kézzel. Majd minden este kiönti az egész dobozt. Egy-egy éjszaka háromnégy cigarettát is el szokott szívni. Lassan, szinte szertartásosan. Mielőtt kórházba került, a mérlegmester is erős dohányos volt. Azóta nem szívott. Amíg a gondolataival volt elfoglalva, eszébe sem jutott, hogy rágyujtson. Ezen az estén kívánta a cigaretta ízét. Amikor az öreg rágyújtott a másodikra, csöndesen odaszólt neki:

— *Adna egyet?*

A vonalbejáró nem szólt semmit. Átdobta a cigarettát és a gyufát. Az első szippantás után úgy érezte, hogy megfullad. A szájára szorította a lepedőt és úgy köhögött. A harmadik után forogni kezdett vele az ágy. Éppen úgy, mint amikor műtét után magához tért a kábulatból. Már éjfélre járt, amikor átszólt a vonalbejáróhoz:

— *Maga szerint haragszik most az öreg?*

47 brigád sikere is

Egy dicsérő oklevél és ami mögötte van

A Szegedi MÁV Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség múlt évi eredményei alapján a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége *Dicsérő oklevéllel* tüntette ki. Ha részletesebben megismerkedünk a főnökség teljesítményeivel, kitűnik, hogy rászolgáltak az elismerésre.

Ime a tények. A távközlési fenntartási munkáknál 102,1 százalékos jóságfokkal dolgoztak, a zavarok okozta kiesési időt a korábbihoz képest 315 órával csökkentették. A biztosítóberendezési munkáknál 100,3 százalékos teljesítménynyel, az 1975. évhez viszonyítva, 72-vel csökkentették a vonatmegállítások számát. A fenntartás keretében, az új KRESZ előírásainak megfelelően, 91 fénysorompó átalakítását végezték el. A *Szajol—Lökösháza* közötti vonalon 1976. januártól biztosították a CSM-es vonatok közlekedését, a baleset és zavarelhárítás érdekében pedig megszervezték az információs szolgálatot.

Teljesítményi értéktervüket a tervezetthez képest 153,4 százalékra teljesítették. *Cegléd—Szeged* között befejeződött a vonal automatizálása, melynek eredményeként 52 szolgálati hely szűnt meg. A CSM-rendszer bevezetésével 255 főnyi létszámot takaríthatott meg az igazgatóság. A múlt évben 40 utátjárót biztosítottak; 7 állomáson oktatási, 6 állomáson pedig vonatátvételi körzetet alakítottak ki.

Számítástechnikai üzemük az adatrögzítést illetően 115,8, minőségileg 101,8 százalékos eredménnyel dicsekedhet. Jó eredményt értek el a R—10-es távadatgyűjtő alrendszer programjának előkészítésénél, az igazgatósági terminál adatfeldolgozó rendszer folyamatos szolgálatánál, valamint az igazgatósági szintű menetidő számítás, menetidő táblázatok és különböző programok feldolgozásánál.

A jó munkához hozzájárult a főnökség területén tevékenykedő 47 szocialista brigád, mely a dolgozók 95 százalékát tömöríti soraiba.

(Gellért)

ÉVTIZEDES HIÁNYT PÓTOL

Gyorsított ütemben épül a ferencvárosi munkásszálló

Néhol bokáig süppedek a porban, a melegtől átnedvesedik rajtam az ing. Ferencben járok, ahol a négyszáz személyes munkásszállót építik. Egy éve még kő és gaz borította ezt a telket. Most kétemeletes impozáns épület magasodik rajta. Előtte munkagépek sora: betonkeverők, daruk, markolók. Az állványokon trikóra vetkőzve dolgoznak a munkások. Távolabb alacsony felvonulási épületek, ideiglenes irodák, elfüggönyözött lakókocsik. *Puskás György*, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség igazgatója éppen ellenőrzést tartott. Ő kalauzol az épület belsejébe.

A főépítésvezető derűlátó

A bejárat előtt hosszú szállítószalag zümmög. Átbújunk alatta, aztán az előtérben, a frissen vakolt falak között megyünk tovább. Itt már szórópisztolyokkal festik a radiátorokat, a míniumtól körben vörösllik a föld. *A kőműveseket már a szakiparosok váltották fel.*

Szakmai berkekben sok hír kelt szárnyra a kivitelezés rendkívül rövid határidejének teljesíthetőségéről. Most már nehezen lehetne megállapítani, hogy kezdetben a kétkedők vagy a bízók tábora volt-e nagyobb. A hőközpontban csatlakozik hozzánk *Kulcsár Gyula*, a MÁV Magasépítési Főnökség fiatal főépítésvezetője.

— Tavaly szeptemberben kezdődött az építés és augusztus 20-ra szeretnék befejezni. Ilyen rövid határidős munka irányításában még biztosan nem vett részt — kockáztatom meg az elismerésnek szánt feltételezést. Elneveti magát.

— *Négy éve dolgozom ebben a beosztásban. Elmondhatom, hogy eddig szinte mindig a rövid határidős munka volt a jellemző. Sajnos ez megviseli az ember idegeit. A jó előkészítés hiányát nekünk kivitelezőknek kell pótolni...*

— Mi a véleménye, átadható lesz augusztus 20-ra a szálló?

— *Most hetvenszázalékos a „készültség"*. Elkészült a homlokzat, a tetőszigetelés, a vízszerelés, a vakolás, a hidegburkolás és az aljzatbetonozás. Hátra van még a szakipari és az épületgépészeti munka. *Az eddigi eredménnyel elégedett vagyok. Az építő brigádok ígyekezete, lelkesedése bátorít a bizakodásra.* Mindent megteszünk azért, hogy augusztus 20-ra befejezzük a munkát.

Az akarás, az erőfeszítés itt tényleg nem szólam. Meggyőznek erről a további tapasztalatok, a tenyek. *Az alvállalkozókkal együtt 140—150 ember dolgozik itt.* Még Hegyeshalom térségéből is jött segítség. A parkosítást az óbudai téesz vállalta. Partner a Pest megyei útépítő vállalat, a zalaszentgróti ktsz, és jött segítség a videki vasútigazgatóságoktól is. Hidegburkoló szakembereket küldött Miskolc, Szombathely, Szeged.

Háromhetenként értekezlet

Sok vasutas várja már Ferencben ennek a munkasszállónak az átadasat. Evtizedes hiányt pótol majd; általa munkasok kerülnek emberibb körülmények köze. Két és fél év helyett ezért próbalják egy ev alatt felepiteni.

— *A MÁVTI még jóformán el sem készült a tervekkel, már megkezdődött a kivitelezés* — magyarázza a főépítésvezető. — A vasút vezetői nagy figyelemmel kísérik munkánkat. Áprilisban járt itt a MÁV vezérigazgatója is. A 6. szakosztály és a budapesti igazgatóság II. osztálya képviselői jelenlétében három hetenként kooperációs értekezletet tartunk. Jegyzőkönyvbe kerülnek ilyenkor a kivitelezéssel kapcsolatos gondok, hogy az illetékesek gyorsabban tudjanak intézkedni.

Szakemberek mesélték, hogy a hetvenmillió forint értékű beruházás kivitelezői nehezen tudnának úrrá lenni a rövid előkészítés miatt keletkezett gondokon, *ha a munkakapcsolat nem lépné túl a hivatalos viszony utasításokkal határolt kereteit.* Jó példája ennek az építkezésben alvállalkozóként közreműködő Szak- és Szerelőipari Főnökség és a magasépítők dolgozói közötti kapcsolat. *Lódi Lajos*, a fűtés és szellőzés építésvezetője példákat, érveket sorol:

— *Az építés, szerelés irányítói között sok az olyan idősebb vasutas, akik nemcsak jó szakemberek, hanem jó kollégák, barátok is.* Ennek köszönhető, hogy rövid idő alatt szót értünk és elintézünk olyan ügyeket, amit egyebként csak hosszadalmas levelezgetéssel lehetne. Előfordult például, hogy a fűtőtestek felszerelését nem folytathattuk volna, mert azon a helyen a falról hiányzott a vakolat. Szóltunk a brigádvezetőnek és a kőművesek azonnal segítettek. Nem kellett elhalasztani a munkát.

Nem profiljuk – mégis vállalták

Az ötmillió forint értékű központi fűtés szerelése január közepén műhelyi előregyártással kezdődött. A meleget adó gőz magasvezetéken érkezik majd az épülethez a kőbányai hőerőműből. (Ennek összegyűjtött kondenzvizét kocsimosásra használják majd.) A 830 méter hosszú hőtávvezeték négyötöde 96 vasoszlopon, a magasban húzódik majd. Ezeket a vasoszlopokat és a nagy átmérőjű csövek íveit *a főnökség műhelyeiben készítették.* A csövek melegen hajlítását megrendelték ugyan a Csőszernél, de az csak szeptemberre vállalta volna. Ilyen nagy átmérőjű csövek melegen hajlítására a főnökség nincs felkészülve, mégis megpróbálták. Néhány ügyes szerelő a műhelyben kidolgozta a technológiát. Kísérleteztek, izzadtak amíg rájöttek, hogyan könnyebb, gyorsabb.

— Egy ilyen ív elkészítése nálunk negyorai munka a Csoszernek legfeljebb egy — mondja *Siletti Manó* csoportvezető. — Ez a gyártás gazdaságtalanabb ugyan, de határidore elkészül, miatta nem áll meg a szerelés.

Hasonló módon pótolják 134 anemosztát (légcserélő) hiányát is. A nagykereskedelemben rövid időn belül nem lehet beszerezni, ezért a főnökség készíti majd el. Mivel ez sem profiljuk, *természetesen drágább lesz az előállítás.* Egyelőre hiányzikk az 500 mm-es radiátor, amiből még 480 négyzetmeterre lenne szükség. (Ennek gyártásával sajnos már nem foglalkozhatnak.)

A hőközpontban *Baranyai József* vezető szerelő begyújtotta a hegesztőpisztolyt. A zúgó láng elnyomja a beszélgetést. Indulunk tovább, a mélyépítő munkásokhoz.

A szálló mögött, a hosszan nyújtózó árokban már elhelyezték a 300 milliméter átmérőjű szennyvízcsatornát.

— *Öt és fél hónap helyett három hónap alatt fejeztük be a csatorna építését* — tájékoztat *Kormányos László* építésvezető. — A korszerű gumigyűrűs siome betoncsöveken kívül még beépítettünk kétszáz méter hosszú vízinyomóvezetéket, több kerti- és tűzcsapot. Összesen háromezer köbméter földet mozgattunk meg. Közben fel kellett bontani ötszáz négyzetméter útburkolatot, amit később helyre is állítottunk.

A munkások egy része már a csatornát temeti, a többiek betonoznak. Közöttük van az 57 eves *Laczko Jozsef* betanított munkás is, aki május 1-én kapott *Kiváló dolgozó* kitüntetést. Hat éve dolgozik a Szak- és Szerelőipari Főnökségnél, azelőtt a hídépítőknél volt. Az építésvezető azt mondja róla, hogy az aknák belső kiképzésének „specialistája".

Segítenek mások is

— *Néha akadályozott a munkában az eső és a gépreverás* — emlékezik az elmúlt hónapokra. — Bosszantottak bennünket az utcai gyerekek is. Játék közben este betúrták az aknákat, köveket dobáltak a csatornába. A brigád mégsem csüggedt, végül sikerült a tervünk...

Ballagunk Ferencváros Nyugati gurítója felé, ahol a sínek alatt átbújtatják (szaknyelven sajtolják) a fűtési csövet. A 62 méter hosszú átfúrást a debreceni építési főnökség dolgozói végzik. A Keleti gurítónál szintén átfúrnak a vágányok alatt. *Speciális, nehéz munka ez is.*

A látogatónak nem kell műszaki szakembernek lenni ahhoz, hogy megállapítsa: *itt a munkásszálló építésénél mindenki többet tesz egy kicsit annál, ami a hivatali kötelessége.* Segítenek mások is. A magasépítési főnökség KISZ-szervezete például védnökséget vállalt a szálló építése fölött. Kommunista műszakot szerveztek, betonoztak, vakoltak. A szertárfőnökség KISZ-szervezetének fiataljai is lapátot fogtak. Szabad idejükben a csatornaépítésnél dolgoztak. A Szak- és Szerelőipari Főnökség három fűtésszerelő brigádja is felajánlotta néhány szabad szombatját.

Az építők közül valaki azt mondta, hogy ők egymásra vannak utalva. Csak egy építésvezetőnek kellene ragaszkodnia a hivatalos formulához, a kivitelezés alapvető szabályainak valamelyik pontjához — rögtön megakadna a fogaskerék.

Szerencsére ezt a fogaskereket itt Ferencben, megszállottak olajozzák...

Kaszala Sándor

FELHÍVÁS

a vasutas KISZ-szervezetekhez

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség IX. kongresszusának határozata nagy jelentőséget tulajdonít a munkahelyi feladatok megoldása érdekében vállalt védnökségnek. A legutóbbi vasutas ifjúsági parlamenteken is megfogalmazódott az az elhatározás, hogy a KISZ-szervezetek a legjelentősebb munkakörökbe történő ideiglenes munkaerő-átcsoportosítás felett védnökséget vállalnak. *A MÁV-nál elsősorban a budapesti rendező pályaudvarokon van szükség a vasutas KISZ-szervezetek kezdeményezésének megvalósítására.* Ennek érdekében a Vasúti Főosztály felhívást és jelentkezési lapot küldött minden KISZ-bizottság részére. A felhívás teljes szövegét a 24-es *Hivatalos Lap* közli. Olvasóinkat az alábbiakban ennek az önkéntes munkaerő-átcsoportosításnak a lényegéről tájékoztatjuk.

Budapest—Ferencváros és Rákosrendező pályaudvarokon sok kocsirendező és sarus hiányzik. A MÁV Vezérigazgatósága felhívja a vasutas KISZ-szervezeteket, hogy mozgósítsák a fiatalokat ezekre a munkaterületekre, átmenetileg vállaljanak ezt a munkát, amelyért megkülönböztetett erkölcsi és anyagi elismeresben részesülnek.

Azok a 18—35 év közötti férfiak jelentkezhetnek Budapest—Ferencváros és Rákosrendező állomasokon kocsirendező és sarus munkakörök ellátására, akik keszek tevékenyen részt venni ennek a gondnak az enyhitésében. A jelentkezés akkor célszerű, ha a fiatalok az új munkakörben legalább egy évig dolgoznak. A kiképzési idő négy hét. Amennyiben megfelelnek a követelményeknek, úgy önálló kocsirendezői vagy sarus munkakörbe kerülnek. A munkarend: *12 órás szolgálat és 24 órás szabad idő.* Az alapbéren kívül húszszázalékos pótlékot is adnak, éjszakára pedig harminc forint pótlékot fizetnek. Az első hónapban 500, a további hónapokban pedig ezer forint rendszeres jutalom és negyedévi prémium van. A vidékiek kiküldetési költségtérítést kapnak. A kocsirendezői, saruzói munkára jelentkezőknek soron kívül biztosítják a MÁV kollektív szerződés 7. mellékletében meghatározott támogatást lakásépítéshez, vásárláshoz vagy lakásbővítéshez.

Az akció sikere elsősorban a KISZ-bizottságok, szervezetek mozgósító tevékenységétől függ. A fiatalok jelentkezését főként olyan munkaterületekről várják, amelyeken távollétük nem okoz elháríthatatlan zavart a munkában.

A fiatalok első alkalommal *1977. július 10-ig jelentkezhetnek* az erre a célra küldött jelentkezési lapon, amit a vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályára kell eljuttatni *július 15-ig.*

A Vezérigazgatóság egy év után elismerésben részesíti azokat a KISZ-szervezeteket és szolgálati helyeket, amelyek a legeredményesebben tevékenykedtek a munkaerő-átcsoportosítási akció sikeréért.

A szállítatók kérik:

Tiszta és műszakilag jó kocsikat a zöldség- és gyümölcsszállításhoz

Már hagyománynak számít, hogy a zöldség- és gyümölcsszállítások kezdete előtt a szegedi igazgatóság és a területéhez tartozó kereskedelmi vállalatok közösen egyeztetik a szállítási terveket. A májusban *Kecskeméten* rendezett értekezleten az érdekelt megyei ZÖLDÉRT-ek, a ZÖLDKER, a HUNGAROFRUCT és a Göngyölegellátó Vállalat, valamint az igazgatóság forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatának vezetői vettek részt.

A ZÖLDKER képviselője az előző évi felvásárlási és szállítási tervek ismertetésénél elmondotta, hogy tavaly országosan 123 ezer vagon gyümölcsöt és zöldséget vásároltak fel. Az ez évi szerződéskötések is biztatóak, *április végéig 158 ezer vagon különfele áru átvételére kötöttek megállapodást.* Ez minden korábbi teljesítményt felülmúl.

A szegedi igazgatóság területén áprilistól december végéig *mintegy 4 ezer hütő- és közel 7 ezer fedett teherkocsiigényt jelentettek be a zöldség és gyümölcs elszállítására.* Ezen kívül előreláthatólag 6800 kocsi szükséges a göngyölegek továbbításához. A mintegy 18 ezer vasúti kocsi szükséglet mellett, további 3 ezer kocsit igényelnek az önálló szállítatók (állami gazdaságok, tszek).

A várható nagy szállítási igényre való tekintettel rendkívül fontos a kölcsönös tájékoztatás, mert csak így lehet eredményesen felkészülni az igények kielégítésére. E tekintetben különösen jó a kapcsolat a Csongrád megyei ZÖLDERT és az igazgatóság között. *A ZÖLDERT hetente ad előjelzést a megye állomásain berakandó kocsimennyiségről.* Az igények ismeretében a kocsiintézőség időben tudja biztosítani a kocsikat. Természetesen — mint az a vállalatok részéről kéréskent is megfogalmazódott — *tiszta és műszakilag megfelelő kocsikat!* De nemcsak a kocsik biztosítása jelent feladatot, hanem a mérlegelések és a számlálások biztosítása is, amelyre mind nagyobb az igény.

A zöldség- és gyümölcsszállítás folyamatossága megkívánja, hogy az áruk csomagolásához elegendő göngyöleg álljon rendelkezésre. A vasút képviselői kérték a ZÖLDERT segítségét a göngyölegek előszállítására, *a szezon előtti feladások szorgalmazására.* Ezt a vállalatok megígérték, de segíteni kívánják a vasutat azzal is, hogy ahol lehet, ott a zsákos csomagolást alkalmazzák, ami lényegesen csökkenti majd a nagy térfogatot igénylő üres láda feladásokat.

A zavartalan szállítások érdekében olyan javaslat is elhangzott, hogy a nagyobb állomások forgalmi, kereskedelmi és műszaki dolgozói a helyi ZÖLDÉRT kirendeltségek dolgozóival kössenek komplexbrigád szerződéseket.

Az igazgatóság, az elmúlt évek gyakorlatát követve az export és a belföldi piacokra feladott zöldség-gyümölcs, burgonya és egyéb gyors továbbítást igénylő árukat *az idén is expresszteher- és gyorsteher vonatokkal továbbítja.* Ezeknek a fuvaroztató felek által megkedvelt vonatoknak a menetrendjét úgy állították össze, hogy azok közvetlen csatlakozást kapnak Budapesten a TEEM vonatokhoz.

(Gellért)

Kicsit késett a válasz.

— *Nem olyan ember, mint aki haragot tart.*

Csönd lett ujra. Érezni lehetett, hogy a mérlegmester nehezen szedi a levegőt.

— *En nem szoktam igy kiabálni. De hát ez az imadsag teljesen megzavart. Azt meg megértem, hogy egészseges... De egy nyomorék. Addig is imádkozott, és igy segitette meg...*

A vasutas új cigarettára gyujtott. Igyekezett potolni a nappali lemaradást. Reggeltől estig nem mert szivni, mert a foorvos eltiltotta a dohányzástól. Most is kidöntötte a doboz tartalmát. Amikor visszarakta a gyufaszálakat, oldalra fordult és a könyökére támaszkodott.

— Az emberek akkor szoktak imádkozni, ha bajban vannak. En sok embert hallottam fohászkodni. A Don partján majdnem mindenki imádkozott és arra kerte az urat, hogy csak órá vigyázzon. *A barátom éppen imádkozott, amikor széttépte egy granát. Csak a sapkáját talaltuk meg...*

Abból a sarokból, ahol imádságos Józsi bácsi feküdt, a villanyoltás óta egyenletes szuszogás hallatszott. A másik ágyon első lázálmában volt a délutáni fiú. Sok vért veszített. A körfűrész szabályosan levágta a jobb keze fejét. Délután kettőkor hozta be a mentő. Sötétedés után jött az édesanyja. Biztosan bekönyörögte magát a portásnál. Az anyák előtt soha nincs leküzdhetetlen akadály. Csak az ajtóból nézhette a fiát. Hajlott, kicsi asszony volt. Hangtalanul sírt.

— *A mentős mondta, hogy a fiu volt a hibás...*

— Nem mindegy?

— *Egeszen nem. De ez a lényegen nem változtat. Amikor a múlt heten itt volt a pályamesterem, elhozta az én jegyzokönyvemet. Abba is azt irtak, hogy en hibaztam.*

— Maga szerint ki a felelős?

— *Ez az, ami még mindig nem tiszta előttem.* Pedig jó néhány ejszaka gondolkodtam már rajta.

— Kár ezen tépelődni.

— De muszáj, mert az embernek legalább önmaga előtt tisztázni kell a dolgokat. *Nem mondhatjuk azt, hogy megtörtént és pont.*

A délutáni fiú lázálmában elkezdett félrebeszélni:

— *Akkor majd holnap... Persze, hogy megcsinájuk... Nem, én motorral megyek haza...*

Kapkodva szedte a levegőt és hánykolódott.

— Ez a rossz. Meg a föl-ébredés. Szegeny gyerek most is ott van a munkahelyén...

— Amikor megtudtam, minden kedvem elment az élettől. Folyton folyvást az járt az eszemben, hogy miért pont az én lábam. Öten voltunk ott mesterek. *Miért úszta meg más, és miért nem én?...*

— Ez bizony megfordul az ember fejében.

— *En azt hittem, hogy maga nem gondolt erre. Maga kezdettől fogva nyugodtan viselkedett.*

A mérlegmester aludt el először. Álmodott. Álmában otthon járt. Ment az utcán és megvolt mind a két lába.

Németh Sándor

Hogyan él a vasútegészségügy közel négyezer dolgozója?

A vasútegészségügyi szolgálat közel négyezer dolgozójának munkája az aktív dolgozókon kívül a nyugdíjasokra és hozzátartozóikra is kiterjed. Több mint félmillió ember egészségügyi ellátásában vesznek részt. Tulajdonképpen ez határozza meg a vasútegészségügy helyzetét, szervezetének megítélését.

Minden szinten többet kell tenni

Ebből következően nem mindegy, hogy a vasútegészségügy dolgozói hogyan élnek, milyen körülmények között dolgoznak. Jogos igényként jelentkezett, *s ennek tett eleget szakszervezetünk elnöksége azzal, hogy májusban napirendre tűzte a vasútegészségügyi dolgozók élet- és munkakörülményeit.* Szakszervezetünk vezető testülete az egészségügyi ellátással összefüggő minden kérdést áttekintett. Állást foglal a vasútegészségügyi ellátás helyzetének megítélésében, a fejlesztési célkitűzésekben, a személyi és tárgyi feltételek biztosításában. A vezető testületek — központi vezetőség, elnökség — korábbi határozatai: a vasutas dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetének további javítására; a reális táppénzes helyzet biztosítására; az etikai és akcióbizottság működésére; a vasútegészségügyi szervek munkáját, és azt a törekvést erősítette és erősíti, hogy nem elég az elért színvonal biztosítása. *Minden szinten többet kell tenni a magasabb színvonalú vasútegészségügyi ellátás érdekében.*

Ennek a cselekvési folyamatnak fontos része az életés munkakörülmények alakulása, mely rendkívül összetett kategória. Ezért csak a legfontosabbakat emeltük ki, azokat, amelyek legjobban szemléltetik a jelenlegi helyzetet, a jövő tennivalóit, a szükséges központi és belső intézkedéseket. Ilyenek a munkaerőforrás, a fluktuáció okai, a bérrendszer, az erkölcsi és anyagi megbecsülés, a munkahelyek szociális ellátottsága, a jó munkahelyi légkör, a munkahelyek technikai felszereltsége, a képzés és oktatás rendje, a lakásellátottság, a gyermekintézmények, a kulturális igények kielégítésének lehetősége.

Az anyagi és erkölcsi megbecsülés lehetőségei

Az előterjesztést az egészségügyi dolgozók, bizalmiak, szakszervezeti bizottságok, intézetvezetők bevonásával, a velük történő kötetlen és szervezett beszélgetések tapasztalatai, az ott elhangzott vélemények, javaslatok, észrevételek felhasználásával terjesztettük elő.

Az elnökség megállapította, hogy a vasutas szakszervezeti biztosítottak és hozzátartozóik folyamatos egészségügyi ellátása nem kis erőfeszítést követel a vasútegészségügyi dolgozóktól. *Ugyanakkor élet- és munkakörülményeik — beleértve az erkölcsi, anyagi ösztönzés lehetőségeit is — nem minden vonatkozásban kielégítőek, még az elért eredmények ellenére sem.* Épültek új intézetek, szakosított üzemorvosi rendelők, melyek minden igényt kielégítenek. Most épül Balatonfüreden az új szanatórium, a szegedi rendelőintézet, Sopronban és Celldömölkön szakosított üzemorvosi rendelő. Ugyanakkor korszerűtlen az üzemorvosi rendelők több mint a fele. Rendelőintézeteink többsége kinőtte magát. *Nem megfelelő a Közegészségügyi Intézet és a MÁV Orvosszakértő Intézet elhelyezése.* Fejlesztésre szorulnak a diagnosztikai és a therápia technikai eszközei. A Szolnoki Kórház és Központi Rendelőintézet szociális létesítményekkel való ellátása (öltöző, mosdó stb.) nem kielégítő. *Ez arra figyelmeztet, hogy a tervezésre jobban oda kell figyelni.*

Nem kielégítő a bérszínvonal, az ügyeleti díj, a közvetlen betegágy mellett három műszakban dolgozó, nehéz fizikai munkát végző középkáderek megbecsülése, az egészségügynél dolgozó szakmunkások bérrendszere.

Itt azonban megjegyezzük, hogy a népgazdaság erőforrásait figyelembe véve, *október 1-től központi intézkedésekre, bizonyos munkakörökben béremelésre, továbbá az ügyeleti díj rendezésére kerül sor.* Ez az intézkedés is mutatja, hogy szocialista államunk sokat tesz azért — ebben jelentős kezdeményező szerepet töltenek be a szakszervezetek, köztük szakszervezetünk is —, hogy az egészségügyi dolgozók élet- és munkakörülményei fokozatosan javuljanak.

Használjuk ki jobban a helyi lehetőségeket

Kiemelten foglalkozott az elnökség az erkölcsi és anyagi megbecsüléssel is. Az állami költségvetésben biztosított anyagi megbecsülés összege nem elegendő. Szükséges emellett a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat fokozottabb támogatása is. Ebben is van fejlődés. A MÁV év végi részesedést biztosít, ez évben már több helyen a „Kiváló Csomópont", „Kiváló Főnökség" kitüntető cím elnyerése esetén az erkölcsi, anyagi megbecsülésből az ott dolgozó egészségügyi dolgozók is részesültek. A GYSEV is ad ilyen jellegű elismerést. Ennek rendjét és formáit azonban egységesebben kell kialakítani, s a megbecsülést szolgáló komplex intézkedésekkel vonzóvá tenni a vasútegészségügyi szolgálatot is.

Ennek érdekében hívta fel szakszervezeti szerveink figyelmét az elnökség határozata, mely kimondja: *Kísérjék figyelemmel minden szinten a vasútegészségügyi dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulását, s a helyi lehetőségek jobb kihasználására tegyék meg a szükséges intézkedéseket.* Segítsék az egészségügyi dolgozók társadalmi aktivitásának növelését, közéleti tevékenységbe való bekapcsolódásukat, kulturális igényük kielégítését. Vizsgálják az egészségügyi intézményekben folyó munkajavító mozgalom lehetőségeit és segítsék az ilyen irányú törekvések realizálását.

Az elnökség kifejezésre juttatta azt is, hogy a meglévő gondok, problémák ellenére a vasútegészségügyi dolgozók becsülettel, nagy szorgalommal, felelősséggel tesznek eleget megelőző, gondozó gyógyító munkájukban kötelezettségeiknek, részt vesznek a közéleti és tudományos tevékenységben. A felmerült problémák, feszültségek és aránytalanságok csökkentésében, bizonyos kérdések megoldásában jelentősek lesznek az október 1-től hatályba lépő intézkedések, amelyek feltételeinél a még eredményesebb, hatékonyabb, magasabb színvonalú munkára kell hogy ösztönözzenek.

Dr. Bordi István,
a VSZTO vezetője

Hol vannak a jegyvizsgálók?

Az utóbbi hetekben többször utaztam reggel a 6329-es, este pedig a 411-es számú vonatokkal Hatvanból Budapestre. *Azt tapasztaltam, hogy a jegyvizsgálók hanyagul végzik munkájukat.*

Az említett 6329-es személyvonat 3 óra 44 perckor indul Hatvanból. *Május 27-én például a vonat úgy indult, hogy egyetlen jegyvizsgáló sem állt a szerelvény mellett.* Május 31-én szintén megismétlődött ez a fegyelmezetlenség. Az első kocsiban tartózkodó jegyvizsgáló utasként unatkozott, majd később a szerelvény végébe ment és csak a Keletiben láttam újra. A menetjegyeket természetesen nem kezelte. Az utasok sokszor csodálkoznak, hogy a Keleti pályaudvaron három jegyvizsgáló is leszáll egy vonatról, *útközben mégsem lehet velük találkozni.* Május 23-án a 411-es számú személyvonat 19—47 040-es sz. elsőosztályú kocsijában sem láttak kalauzt az utasok Nyékládházától Budapestig. Pedig a szerelvényen több jegyvizsgáló is tartózkodott.

Érdemes lenne néha a kalauzokat is ellenőrizni!

Szűcs Ferenc

Egészségügyi hét

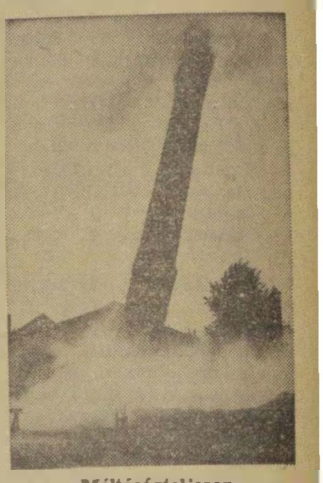
Debrecen állomáson előadássorozattal egybekötött egészségügyi hetet szerveztek. A június 6-tól 10-ig tartó előadásokat, amelyeken filmet is vetítettek, dr. Lajti Ildikó, az állomás üzemorvosa vezette. A tanulságos előadássorozat után szervezték meg a hagyományos önkéntes véradónapokat.

Nem szennyezi többé a levegőt

Robbantással távolították el a Nyugati kazánjának kéményét

A környezetvédelmi előírások, a főváros levegőjének tisztántartása érdekében *szükségessé vált a Nyugati pályaudvar széntüzelésű kazánházának megszüntetése.* Az új olajtüzelésű hőközpont, az Élmunkás-híd mellett, még tavaly elkészült. Ez a létesítmény háromszor annyi gőzt termel, s ezzel már nemcsak a csomópontot képes ellátni hőenergiával, hanem a MÁV-kórházat és a Központi Rendelőintézetet is. A régi kazánház és a hozzá tartozó 30 méter magas kémény feleslegessé vált.

A MÁV vezetői határozatot hoztak a hetven évvel ezelőtt épített létesítmény lebontására, *azaz a kémény robbantására, mely június 8-án 11 óra 30 perckor* átláthatatlan porfelhő közepette kísérteties robajjal az előre tervezett helyre zuhant.



Méltóságteljesen dől a kémény

(Tvarosek Imre felv.)

A lebontási munkálatokkal kapcsolatban kerestük meg *Ruzsa Lászlót,* a budapesti igazgatóság II. osztályának mérnökét, az előkészítés egyik felelős megbízottját.

— Jó egy hónappal előtte már megkezdtük a robbantással kapcsolatos szervezést — tájékoztatott. — *Mindenek előtt beszereztük a bontáshoz, illetve a robbantáshoz szükséges tanácsi és rendőrségi engedélyeket,* majd a Bányászati Kutató Intézet robbantási csoportját bíztuk meg a feladattal. Ezután a terézvárosi pft. egyik brigádja megkezdte az előkészületeket: négy méter magas vastag deszkapalánkot építettek „U" alakban a kémény körül, majd az előre kiszámított mintegy 10 kiló robbanóanyag (paxit) részére 27 lyukat fúrtak az építmény oldalába. A robbanás előtt természetesen értesítettük a környéken lakókat, hogy ebben az időben hagyják nyitva az ablakokat.

— Milyen sors vár a régi kazánház épületére, illetve mire használják fel a kémény anyagát?

— Becslések szerint mintegy 80 köbméternyi építkezésre alkalmas tégla kerül ki belőle, *melynek köbméterét 50 forintért eladjuk azoknak a vasutasoknak, akik építkeznek.* A régi kazánházépületbe pedig ideiglenesen betelepítjük az akkumulátorosokat.

Bizonyára sokak fejében felmerül a gondolat, hogy mi lesz a kórház és a csomópont hőellátásával, ha netán üzemzavar keletkezik az olajtüzeléssel? Erre is gondoltak. A csőcsatlakozásokat úgy csinálták meg, hogy zavar esetén két gőzmozdonyt állítanak be hőtermelésre.

(Séra)

Közegészségügyi ellenőrzés

A *MÁV Közegészségügyi Intézet* dolgozói — orvosok, járványügyi ellenőrök és fertőtlenítő szakmunkások — is csatlakoztak a csepeli felhíváshoz. Vállalták, hogy az idegenforgalmi szezon előtt a nagyobb állomásokat, pályaudvarokat közegészségügyi szempontból komplex vizsgálat alá veszik, feltárják azokat az egészségügyi, higiéniai hiányosságokat, amelyek a nyári utasforgalmat zavarhatják.

Az intézet dolgozói komplex brigádokat alakítottak, és májusban teljesítették vállalásukat.

Debrecenben jól látják:

A baleseteknél nem utólagos magyarázatra, hanem tervszerű megelőzésre van szükség

Szakszervezetünk IX. kongresszusának határozata többek között kimondja: *„Közüggye kell tenni a balesetmegelőzést, az egészségvédelmet, különös figyelemmel a modern vontató járművekkel és műszaki berendezésekkel, a villamosítással járó baleseti veszélyforrásokra, valamint a foglalkozási ártalmakra."*

A kongresszusi határozatnak ez a mondata a debreceni vasútigazgatóságra, illetve a záhonyi átrakókörzetre talán még fokozottabban vonatkozik, mert az igazgatóság szállítási és átrakási feladatainak 71 százaléka ott realizálódik. Ezért a körzetben a különféle áruféleségek átrakásával, szállításával kapcsolatos igények növekedése — a vasút más területéhez viszonyítva — *egyre gyorsabb ütemű technikai és technológiai fejlesztéseket követel.*

A nagymértékű fejlesztések pozitív hatása azonban negatív jelenséggel is párosul, amely nem törvényszerűen, a kiesett munkanapok számában jut kifejezésre és ezzel semmiképpen sem lehetünk elégedettek. Egy új berendezés, létesítmény nem tartalmazhat veszélyeket, egészségügyi ártalmakat okozó forrásokat.

Általánosan jellemző, hogy egy-egy technológia módosításánál, korszerű gépek alkalmazásakor, nagyobb létszámú új dolgozó belépésekor növekszik a balesetek száma. *Ez arra utal, hogy még hiányos a szakmai előképzés és azon belül a munkavédelmi oktatás.* Ez egyben azt is mutatja, hogy a munkavédelmi feladatok teljesítése a végrehajtás szintjén még mindig nem vált munkaköri kötelességgé.

A vasútigazgatóság vezetői az elmúlt években számos intézkedést tettek a munkavédelmi helyzet javítására, többek között a vegyi anyagok átrakásánál, a vasúti pályán dolgozók személyi biztonságának növelésére, a forgalmi és a kereskedelmi szakszolgálat üzemi baleseti helyzetének javítására stb. Ez önmagában azonban kevés. *Minden jószándékú intézkedés, határozat annyit ér, amennyit megvalósítanak belőle.*

Sajnos a szolgálati helyeken még ma is gyakran találkozunk olyan vezetőkkel, akik a baleset megtörténte után *előszeretettel magyarázzák az okokat.* Területi bizottságunk határozott álláspontja, hogy a tervezés, a munkaszervezés és a vezetés szerves része a dolgozók testi épségéről való gondoskodás, amely nem pénzügyi eszköz kérdése, *hanem munkaköri, sőt azt meghaladó kötelessége minden vezetőnek.*

Mi nem utólagos magyarázatot kérünk a balesetek megtörténte után, hanem tervszerű megelőzést, amely megakadályozza a baleseteket. Arra neveljük szakszervezeti bizottságainkat is, hogy ilyen követelmények alapján ellenőrizzék és segítsék a munkavédelem alakulását.

Területi bizottságunk az igazgatóság vezetőjének a szakszervezet elnöksége előtt történő beszámoltatását segítő szándékúnak tartja. Az elnökségi ülés megállapításai, határozatai területi bizottságunk és szakszervezeti bizottságaink figyelmét is ráirányítják a következő időszak legfontosabb munkavédelmi tennivalóira.

Mik a tennivalók? *Nagyobb figyelmet kell fordítani a dolgozók testi épségének védelmére, egészségük, munkaképességük megóvására.* Fokozottabban kell ellenőrizni a biztonságtechnikai szabályok betartását, és szigorúan meg kell követelni a biztonságos, az egészséges munkafeltételeket. Munkavédelmi felügyelőinknek, aktivistáinknak, a munkavédelmi őrmozgalomnak hatékonyabbá kell tenni a megelőzésben való részvételét. Elő kell segíteni, hogy a balesetet és egészségi károsodást szenvedett dolgozókról a szolgálati helyek megfelelően gondoskodjanak, jogos kárigényüket, bürokráciamentesen kielégítsék. Indokolt esetben a szakszervezeti bizottságok — gyakorolva biztosított jog- és hatáskörüket, élve képviseleti jogukkal — *a dolgozók helyett és nevében bátran lépjenek fel.*

A dolgozók véleményére támaszkodva, el kell érni, hogy a gazdasági, szállítási tervekkel párhuzamosan elkészült szociális tervek időarányosan valósuljanak meg. A tervek végrehajtását szakszervezeti szerveinknek minden szinten rendszeresen segíteni és ellenőrizni kell.

Volosinovszki János
tb titkár

A hidászok betartották a határidőt

Az előírt határidőre szinte percnyi pontossággal, végeztek a hidászok az északi összekötő vasúti híd újpesti öbölági szakaszának átépítésével, felújításával. Így a hídépítők elvonulása után, június 12-én, vasárnap, visszaállt a régi forgalmi rend a Nyugati pályaudvar—Esztergom közötti vasútvonalon: ismét átszállás nélkül bonyolítják le a személyforgalmat. Ezzel egy időben az északi összekötő vasúti hídon az áruszállítás is megindul.



A MÁV Budapesti Igazgatósága felvesz és kiképez NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifelíró, vonatfelvevő, távgépíró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe.

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS:
a budapesti és vidéki állomásokon,
a vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a munkaerő-felvételi irodán.
Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

HÚSZÉVES A MAGYAR VASUTAS

Megemlékezés a lap alapításának két évtizedes évfordulójáról

A *Magyar Vasutas* első száma megjelenésének 20. évfordulójáról június 2-án kibővített szerkesztő bizottsági ülésen emlékeztek meg szakszervezetünk Benczúr utcai székházának elnökségi tanácstermében. Az ülésen részt vett *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Oroszvári László* vezérigazgató-helyettes, *Kárpáti Sándor*, a SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztályának helyettes vezetője és *Hegyvári Ferenc*, a Népszava Lapkiadó Vállalat kereskedelmi osztályvezetője.

Molnár György titkár megnyitója után elsőnek *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, a szerkesztő bizottság vezetője tartott beszámolót a vasutas-sajtó történetéről. Ezután *Koszorus Ferenc* főtitkár méltatta a Magyar Vasutas helyét, szerepét a vasutas-szakszervezet és a vasút életében. Végezetül a lap előtt álló feladatokról beszélt.

A beszédek elhangzása után *Molnár György* titkár felolvasta *Simó Tibornak*, a SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztálya vezetőjének az évforduló alkalmából írt elismerő sorait, illetve jókívánságait, majd kitüntetések és jutalmak átadására került sor.

A Magyar Vasutas alapításának 20 éves évfordulója alkalmából *Kiváló dolgozó* kitüntetésben részesültek: *Visi Ferenc* felelős szerkesztő és *Túri Károlyné*, a szerkesztőség ügyintézője. (Túriné 1977. január 1-ig, a MÁV Vezérigazgatósághoz történt áthelyezéséig, csaknem 20 évet töltött a szerkesztőségben.) A kitüntetéseket és jutalmakat Koszorús Ferenc főtitkár adta át.



Molnár György titkár megnyitja az ünnepi szerkesztő bizottsági ülést



Koszorús Ferenc főtitkár méltatja a Magyas Vasntas tevékenységét

(Laczko Ildikó felvételei)

A szerkesztő bizottsági ülés befejezése után a szakszervezet vezetői fogadást adtak a szerkesztő bizottság tagjai, a szerkesztőség munkatársai és a meghívott vendégek részére.

Novokuznyecki fiatalok ajándékműsora

Kedves vendégei voltak a közelmúltban a *Kőszegi MÁV Nevelőotthonnak*. A jutalomként Kőszegen üdülő *novokuznyecki ifjúsági együttes* — amely a kemerovói amatőr együttesek fesztiválján nyert első helyet — látogatta meg a nevelőotthont és másfél órás zenés-táncos műsorral ajándékozta meg a tanulókat.

A távol-keleti táj népszokásait, sajátos világát idéző virtuóz szólók és kartáncok nagy sikert arattak. A legemlékezetesebb a kuznyecki polka és a Szibériai mulatság volt. Látogatásuk emlékét őrzi majd az a két szibériai fenyőfa is, amelyet a nevelőotthon parkjában ültettek el a Szovjetunió e távoli vidékéről érkezett fiatalok.

Pályaválasztási tanácsadás

A debreceni MÁV építési főnökség KISZ-vezetősége pályaválasztási tanácsadást rendezett *Apafán*, a főnökség gépállomásán, az általuk patronált ebesi általános iskola nyolcadik osztályos tanulói részére. A 77 tanulót és tanárait a KISZ-titkár és a főnökség szb-titkára kíséretében a gépállomás fiatal mernökei kalauzolták a modern szerelőcsarnokokban. A gyerekek érdeklődéssel tekintettek meg az autószerelő csarnokot, az esztergályosműhelyt és egyéb munkahelyeket.

A vendégek szocialista brigádvezetőkkel is beszélgettek és élményeiket bejegyezték a brigádnaplókba. Az üzemlátogatás után a gépállomás fiataljai megvendégelték a pályaválasztás előtt álló tanulókat.

Lesz-e friss ivóvíz a pályamunkásoknak?

A *Magyar Vasutas* május 16. számában megjelent *„Lesz-e friss ivóvíz a pályamunkásoknak?"* című cikkhez az alábbi megjegyzést szeretném fűzni, amely úgy hiszem, még indokoltabbá teszi azt, hogy napirenden maradjon a téma. Megjegyzem, hogy saját tapasztalataim alapján győződtem meg arról: *mit jelent a pályán dolgozók részére a friss ivóvíz hiánya.* Öt évig pályamunkásként dolgoztam. A mátészalkai pft főnökségtől — ahol 1961-től 1977-ig tevékenykedtem különböző beosztásban — ez év február 1-én helyeztek át szolgálati érdekből a debreceni igazgatóság anyaggazdálkodási osztályára. Tagja vagyok a debreceni területi tanácsnak.

Mint társadalmi aktivistát, állandóan foglalkoztatott a vasúti pályán dolgozók friss ivóvízzel történő ellátásának gondja. 1975 decemberében újítási javaslatot nyújtottam be a néphadseregben használatos, háton szállítható hőálló edény alkalmazására a MÁV területén. Az edény nemcsak friss ivóvíz tárolására, hanem — hideg idő esetén — a védőital melegének megőrzésére is alkalmas. Az újítási javaslatot az akkori szolgálati helyemen — a mátészalkai pft főnökségen nyújtottam be, és azt a debreceni igazgatóság építési és pályafenntartási osztálya bírálta el. *A javaslatot elfogadták. Alkalmazni azonban csak akkor fogják* — tájékoztattak —, *ha én (mint újító) kivitelezőt keresek az edény gyártására.* Véleményem szerint a kivitelező felkutatása a MÁV feladata, nem pedig az újítóé; hiszen vele, mint magánszeméllyel nem állnak szóba az illetékesek. (Ebben az esetben a Honvédelmi Minisztériummal is kell tárgyalni, mert az edény hadifelszerelésnek minősül.)

Az ügy érdekében mégis elmentem a HM illetékes parancsnokságára és felkutattam a kivitelező vállalatot is. A tárgyalások lényegét leírtam és azt a debreceni igazgatóság építési és pályafenntartási osztályához továbbítottam. Pontosan közöltem, hogy az edények beszerzését hol, és hogyan kell intézni. Az osztály ezt a levelet — az újítási javaslattal együtt — felterjesztette a Vasúti Főosztály építési és pályafenntartási szakosztályához további intézkedés céljából. *Ez már több hónapja történt, de az intézkedésnek még semmi híre. Nem érthetek egyet azzal, hogy egy olyan munkavédelmi jellegű újítási javaslatot, amely a pályamunkások évszázados gondját oldaná meg, ilyen felületesen kezeljenek, hónapokig az íróasztal fiókjában tartsanak!* Az újítót is illene tájékoztatni.

Legutóbbi telefoni érdeklődésemre közölték, hogy az újítással kapcsolatos ügyirat a KPM 6. szakosztályában van. Izgalommal várom, mi lesz a sorsa?!

Miskolci Sándor
Mátészalka

Megtartotta 101. közgyűlését a Vasutas Biztosító Egyesület

A közelmúltban tartotta 101. évi közgyűlését a *Vasutas Biztosító Egyesület*. A közgyűlésen többek között beszámoltak az egyesület 1976. évi működéséről, ismertették a mérlegkimutatást és előterjesztették az előirányzatot.

Az egyesület taglétszáma tavaly már 160 193-ra emelkedett. A díjbevétel meghaladta *a 18 millió 700 ezer forintot.* Temetési és különféle baleseti segély címén több mint hárommillió 800 ezer forintot fizettek ki. A szociális segély értéke is jóval meghaladta a hétmilliő forintot. Az egyesület összbevételének kétharmadát segélyként fizette vissza tagjainak.

— A nyugdíjas biztosított tagok közül 141-en részesültek díjmentes nyaralásban, kedvezményesen pedig 240-en üdülhettek. A szociális segélyezés keretébe tartozik a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segély Egyesületével közös vendégszobaház fenntartása is. 1976-ban a vendégszobaház nagy forgalmat bonyolított le, több mint 22 ezren vették igénybe.

Döntöttek az egyesület tulajdonában levő mátraházai üdülőtelep további használatáról is. A SZOT illetékesei vel november 22-én olyan megállapodást kötöttek, amely szerint a *SZOT turnusonként ötven beutalójegyet ad az egyesületnek mindaddig, amíg az üdülőtelep 20 millió forintra becsült értékára megtérül.* Ennek alapján az üdülőjegyek szolgáltatásának előrelátható időtartama húsz év. A beutalók szolgáltatását a SZOT 1978. január 1-től kezdi meg.

A tervekben szerepel egy korszerű gyógyüdülő létesítése, amelyet az *Egészségügyi Minisztérium* már engedélyezett. A háromemeletes üdülőt a Zala megyei Építőipari Vállalat építi majd.

VONATBÓL

Szédülten tekeredik a ret
vágtáznak vissza a fák
nedvüket veszítve lihegnek
maroknyi szénaboglyák

Éber telefonpóznák
kilőtt nyíl előtt szabad az út
pakolja futtában
villanygyomrát a mozdony

Szöszölő üzenetváltás
nyújtózó fülttyök morcoskodnak
kisér cifra uszálya
nevenincs faluknak

Szapora vadnyúlfélszek
mezők tűkarcnyi szantásai
talpunk alatt kerekek
pörölnek döccenőkkel

Bodnár István

Ficzere László festőművész kiállítása Miskolcon

Miskolcon, a *Herman Ottó Múzeum* képtárában rendezték meg *Ficzere László* vasutas festőművész kiállítását. Ficzere László Miskolcon született, és munkáskörnyezetben nőtt fel. Lakatos, majd mozdonyvezető lett. A nehéz fizikai munka közben bontakoztatta ki tehetségét, művészetét.

A felszabadulás után a miskolci fűtőház felvigyázója, majd igazgatósági mozdonyirányító lett. Itt dolgozott egészen a nyugdíjazásáig, 1946-tól minden megyei és országos kiállításon részt vett. Művészetét hazánk határain túl is megismerték. 1959-ben Becsben oklevelet, 1960-ban Budapesten és 1962-ben Helsinkiben a vasutas képzőművészeti kiállításon aranyérmet nyert. 1962-ben SZOT-díjjal tüntették ki. *1967-ben halt meg.*

A mostani kiállításon negyven művét mutatták be, amelyek maradandó élményt nyujtottak a látogatóknak.

Sepsi Gyula

Nem a mozdony fütyült...

Nem a mozdony fütyült a „szazlábu" híd alatt, hanem a nézők százai-ezrei elégedetlenkedtek azon az estén. Emlékszünk rá valamennyien: győzött a magyar labdarúgó-legénység, a Népstadion zöld gyepen kétvállra kényszerítette a Hellasz kek ege alól érkezett görög fiúkat. Három gólt rúgtunk, egyet sem kaptunk: csoportelsok lettünk, a VB-re jutásért megmérkőzhetünk egy dél-amerikai csapattal... akkor hát mi volt a fütty oka?

Régi magyar mondás (feltehetőleg nem az inséges időkből származik): evés közben jön meg az étvágy. S mi, étvágyra gerjesztettek alighanem attól tartottunk, hogy 2:0 után kieneklik szájunkból a sajtot; ha a magyar fiúk továbbra is a saját kapujuk előtt tologatják a labdát, a végén majd nem haraphatunk a világbajnoki tortából. Ezért volt hát sava-sava-savanyú a csokoládé..., s ezzel a gasztronómiai példálózást be is fejezem, mert a végén még azt hihetik — s az sem lenne ok nélkül való —, hogy honfitársaink elhízása ellen szeretnék szót emelni. Pedig a fociról beszélek. Pontosabban nemcsak a fociról, de a foci ürügyén. Vasutas körökben is időszerű e téma, hiszen az NB I-es reprezentáns, a Szombathelyi Haladás emberemlékezet óta nem szerepelt ilyen jól a legjobbak között, mint e mostani bajnokságban.

Egy szó mint száz: szeretjük a labdarúgást. Ki ezért, ki azért. Hogy én miért? Mert élettapasztalatokat is ötvöző, férfias sportágnak tartom. Ész is kell hozzá, meg ügyesség is. S még megannyi rejtett-rejtelen képesség; lelemény, tudás, erő, cselezőkészség, akarat, állhatatosság. A futballban tizenegy férfiú küzd vállvetve egyetlen célért, a közös sikerért... Hej, bár a sportpályákon kívül is mindenütt így lenne!

A fociban ugye társai annak a játékosnak adják a labdát, aki a legjobb helyzetben van. Az életben? Hm. Nem mindig. (Majd épp annak adjak jó labdát, aki már amúgy is jó helyzetben van? Inkább én sem rúgom be, mint hogy ő berúgja!) Rajongói azért is kedvelik eme nemes versengést, mert a pályán nem lehet hátmögötti fúrás. Ott szemtől szembe szokás az ellenfelet sipcsontúgni, vagy aki hátulról gáncsol, az is tanúk előtt teszi. A Népstadionban, Szombathelyen, vagy a Szőnyi úton elképzelhetetlen lenne, hogy az intrikus csatár félrevonja a játékvezetőt és azt súgja a fülébe:

— Iksz II., az ellenfél középpályása azt mondta, hogy a bíró sporttárs hülye...

Ha mégis előadódna ilyen eset, meglehet, a stadion hangzavarában a játékvezető csupán annyit hallana: „... a bíró sporttárs hülye". S úgy kiállítaná az intrikus csatárt, hogy nincs az a fedezet, összekötő, vagy befolyásos hátvéd, aki visszahozhatná a pórul járt mószerolót a pályára.

De ne hallgassuk el — néhány meccs a tanúbizonyság reá —, hogy olykor a zöld gyepen is láthatunk életszagú jeleneteket. Például: ha egy játékos elhibázza a holtbiztos gólhelyzetet, akkor nagy hirtelen lefekszik a földre és azt bizonygatja fájdalmas arccal, hogy őt szabálytalanesen elgáncsolták. Hányszor halljuk sportpályán kívül is: „Ha akkor nem gáncsolnak el!" S előfordul a sportpályán is, hogy valaki jogtalan előnyt szeretne szerezni és lesből indul támadásra, vagy éppenséggel nem hajt. A mérkőzésen szerencsére le- (illetve ki-) fütyülik, nem úgy, mint az életben, ahol fütyülnek rá... De akkor sem a mozdony fütyül.

Szeretem a labdasportot, mert tanulságos. Nemcsak tanulságos vereségekkel gazdagodunk (mint legutóbb Tbilisziben történt), hanem szókincsünk is gyarapodik — sőt: megértjük az egyes szám és a többes szám, az első és a harmadik személy közötti nyelvtani különbséget. Mert ugye, ha a mi fiainké a két pont, akkor győztünk; de ha a csapat nem szerzett pontot, akkor a csapat kikapott! Akárcsak az életben. Ha egy vállalatnál jól mennek a dolgok, akkor jól dolgozunk, ha viszont kiderül, hogy a látványos eredmények hátterében néhány szabálytalanes — sportszerűtlen — eljárás rejlik, akkor a fölöttesünk rosszul dolgozott.

S mert a régi mondás korszerűsített változata szerint „a jó vasutas holtig tanul", hát összel folytatjuk. Már a szezonnyitón ott leszünk, hogy a fiúk játsszanak — mi pedig tanulhassunk.

F. T.

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

1. Mozgószolgálathoz:
   önálló szakács,
   kézilegény vagy kézilány,
   felszolgáló,
   segédmunkás,
   targoncavezető,
   takarító,
   gyors- és gépíró munkakörökbe.

Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84.
Mozgószolgálati Igazgatóság (tel.: 315–317).

2. KNP Igazgatóság területére:
   pavilonkezelőt: Somoskőújfalu, Zebegény, Biatorbágy, Tata,
   üzletvezetőt: Dömös, Vác-hajóállomás, Komárom, Herceghalom, Salgótarján,
   kézilányt: Tata, Vác, állomásokon levő egységeibe

Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 140–803 v. 14–30)

3. Budapesti Igazgatóság területére:
   cukrász,
   szakács,
   kézilány,
   segédmunkás,
   pavilonkezelő,
   felszolgáló,
   büfés,
   pénztáros,
   kereskedelmi eladó munkakörökbe.

Jelentkezés: V., Kálmán Imre u. 14. (Tel.: 310–770 v. 41–96).

VOLT SZÍV, LELKESEDÉS

A Székesfehérvári MÁV Előre bejutott a labdarúgó NB I-be

„Nekünk nem lehet más célunk, csak megkapaszkodni az NB II-ben" — mondogatták a Székesfehérvári MÁV Előre vezetői az elmúlt év őszén, amikor az első forduló után beszélgettünk a csapat jövőjéről. Lapunk — a *Magyar Vasutas* — ezt a címet adta a bemutatkozásról szóló tudósításnak: *„Félsiker az első fordulóban."* A Nagykanizsa elleni mérkőzésen még nem volt folyamatos a csapatjáték. Az első félidőben az Olajbányász akár több gólt is rúghatott volna. A második játékrészben viszont már „nyugodtan" játszottak a fiúk és rászolgáltak a döntetlenre.

Semmi sem lehetetlen

Kerekes Imre edző és *Dévényi Tibor* ügyvezető elnök is sajnálkozott akkor az egyik pont elvesztése miatt. Abban viszont egységes volt a vélemény, hogy a „bennmaradáshoz" az otthoni mérkőzéseken eredményesebben kell szerepelni. Ha bárki azt mondta volna akkor Székesfehérvárott, hogy a „végelszámolásnál" NB I-es lesz a csapat, mondjuk meg őszintén: *nevetségesnek tűnt volna.*

Közben eltelt egy bajnokság és kiderült, hogy semmi sem lehetetlen. Ha van szív, lelkesedés, küzdeni akarás, akkor az eredmény sem maradhat el.

Játékosok, vezetők és szurkolók számára egyaránt felejthetetlen dátum marad június 12-e. Sorsdöntő mérkőzésre készültek a vasutasok, de az ellenfél, a Ganz-MÁVAG csapata is. Ha a kőbányaiak nem győznek, a harmadik vonalban folytathatják. A székesfehérváriak pontvesztése viszont azzal a veszéllyel járt, hogy el kellett volna búcsúzni a feljutást jelentő második helytől. Nos, a mérkőzés vérbeli labdarúgó-csemege volt. A Ganz-MÁVAG kétszer is vezetést szerzett, de a vasutasok akkor újítottak, amikor arra a legnagyobb szükség volt, és végül — *Fülöp mesterhármasával* — 3:2-re győztek.

A székesfehérvári tábor öröme nem ismert határt. A pálya közepén összeölelkeztek a játékosok, a szurkolók és a vezetők. Hiába! Közös ez a nagyszerű diadal. Ekkor pedig még nem is tudták, hogy a riválisok — a Budafok és a Szolnoki MTE — vereséget szenvedtek. Amikor ezt bemondta a rádió, újabb örömmámor, csatakiáltás adta hírül: *a Székesfehérvári MÁV Előre kiharcolta az NB I-be jutás jogát.*

A siker kovácsai

Kerekes Imre, a csapat edzője volt talán a legboldogabb. Köszöntötték a játékosok és a sportbarátok. Kétéves székesfehérvári működése alatt az NB III-ból az NB I-be jutott a csapat.

— *A fiúk hihetetlen akarással küzdötték végig a bajnokságot* — mondta a mester.

— Kik voltak a siker fő részesei?

— Legszívesebben felsorolnám az egész csapatot. De mint csapatrész a *Burka, Hartyáni, Meggyes* középpályás sor, valamint az NB II. „ezüstcipős" csatára, *Fülöp* neve kerülhet a lista élére. *Fülöp 29 góllal terhelte meg az ellenfelek kapuját.* (És még hátra van a Várpalota elleni találkozó.) Meggyes — mint támadó középpályás — 13-szor volt eredményes. A már említett középpályás sort egyébként sok első osztályú csapat is megirigyelhetné. Nem feledkezhetek meg *Paulusz Gyuriról*, a kapusunkról, akinek mindig helyén volt a szíve. Pedig sok mérkőzésen kétszeres tét nyomta a vállát: a kispadon nem ült kapustartalék. Még egyszer csak azt mondhatom, hogy minden játékosom tudása maximumát nyújtotta.

— Mit tart a csapat fő erényének?

— *A küzdeni tudást és azt, hogy egy-egy balsiker nem szegte kedvét a játékosoknak.* A bajnokságban nem fordult elő, hogy kétszer egymás után vereséget szenvedtünk volna. Az is döntőnek bizonyult, hogy hazai pályán egyszer sem kaptunk ki. Otthon mindössze négy pontot vesztettünk. Az Olajbányász, a Fűzfő és a Volán ellen 0:0, a BVSC ellen 3:3 volt az eredmény. Hatszor győztünk idegenben (Ózdon 1:0-ra, Debrecenben 3:2-re, Várpalotán 2:1-re, Fűzfőn 3:1-re, a MÁV-DAC ellen 4:1-re és most a Ganz-MÁVAG elleni mérkőzésen 3:2-re).

Az edző bizott a csapat feljutásában

— Mikor kezdett bízni a feljutásban?

— *Két hónappal ezelőtt. Már akkor mondtam, hogy 50 ponttal fel lehet jutni. Ha a Várpalota ellen is győzünk, ennyi pontunk lesz.* A feljutáshoz viszont — mint kiderült — 48 pont is elegendő.

— Úgy hallottuk, az NB I-es klubok az utolsó hetekben már „kerülgették" a csapat háza táját?

— Így igaz. De becsületére váljék például Fülöpnek, hogy ezek után is teljes értékű harcos maradt. *Az utolsó három mérkőzésen 7 gólt lőtt* és ezek közül a sorsdöntő, Ganz-MÁVAG elleni találkozón ért el mesterhármast.

— A további tervek?

— Egyelőre örülök a sikernek, aztán az elkövetkező hetek mindenre választ adnak. A szerződésem július 31-ig szól. Most csak annyit: *jól érzem magam Székesfehérvárott.*

Kőhidi László



Ismét Gyöngyösön a Pannónia Kupa

A magyar sportlövészet egyik rangos versenye a *Pannónia Kupáért* vívott küzdelem, amelyet minden évben megrendez a Győr-Sopron megyei KISZ-bizottság és az MHSZ győri Rába lövészklubja. A vándorserleget tavaly a gyöngyösi kitérőgyártó üzem lövészklubja — miután harmadszor is az első helyen végzett — végleg elnyerte. A gyöngyösiek ebben az évben már az új serlegért küzdöttek.

A közelmúltban rendezett versenyen az MHSZ „A" típusú klubjai közül részt vettek a budapesti MHSZ központi lövészklub, a budapesti Egyesült Izzó, továbbá az esztergomi, a szombathelyi, a tatabányai és a győri klubok legjobb sportlövői. *A Varga Gyula edző által vezetett gyöngyösi versenyzők ismét elnyerték a díszes vándorserleget.* Az értékelést az olimpiai pontértéktáblázat alapján végezték. A gyöngyösiek közül a legkiemelkedőbb teljesítményt nyújtotta: *Seszták Zsuzsanna, Simon Klára, Szőke György* és *Édes János.*

Sakkszimultán

Sax Gyula nemzetközi sakknagymester a BVSC versenyzője, a közelmúltban a MÁV Hídépítési Főnökségnél 20 táblás szimultánt játszott és minden táblán nyert. A versenyt a főnökség szakszervezeti bizottsága rendezte.

Tömegsportbizottságot alakított a Szombathelyi Haladás VSE

Május közepén Szombathelyen a *Haladás VSE* Rohonci úti sporttelepén a KISZ-alapszervezet klubjában értekezletre került sor. Az értekezleten megjelent *Auguszt János*, a vasutas-szakszervezet szombathelyi területi bizottságának titkára, *Laki László*, a HVSE ügyvezető elnöke, a Szakszervezetek Vas Megyei Tanácsa, a Megyei Testnevelési és Sporthivatal képviselői, valamint a Haladáshoz tartozó 16 bázisszerv tömegsport-felelőse. A résztvevők megállapodtak abban, hogy olyan tömegsport-bizottságot hoznak létre, amely erre az évre az *„Edzett ifjúságért"* mozgalom keretén belül a legszélesebb alapokon alakítja ki a tömegsport versenynaptárt. Ez azt jelenti, hogy annyi sportágban rendeznek tömegsport-versenyeket, amennyit a bázisszervek dolgozói igényelnek.

Az 1977. évre serleget írnak ki a következő címmel: az „Edzett ifjúságért" mozgalomban legeredményesebben tevékenykedő alapszervezet részére.

Az év végi értékelésnél figyelembe veszik a bázisszerv dolgozóinak létszámát, és ehhez viszonyítva a tömegsportban részt vevők arányát. Természetesen csak azoknak az eredményét veszik számításba, akik a korcsoportjukra előírt követelményeknek megfelelnek. *Sportbemutatókat szerveznek, sportvetélkedőket rendeznek.* Ezzel is szeretnék elősegíteni a bázisszervek közötti tömegsportversenyek kiszélesítését. A Haladás VSE tömegsport-bizottsága az elkészített és egyeztetett tömegsport versenynaptár alapján pályát, játékvezetőt és felszerelést biztosít a bázisszervek dolgozói részére.

Kis Antal

HÍREK

Kitüntetések

Az Elnöki Tanács *Halász Bélának*, a Vasutasok Szakszervezete központi ének- zene és képzőművészeti iskola igazgatójának, korengedményes nyugalomba vonulása alkalmából a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát adományozta. A kitüntetést május 31-én *Koszorús Ferenc* főtitkár adta át.

Csörgő Pál, a MÁV Nyugdíjhivatal elnöke, nyugalomba vonulása alkalmából, a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés ezüst fokozatát kapta.

— **Vasútépítés Venezuelában.** Carlos Perez de Bricio spanyol iparügyi miniszter Venezuelából Madridba visszatérve bejelentette: Spanyolország és Kanada konzorciumot alakít egy venezuelai vasútvonal megépítésére. A vasútvonal egymilliárd dollárba kerül. Építésében Kanada és Spanyolország 40—40 százalékos arányban vesz részt.

— **Brigádvezetők fóruma.** Miskolcon a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában június 16-án került sor a szocialista brigádvezetők fórumának záróelőadására, amelynek témája a munkahelyi légkör volt. Az előadást Kopcsek Imre, az SZMT szervezési és káderosztályának vezetője tartotta.

— **Nyugdíjas búcsúztató.** Hagyomány már Salgótarjánban, hogy minden év első felében ünnepségen köszöntik a nyugdíjba vonuló vasutasokat. Az állomás vezetői és a munkatársak legutóbb 21 nyugdíjastól búcsúztak. A vasutas művelődési házban rendezett ünnepségen Hámori Károly, a szakszervezeti bizottság titkára és Nádasdi János állomásfőnök köszöntötte az aktív munkától búcsúzó 21 vasutast.

— **Gyermeknap Békéscsabán.** Június 5-én Békéscsabán a vasutasok művelődési házában gyermeknapi ünnepséget tartottak. A csomópont dolgozóinak gyermekeit a Jókai Színház művészei szórakoztatták. Az előadás után a szakszervezeti bizottság megvendégelte a kis ünnepelteket.

— **Virágos állomás.** Békés állomáson 250 négyzetméter alapterületű virágos kertet létesítettek. A gazdag színekben pompázó virágokat a Hámán Kató szocialista brigád társadalmi munkában ápolja, gondozza.

— **Strauss emlékest.** A hatvani vasutas Liszt Ferenc Művelődési Házban Strauss emlékestet rendeztek a közelmúltban. A híres zeneszerző legszebb alkotásaiból adott ízelítőt a 45 tagú kassai *Líra* dalkör és a hatvani vasutas zenekar.

— **Önkéntes véradók.** Hatvan csomóponton június 1-én véradónapot rendezett a vöröskeresztes szervezet. 64 vasutas összesen húsz liter vért adott térítésmentesen. A véradásban különösen a szocialista brigádok jártak élen.

A szerkesztőség üzeni

Sepsi Gyula, Pál István Miskolc; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; ifj. Kovács Béla, Magyar János, Nyíri Ferenc, Debrecen; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szűcs Ferenc, Hatvan; Csizmazia Béláné, Szombathely; Dávid László, Budapest, Krajczár Antal Dombóvár, **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Salamon István, **Szakály**; Süle Ferenc, Orosháza **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Nemzetközi műszaki konferencia a dombóvári vontatási főnökségnél

A Közlekedéstudományi Egyesület vasútgépészeti szakosztálya és pécsi területi szervezete, valamint a Vasúti Főosztály gépészeti szakosztálya és a pécsi igazgatóság a dombóvári vontatási főnökségnél a közelmúltban nemzetközi konferenciát rendezett a *„Diesel vontató járművek hűtővízkezelése"* címmel. A konferencián jelen voltak a szovjet, a lengyel, a csehszlovák és az NDK vasutak, valamint a kolomnai Diesel Motorgyár képviselői is.

A tanácskozást *Maráz Béla*, a Vasúti Főosztály 7. szakosztályának vezetője nyitotta meg, majd a magyar és a külföldi szakemberek tartottak előadást a különféle hűtővízkezelési eljárásokról.

A konferencia második napján *Harangozó László* vontatási főnök számolt be a főnökség hűtővízkezelési és ellenőrzési munkájáról. Utána *Keresztes Pál* vegyészmérnök vezetésével a vendégek gyakorlati bemutatón vettek részt. Megtekintették a hazánkban legkorszerűbbnek tartott hűtővízkezeléssel kapcsolatos technológiai sort és a jól felszerelt vizsgáló laboratóriumot.

Krajczár Antal

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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: dr. Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—2359. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

Meghalt Csényi Pál

Ötvenegy éves korában, június 11-én elhunyt Csényi Pál, a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segély Egyesületének ügyvezető elnöke, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagja.

Vasutas család gyermeke volt. Pályafutását 1941-ben, a szolnoki járműjavítóban kezdte lakatostanulóként. Később mozdonyvezető lett. Sokat tanult, munkahelyein mindig aktív közéleti munkásként tisztelték. Az ötvenes években különböző beosztásokban dolgozott a Vasúti Főosztályon, majd 1968-ig a MÁV Fatelítő Vállalat igazgatója volt. Több év óta társadalmi aktivistája az MSZMP Központi Bizottsága Ipari és Közlekedési Osztályának. A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segély Egyesületének 1968-tól ügyvezető elnöke. Eredményes munkásságát több kitüntetés — köztük a Munka Érdemrend ezüst fokozata és a Haza Szolgálatáért érdemérem — fémjelzi. Halála nagy veszteség valamennyiünknek.

— **Köszönetnyilvánítás.** Ezúton mondok köszönetet mindazoknak, akik férjem, Lakatos János mérnök főtanácsos, a Vasúti Főosztály 1. A. osztály helyettes vezetőjének, május 26-án, Baján történt temetésén megjelentek és részvétükkel enyhítették fájdalmam. Özv. Lakatos Jánosné

Lakáscsere

Elcserélném Magyarfalva állomástól 200 méterre levő, 1 szoba-komfortos MÁV-lakásomat sopronira, kert és gazdasági lehetőség bőven van. Érdeklődni lehet: Nagy Béla, Magyarfalva állomás.

Elcserélném kiskunfélegyházi 2 szoba-összkomfortos tanácsi lakásomat Nagy-Budapest területén hasonló tanácsi vagy szolgálati lakásra. Érdeklődni levélben: Kelemen Sándor, 6100 Kiskunfélegyháza, Lövi S. u. 1. sz.

Elcserélném szentesi IV. emeleti, modern, kétszobás, MÁV-rendelteté lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődés: Budapest, 211—171 telefonon.

Elcserélném nagykanizsai szobakomfortos tanácsi lakásomat budapestire vagy környékére Müll Gézáné, 1078 Budapest, Cserhát út 16—18., II. 26. Telefon: 220—374.

Elcserélném székesfehérvári két szoba-összkomfortos tanácsi, gázfűtéses lakásomat hasonlóra Budapesten, Szolnokon vagy Szegeden. Lehet tanácsi vagy szolgálati lakás is. Érdeklődni: du. 17 órától, Iványi Gyula, 8000 Székesfehérvár, Üttörő u. 10/D. II. 2.

Elcserélném budai vasúti házban levő egyszoba- komfortos lakásomat egy szoba, komfortosra vagy garzonra. „Óbuda" előnyben. Csak vasutasnak. Érdeklődni: 8—4-ig, szombat kivételével, telefonon: 155—210.

Elcserélném a „Nyolcházban" levő, 50 m²-es, gázfűtéses, II. emeleti, egyszoba-összkomfortos lakásomat MÁV-dolgozóval, belterületen hasonló tanácsi lakásra. Németh Ilona. 1087. Budapest, Kerepesi u. 5. sz. IV. ép. II. em. 48.

Elcserélném 1.5 szoba-összkomfortos MÁV-telepi lakásomat szoba-konyhás tanácsira Budapest területén, megegyezéssel, csak vasutassal. Levélcím: Virág Gábor, 1135 Budapest, Rákos u. 102.

Elcserélném Délegyháza állomás területén levő kétszobás lakásomat budapestire. Tanácsi is lehetséges. Érdeklődni: 63—01, Szoller.

KERESZTREJTVÉNY

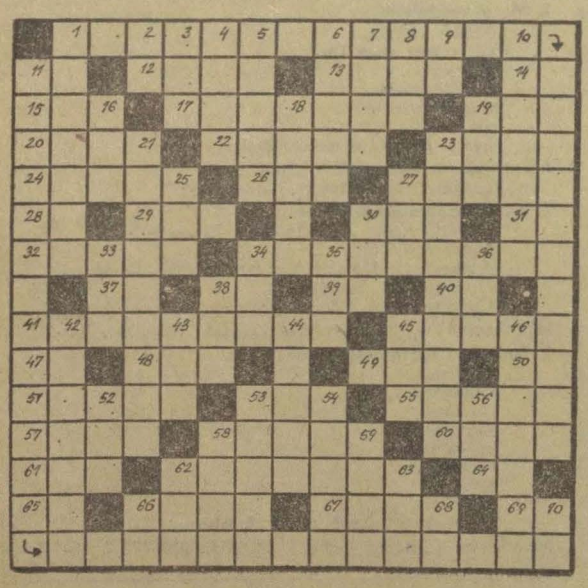
Vízszintes: 1. Az idei könyvhét nagy sikere volt. (Folytatása a függőleges 11-ben.) 11. Após páratlan betűi. 12. Az egyik népidemokratikus állam. 13. Jelfogó, áramközvetítő. 14. A nikkel vegyjele. 15. Testrész. 17. Sokszög alakú sánc. 19. Ingovány. 20. Pireneusi-félszigeti nép volt. 22. Gólt szerezni. 23. A burgonya termése. 24. Itt ömlik a Tisza a Dunába. 26. Szidolban van. 27. Híres nyomda betűi keverve. 28. Az asztácium vegyjele. 29. Világifjúsági Találkozó. 30. Béke, oroszul. 31. Részvénytársaság. 32. Hunor testvére. 34. Egyiptomi rabszolgákból lett testőrök. 37. Rangjelző. 38. Folyadék. 39. Lángol. 40. Aszszonyrag. 41. Tibeti púpos tulok. 45. Szereplő a Csárdáskirálynőben. 47. Dísz szélei. 48. Rajt elentéte. 49. Régi. 50. Kettősbetű. 51. Kiabál. 53. Önkéntes Támogatási Alap. 55. A függőleges 5. fordítottja. 57. Kapitány egy ifjúsági regényben. 58. Ilyen nyúl is van. 60. Trikója. 61. Y. D. C. 62. A hónap egyik napja. 64. Fedd. 65. A vas vegyjele. 66. Medália. 67. Suta ikerszava. 69. A puskát használja.

Függőleges: 1. Bibliai szemita néptörzs. 2. Lyuk szélei. 3. Kenőanyag hangsor. 4. Fizetőpincér. 5. Egy kis állam fővárosa. 6. Beépítetlen telek. 7. Nepáli havasi ember. 8. Keble. 9. Régi fele. 10. Vissza: egyes állatok hosszúra nyúlt orra. 16. Füves terület. 18. Csúcsíves görbe. 19. Rés. 21. Forradalom. 23. A debreceni diákok furkósbotja volt. 25. Lear király, fonetikusan. 27. Latin semmi. 30. Igekötő. 33. Vissza: Pest megyei község. 34. Szorgalmas rovar. 35. Paripa. 36. Építő vállalat cégjele. 38. Talál. 42. Katonai rendfokozat. 43. Győr megyei község. 44. Tudod. 45. Kimondott betű. 46. Ilyen mulasztás is van. 52. Dunai Mészés Cementmű. 53. Vígsága. 54. Visszsza: a lassúság jelképe. 56. Német névelő. 58. Taktus. 59. Igefajta. 62. Svéd pénz. 63. Becézett női név. 66. Sötét napszak. 68. Fél eper. 70. Nem téged.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 11. **Beküldési határidő:** 1977. július 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vonatvezető nélküli közlekedés. Együttes személyzet vezényelés.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 10. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Házi Hedvig, 1171. Budapest, Nógrádkövesd u. 9.; Fórizs Sándor, 4161. Báránd, Nagy Lajos u. 31.; Magyar Elemérné, 4642. Tornyospálca. Vasút u. 24.; Jánosa Piroska, 8851. Gyékényes, Petőfi u. 120.; Fábrik Imre, 9024. Győr, Bartók Béla u. 32/a.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1977. JÚLIUS 6.

A jubileumi munkaversenyben

Újabb munkasikerek a debreceni csomóponton

A debreceni csomópont dolgozói — mint arról már lapunkban is hírt adtunk — elsőként csatlakoztak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére szervezett, azóta már országos méretűvé szélesedett munkaverseny-mozgalomhoz. Debreceni tudósítónk legutóbbi levelében arról számolt be, hogy sikeresen halad felajánlásaik teljesítése, a dolgozók újabb munkasikereket értek el.

Túlteljesítették például nyolc százalékkal az áruszállítási tervüket és javult a kocsigazdálkodás is. *A kocsikihasználási tervet 9,5, a kocsitartózkodási előirányzatot pedig 1,6 százalékkal sikerült túlszárnyalni.* A debreceni vasutasok helytállását példázza még, hogy vezetőik a sürgős, rendkívüli munkában is számíthatnak rájuk.

Az elmúlt hetekben például *Záhony* átrakókörzetében sok áru torlódott össze, amelynek gyors továbbítása fontos népgazdasági érdek volt. A debreceni vasútigazgatóság vezetője felhívással fordult a szolgálati helyek dolgozóihoz, hogy segítsenek az átrakásban. A felhíváshoz több szolgálati hely szocialista brigádja azonnal csatlakozott. Az első munkaakcióra június 19-én került sor. A debreceni vontatási főnökség 18 brigádjának 124 tagja áldozta fel szabadnapját. *Huszonhárom széles kocsiból több mint 1300 tonna árut — cementet, tőzeget — raktak át normál nyomtávú kocsikba.* Újfehértó állomásról is mentek segíteni a körzetbe. Június 26-án pedig Debrecen állomás 150 dolgozója tett eleget önként vállalt felajánlásának.

Helytállásuk pótolja a létszámhiányt

Kulcsemberek a Keleti pályaudvaron

A Budapest-Keleti csomópont tavalyi munkájával kiérdemelte a *Kiváló* kitüntető címet. Hogyan dolgozik az idén, miként birkózik a múlt évinél még nagyobb követelményekkel? Képes-e tartani, esetleg túlszárnyalni a tavalyi tempót? Erre kerestünk választ az állomáson, az ország legnagyobb személypályaudvarán, az első félév végének közeledtével.

A főnöki iroda üres. *Tarnai János* állomásfőnök hosszabb ideje betegálományban van, következésképp annál forgalmasabb *Ónári János* állomásfőnök-helyettes szobája. Ajtaja mindig nyitva, sűrűn lépnek be rajta szolgálati ügyben vagy rövid megbeszélésre jelentkező reszortosok és egyéb beosztottak. Nincs szó a munkamenetet zavaró soronkívüli „panasznapról", de rendkívüli problémáival is bárki, bármikor beléphet.

Az fróasztal melletti állványon, kis készülékből közben halkan, állandóan szól az állomási tájékoztató berendezés, hogy bármi is köti szobájához a helyettes főnököt, mindig tájékozott legyen: mi történik az állomáson.

Most éppen gyermekvonat érkezését — első érkezés a szezonban — jelenti a berendezés. *Nyaranta ugyanis a Keletiből indulnak a SZOT meg a KISZ vonatai a különböző üdülőtáborokba és ide is érkeznek vissza az üdülésüket eltöltött gyerekekkel.* Az idén a június 8-tól augusztus 30-ig terjedő időszakban a menetrendben előírt vonataikon felül 32 induló és 34 érkező gyermekvonat a gondja a Keleti pályaudvar dolgozóinak. Ez indulóban 34 ezer, érkezőben 35 ezer utast jelent az idényben. Hazafelé azért többet, mert induláskor hozzávetőleg ezernyi gyermek rendszerint pár napos késéssel indul útnak. Ezzel azonban még nem merül ki a gyermekekkel való törődés gondja. Számos üdülőcsoport nem ad ki egy vontanyi létszámot, ezeket 2—3—4 kocsival megerősített menetrend szerinti személyvonatokkal utaztatják el és hozzák vissza.

Elképzelhető, hogy ez az állandó menetrenden felüli munka mennyi tennivalót ró az állomás dolgozóira, kezdve a SZOT-tal és a KISZ-szel való megbeszélésektől, a pontos tervegyeztetésektől, az állomási technológia kidolgozásától addig, amíg induláskor, vagy érkezéskor egyszerre 3—4 ezer gyerek lepi el a pályaudvart az őket kikísérő szülők, rokonok, barátok tömegeinek társaságában. Külön gondot okoz ilyenkor a balesetelhárítási rendszabályok szigorú megtartása és megtartatása. Az idén eddig minden rendben ment, az imént erkezett gyermekvonat is pontosan erkezett.

Ez annak a következménye is, hogy az új menetrendre való átállás gondosan előkészített és zökkenőmentes volt. *Az állomásfőnökség a mozgalmi szervekkel együtt mindent részletesen megbeszélt a reszortvezetőkkel, a szocialista brigádvezetőkkel, a szükséges új technológiákat pedig idejében kidolgozta, ismertette.* Jelenleg, pár nappal az első félév vége előtt, a pályaudvar biztató kilátásokkal tekint a várható eredmények elé. Hogy mást ne mondjunk, legfontosabb termelési mutatójuk, a menetrendszerűség. A tervezett 97.80 százalék, jóval 100 százalék felett alakul. Az eddigi számítások szerint a nemzetközi vonatok tartózkodási idejének csökkentését pedig előreláthatólag 22 százalékkal teljesítik túl.

Mindezt csökkentett létszámmal! Csaknem mindenütt, de különösen a kulcsfontosságú munkahelyeken, a kocsirendezőknél és a váltókezelőknél hiányos a létszám. *A szükséges 52 kocsirendező helyett 36, az előírt 60 váltókezelő helyett pedig csupán 46 dolgozik a Keletiben.* Az állomás vezetői állandóan azon fáradoznak, hogy munka- és üzemszervezéssel enyhítsék a hiányt. Ez eddig csak elvétve sikerült. Legutóbb például az engedélyes távírász posztot megszüntették, a munkát a rendelkező forgalmi szolgálattevők hatáskörébe utalták és az így felszabadult munkaerőt a végrehajtó szolgálat más pontjaira osztották be. Egyéb szervezési intézkedéseket is terveznek.

A legnagyobb fejtörést a személypénztárosok nagyfokú hiánya okozza. *Jelenleg 12 pénztár le van zárva, emiatt a nyitva levők előtt csaknem állandó a torlódás.* Az ilyen nagy hiány ugyan csupán átmeneti, mert többeket visszavárnak a gyes-ről, de a probléma végleges megoldásáról egyelőre fogalmuk sincs.

A létszámnehézségek sorolása közben jól esik említeni az egyetlen állomási részleget, a kocsitisztítást, amely nem küzd munkaerőhiánnyal. Ha mégis feltorlódik a munka, *a II. Rákóczi Ferencről elnevezett aranykoszorús szocialista brigád úgy segít magán, hogy amit munkaidőben nem tud elvégezni, elvégzi társadalmi munkában.* Részletesen kidolgozott, erre vonatkozó vállalásukat *Tóth II.*

(Folytatás a 3. oldalon.)

A 27. vasutasnap rendezvényei

Július második vasárnapján ünnepeljük a 27. vasutasnapot. Hagyomány már, hogy ez a nap bővelkedik eseményekben, kulturális és sportrendezvényekben. A központi ünnepség színhelye Budapest lesz.

Az ünnepi rendezvények július 7-én 18 órakor a 27. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás megnyitásával kezdődnek. Helye: *a vasutas-szakszervezet Budapest. VIII., Népszínház utca 29. szám alatti képzőművészeti iskolája.*

Július 8-án 11 órakor a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében adják át a *Kiváló vasutas*, valamint a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetéseket. Másnap július 9-én 11 órakor a Déli pályaudvar előtt kerül sor a látványos tisztavatásra.

Minden vasutasnapon gazdag sportprogram várja az érdeklődőket. *A rendezvényeket idén is a BVSC Szőnyi úti sporttelepén és Tatai úti tenisztelepén bonyolítják le.* Július 8-án, pénteken délután ünnepélyes megnyitóval kezdődik az öreg fiúk nemzetközi páros teniszversenye, amelyet három kategóriában (45—54, 55—60 és 60 év felett) rendeznek.

Július 10-én, vasárnap a Szőnyi úti sporttelepen már a kora délelőtti órákban megkezdődik az egész napos sportműsor. Ezenbelül érdekesnek ígérkeznek a különféle MHSZ-bemutatók, amelyek közül kiemelkedik a hadi tornaklub, az ejtőernyősök földi és a könnyűbúvárok vízi bemutatója, továbbá a légfegyverlövészet, amelyen bárki részt vehet.

Az érdeklődők 9 órától láthatják a férfi és a női atlétikai versenyeket, a férfi kispályás labdarúgó-bajnokság területi döntőit, továbbá egyéni és páros asztalitenisz-bajnokságokat. 13 óra 30-tól vízilabda-mérkőzés lesz a *BVSC és a Spartak Subotica részvételével.* Ugyancsak érdekesnek ígérkezik a 14,30-kor kezdődő nemzetközi kötöttfogású birkózóverseny *a BVSC és a svéd Sparvägen* csapatai között.

A közönség ezenkívül láthat még női kispályás labdarúgó-mérkőzéseket és férfi röplabda-villámtornát. 16 óra 45-kor kezdődik a *Tisza Expressz* nemzetközi ifjúsági labdarúgótorna döntője. A szünetben a Testvériség sportiskolásai tartanak tornabemutatót.

A kulturális műsorban elsőnek a szolnoki művelődési központ bábegyüttese szórakoztatja a gyermekeket. A kulturális program fénypontja ezúttal is a 19 órakor kezdődő szórakoztató műsor lesz. Neves fővárosi művészek és kiváló vasutas amatőr együttesek lépnek fel. Közreműködik *Lehoczky Zsuzsa, Urbán Kati, Bojtor Imre, Mikes György, Somogyi Pál*, továbbá a Dunakeszi József Attila Művelődési Központ fúvószenekara és férfikara, a Győri Arany János Művelődési Ház, valamint a vasutas-szakszervezet Törekvés táncegyüttesei és még sokan mások.



Fékpróba a ferencvárosi Gubacsi rendezőben

(Laczkó Ildikó felvétele)

Vasutasnapi köszöntő

Írta: Koszorus Ferenc,

a vasutas-szakszervezet főtitkára

Az idén, július 10-én, immár a 27. vasutasnapot ünnepli velünk, vasutasokkal együtt az ország népe. Ezen a napon minden évben különös megbecsülés övezi azokat, akik fegyelmezett munkával biztosítják az ország vérkeringését jelentő személy- és tehervonatok biztonságos közlekedését.

A vasút különböző szolgálati helyein szép számmal találhatók még azok közül, akik 1951-ben ott voltak az első vasutasnap központi ünnepségén, az akkori népligeti Vasas stadionban. Arra az ünnepségre néhány évvel azután került sor, hogy befejeződött a romokban heverő, ezer sebből vérző vasút helyreállítása. Ők, az idősebb korosztály tagjai a leghitelesebb élő tanúi annak: *mekkora utat tettünk meg az első vasutasnap óta.* De még mielőtt a fejlődést néhány adattal szemléltetném, pergessük vissza a naptár megsárgult lapjait.

Lapelődünk, a *„Szocialista Vasútért"* ünnepi száma arról tudósított, *hogy minden vasutas számára felejthetetlen marad az első vasutasnap, melynek központi ünnepségén húszezren vettek részt.* Kitűnik az is a tudósításból, hogy már akkor is rendeztek képzőművészeti kiállítást, kitüntették az élenjáró vasutasokat. A tisztavatásra is a központi ünnepségen került sor, melyet ünnepi megemlékezés, sport- és kultúrműsor követett.

Ami az ünnepi programot illeti, jóformán alig változott az eltelt negyedszázad alatt. *A 27. vasutasnap központi programjában szinte ugyanazok a rendezvények találhatók, mint az elsőn.* Az idén már a 27 országos vasutas képzőművészeti kiállítást rendezzük, ezúttal is kitüntetésben részesülnek a vasúti munkában élenjáró dolgozók, s nem marad el a tisztavatás, a sport- és a kultúrműsor sem.

Ezek után joggal kérdezheti bárki: mi az ami az első vasutasnap óta változott? A kérdésre egy lehet a válasz: a vasút arculata, a vasutasok élet- és munkakörülménye, szociális és egészségügyi ellátottsága.

Eeknél, a vasutasok 145 ezres táborát érintő változásoknál érdemes egy kicsit hosszabban időzni. A számok ugyanis minden szónál ékesebben beszélnek. *Míg az ötvenes évek elején a vasút két és félszer annyi árut szállított, mint az utolsó békeévben, 1937-ben, addig ma hatszor többet, 132 millió tonnát kell szállítani.* Az áruszállítási teljesítmény így közel tízszeresére növekedett.

Az első vasutasnapon a villamosításról, a dízelesítésről, a vasúti pálya és tartozékainak korszerűsítéséről még úgy beszélt a miniszter, mint az elkövetkezendő évek terveiről. *Ezzel szemben ma arról számolhatunk be, hogy 1200 kilométer hosszú vonalat már villamosítottunk, úgyszólván kicserélődött a személy- és teherkocsipark, a gőzösöket pedig lassan teljesen kiszorítják a villamos- és Diesel-mozdonyok.* A korszerű vontatés aránya már az elmúlt évben meghaladta a 91, a tolatás dieselesítése szintén elérte a 75 százalékot. A pályakorszerűsítés eredményeként pedig elértük, hogy már 5000 kilométer vágányhosszon engedélyezték a 20 tonna feletti tengelynyomást. Egyre több azoknak az állomásoknak a száma, ahol interga-dominó berendezés segítségével történik a forgalom vezérlése, a váltók és vágányutak állítása.

A vasút tervszerű műszaki, technikai fejlesztése mellett nagy fejlődés ment végbe a szociális és egészségügyi ellátásban és a vasutasok jövedelme is kedvezően alakult. *A forgalomnál és a vontatásnál a frekventált munkahelyeken dolgozók havi keresete meghaladja a népgazdasági átlagot.* Az is igaz, hogy ma már nem annyira a bérrel, inkább a munkakörülményekkel, a szociális ellátás színvonalával vannak még gondjaink. A munkaerő megtartása, a vasúti munka vonzóvá tétele nemcsak a bér, a kereseti lehetőségek függvénye. Ám, sokkal inkább azon múlik, hogy hogyan, milyen körülmények között kell dolgozni.

A vasút vezetői, szakszervezetünkkel közösen — különösen a IV. ötéves tervben — sokat tettek, s *az V. ötéves tervidőszakban még többet tesznek a munkafeltételek javításáért, a szociális és egészségügyi ellátás színvonalának növeléséért.* Ebben a törekvésünkben élvezzük a SZOT, a párt és a kormány megértő támogatását. Anélkül, hogy ünneprontó lennék, meg kell azonban mondani: *közös erőfeszítéseink ellenére is vannak még gondjaink.* Még megoldásra vár, hogy a szabadban dolgozó munkások, sarusok, kocsirendezők, váltókezelők munkaközben és a szolgálat befejezése után emberhez méltó körülmények között öltözhessenek, tisztálkodhassanak és étkezhessenek.

Kétségtelen, a jövőre nézve biztató, hogy az V. ötéves tervben *a vasút szociális tervének teljesítésére 3,6 milliárd forint áll rendelkezésünkre,* 50 százalékkal több mint az előző tervidőszakban volt. Ezen felül 12 milliárdot költhetünk a nehéz fizikai munkák gépesítésére és munkavédelemre. Örvendetes az a változás is, ami a szociális tervek megvalósításánál már most tapasztalható. A múlt évben ugyanis először sikerült elérni, *hogy a szociális tervet 111, a munkavédelmit pedig 148 százalékra teljesítettük.*

A vasút tervszerű fejlesztése, a vasutasok élet- és munkakörülményeinek, szociális és egészségügyi ellátásának következetes javítására szolgáló intézkedések a legfőbb bizonyítékai annak a sokoldalú gondoskodásnak, amelyben a párt és a kormány — a vasutasnap elismerésén túl — részesíti a vasutasokat, ezzel is méltányolva helytállásukat, nehéz és felelősségteljes munkájukat. *Szeretet és megbecsülés övezi ma a vasutasok munkáját társadalmunkban, olyan megbecsülés, amely a mi nagy családunkat, a vasúti munka népgazdasági jelentőségénél fogva megilleti.*

Vasutasaink az elmúlt évtizedekben már számtalanszor, tetteikkel bizonyították, hogy érdemesek a megbecsülésre. *Hiszem, hogy így lesz ebben az esztendőben is.* Igaz, hogy feladataink nagyok, de nem megoldhatatlanok. Ahhoz, hogy maradéktalanul teljesíthessük terveinket, *minden szinten jobban, szervezettebben, fegyelmezettebben, a végrehajtó szolgálatnál balesetmentesen kell dolgozni. Csakis ez lehet további munkasikereink záloga. Csakis így, újabb munkasikerekkel köszönthetjük legméltóbban a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját.*

Ehhez kívánok szakszervezetünk elnöksége és a magam nevében minden vasutasnak sok sikert, családja körében és társadalmi életében nagyon sok boldogságot.

Mitől vált népszerűvé a tömegpolitikai oktatás?

Befejeződött az 1976/77. évi szakszervezeti tömegpolitikai oktatás. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy minden eddiginél eredményesebb időszakot zártunk. Ezt elősegítette az a módszer, hogy a propagandisták az előző évad utolsó foglalkozásain felmérést készítettek arról, hogy a következő évben ki, milyen oktatási formában kíván részt venni. Később a bizalmiak is a kiadott röplapok felhasználásával és terjesztésével, valamint a szóbeli agitáció eszközeivel, aktívan bekapcsolódtak a szervező munkába. Részt vállaltak ebből a szocialista brigádvezetők is, akik brigádjaik körében népszerűsítették ezt az oktatási formát.

A jó előkészítő és szervező munka eredménye, *hogy az 1976/77. oktatási évben 1776-tal többen vettek részt szakszervezeti tömegpolitikai oktatáson, mint az előző évben.* Jó eredménynek könyvelhető el az is, hogy a foglalkozásokon a hallgatók 80—85 százaléka rendszeresen megjelent.

Mi a népszerűség titka? Mindenekelőtt az, hogy ez az oktatási forma hatékonyan segíti a dolgozók politikai nevelését, erősíti szocialista világnézetüket. Az oktatás rendszere, formája és lebonyolításának módszere is megfelel a követelményeknek, s a tematika összeállítása is korszerűsödött.

A foglalkozásokon lehetőség nyílt arra, hogy a hallgatók megvitathassák munkahelyük gazdasági feladatait, a nevelés, a művelődés teendőit, a szocialista és üzemi demokráciából fakadó ismereteket, a szakszervezetek részvételét a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban, tájékozódhattak a világ munkásmozgalmának helyzetéről.

A népszerűség másik alapvető forrása az volt, hogy a hallgatók a három kötelezőn túl, maguk választhatták ki azokat a témákat, amelyeket megvitatásra alkalmasnak találtak. De jelentősen hozzájárultak az eredményességhez a képzett, jól felkészült vezetőpropagandisták és propagandisták, akik a mindennapi élet gyakorlatából, konkrét munkahelyi példákból kiindulva tartották meg bevezető előadásaikat. Ezzel megvetették az alapját a vitáknak.

Így vált lehetővé, hogy a tanfolyamokon élénk vitafórumok alakultak ki. A hallgatók nyíltan és őszintén beszélgettek, a legkényesebb kérdésekről is bátran vitatkoztak. *A foglalkozásokon a szó legnemesebb értelmében politikai képzés folyt.* A legnagyobb aktivitást azokból a témákból tartott foglalkozások váltották ki, amelyek a dolgozókat közvetve vagy közvetlenül érintették.

A vezetőpropagandisták és propagandisták nagy száma igazolja, hogy a vasutas dolgozók közül sokan vállalkoztak e fontos megbízatás teljesítésére. Közülük sokan hosszú évek óta vállalják ezt a feladatot. Felkészültségük, tárgyi és módszerbeli ismereteik az évek során összegyűjtött sok-sok tapasztalat volt a biztosítéka annak, hogy a párt politikáját, a párthatározatokat és az ezekből fakadó szakszervezeti teendőket közérthetően magyarázták.

A vezetőpropagandisták és propagandisták helytállását segítették az SZMT-k és a területi bizottságok azzal, hogy színvonalas felkészítő előadásokat tartottak részükre. Ezek az előadások biztosították az elméleti kérdések egységes értelmezését, magyarázását.

A gazdasági vezetők közül is sokan felismerték a politikai oktatás jelentőségét, átérezték annak fontosságát, a munkafegyelemre, a munkaerőkölcsre gyakorolt jótékony hatását. *Számos helyen a vezetők is vállaltak propagandista feladatot.*

Felelősséggel foglalkoztak a tanfolyamokkal a szakszervezeti bizottságok is. Egész éven át figyelemmel kísérték az oktatást. Szoros kapcsolatot építettek ki a propagandistákkal és rajtuk keresztül rengeteg információt gyűjtöttek a dolgozók hangulatáról.

Tóbiás Béla

KANIZSAI TAPASZTALATOK

A továbbtanulást akadályozza más főnökségek lépéshátránya

Nem csupán a területi adottság, hanem a következetes oktatási és művelődéspolitikai munka is hozzájárult ahhoz, hogy a nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél nincs különösebb panasz a létszámhiányra. Pedig a főnökség négy megyére kiterjedő hálózatán is érvényesül az ipar elszívó hatása. Ezt azonban ellensúlyozza a szolgálati vezetők törődése a dolgozókkal, így a pályamunkások megtalálják helyüket, perspektivikusan biztosított jövőjüket a vasútnál.

Ezt bizonyítja többek között e néhány adat:

A főnökség dolgozói közül *tavaly huszonhárman tanultak és vizsgáztak az általános iskolában. Most ugyanannyian szereztek általános iskolai bizonyítványt.* Nem csökken az érdeklődés a szakmai, műszaki ismeretek elsajátítása iránt sem. Az elmúlt évben 23 dolgozó tette le a betanított pályamunkások vizsgáját, ezenkívül harminchatan egyéb (gépkezelő, őrhelyettes, vonalgondozó stb.) szakképzettséget szereztek, negyvenen pedig biztonságtechnikai ismereteikről adtak tanúbizonyságot. Nem véletlen tehát, hogy a főnökség dolgozóinak a fele, vagyis minden második ember biztonságtechnikai vizsgával rendelkezik. Szakmunkás képesítést ugyanakkor száznégyen szereztek már. Akik eddig eljutottak, lépésről lépésre készek tovább haladni a tanulás útján.

Csakhogy épp itt a bökkenő. Most például, amikor kétévi kihagyás után a pécsi vasútigazgatóság ismét meghirdette a szakmunkás-vizsgára való jelentkezést, *Nagykanizsán II pályamunkás jelentkezett.* (A jelentkezők átlagos életkora 30—40 év között van.) *Vizsgára mégsem mehetnek, mert az igazgatóság másik öt főnökségénél nem akadt jelentkező.* A fennálló rendeletek értelmében ugyanis csak megfelelő létszám esetén kerülhet sor a vizsgáztatásra. Ennek elmaradása kedvezőtlenül hat az egyéni ambícióra, és hátrányosan érinti a közösséget is, hiszen szükség van a magasabb képzettségű pályamunkásokra, különös tekintettel a nyugdíjba menők pótlására, illetve a gépesítés mind nagyobb térhódítására.

Javasoljuk, hogy a MÁV központosítsa a vizsgáztatást egy helyre — legjobb lenne Budapestre —, s akkor nem állna elő hasonló probléma, az ország egyetlen főnökségén sem, legyen annak székhelye akár Nagykanizsán, akár Miskolcon, Szegeden vagy Debrecenben stb. A tematikaminden egységes, így a felkészítést a szolgálati helyek maguk szervezhetik és végezhetik. *Nálunk történetesen a KTE szakcsoport mérnökei és technikusai vállalták el már régebben ezt a feladatot, s dicséretesen eleget is tesznek vállalásuknak.* Az általuk vezetett tanfolyam különben díjtalan, s szinte sajnáljuk, hogy ennek a kitűnő gárdának nincs jogcíme a kellő összetételű vizsgabizottság összehívására.

De várjuk a vasút felső vezetésének hathatós intézkedését.

Nagy Antal Géza
Nagykanizsa

A kocsitakarítók bizalmija

Fő erénye az egyenes beszéd



Szentes állomáson a legnépszerűbb vasutasnak *Hati Istvánnét* tartják. De sokan *a hivatását legtöbbre becsülő vasutas* címet ítélnék neki.

Korábban annyit tudtam róla, hogy a *vasutas szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozásán küldöttként vett részt,* sőt fel is szólalt, mint az 1972-ben arany fokozatot nyert *Hámán Kató* brigád alapító tagja, illetve az abból kivált kocsitakarítók *Egyetértés* szocialista brigádjának vezetője. Később *Szőke Pál* állomásfőnöktől hallottam, hogy Hati Istvánné 1968-tól 1975-ig a szakszervezeti bizottság segélyezési bizottságában tevékenykedett, azóta pedig bizalmi tisztséget tölt be, ezt sem akárhogyan.

Nem írott malaszt

— Aki hozzá fordul, nem csalódik. Hatiné tudja, hogy a bizalmi megnövekedett jogköre nem maradhat írott malaszt. Nemrég az egyik munkatársnője, Varga Imréné ügyében ment be a helyi tanácshoz, de utána — mert ott sehogy sem boldogult — felült a vonatra, s elutazott Szegedre. *A területi bizottság jogsegélyszolgálatánál dr. Kollmann Ferenc jogtanácsost kereste fel,* így minden remény megvan Vargáné ügyének jobbra fordulásához. Most meg *Antal Katalin* brigádtag ügyében vette igénybe az említett fórumot, mivel a testvére, akinek kislányát régóta neveli, a felszólítások ellenére sem járul hozzá a gyermek eltartásához.

Antal Katalinnak és a brigád valamennyi tagjának úgyis van gondja elég. Igaz, hogy e gondok többségét önként vállalták el — *masoktól.* Patronálják például a szentesi szociális otthon egyik 25 tagú csoportját. Ha a mai szolgálat lehetővé tette, Hatiné elmegy az idős emberekhez, viszi a kocsitakarítók ajándékát, ugyanis az otthonlakók *születésnapot ünnepelnek,* s ebből a brigád sem maradhat ki. Gyakori az ilyen eset, nem is szólva a nőnapról, az anyák napjáról, húsvétról, karácsonyról.

No persze, a városi gyámhatóság két árva kisgyermeket is az Egyetértés brigád tagjaira bízott, hogy *pótolják a szülői szeretetet.* Legutóbb Hati Istvánné vitte magával a gyerekeket — *balatoni körutazásra.* Emlegetik is a kicsinyek a nagyszerű kirándulást, amelyhez hasonló élményben vagy az egyik, vagy a másik brigádtag családjánál többször van részük.

Hogy jobb legyen a közérzet

Mindehhez azért *pénz is kell.* Honnan teremtik elő? Hati Istvánné vezetésével szabad idejükben *eljárnak az aszszonyok a helyi állami gazdaságba, téeszekbe gyümölcsöt szedni.* Az így kapott munkabérből *brigádpénz* lesz, s abból már lehet közösen gazdálkodni. Ezenkívül van még egy anyagi forrás: *a kézimunka.*

A művészi fokon előállított *sárközi, kalocsai és matyó mintás hímzésekből bármennyit el tudnának adni a brigád asszonyai.* De ezzel a szabadidős elfoglaltsággal nem a pénzkeresés az elsődleges céljuk. *A legszebb darabok ugyanis az állomás helyiségeit díszítik, vagy kiállításra kerülnek a vasutas klubkönyvtárban.* Hatiné közbenjárására a szakszervezet nemrég *kézimunkatanfolyamot* szervezett, s ott a jelentkezők kellő szakmai irányítással sajátíthatják el a hímzés művészetét.

Hati Istvánné neve sok más vonatkozásban is szóba kerül. Hosszú éveken át *tanácstag* volt a szentesi járásba tartozó *Cserebökényben,* s itt, a vasútnál is mindig azon fáradozik, hogy a dolgozóknak jobb közérzetük legyen. A fiatalokat különös szeretettel neveli, segíti, hogy megtalálják helyüket a közösségben. Határozottsága, igazságérzete is már-már legendás hírű, de vannak, akik aggódnak érte, nehogy összeroppanjon a sok önként vállalt teher súlya alatt.

Ami rangot ad

— Nem kell engem félteni — mondja ő bizakodóan, majd így folytatja szavait: — Igaz, hogy már negyvenkilenc éves vagyok, de *ami ram tartozik, annak becsülettel eleget is teszek. Rangot, tisztességet csak ez adhat az embernek.*

— Mióta dolgozik a MÁV-nál?

— *Tizenhét éve.* Azelőtt építőipari és téglagyári munkás voltam. Bevallom, hogy a vasút mindig vonzott, ment szeretek utazni, ezért is jöttem ide. Aztán láttam, hogy megbecsülnek, így viszonzásul én is szívesen adtam mindig valami többletet. *Az általános iskola nyolc osztályát itt végeztem el,* majd én lettem a kocsitakarítók tűrvezetője. A munkám elismerését már kétszer fejezte ki az állomás vezetősége *kiváló dolgozó* kitüntetéssel, még többször jutalommal, sőt *vezérigazgatói dicséretben is részesültem már...*

— Van-e olyan terve, elképzelése, amit a közeljövőben szeretne megvalósítani?

— *Mindig kell, hogy legyen valami célunk, amelynek megvalósításával tovább juthatunk előre.* Én például nemrég azzal a kéréssel fordultam állomásunk vezetőségéhez, hogy engedélyezze részünkre a teljesítmény szerinti bérezést, vagyis állapítsanak meg normát a kocsitakarítóknak. Ezáltal szeretnénk elkerülni, hogy egyes emberek a mások lelkiismeretesen elvégzett munkája után vegyék fel a fizetésüket. *Szükséges, hogy mindenki tisztességesen húzzon,* különben lemaradunk a kulturált utazás feltételeinek megteremtésére irányuló feladatokkal. Aki ezt nem érti meg, nincs helye közöttünk...

Egyenes beszéd. Méltó Hati Istvánnéhoz.

Keszthelyi Ferenc

Vasutasok az iskolapadban

Debrecen állomáson sikeresen zárta az 1976/77-es oktatási évet az üzemi kihelyezett általános iskolai tagozat. *A hetedik osztályt 38-an, a nyolcadikat pedig 31-en végezték el.* Az állomás társadalmi és gazdasági vezetői sok segítséget adtak a tanuló vasutasoknak. A tanítási napokra biztosították a szolgálatmentességet, és írószerekkel, tankönyvvel is ellátták őket. A vizsgára való felkészítésben részt vállaltak a szocialista brigádok.

A záróünnepségen a legjobb tanulók 300-tól 700 forintig terjedő pénzjutalmat kaptak, s a végzettek közül nyolcan már a továbbtanulás lehetőségeit is megbeszélték a munkahely vezetőivel.

Segítettek a brigádok

Másfél évtizedig dolgozott *Zalaegerszeg állomáson Szekér Imre* vonatfékező. 1976-ban súlyos betegség következtében meghalt. Felesége és három kiskorú gyermeke maradt egyedül. A Felsőjánosfán épült családi házukat az özvegy már nem tudta bevakolatni. A zalaegerszegi vasutasok 1976 őszén és 1977 elején gyűjtést indítottak. A szocialista brigádok és az egykori munkatársak összesen tizenkétezer forintot ajánlottak fel.

Április végén — a vakoláshoz szükséges anyagok megvásárlása után — szabad idejükben két nap alatt végezték el a munkát az állomás dolgozói.

Húszonöt éves

a MÁV Nyugdíj Hivatal

A felszabadulás után, amikor már az ország gazdasági helyzete lehetővé tette, hatalyba lépett az egységes társadalombiztosítási jogszabály, az 1951. évi 30. számú törvényerejű rendelet, amely a dolgozók széles körére terjesztette ki a társadalom gondoskodását. Ezzel összhangban *a MÁV vezérigazgatója 11/8 1952. számú rendeletével 1952 április 1-en létrehozta a MÁV Nyugdíj Hivatalt.*

A hivatal dolgozói június 30-án háziünnepségen emlékeztek meg a 25 éves évfordulóról. Az ünnepségen megjelent *Urban Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Bartos István,* a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóságának vezetője, *Molnár György,* a vasutas-szakszervezet titkára, *Gulyás János* vezérigazgato-helyettes és *Benkovics Dezső,* a GYSEV vezérigazgatója.

Az ünnepséget *Csesznok Józsefné,* a hivatal pártszervezetének titkára nyitotta meg. Ezután *Tóth Györgyné dr.* hivatalvezető mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta a közelgő vasutasnap jelentőségét, majd hosszan ismertette a jubiláló hivatal negyedszázados tevékenységét. Ez utóbbit jól szemléltetik az alábbi számok is:

A hivatal megalakulásakor 67 ezer vasutas nyugdíjasnak folyósítottak nyugdíjat. Az ellátás egy évi összege akkor alig több mint 245 millió forint volt. *Ezzel szemben 1976-ban 102 700 nyugdíjas részére 1 milliárd 965 ezer forintot fizettek ki.* Az egy főre eső havi nyugdíjátlag 1952-ben 365, ma a közszolgálati nyugdíjasoknál 1436 forint. A megalakulás évében 1600 öregségi nyugdíjat állapítottak meg egy év alatt, ez a szám tavaly elérte a 6700-at. Hasonló arányú emelkedés tapasztalható az egyéb ellátásoknál is.

Hadd tegyük hozzá, hogy a hivatal dolgozói a megnövekedett feladatokat példás szorgalommal végzik. A nyugdíjakat az igény megnyilásakor az első folyósításig *átlagosan 30 napon belül elintézik.* Emiatt az utóbbi években egyetlen panasz sem érkezett a hivatalhoz.

Az ünnepi beszéd után *Urbán Lajos* miniszterhelyettes kitüntetéseket adott át, majd *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a vasút vezetői nevében köszöntötte a jubiláló hivatalt. Ezt követően *dr. Bartos István* tolmácsolta a SZOT-titkárság és a társadalombiztosítási főigazgatóság üdvözletét.

Az ünnepség után a vasutas-szakszervezet központi népi zenekara szórakoztatta a résztvevőket. A műsorban fellépett *Urbán Katalin* és *Bojtor Imre* magyarnóta-énekes.

☆

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a MÁV Nyugdíj Hivatal fennállásának 25. évfordulója alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkája elismeréseként —

a MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata kitüntetésben részesítette: *Lovas Ilona* ügyintéző, MÁV Nyugdíj Hivatal.

A közlekedés- és postaügyi miniszter KIVÁLÓ VASUTAS kitüntető címet adományozott: *Lenkefi Lőrinc* osztályvezetőnek, MÁV Nyugdíj Hivatal.

A KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZOJA kitüntetésben *Horváth János* ügyintézőt, Szolnok áll.; dr. *Nemeth Mária* ügyintézőt, Vasuti Főosztály.

A közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója DICSÉRETben részesítette: *Béres Etelka* munkaügyi vezetőt, Püspökladány állomás; *Gáspár Vilmosné* irodakezelőt, Pécs állomás; *György Lászlóné* ügyviteli alkalmazottat, Kisvárda állomás; *Halasi Szilveszter* ügyintézőt, Szeged-Rókus állomás; dr. *Kertész Béláné* ügyintézőt, Miskolc-Gömöri pu.; *Köntös László* ügyintézőt, Székesfehérvár állomás; *Molnár Németh Lajos* ügyintézőt, Veszprém állomás; *Rugási József* csoportvezetőt, MÁV Nyugdíj Hivatal; *Somogyi László* ügyintézőt, Zalaegerszeg Pft.

Ezenkívül a hivatal öt dolgozója részesült Kiváló dolgozó kitüntetésben.



Urbán Lajos miniszterhelyettes átadja a kitüntetést Lovas Ilonának. *(Laczkó Ildikó felvétele)*

Jogos szakmai büszkeség:

„Vontatásiak vagyunk a Déliben!"

Nyári reggel. Hosszú sor a jegypénztárnál, sietö emberek a peronokon. Megkezdödött a balatoni idény, s ezzel a munka dandárja a *Déli pályaudvaron.*

A vonatok egymás után indulnak a vágányokról. Az utasok közül talán senki sem gondol arra, mennyi ember munkájára van szükség ahhoz, hogy legyen mozdony is, ami elhúzza a szerelvényt...

Én viszont kimondottan e gondolatok jegyében kerestem fel a ferencvárosi vontatási főnökség déli pályaudvari kirendeltségének dolgozóit. Közülük is elsősorban azokat, akik hosszú éveket, évtizedeket töltöttek el már itt. Beszéljenek most ők önmagukról, hétköznapjaikról, örömeikről, gondjaikról.

A fűtőház eltűnt, ők ott maradtak

— *A Déli pályaudvar nemrég megfiatalodott, és Közép-Európa egyik legszebb, legkorszerűbb vasútállomása lett.* De mióta az öreg, füstös fűtőházat 1973-ban lebontották, és a derék gőzösöket modern dízelmozdonyok váltották fel, a vontatási dolgozók még mostohább körülmények közé kerültek. *Télen-nyáron a szabad eg alatt dolgozunk* — mondja *Koltai Gyula*, a dízelműhely vezetője.

Kijelentését nem panasznak szánja, inkább csak a régi, sokat próbált kollégák helytállását kívánja érzékeltetni. Ő is harminckét eve teljesít szolgálatot a Déliben, ebből 25 esztendőt vezetői beosztásban töltött el. Mindenkit jól ismer, ennél fogva sorban mutatja be az embereket. Az őszülő fejek között fiatalokat is látok, így először is azt kérdem:

— Milyen a viszony az idősek és a fiatalok között?

— *Generációs probléma nálunk nem lehet* — hangzik a válasz. — *Kevesen vagyunk*, s már csak ezért sem engedhetnénk meg azt a „luxus"-t, hogy ne értsünk szót egymással.

— *Én voltam az egyetlen a brigádból* — szól közbe *Szőke László* csoportvezető —, *aki átmentem Ferencvárosba a fűtőház lebontása után, de engem is „visszacsaltak"*. Jöttem persze szívesen, ha már annyira éreztették velem, hogy továbbra is szükség van itt rám. Meg aztán az is igaz, hogy jobb az ismerősök, a régi cimborák között, akiknek a szokásait is ismeri az ember.

A nyári csúcsforgalomra terelődik a beszéd.

— *Ez az időszak jobban igénybe veszi az embereket és a gepeket*, mert nincs szusszanásnyi megállás. *A mozdonyfordulók rendkivül szorosak*, mivel jóformán ötpercenként indulnak a vonatok. Így aztán több a javítás, amit sürgősen, időre el kell végezni. Előfordul természetesen olyan eset is, hogy a hibát nem tudjuk itt helyben elhárítani, hiszen nincs kellően felszerelt műhelyünk. Akkor bizony el kell mennünk Ferencvárosba vagy Székesfehérvárra, ahol van műszeremelő, s ott végezzük el a mozdonyon, amit kell...

Univerzális szakemberek

A Déli vontatási kirendeltség dolgozói joggal büszkék arra is, hogy *univerzális szakemberekként tartják számon őket.* Ez elsősorban abból adódik, hogy mindenféle típusú dízelmozdony megfordul náluk. Az egyik szerelvény élén M62-es dübörög, a másikat M40-es vontatja, ismét más vonatokkal NOHAB száguld, sőt Bba, illetve *Piroska* típusú motorvonatok is rendszeres „vendégei" a Déli pályaudvarnak.

— *Az „univerzális" jelzőt mi nemcsak ebben az értelemben találjuk helyénvalónak*, hanem abban a vonatkozásban is, hogy *nem szoktuk méricskélni, kinek mire szól a képesítése* — mondja *Kovács János*, aki több mint harminc nyarat húzott le ezen a szolgálati helyen. — *En például villanyszerelő vagyok, de a lakatosmunkát is elvégzem akármikor. Ilyenek a többi kollégák is, különben nem győznénk a munkát. Itt mindenki tudja, hogy egymásra vagyunk utalva...*

A magabiztosság, az öntudat akkor sem hagy alább, amikor az időjárás viszontagságaiból eredő nehézségek iránt érdeklődöm. Feltételezhető, hogy vannak panaszok, amelyek megszüntetéséhez a szakszervezet segítsége, közreműködése sem nélkülözhető.

— *Mi „kihelyezett egysége" vagyunk a ferencvárosi vontatás szakszervezeti bizottságának, de problémáink nagy részét magunk között oldjuk meg.* Ha valamihez mégis kevés az erőnk, akkor *Puskás István* műhelybizottsági titkár juttatja el észrevételeinket Ferencvárosba. *Az együttműködésünk nagyon jó.* Ha munkakörülményeink még nem is alakulhattak ki a végleges formában, azért az egyéb, szociális körülményeinkre nem panaszkodhatunk. Van ugyanis üzemi konyhánk, fürdőnk, s a munkaruha-ellátás is a kollektív szerződés szerint történik. Igaz, *a fürdőben nincs mindig meleg viz*, holott az ilyen olajos munka után nélkülözhetetlenül szükség lenne rá — magyarázza *Stahác István*. S igaza is van.

A fiatalok egyike *Papp László*. Szakképzettségét tekintve ő is villanyszerelő, s mindössze három éve dolgozik a vontatásnál. Egyébként ő a KISZ-titkár.

Amikor egy vonat elindul...

— *Egy kisebb vasutas dinasztia tagja vagyok* — szól mosolyogva. — *Édesapám és edesanyám is a vasútnál dolgozik, a batyam pedig vasúti mérnök.* Gyerekkorom óta vonzottak a mozdonyok, így a vasutgepészeti szakközépiskolaba iratkoztam be, majd az erettségi után ide jöttem. *Szeretettel fogadtak* s mindenki igyekezett még jobban megkedveltetni a szakmát. Mondhatom, hogy ez sikerült is. *Amikor látom, hogy a Déliből elindul egy-egy vonat, érzem, hogy én is tettem valamit a vasutért és az utasokért...*

E szép vallomásnak is beillő szavak után ezt mondja Papp László:

— *Műhelyünkben csak két tagja van a vontatási főnökség KISZ-szervezetének. Az átlagos életkor nálunk ugyanis 48 év. Fiatalok inkább az utazó személyzetnél vannak, s ok is a mi alapszervezetünkhöz tartoznak.* Mivel állandoan utaznak, nehéz kialakítani a pezsgő mozgalmi életet. *De a közös felajanlásokat mindig teljesitjük.* Részt veszünk az *Edzett ifjúságért* mozgalomban is.

A társadalmi munkaakciókról, a brigádmozgalom eredményeiről *Szabó László* motorszerelő számol be, aki 1958 óta dolgozik a Déliben:

— *A műhelybeliek 60 százaléka 40—50 kilométerről jár be*, s főként ez az akadálya annak, hogy munkaidőn kívül gyakrabban találkozhassunk. Társadalmi munkánk mégis jelentős: vállaltunk műhelybetonozást, a sínek mentén tisztogatást, s egyik kollégánk házépítésénél is segítettünk. *A brigádtagok mindegyike tizenötszörös véradó. A csomóponti véradáson is mi vettünk részt a legnagyobb számban.*

Híven a nemes hagyományokhoz

Az elhangzottakat *Halász József* mozdonyvezető is megerősíti, majd megtudom tőle, hogy már csak másfél éve van a nyugdíjazásig.

— *Három és fél évtizede szolgálok a Déliben* — vallja — Gőzösön kezdtem, aztán dízelre képeztek át. Pesten lakom, de a havi 240—250 óra mellett kevés idő jut a szórakozásra.

— *A társadalmi megmozdulásokból azonban ő sem marad ki* — jegyzi meg *Beckert Húgó* mozdonyfelvigyázó, aki egykor szintén gőzöst vezetett. Huszonnégy éves volt, amikor a Déli pályaudvarra került, s két évtized elteltével lett feladata a személyzet és a gépek vezénylése. Váltótársa, *Gyimesi Konrád* ugyancsak jelen van a beszélgetésnél.

— *Igy vagyunk a szolgálattal szinte valamennyien, különösen nyáron* — mondja. — *Letelik a munkaidő, de nehezen indulunk el haza. Ha pedig hazaérünk, gondolatban ismét itt vagyunk, s azt fontolgatjuk, hogy minden rendben van-e.* A legkisebb galiba, egyetlen szerelvény mozdonyának „fekve maradása" a nyaralni, üdülni induló utasok ezreinek okozna kellemetlen órákat, rossz emlékeket...

Erre azonban nem nagyon volt még példa, mert a vasutasokban, a Déli pályaudvar vontatási dolgozóiban is elevenen él a hagyományos szellem: *a hivatásszeretet.*

Fazekas Eszter

Utasellátás a Balatonnál

Az Utasellátó Vállalat székesfehérvári területi igazgatóságának hatásköre három megyére — Fejér, Somogy és Veszprém — terjed ki. A területén levő 18 vendégő-étteremben, a 78 bisztró-büfében, a 40 pavilonban és a balatoni hajók szeszmentes büféiben a nyári szezonban *100 millió forintos forgalmat terveznek.*

Hogyan készültek fel a nagy forgalomra?

A korábbi évek tapasztalatait figyelembe véve a legfontosabb ital és ételféleségekről időben gondoskodtak. *Öt vagon sört, különböző hűsítő italokat, gasztrofol ételeket és a Roll jégkrémet már június elején beszerezték.* A büféáru-szállítást körzetesítették. A jégkrémet pedig túrajárattal szállítják a helyszínre. A vendéglátó egységek ellátását gyorsirányítású gépkocsikkal biztosítják. Az automataszerelők is gépkocsival járják az igazgatóság területét.

A vállalat és az igazgatóság több helyen *szeszmentes pavilonokat létesitett*, ahol büféárut, jégkrémet, édességet, levelezőlapot és különféle ajándéktárgyakat árusítanak.

Kisvárdai hétköznapok

Az állomásfőnök irodája akár oklevélgyűjteménynek is beillene. Van, amelyik ismétlődik: *például az állomás MÁV —Volán komplex brigádjának a munkaversenyben elért első helyezését bizonyító oklevél, amelyet a brigád 1973 és 1975 után tavaly harmadszor is elnyert.* De akad olyan elismerő oklevél is, amely *Kisvárda* állomás munkáját dicséri a szocialista munkaverseny fejlesztésében.

Vékony Béla forgalmi szolgálattevő, a szakszervezeti bizottság titkára az 1977. évi, jubileumi vállalásokat sorolja: a kocsitartózkodási időt a bázishoz viszonyítva, kocsinként átlagosan egy órával kívánják csökkenteni, a kocsik terhelési határát pedig 100 helyett 101 százalékra szeretnék kihasználni. Hasonlóan, 100 helyett 101 százalékra teljesítik a szállítandó árutonnatervet. Az egy kocsira eső mozgatási időt a bázishoz viszonyítva kocsinként egy perccel csökkentik. Az állomás dolgozói személyenként 10 óra társadalmi munkát vállaltak, amelynek során az iparvágány karbantartását, az állomás takarítását, parkosítását is elvégzik.

Az oktatást, az általános műveltség gyarapítását illetően is jól állnak. A szocialista brigádok 29 tagja elvégezte már a nyolc általánost. *Ugyanis Kisvárda állomáson két évig működött az általános iskola VII—VIII. osztályának kihelyezett tagozata.* Egyetlen ember nem rendelkezik még a nyolcadik osztályról szóló bizonyítványnyal, de már ő is tanul.

Az szb-titkár után, az 56 ember munkáját irányító állomásfőnökkel, *Zsohár Árpáddal* beszélgettünk. Mint elmondta, a *Kisvárda—Baktalórántháza* közötti szárnyvonal megszüntetése óta az állomást körzetesitették, így munkájuk megtöbbszöröződött. Kisvárdán huszonnégy óra alatt 110—112 vonat halad át, négy tolatós tehervonatuk is van és a környék mezőgazdasági üzemei is szinte ontják a szállítandó árut. Az Öntödei Vállalat kisvárdai öntödéje, a Szeszipari Vállalat gyára, a Villamosszigetelő és Műanyaggyár és a Baromfifeldolgozó Vállalatok új gyárai, a MÉK, a terményforgalmi és vagy 10 termelőszövetkezet rakodik itt.

Mindehhez járul még az is, hogy sok a Záhonnyal kapcsolatos munka. Például a hosszabb vonatok „koptatása".

Munkájukat létszámhiány is nehezíti. Ez érdekes gondolatot vet fel: *létszámhiány itt, az országnak abban a sarkában, amely tulajdonképpen „munkaerőexportjáról" is nevezetes?* Még a képzettséget igénylő szakmákban is munkaerőhiány van a Nyírségben, s ez alól Kisvárda állomás sem kivétel: *állomásfőnök-helyettes, kereskedelmi hivatalnok, két tolatásvezető és egy váltósztító hiányzik.* A helyzet néha addig fajul, hogy vizsgázott tolatásvezető hiányában maga az állomásfőnök kénytelen egy-egy vagont az iparvágányokra beállítani.

Szatmári Jenő István

Felmentések — kinevezések

Szűcs Zoltánt nevezték ki a MÁV vezérigazgatójává

Mint az a sajtóból már ismeretes, az elmúlt napokban több minisztérium vezetésében történt változás. *Dr. Ábrahám Kálmán* közlekedés- és postaügyi államtitkárt építésügyi és városfejlesztési miniszterré nevezték ki. Helyére az Elnöki Tanács *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját nevezte ki.

Július 1-ével változás történt a vasút vezetésében is. *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettest, felmentette tisztségéből és kinevezte a MÁV vezérigazgatójává. Az alábbiakban ismertetjük Szűcs Zoltán életrajzát.



Szűcs Zoltán 1922. június 25-én született. 1953-ban lépett a vasút szolgálatába. 1956-ig a Vasút Politika Főosztályán alosztályvezető, 1957—58-ban a 7. szakosztályon műszaki ügyintéző. 1958-ban az 1. szakosztályon osztályvezetőnek nevezték ki. 1960—64 között az MSZMP Vasuti Főosztályi bizottságának titkára, 1964 óta a MÁV vezérigazgató-helyettese. Ebben a minőségében tevékenysége elsősorban a gazdaságos üzemvitelre, a MÁV minél kedvezőbb pénzügyi helyzetének kialakítására irányult. Összefogta és irányította a közép- és hosszútávú tervfeladatok kidolgozását, a közlekedéspolitikai koncepció vasúti végrehajtását.

Mint az MSZMP VI. kerületi bizottságának VB-tagja részt vesz a kerületben folyó politikai munka szervezésében és irányításában. Munkáját több alkalommal magas kitüntetéssel ismerték el. A Szocialista Erdeméremmel háromszor, Kiváló vasutas jelvénnyel kétszer tüntették ki. Megkapta a Munka Érdemrend arany fokozatát, a Haza Szolgálatért Érdemérem arany fokozatát és a KGST Emlékérmet. Ezenkívül Érdemes Vasutas, a magyar és a csehszlovák vasutak kiváló dolgozója.

Kulcsemberek a Keletiben

(Folytatás az 1. oldalról.)

László brigádvezető irányításával úgy hajtják végre, hogy szükség esetén munkaidő után bentmaradnak, vagy korábban kezdenek, esetleg szabad szombatjukat fordítják társadalmi munkára.

Nem kisebbíti munkájuk értékét, hogy a kicsitisztításban rendszeresen segítséget kapnak a *Radnóti Miklós* KISZ-alapszervezettől, amely annakidején felhívást intézett a vasút valamennyi hasonló szervezetéhez, hogy társadalmi munkájukkal rendszeresen támogassák szolgálati helyükön a kocsitakarítást. Azóta is maguk járnak elöl jó példával. *Pál Gábor* alapszervi titkár állandó érintkezést tart *Lánczos Ferenc* meg *Gólya János* térfőnökkel, a kocsitisztító részleg vezetőivel és a mosási terv alapján esetenként közösen döntik el, hogy melyik szerelvényt tisztítják meg kívül-belül.

Hogy a váltókezelőknek, meg a kocsirendezőknek ki segít? Erre a két, nagy szakértelmet és óriási gyakorlatot kívánó szolgálatra sajnos keresve sem találni hozzáértő társadalmi munkást, így ők, *„segits magadon"*, alapon, kizárólag magukra vannak hagyatkozva. Olyan fajta emberek ők, amilyenekre *Moldova György* könyvének címe céloz: akit a mozdony füstje megcsapott... Ilyen, egy életre elkötelezett, szerelmese a vasútnak és munkájának a váltókezelők ezüstkoszorús *Lenin* szocialista brigádjának helyettes vezetője, *Deli Balázs* is, aki 38 eve szolgál a Keletiben, 29 éve áll őrhelyén, az I. számú állító központban. Mint „ablakos" éberen vigyázza a vonatok ki- és bejárását, bemondja a mozgásokat, hol mint „belsős", a központi vonóvezetékes állítókarok mozgatásával dirigálja a szerelvényeket a váltók között. *Itt kint, a téren, „univerzális" embernek tartják, aki otthon van minden őrhelyen és behunyt szemmel is odatalál a pályaudvar bármelyik zugába.*

De hasonlítanak hozzá ebben a tulajdonságában idősebb és fiatalabb társai: *Darnyik István, Fazekas Vilmos, Vécsey Károly*, meg a többiek is. A kocsirendezők közt *Varga Gábor* kocsimester és *Kossuth* szocialista brigádjának tagjai, és a többiek is, az ilyenfajta vasutasok közé tartoznak.

Szász Ferenc

EGY ÉVVEL A TISZTAVATÁS UTÁN

Mit csinál a volt évfolyamelső?

Bizonyára sokan emlékeznek még a cimre: *„Evfolyamelsők voltak a tisztképzőn"*. A végzős hallgatók közül azt a két fiatal vasutast mutattuk be, akik a legkiválóbbak voltak a tanulásban. Tavaly a 26. vasutasnap alkalmából avatták tisztté *Kormány Erzsébetet* és *Polgár Lászlót*. A tisztképzőn azonos eredményt értek el. A tisztavatás napján mindketten arról beszéltek, hogyan képzelik el a jövőt. *Kormány Erzsébet* Szatymazon lett forgalmi szolgálattevő, *Polgár László* pedig visszavárta a soproni vontatási főnökség. Ezúttal őt kerestük fel, és arra voltunk kíváncsiak, hogy megvalósultak-e elképzelései és hogyan tudja hasznosítani mindazt, amit a tisztképzőn tanult.

— Milyen beosztásba került a tisztképző elvégzése után?

— *Vontatási művezetőnek neveztek ki. Csak a megbizatás volt új, hiszen lassan 20 éve lesz, hogy a vasútnál dolgozom* és ebből az utolsó ötöt a kocsiszolgálatnál töltöttem. Az emberek többségét is ismertem, de vezetni azért más. Most 20 kocsivizsgáló munkáját irányítom.

— Melyik nehezebb, az elméleti felkészülés, vagy a tanultak alkalmazása a gyakorlatban?

— *Az utóbbi. A tisztképzőn az volt a feladat, hogy tanuljak. Természetesen ott is oldottunk meg gyakorlati feladatokat, de az életben minden más.* Úgy is mondhatom, hogy az iskolában a jó eredmény csak az én munkámon, szorgalmamon múlott. A munkahelyen viszont olyan hangulatot kell teremteni, hogy a beosztott munkatársak is megértsék, mit és miért, hogyan kell csinálni.

— Mi a vontatási művezető feladata?

— *A feladatom az utasítások oktatása, a szolgálati vezénylés, az ellenőrzés, a tanácsadás, sőt vitás esetekben azt is meg kell mutatni, hogyan kell a munkát elvégezni.* Csak az olyan vezetőt becsülik az emberek, aki ez utóbbira is képes. Nem könnyű az irányító munka, de szép. Öröm tapasztalni, hogy az iskolán tanultak lassan „átvándorolnak" a munkatársak tudatvilágába. És az is izgalmas, hogy fontos kérdésekben egyik pillanatról a másikra kell dönteni. Ez nem jelenti az utasítások kijátszását, csak azok rugalmas alkalmazását. Sokszor egy-egy *ésszerű döntéssel tíz- és százezreket lehet megtakarítani a népgazdaságnak.* Mint vezető azt is a feladatomnak tartom, hogy a beosztott munkatársaimat is hasonló gondolkodásmódra neveljem. A rugalmas vezetői döntésre mindenütt szükség van. de megnövekszik a jelentősége olyan szolgálati helyen, mint a miénk. *Sopron határállomás.* A kocsivizsgálók látják el a kocsik átadásának és átvételének feladatait. Hogy elméletileg is felkészültek legyenek, az oktatásokon adom át nekik a munkához szükséges új ismereteket.

— Van-e társadalmi megbízatása?

— *Igen. Ebben az esztendőben a tisztképzőre járó tt-elnököt helyettesitem és feladatom a táppénzügyek, a segélyek, a nyugdíjazási ügyek intézése és a választott szakszervezeti testületek elé terjesztése.*

Polgár László magánéletében is történt változás. Megnősült. Felesége a GYSEV dolgozója. Eddig albérletben laktak, de mint munkás kategóriába tartozó termelésirányítót *lakáshoz juttatta a MÁV* A lakáshoz a vasút 66 ezer forint kamatmentes kölcsönnel segítette. *Ezért cserébe szerződést irt alá újabb 15 esztendőre*

Kőhidi László

Hívójelzés a bejárati főjelzőn

A biztonsági szabályok durva megszegése miatt kisiklott egy mozdony

Ha egy vörös fény és alatta külön lapon egy villogó holdfehér fény látható a jelzőn, minden vasutas tudja: *ez hívójelzés és azt jelenti, hogy a bejárati jelző továbbhaladást megtiltó jelzése előtt a vonattal nem kell megállni.* A jelzőhöz azonban csak olyan sebességgel érkezhet, a jelzőn túl pedig csak olyan sebességgel (legfeljebb 15 km/ó.) haladhat, hogy a jelentkező akadály előtt azonnal megállítható legyen.

Ezen a — vonatszemélyzetre vonatkozó — biztonsági szabályon kívül még fontosabb szabály az, hogy a forgalmi szolgálattevő csak akkor vezérelhet ki hívójelzést a bejárati főjelzőre, *ha a vonat biztos közlekedése érdekében minden intézkedést megtett!*

Somoskőújfalu állomás forgalmi szolgálattevője 1977. április 30-án a 344. számú személyszállító vonat közlekedése idején a bejárati főjelzőre a hívójelzés kivezérlése előtt nem tett meg minden biztonsági intézkedést. Egy igen fontos ténykedést kihagyott, a 10 A-s biztosítékot nem távolította el, *s így történhetett meg, hogy az állomásba behaladó vonat mozdonya előtt váltót állított és a mozdony a váltón első tengelyével kisiklott.* Személyi sérülés nem történt, de a kisiklás következtében pályarongálás és forgalmi akadály keletkezett.

Hívójelzés alkalmazása esetén, ha a biztosító-berendezésből a 10 A-as biztosítékokat nem távolítják el, lehetőség van a vágányútban fekvő váltók állítására.

A forgalmi szolgálattevő tehát igen fontos biztonsági szabály megszegése után vezérelte ki a hívójelzést, majd a balesettől független ténykedése során véletlenül könyökével megnyomta a vonat vágányútjában fekvő 4-es számú váltó állítógombját és az a vonat előtt — helytelen, egyenes irányba — vezérlődött át. Ezt észlelve azonnal egyéni állítással próbálta a váltót helyes — kitérő — irányba visszavezérelni, de ez a vonatnak a szigetelt sinre történő ráhaladása miatt nem sikerült. Ekkor már kapkodva — további ténykedését át nem gondolva — a szigetelés kikapcsoló gombjához nyúlt és ennek segítségével állította a 4-es számú váltót, de már közvetlenül a vonat mozdonya előtt. *A váltó teljes átállítódása már nem történhetett meg, mivel a mozdony kerekei a tősín és a csúcssín közé haladva kisiklottak.*

A 344 számú vonat személyzete a részükre előírt biztonsági szabályokat betartották, 10 km/ó sebességgel haladtak be az állomásra. A balesetet elhárítani már nem tudták, mivel a váltó állítása olyan időpontban történt, hogy a haladó vonat mozdonyáról az már nem volt észlelhető.

Ennek a balesetnek az a legfőbb tanulsága, hogy a hívójelzés kivezérlése előtt a szolgálatot fokozott gondossággal kell végezni. A biztosítóberendezés Kezelési Szabályzatában, a Forgalmi Utasításban foglalt szabályokat maradéktalanul be kell tartani, s a 10 A-s biztosítékokat feltétlenül el kell távolítani. Így megakadályozható, hogy az ismertetett eseményhez hasonló baleset előfordulhasson.

A közlekedő vonat balesetét előidéző forgalmi szolgálattevőt szigorúan felelősségre vonták.

Szendrődi János

Miért nincs víz a vonatok mosdóiban?

Sokat beszélünk arról, hogy emelni kell a kulturált utazás színvonalát. Ennek egyik nem éppen lényegtelen alkotóeleme például az is, hogy mindig legyen víz a személyszállító vonatok mosdóiban. Sajnos a tapasztalatok nem kedvezőek. Gyakran előfordul, hogy a gyorsvonatok kocsijainak tartályai is üresek.

A 302. és a 303. számú gyorsvonatoknál rendszeresen tapasztaltam ezt. Június 6-án és 7-én sem volt víz a tartályokban. Megkérdeztem a jegyvizsgálót: *mi ennek az oka?* Azt mondta: *„igy szokott lenni".* Az elmúlt években is ez volt a tapasztalat. Sajnos a legtöbb állomáson egyáltalán nem törődnek ezzel a fontos szolgáltatással, pedig kulturált utazásról csak akkor beszélhetünk, ha víz is van a mosdókban. Ez egészségügyi követelmény is!

Sz. F.



Balaticzki Imre, a ferencvárosi vontatási főnökség nagy tapasztalatokkal rendelkező Diesel-mozdonyvezetője szocialista megőrzésre vette át az M43—1019. sz. mozdonyt

(Laczkó Ildikó felvétele)

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

Június 24-én a Vasúti Főosztály konferencia-termében nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetésére került sor, melyen megjelent *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Az ünnepséget *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Déri Tamás*, a Vezérigazgatóság KISZ-bizottságának tagja méltatta a több évtizedes vasúti szolgálat után nyugalomba vonulók munkásságát. Hangsúlyozta, hogy a vasutasok, ellentétben a népgazdaság más ágazataiban dolgozókkal, soha sem munkába, hanem szolgálatba indulnak. Olyan szolgálatba, amely az ország vérkeringését jelenti. Csak a szolgálat, a kötelességteljesítés és a hivatástudat együttes hatóerejének tulajdonítható, hogy a vasutasok a hideg téli éjszakákon éppenúgy helytállnak, mint a nyári kánikulában.

Déri Tamás rövid, szívhez szóló beszéde végén kérte a nyugalomba vonulókat: *most, hogy elérkezett a pihenés időszaka, se szakadjanak el a vasúttól, és a jövőben is találjanak módot arra, hogy átadják tapasztalataikat a fiataloknak.*

Az ünnepi köszöntő után *Urbán Lajos* miniszterhelyettes átadta a kormány- és a miniszteri kitüntetéseket.



Urbán Lajos, miniszterhelyettes átadja a Munka Érdemrend arany fokozatát Mák Mihálynak, Békéscsaba vontatási főnökség asztalosának

(Laczkó Ildikó felvétele)

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

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Déri Lajos ügyintézőt, Szombathely, Épület- és Hídfennt. Főn.; Mák Mihály asztalost, Békéscsaba Vont. Főn.

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Balogh István műszaki-gazdasági tanácsadót, Vasúti Főoszt.; Beliczki István ügyintézőt, Debrecen Vasútig.; Joó Andor üzemellenőrt, Balparti BBFF; Keztyús Károlyné oszt.-vez., Utasellátó V.; Pelyvás Kálmán autószerelő csop.-vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Hatvani Lajos vezénylőtisztet, Kiskunfélegyháza áll.; Horváth János váltókez., Bp. Józsefváros áll.; Kovács Imre mozd.-vez., Debrecen Vont. Főn.; Tari József tolatásvez., Bp. Ferencváros áll.; Tóth András forg. irányítót, Bp. Kelet áll.; Tóth István munkaügyi tervkészítőt, Debrecen Jj. Ü.

A közlekedés és postaügyi miniszter

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Bartos József ügyint. csop.-vez., Vasúti Főoszt.; Bánszky Ferencné munkaügyi előadót, Utasellátó V.; Bognár Imre gazd. igazgatót, Landler Jj. Ü., Előtvös Sándorné statisztikust, Utasellátó V.; Erszegi László híd csop.-vez., Bp. Vasútig.; Gruber László fővizsg., Sátoraljaújhely áll.; Hadi Lajos gépkocsivez., Dombóvár Ép. Főn.; Hagara Sándor forg. szolg.-tevőt, Sümeg Bazaltbánya áll.; Kovács Béla csop.-vez., BVKH; László Lajosné titkárnőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Majercsik Sándorné raktárvez., Bp MAV Magasép. Főn.; Marosvölgyi János forg. szolg.-tevőt, Hajdúdorog áll.; Nagy József állomásfőnököt, Kőbánya-felső áll.; Pataki János mozd.-vez., Eger Vont. Főn.; Pénzes László pavilonkezelőt, Utasellátó V.; Vastagh Pál vezénylőtiszt, Kiskunhalas áll.; Várnai Tiborné ügyintézőt, Utasellátó V.; Virágh Béla oszt.-vez., MÁV Tervező Int.; Virághalmi Tibor állomásfőnököt, Siófok áll.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak Ádám József jegyvizsg., Balassagyarmat áll., Birinyi József minőségi ell., MAV Fatelítő Ü. Püspökladány; Darázs Károly főművez., Szombathelyi Jj. Ü.; Eff Sándor raktárvez., MAV Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Höfer Gyuláné árupénztáros, Felsőzsolca áll.; Kámán György pályamunkás, Sopron Pft. Főn.; Kovács László mozd.-vez., Nagykanizsa Vont. Főn.; Kovács Tibor gázmotorvez., Bp. Ferencváros Vont Főn.; dr. Mosonyi Ferenc ügyint., Pécs Vasútig.; Nagy Mihály lakatos, Szolnok Pft. Főn.; Páli Kálmán raktárnok, Ajka áll.; Pálmai Jenő ügyint., Bp. Vasútig.; Radics István előmunkás, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Seres Gáborné pályamunkás, Debrecen Épület- és Hídfenntartó Főn.; Szabadi István Diesel mozd.-vez., Kaposvár Vont. Főn.

A közlekedés és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Bán Ferencné kocsitakarítót, Hegyeshalom áll.; Csanálosi János mozd.-vez., Hatvan Vont. Főn.; Csoknyai Sándor mozdonyfűtőt, Szombathely Vont. Főn.; Dorogi István naplózót, Szeged Vont. Főn.; Erdei Mihály raktárkez., Püspökladány Szertárfőn.; Galambos Sándor kocsivizsg., Miskolc Vont. Főn.; Haragovics József pályamunkást, Pécs Pft. Főn.; Hartyáni János művez., Székesfehérvári Jj. Ü.; Incze Györgyné ügyint., Bp. Közp. Számviteli Hiv.; Iványa Tóth András műszerészt, Debrecen BBFF; Jámbor József váltókez., Bakonysárkány áll.; Keller Mihály féklakatost, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Kerekréti Mihály vonatkezelőt, Nyíregyháza áll.; Kónya Ferenc munkavezetőt, Székesfehérvár Pft. Főn.; Koscsó András mozd.-fűtőt, Sárospatak Üzemfőn. Vont. Részleg; Kulcsár József betűírót, Miskolc Jj. Ü.; Lévai Jenő távbeszélő közp. kezelőt, Sátoraljaújhely áll.; Meszjer János előmunkást, Bp. Józsefváros Pft. Főn.; Oravecz Jánosné takarítónőt, Komárom áll.; Molnár Dénes darukez., MÁV Hídép. Főn.; NagyPál József kocsirend., Pécsbánya rendező pu.; Németh Ferencné személypénztárost, Sárvár áll.; Sepsi Joachim váltókez., Mezőkeresztes—Mezőnyárád áll.; Solymosi László műsz. vez., Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend.; Stéger Mihályné személypénztárost, Baja áll.; Schöberl Lajos Diesel mozd.-szerelő csop.-vez., Sopron Vont. Főn.; Szomszéd Pál málházót, Salgótarján — külső áll.; Tacsi István vonatvez., Debrecen áll.; Tobler János szénszerelő munkást, Dombóvár, Osztószertár Főn.; Tóth Lajos dukkozó brig.-vez., Bp. TBÉF.

Az oktatási miniszter

PEDAGÓGUS SZOLGÁLATI EMLÉKÉREM

kitüntetésben részesítette: Dávid Gergelyné és Háger Márta nevelőtanárokat, Kaposvár MÁV Nevelőotthon.

IDŐMÉRŐ

Egy szál pizsamanadrágban feküdt a vizsgálóasztalon. Két orvos: egy bajuszos, kopasz öreg és egy teljesen ősz fiatalabb tett-vett körülötte. Hatalmas csíptetőket tettek a csuklójára, a bokájára, valami mást meg a szíve fölé. A fiatalabb orvos őt nézte, de olyan furcsán, mintha attól tartana, hogy el akar szökni. A másik, a bajuszos valami furcsa szerkezetet figyelt a feje fölött és csak ennyit mondott az ősz hajúnak:

— Angina pektorisz...

Görcsösen törte az agyát, aztán szinte ujjongani szeretett volna. Megvan! Megvan!... Angina latinul kígyót jelent. Erre akár fogadni is mert volna. Biztosan kígyó! De hol is látott ő kígyót? Képek kavarogtak benne és megint elfogta a megkönnyebbülés. Hát persze, hogy megvan. A háború alatt lengyel hadifoglyok voltak a falujuk alatti erdőben, sebesült katonalovakat gyógyítottak és legeltettek. Az egyik fogoly tenyerén látott egyszer egy siklót. Az a fogoly katona egészen jól beszélt akkor már magyarul — tovább játszott a siklóval, neki is át akarta adni, de mivel látta, hogy fél, magyarázni kezdett:

— A kígyó nem rossz, csak az emberek rosszak... Érted? A kígyó nem bánt, csak az emberek bántanak...

Nem merte megfogni a siklót és napokig el is kerülte a fogolytábort. Aztán egy másik emlék villant föl. Tíz éve lehet, hogy érdekes riportra csábította az egyik tudós természetkutató. Még a szavai is az eszébe jutottak: „Olyat látsz, ha minden igaz, amit sohasem fejlejtesz majd el." A Baláta-tó mellé utaztak és még nem volt hajnali három óra, amikor már fönt ücsörögtek a magaslesen, s az öreg erdész tanácsára teljesen csöndben maradtak. Hat óra körül az erdész átadta a távcsövet a tudósnak és a tölgyek szegélyezte tisztás közepére mutatott. Csaknem méteres átmérőjű, hatalmas labdára emlékeztető gomolyag izgett-mozgott. Ezer vagy háromezer vipera? A hátán futkározott a hideg a borzalmas nász láttán. Aztán nem sokkal később újra a kezébe adta a távcsövet az erdész: „Most figyeljen!" A sűrűből néhány vaddisznó rontott elő és pár perc alatt fölfalta a gomolyagot...

Angina... Igen, ez annyi, mint kígyó. De hol is találkozott még, hol látott ilyet? Most a bajuszos öreg orvos is föléje hajol. Így közelről olyan ismerős a szeme. Hát persze! Annak az egyiptomi professzornak volt ilyen nyugodt a szeme, aki a Kheopsz-piramis előtt magyarázott. És éppen ilyen barna volt és éppen ilyen kopasz. Monoton nyugalommal sorolta az adatokat is... Harmincöt emelet magas, négyzetalakú alapjának minden oldala háromszázötven lépés. Az alap tízholdnyi területet foglal el, négy háromszögalakú oldalfala pedig tizenhét vagy tizennyolc holdat födne be. Az építkezéshez annyi követ használtak fel, hogy embermagasságban kétezerötszáz kilométer hosszúságú, fél méter vastagságú falat lehetne belőle emelni... És még azt is mondta, hogy harminc éven át évente három hónapig 100 ezer ember dolgozott ezen a síron, és minden esztendőben meghalt húszezer. A világ csodája félmillió ember csontjain épült.

A magyarázat után görnyedt testtartással bementek a piramisba és akkor fázott annyira, mint most itt. Sokáig mentek lefelé, de csak csupasz falakat láttak és a végén egy szobaszerű termet, de abban sem volt semmi. Amikor fölértek a fényre, mindenki föllélegzett. Örült a tűző napnak, de egy kosaras ember állta az útjukat. A kosár, az a szalmából font kosár, tele volt kígyóval. A turbános ember furulyázott. Először egy, aztán már három kígyó nyújtózkodott a magasba, de a nyugodt szemű, kopasz professzor rendőrért kiáltott és az őrséget hívta, mire a kígyós ember hóna alá kapta a kosarát és úgy futott, mint akit máris üldöznek. De azért messziről átkokat kiabált és az öklét rázta...

A fiatal, ősz hajú orvos szólalt meg:

— Megúszta. Egészen biztos, hogy angina pektorisz.

Tíz perc kellett ehhez az életéből. Most tudta meg, hogy nem a naptár, hanem a szíve méri az időt. Hatszáz gyötrelmes másodperc tanította meg arra, hogy nem a kígyóktól kell félni.

Németh Sándor

Megtartotta közgyűlését a Vasutasok Jótékonysági Biztosító Egyesülete

A 145 ezer tagot számláló Vasutasok Jótékonysági Biztosító Egyesülete június 19-én tartotta közgyűlését. A közgyűlésen a Vasutasok Szakszervezetét *dr. Bordy István*, a VSZTO osztályvezetője, a Vezérigazgatóságot pedig *dr. Ács Imre* szakosztályvezető képviselte.

Az egyesület elmúlt évi tevékenységéről, a választmány nevében *Rábay Ferenc* ügyvezető elnök számolt be. Ismertette többek között a gazdasági fejlődés szempontjából rendkívül fontos taglétszámnövekedést és azt, hogy a tavalyi szolgáltatások értéke megközelítette a tízmillió forintot. Az egyesület vagyona 49 millió forint. Az 1976. évi megtakarítás pedig több, mint ötmillió forint. A közgyűlés úgy döntött, hogy ezt az összeget — fele-fele arányban — üdülőfejlesztésre, valamint szociális és családvédelmi célokra fordítják.

A Hivatalos Lapból

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

A 24. számból: 106 935/1977. A vasutas dolgozók balesetbiztosítása.

A 25. számból: 107 481/1977. Az államtitok és a szolgálati titok körének meghatározásáról szóló, 12/1974. (Közl. Ért. 12.) KPM sz. utasítás kiegészítése.

107 387/1977. A KISZ Központi Bizottsága 1977/1978 mozgalmi évi akcióprogramjának támogatása.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

NSZK-beli delegáció tanulmányozta a MÁV szociális és egészségügyi ellátását

Szakszervezetünk nemzetközi tevékenysége közismert. Legutóbb az elnökség, majd a központi vezetőség is megismerte és jóváhagyta az elmúlt időszakban végzett nemzetközi munkát, illetve a legközelebbi jövő programját. Elmondhatjuk, hogy ma már nemcsak a baráti országok többségével, hanem számos tőkés országgal építettünk ki gyümölcsöző kapcsolatokat. A delegációk cseréjét illetően különösen mozgalmas volt az elmúlt időszak.

Koszorús Ferenc főtitkár a svéd és a norvég vasutasszakszervezet meghívására, június 6—15-ig, a két skandináv államban ismerkedett a testvér szakszervezetek munkájával. Látogatása során megtekintett néhány korszerű vasúti üzemet és szociális létesítményt is.

Június 13-án, szakszervezetünk meghívására, az NSZK vasutas-szakszervezetének háromtagú tanulmányi delegációja érkezett Budapestre, *Rudolf Bühlernek*, a szakszervezet szociálpolitikai osztályának vezetésével. A delegáció a vasút szociális és egészségügyi ellátását tanulmányozta.

Az NSZK-ból érkezett vendégeket *Kajcsa József* titkár tájékoztatta a MÁV egészségügyi helyzetéről és szakszervezetünk szociálpolitikai tevékenységéről. Természetesen lehetőséget biztosítottunk számukra ahhoz, hogy néhány létesítményünkkel is megismerkedjenek. Megtekintették a Budakeszi MÁV Szanatóriumot, a szombathelyi járműjavító üzemet, szociális és kulturális létesítményeivel együtt, beleértve a keszthelyi családos üdülőt is. Keszthelyről Hévízre vezetett az út, ahol a múlt évben átadott új MÁV Gyógyházzal ismerkedtek.

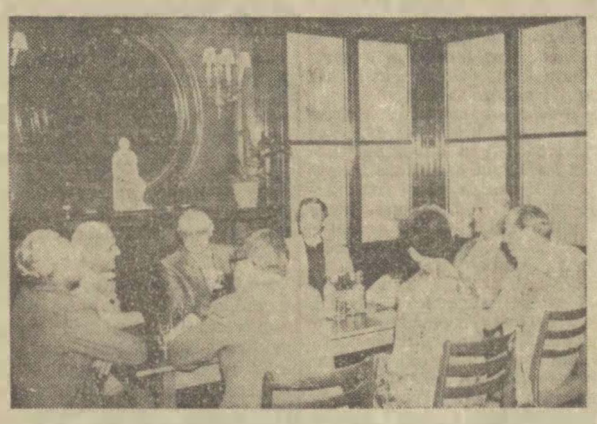
A vendégek június 16-án szakszervezetünk Benczúr utcai székházában találkoztak az apparátus dolgozóival és néhány szolgálati hely, üzem és intézmény szakszervezeti tisztségviselőjével. Itt, azonkívül, hogy részletesen beszámoltak tapasztalataikról, a részvevők kérdéseire is válaszoltak.

Elutazás előtt *Rudolf Bühler* és a delegáció tagjai: *Rudolf Hoffman* és *Gerhard Zeller*, lapunk munkatársának is nyilatkoztak. A többi között elmondották, hogy a tapasztalatcserével egybekötött látogatást hasznosnak ítélik meg. A jól összeállított program ugyanis lehetővé tette számukra, hogy miközben néhány létesítmény munkájával megismerkedtek, bepillantást nyerhettek hazánk életébe is.

— *Mint szakszervezeti tisztségviselő már nagyon sok országban jártam, de olyan magas színvonalú szociális és egészségügyi ellátással, mint amilyennel a magyar vasutasok rendelkeznek, nem sok helyen találkoztam* — mondotta Rudolf Bühler. — *A Magyarországon látottakról csak a legnagyobb elismerés hangján nyilatkozhatom.*

Az NSZK-beli delegáció hazautazása után *Georges Lanoue* főtitkár vezetésével háromtagú francia vasutas szakszervezeti delegáció, majd egy *tíztagú szovjet* tanulmányi delegáció érkezett hazánkba. Programjukról, tapasztalataikról, lapunk következő számában tájékoztatjuk olvasóinkat.

(vf)



Kajcsa József titkár megbeszélést folytat a delegáció tagjaival

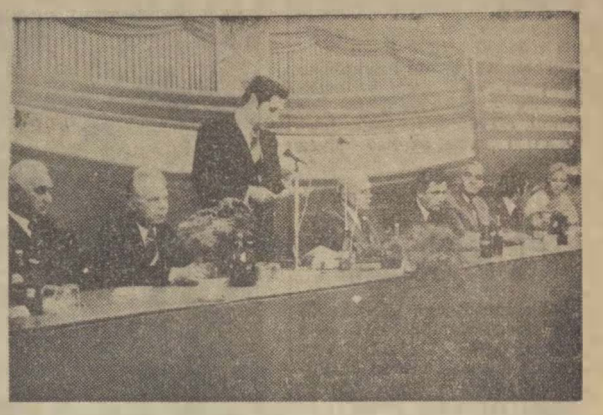
Művelődési klubot avattak Szolnokon

Az új intézményben 12 kisebb helyiség és egy 150 személyes színházterem áll a vasutasok rendelkezésére

A *szolnoki csomópont* vasutasainak hosszú évekig egyetlen kultúrháza, az úgynevezett mozdonyvezetők otthona állt rendelkezésükre. Az ódon épület már régóta nem felelt meg rendeltetésének; a büfé használatán kívül többnyire csak kártyázni lehetett benne. Két és fél évvel ezelőtt ez is megszűnt, mert a városrendezési terv az épületet lebontásra ítélte. *Ekkor a Vasutasok Szakszervezetének kezdeményezésére és anyagi támogatásával, hozzáfogtak az új klubház építéséhez*, közvetlenül az állomás új felvételi épületének szomszédságában.

Az új művelődési intézmény — a csomópont vasutasainak nagy örömére — nem egészen kétévi munka eredményeként elkészült, s június 22-én ünnepélyes külsőségek között átadták rendeltetésének. Az átadási ünnepségen megjelent *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Molnár György* titkár, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Brezvai István*, az MSZMP Szolnok városi bizottságának titkára, *Rékasi István*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, *Árvai István*, a Szakszervezetek Szolnok megyei Tanácsának vezető titkára, *dr. Szabó Miklós*, a budapesti területi bizottság titkára.

Árvai Pál, a budapesti igazgatóság tervgazdasági osztálya szolnoki kirendeltségének vezetője számolt be a létesítmény megvalósításának körülményeiről. Ezt követően *Koszorús Ferenc* főtitkár átvágta a bejárat előtt kifeszített nemzetiszínű szalagot, majd a vendégeknek *Csapó János*, a szolnoki vontatási főnökség szb-titkára, a klubház építésének szervezője mutatta be az impozáns kétszintes épületet. *Az 1370 négyzetméter alapterületű létesítményt, nagyon ésszerűen, 12 helyiségre osztották.* A földszinten klubot alakítottak ki a nyugdíjasoknak, mellette helyezték el a büfét, amely IV. osztályú áron üzemel. *Külön említést érdemel a 150 személyes színházterem*, amelyet nagyon praktikusan, műbőrből készült, mozgatható fallal. szükség esetén ketté lehet választani. A könyvtárban hatezer kötet könyv van, de még az idén húszezer forint értékű olvasnivalót vásárolnak hozzá.



Koszorús Ferenc főtitkár méltatja az új művelődési intézmény jelentőségét (Tvarosek Imre felvétele)

A helyiségek megtekintése után, a színházteremben rendezett ünnepségen *Koszorús Ferenc* főtitkár méltatta az új művelődési intézmény jelentőségét. — Legyen ez a klub a szolnoki vasutasok második otthona és egyben része a város elismert, magas szintű kulturális életének — hangsúlyozta a főtitkár, majd megköszönte a létesítmény építőinek áldozatos munkáját és jutalmakat adott át.

Az avatóünnepséget nagyon stílusosan, színvonalas kultúrműsorral fejezték be, amelyen felléptek: *Kibédi Ervin, Hlatki László* és *Farago Vera* érdemes művészek, valamint *Mező Mari, Szentendrei Klári, Bajházy Árpád* magyarnóta-énekesek és a vasutas-szakszervezet népi zenekara. A műsort *Csonka Endre* konferálta.

Séra Sándor

Társadalmi összefogással

Továbbképző tábor épült Balatonlellén

A IX. kerületi KISZ-bizottságnak az idén először van lehetősége arra, hogy saját táborban készítse fel a kerület KISZ-vezetőit. *Balatonlellén* építik az úttörő- és ifjúsági tábort, amelynek kivitelezéséhez a kerület vállalatai — köztük a ferencvárosi csomópont vasutas fiataljai is hozzájárultak. *A tavaszi kommunista műszakok tízmillió forintos bevételét ajánlották fel erre a célra.* A táborépítést a helyszínen végzett társadalmi munkával is segítették. Április óta a hétvégeken 40—50-en indultak a kerületből Balatonlellére tábort építeni.

A tervek szerint az idén nyáron már a táborban programot szerveznek az úttörőcsapatok és a KISZ-vezetők részére.



A nagy melegben jólesik a friss víz...
(Laczkó Ildikó felvétele)

HÉTFŐ

Ma egész napom szabad
s a kedd, szerda, csütörtök szintén.
A délután olajozva szalad,
mint gőzmozdony apró őrházak mentén,
ahol a bakter áll.
Kezében vörös zászlócska — jobbjával tiszteleg
szemében megcsillan a délutáni homály
s a fáradtságtól lába ütemesen remeg...

Ketykó István

Sikerrel szerepelt népi együttesünk az NDK vasutasnapon Schwerinben

A schwerini vasútigazgatóság meghívására részt vett az NDK vasutasnapi ünnepségeken a vasutas-szakszervezet központi ének-, zene- és képzőművészeti iskolájának népi együttese. Június 6-tól 15-ig szerepeltek *Schwerinben* és műsorukat több mint 1500-an tekintették meg.

Különösen nagy sikert aratott a német közönség előtt *Bojtor Imre* magyarnóta-énekes, valamint *Suha B. Kálmán* vezetőprímás és zenekara. Az együttesnek közel húszéves kapcsolata van a vendéglátókkal. Az igazgatóság gazdasági és társadalmi vezetőivel történt beszélgetés során szó volt a kapcsolatok további fejlesztésének lehetőségeiről.

KISZ-fiatalok kezdeményeztek

A miskolci vontatási főnökség KISZ-alapszervezetének utazó fiataljai a közelmúltban energiatakarékossági versenyre szólították fel a villanymozdonyvezetőket. Céljuk a vonatok minél gazdaságosabb továbbítása. A mozgalomban részvevő mozdonyvezetők nevezési lapot kaptak, amelyen feljegyzik az általuk továbbított vonatok jellemző adatait és az energiafogyasztást. A főnökség fiatal mérnökei vállalták a verseny értékelését.

A legtöbb energiát megtakarító három mozdonyvezetőt pénzjutalomban részesítik. A fiataloknak az a terve, hogy az energiatakarékossági versenybe később bevonják a diesel- és a gőzmozdonyok vezetőit is.

Van szava a bizalminak?

Az 1976/77. évi új menetrend kiadása után nehéz helyzetbe kerültek Szolnokon a vidékről bejáró vonatkísérők, mert megszüntették a 19—20-as számú távolsági vonatokat. *Sok vasutas a hajnalban induló személyvonatokhoz csak úgy tudott bejárni, hogy hat-hét órával megrövidítették a pihenő idejüket.* Az is előfordult, hogy egy vonatkísérő 14—15 óra szolgálat után megérkezett 14—16 óra között, hazaért 17 órára és 21-kor már ismét el kellett jönnie, hogy hajnali négy órakor szolgálatba tudjon lépni. Körülbelül harminchárom dolgozó került ebbe a kényelmetlen helyzetbe.

Panaszok özöne zúdult az állomás vezetőire — eredmény nélkül. *A dolgozók a kimerülés határán voltak. Sokszor még a kijelölt heti pihenőnapokat is meg kellett csonkítani az említett okok miatt.* A dolgozók érdekeit képviselő bizalmi sem tudott eredményt elérni, ezért írtak a *Munka* című folyóirat szerkesztőségének. Az ügy ennek hatására kimozdult a holtpontról. A panaszt a Vasutasok Szakszervezetének munkatársai vizsgálták, amelybe bevonták a bizalmit is. A megbeszéléseket siker koronázta. *A dolgozókat most már — az állomáson eddig kihasználatlanul álló — gépkocsival szállítják haza, illetve a munkahelyre.* Szükség esetén igénybe vehetik a taxit is.

Földi József

A történtek után megkérdeztük: *van szava Szolnokon a bizalminak?* Vajon miért nem orvosolták a jogos panaszt „házon belül", a Munka szerkesztőségének közbenjárása előtt? *(A szerk.)*



HÍVJA — VÁRJA — VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a
„LOKOMOTÍV" GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT
LOKOMOTÍV szálloda, étterem, sörözö, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1. Tel.: 14—180
VASÚTI VENDÉGLŐ ÉS BISZTRÓ, Sopron állomás
HALÁSZTANYA, FERTŐSZENTMIKLÓS ÁLLOMÁS
PÁLYAVENDÉGLŐ, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését — előzetes bejelentésre — vállaljuk!

MHSZ vasutas hajómodellezők

A közelmúltban a vasvári MHSZ modellező klub rendezte meg az év első országos, meghívásos hajómodellversenyét, melyen eredményesen szerepeltek a budapesti MÁV MHSZ Klub versenyzői. Az egyéni számokban több értékes helyezést értek el, míg csapatversenyben az *Angel, Merényi, Stvetkó* hármas, 129 körrel az első helyen végzett.

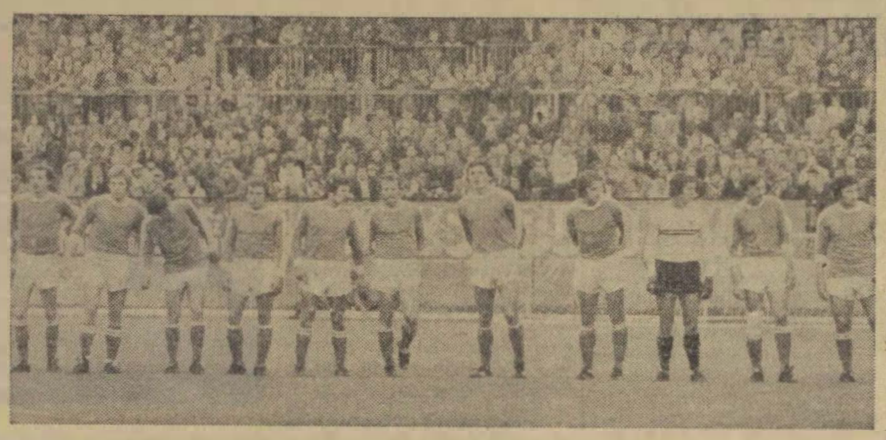
Sporttalálkozó a Mátrában

Mátramindszent állomás *Új élet* szocialista brigádja és a hatvani MHSZ-lövészklub versenyzői a közelmúltban *Mátraderecskén* közös légpuska- és légpisztolyversenyt rendeztek az *Edzett ifjúságért* mozgalom jegyében. A legjobb eredményt *Siklósi Oszkár*, Mátramindszent állomásfőnöke és *Szabó István* forgalmi szolgálattevő érte el. A két állomás vasutasai elhatározták, hogy a jövőben is rendeznek hasonló találkozókat.



A vidék legjobbja:

a Szombathelyi Haladás labdarúgó-csapata



A Haladás VSE labdarúgócsapata a Budapesti Honvéd elleni június 4 szombathelyi mérkőzés előtt. Balról jobbra: Kulcsár, Hauzer, Fedor, Horváth L., Fischer, Király, Vörös, Kereki, Szarka, Farkas, Halmosi.

Szombathelyen mindig nagy érdeklődés kísérte a labdarúgó-mérkőzéseket. Ez érthető is, hiszen kisebb megszakításokkal a Haladás VSE csapata 1936 nyara óta az NB I-ben játszik. Szombathelyen a Rohonci úti sporttelep igen sok nagy csatának volt a színhelye. A Régi *Savaria*, és előtte tíz éven át a *Sabaria FC* révén — mindig „termelte" a tehetséges labdarúgókat.

Három évvel ezelőtt, amikor *Thomann Antal*, a Haladás VSE NB I-es csapatának szakvezetője kétéves szerződését egy évvel korábban megszüntette, *Sárosi László* került vezetőedzőnek a Perint partjára. Amikor az új edzőt szurkolói ankéton bemutatták, hatalmas taps köszöntötte. Sárosi László vezetőedző, akkor szerényen csak annyit mondott:

— *Ezt a tapsot remélem, három év múlva is megérdemlem.*

Nos, Sárosi László már 1974/75-ben úgy dolgozott, hogy egyrészt sikerült a csapatnak elkerülnie a kiesést, másrészt lerakta az alapjait egy ütőképes gárdának. A halk szavú, de azért mindig fegyelmezett munkát kívánó vezetőedző munkájának az előző bajnoki évben is mutatkoztak eredményei. Tavaly ugyanis a Haladás hetedik helyen zárta az 1975/76. évi bajnokságot.

Akkor azonban senki sem gondolta, hogy 1977. június 11-én, az egyesület fennállásának legnagyobb sikerét érik el a szombathelyi labdarúgók. Az 1976/77. évi bajnokság befejezése után az 5. helyen végeztek és ezzel megszerezték a *„vidék legjobb csapata"* címet.

Laki Lászlóval, a Haladás VSE ügyvezető elnökével beszélgettünk a szép siker titkáról:

— Először azt szeretném hangsúlyozni, hogy nem csalódtunk Sárosi Lászlóban. A korábbi években mindig edzőgondunk volt. Gyakran előfordult, hogy évenként, sőt félévenként váltották egymást az edzők. A legtöbb edzőnek nem volt türelme kivárni munkájának gyümölcsét. *Most örömmel mondhatom, hogy Sárosi László vezetőedző élvezi Szombathely város állami, párt- és társadalmi, valamint a vasútigazgatóság vezetőinek bizalmát, és újabb hároméves szerződést írtunk alá vele.* Ez azt jelenti, hogy 1980. június 30-ig folytathatja munkáját nálunk. Bízunk abban, hogy ez alatt az idő alatt újabb fiatalokat nevel a magyar labdarúgás számára.

Sárosi László vezetőedző is elégedett az ötödik hely megszerzésével. Szóra bírni már annál nehezebb volt.

— *Az eredményben feltétlenül megmutatkozik az, hogy Szombathelyen olyan vezetőkkel kerültem össze, akik hagytak dolgozni, nem akartak befolyásolni* — mondotta, majd így folytatta: — Az érdem a játékosokat illeti meg, de azért nem szabad megfeledkezni *Török Péterről*, a Tanárképző Főiskola testnevelő tanáráról, aki 20 éve dolgozik a Haladásnál, és *Hegyi Oszkár* technikai vezetőről, aki mindenben segítette munkámat. A játékosok megértették azt, hogy csak rendszeres kitartó munkával, sportszerű életmóddal válhatnak jó középcsapattá.

— Kik nyújtották a legjobb teljesítményt az 1976/77. évi bajnokságban?

— Elsősorban *Kereki Zoltán*, aki a magyar válogatottban is elévülhetetlen érdemeket szerzett. Rajta kívül *Halmosi, Király, Kovács, Kulcsár* és *Szarka* is fő részese a sikernek. A többiek változó teljesítményt nyújtottak. A sok sérülés néha megoldhatatlan feladat elé állította a szakvezetést éppen úgy, mint a játékosokat.

— Most a játékosok július 4-ig jól megérdemelt vakációjukat töltik, azután kezdődnek a nehéz munka időszakai, felkészülés az új bajnokságra.

Kiss Antal

Nyolcszáz szakmunkástanulónak

Sportpályákat építettek a vasutas szocialista brigádok

Ide-oda pattog a labda a Mogyoródi úti kollégium előtti pályán. A májusi verőfényben fiúk és lányok kézilabdáznak. Először játszanak egymás ellen a két nem ifjú képviselői ebben a szép új, modern szakmunkástanuló otthonban. A fiúk az első mérkőzésen jól elporolták lányainkat. Ám ez senkinek nem szegte kedvét. Ellenkezőleg. A szövőipari tanuló kislányok alakítottak egy újabb csapatot, és 12:2-re megverték a fiúkat. Lezajlottak már a csoportok és a három emeletközösség közötti futballmérkőzések is. A házibajnokság győztesei az I. Emeletiek lettek.

Megindult tehát a sportélet a 800 személyes kollégiumban. *Az otthon életében nagy fordulatot jelentett, hogy elkészültek a pályák.* Amikor 1976. januárjában birtokunkba vettük a gyönyörű, modern intézetet, megdöbbenve vettük észre, hogy tervezői sem tornaterem, sem sportpálya építésére nem gondoltak. *Itt voltunk az 500 szakmunkástanuló leánnyal és 300 fiúval minden testedzési, sportolási lehetőség nélkül.* Az épület bal szárnya mellett volt ugyan egy 380 négyzetméteres kert, de ez, az ott elhelyezett rögzített asztalok, kőpadok miatt mindenre jó volt, csak sportolásra nem. Az épület előtt viszont kínálkozott pálya építésére alkalmas hely. Ám ennek igénybevételéhez tanácsi engedély és kivitelező kellett. Az előbbit némi utánjárással, az utóbbit nehezebben sikerült csak megszerezni.

Sokáig kerestük azt az üzemet, amelynek szocialista brigádjai segítséget nyújtanának a kerítés és a pálya megépítéséhez. *Így kerültünk kapcsolatba a MÁV Építési Géptelep Főnökségével.* Megbeszéléseinket szocialista szerződés megkötése követte, melynek eredményeképpen április 4-re elkészült a három pálya és a kerítés. Most már lehet focizni, röplabdázni, kosarazni, kézilabdázni. A MÁV Géptelep fiatal dolgozói az átadáskor barátságos mérkőzésre hívták ki fiainkat, az eredmény 0:0 lett.

A KISZ felhívására bontakozott ki az *Edzett Ifjúságért* mozgalom. Hogy ebben a mi szakmunkásfiataljaink is részt vehetnek, *elévülhetetlen érdeme van a MÁV Építési Géptelep 16 szocialista brigádjának, akik nagyon gyorsan építették meg a pályákat, és azokat körülvevő 191 méter hosszú kerítést.* Az általuk végzett társadalmi munka közel 200 ezer Ft-nak felel meg.

Fiataljaink hálás szeretettel gondolnak rájuk. Munkaszeretetükről tanulóink példát vehetnek. Szerény lehetőségeinket figyelembe véve, kultúrműsorokkal, sportvetélkedők szervezésével szeretnénk viszonozni fáradozásaikat, és KISZ-szervezetünk nevében garantáljuk, hogy megbecsülik a felnőtt munkásoktól kapott létesítményt.

Paulikovits Tiborné
nevelőtanár

AZ EDZETT IFJÚSÁGÉRT

Sportnap a Bihari úton

Az Északi Járműjavító 400 dolgozója töltötte együtt a szombat délutánt

Az *Északi Járműjavító* társadalmi- és gazdasági vezetőinek kezdeményezésére az üzem dolgozói, szocialista brigádjai — több mint négyszázan — töltötték együtt június 25-én a szombat délutánt a *Törekvés* Bihari úti sporttelepén. Tavaly már szerveztek ehhez hasonló sportnapot, amelynek célja az aktív pihenés és a testedzés volt. Az elmúlt évben munkásgyűlésen fogalmazódott meg az elhatározás, hogy rendszeressé teszik a sportnapokat, a kirándulásokat, vállalják a tömegsport kiszélesítését. Csatlakoztak az első országos járműjavító szakszolgálati sportszpartakiádhoz is.

Az üzem 134 szocialista brigádja tavasz óta több versenyen vett részt. Honvédelmi- és járőrversenyek, asztalitenisz, futball, sportlövészet és különböző túrák szerepeltek a programban. Munkaidő után ezren töltötték hasznosan, egészségesen a szabad időt. *A Törekvés SE elnöksége is segített ebben. Hetenként három alkalommal a dolgozók rendelkezésére bocsátotta a sportpályát a szükséges felszerelésekkel együtt.*

A június 25-i sportnapot is jól átgondolt, szervezett f.lvilágosító munka előzte meg. Kidolgozták a forgatókönyvet, felhívást és szellemi totót szerkesztettek. Nem feledkeztek meg a családtagok szórakoztatásáról sem. A dolgozók öt sportágban versenyezhettek: *kézigránátdobás, légpuskalövészet, kerékpározás, célbadobás és lengőtekézés.* A KISZ-bizottság az Edzett ifjúságért mozgalom jegyében szervezte a részvételt. A siker annak is köszönhető, hogy az üzem társadalmi-gazdasági vezetői a termelési és a mozgalmi feladatokkal egyenrangú tevékenységként kezelik a tömegsportot. Ennek érdekében üzemi sport-intéző bizottságot is alakítottak.

Ennek a sportnapnak is voltak győztesei, de a legnagyobb győzelem mégis az volt, hogy azon a szombat délutánon több százan ismerték meg a sportolás, a testedzés „ízét", a szabad idő hasznos eltöltésének a lehetőségét.

Pásku Jenő

Sportdélután Pécsett

A Vasutasok Szakszervezetének Pécsi Területi Bizottsága *június 17-én* atlétikai sportdélutánt rendezett a PVSK sporttelepén. A rendezvény célja; segíteni a KISZ által kezdeményezett *„Edzett ifjúságért"* mozgalmat. A versenyeken azok indulhattak, akik 1977-ben egyetlen szakosztálynak sem voltak igazolt versenyzői.

A nők a 100 méteres síkfutásban, távolugrásban, gránátdobásban és súlylökésben, a férfiak 200 méteres távon, valamint távolugrásban gránátdobásban és súlylökésben mérték össze tudásunkat. A fiatalabbak a hosszabb távokkal is megpróbálkozhattak. Így a nők az 1600 méteres — a férfiak a 2800 méteres távon is bizonyíthatták edzettségüket.

Murakeresztur:

Labdarúgópálya társadalmi munkában

Murakeresztúron az általános iskola nevelőinek kezdeményezésére tavaly kezdték meg egy labdarúgópálya építését, amelyben részt vettek az állomás szocialista brigádjai is. A *Zrinyi Miklós* és a *Széchenyi* brigád összesen 440 óra társadalmi munkát végzett, *Kővágó István* anyag- és leltárszámadó pedig 243 órát dolgozott a pályán. Az általános iskola társadalmi szervezete levélben köszönte meg a segítséget, *Kővágó István* pedig *Kiváló társadalmi munkás* kitüntetést kapott.

HÍREK

Barátságvonattal a Szovjetunióba

Már hagyomány, hogy minden év nyarán *Barátságvonat* indul a Keleti pályaudvarról, amelyen a legeredményesebben dolgozó vasutas szocialista brigádok és brigádvezetők utaznak *Kijev, Leningrád, Moszkva* útvonalon a Szovjetunióba.

Az idén június 24-én indult a Barátságvonat háromszáz utasával. A 150 vasutason kívül most 150 építőipari dolgozó is helyet kapott a vonaton. A 12 napos útra indulókat — mindkét szakma nevében — *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes búcsúztatta, szerencsés utat és jó pihenést kívánva valamennyiüknek. A pályaudvari búcsúztatáson megjelent *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára is.

— Tapasztalatcsere. A balassagyarmati vonalfőnökség vezetői csehszlovák vasutas vendégeket fogadtak a közelmúltban. Losonc állomás gazdasági és társadalmi vezetőit elkísérte a találkozóra a zólyomi aligazgatóság vezető helyettese is. A találkozó résztvevői tájékoztatták egymást munkahelyük eredményeiről és célkitűzéseiről. Szó volt ezenkívül a balesetmegelőzésről és a dolgozók sportolási-kulturális lehetőségeiről is. A csehszlovák és a magyar vasutasok elhatározták, hogy a jövőben több hasonló találkozót szerveznek.

— Csurka István dedikált. A közelmúltban jól sikerült író-olvasó találkozó színhelye volt a Landler járműjavító művelődési házának díszterme. Csurka István író találkozott olvasóival és dedikálta könyveit. A házigazda Vásárhelyi Pál szocialista brigád, ajándékserleggel kedveskedett az írónak.

— Családi est. Nagykanizsa csomópont társadalmi-gazdasági vezetői június 25-én taggyűléssel egybekötött családi estet rendeztek a nyugdíjasok részére. A Kodály Zoltán Művelődési Házban megjelent vendégeket Tóth János szbtitkár köszöntötte, majd Hunyadi Mátyás, a nyugdíjas csoport elnöke tartott beszámolót. A taggyűlés után a nagyrécsei Röpülj páva-kör szórakoztatta a nyugdíjasokat.

— Rendkívüli közgyűlés. A Vasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete július 17-én rendkívüli közgyűlést tart, a Keleti pályaudvar kultúrtermében. A közgyűlésen ügyvezető elnököt és helyettest választanak.

— Jutalomkirándulás. Egynapos jutalomkiránduláson vett részt Berekfürdőn hét nyugdíjas csoport 55 akitivistája. A Hajdúszoboszlói körzet szolgálati helyeinek társadalmi munkásai részére Berekfürdőn oktatást is tartottak a nyugdíjasokat érintő rendeletek és határozatok egyseges értelmezéséről, azok gyakorlati alkalmazásáról.

— Nyaraltak a gyerekek. A tiszalöki foglalkoztató iskola és nevelőotthon állami gondozott növendékei a közelmúltban társadalmi segítséggel nyaralhattak. Nyíregyháza csomópont vasutasainak kezdeményezésére tíz napot tölthettek a festői környezetben levő Nyíregyháza—Sóstó fürdő vasutas üdülőjében.

— Tizenöt év fotói... A Képes Újság szerkesztősége és a Hazafias Népfront Hajdú-Bihar megyei bizottsága „15 év fotói a Képes Újságban" címmel kiállítást rendezett június 26-án Debrecenben, a vasutasok klubjában. Gazda Lászlónak, a megyei pártbizottság osztályvezetőjének megnyitó beszéde után Gerencséri Jenő, a Képes Újság főszerkesztője mutatta be a kiállítás anyagát.

— Véradás. A balassagyarmati vontatási főnökség Vöröskeresztes szervezete a közelmúltban önkéntes véradónapot szervezett, amelyen 35 dolgozó összesen 14 liter vért adott.

— Nyugdíjas találkozó. A pécsi csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban találkozót rendezett a vasutasok művelődési házában, ahol 215-en jelentek meg. Halmay Árpád, a területi bizottság titkára köszöntötte a résztvevőket, majd a kertvárosi úttörőcsapat és a művelődési ház táncegyüttese szórakoztatta a vendégeket.

— Kiváló Véradó kitüntetés. A közelmúltban tartotta vezetőségválasztó közgyűlését Dombóvár város vöröskeresztes vezetősége. A közgyűlésen kitüntették a küldöttek közül a legeredményesebb aktivistákat. Popp Pálné, a MÁV Fatelitő Üzem dombóvári telepének dolgozója Kiváló véradószervező kitüntetést kapott.

Sakkcsapatverseny

Június 11-én a 27. vasutasnap tiszteletére szakszervezeti sakkversenyt rendeztek Békéscsabán, a vasutasok művelődési házában. A versenyt *Szucharda Gyula* főfelügyelő vezette. Első Orosháza állomás csapata lett. Második a békéscsabai vonatkísérők, harmadik helyen pedig Békéscsaba állomás versenyzői végeztek.

HALÁLOZÁS

Alföldy László, az Utasellátó SC sakkszakosztályának vezetője, szakíró és sakkpedagógus 63 éves korában meghalt. Temetése június 30-án, csütörtökön délután fél 3 órakor volt a rákoskeresztúri Új Köztemetőben.

A szerkesztőség üzeni

Madár János, Nyíregyháza; Sipos Józsefné, Dombovar; Paulikovits Tiborné, Budapest; Szücs Ferenc, Hatvan; Varfalvi Gyula, Nagykanizsa; Pinter Lajos, Vácrátot; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Aczel István, Pecs. leveleiket **lapunk anyagához felhasználjuk.** Markas József, Zalaegerszeg; Pernyei Gusztáv, Sajoecseg; Katai József, Vámosgyörk, Szabó Gyula, Apátszállás, leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

Elcserélném a „Nyolcházban" levő, 50 m²-es, gázfuteses, II. emeleti, egyszoba-összkomfortos lakasomat MÁV-dolgozóval, belterületen hasonló tanácsi lakásra. Németh Ilona, 1087 Budapest, Kerepesi u. 5. sz., IV ép., II. em. 48.

Elcserélném 1,5 szoba-összkomfortos, MÁV-telepi lakásomat szoba-konyhás tanácsira Budapest területén, csak vasutassal. Levélcím: Virág Gábor, 1155 Budapest, Rákos u. 102.

Elcserélném Délegyháza állomás területén levő kétszobás lakásomat Budapestire. Tanácsi is lehetséges. Érdeklődni: 63—01, Szöller.

Magyar Vasutas

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczur utca 61.
Telefon városi: 229—872,
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest, VII. Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: dr Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—2630 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Boder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. JÚLIUS 19.

Tudósítóink írják

Ki tud többet a Szovjetunióról?

Sikerrel fejeződtek be a jubileumi szellemi vetélkedő középdöntői

A szellemi vetélkedők hasznosságáról nehéz lenne statisztikát készíteni, de nincs is rá szükség, mert értékük éppen a játékos formában elsajátított ismeretekben rejlik, amit adminisztratív módszerekkel aligha lehet ellenőrizni, felmérni. Olyan aktív társasjáték ez, amelynek nincsenek vesztesei. Ezért népszerű a vasúton is a szocialista brigádok most zajló nagy vetélkedő sorozata, amelynek döntőjére ősszel, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának keretében kerül sor. A szolgálati helyek döntőiről lapunkban is írtunk már. Most — ismét tudósítóink levelei nyomán — a középdöntőkről és a verseny eddigi tapasztalatairól adunk izelítőt.

„Hajtóvadászat" könyvek után

Fogas Pál tudósítónk a szentesi eredményekről, a vetélkedő szervezésének néhány tanulságos mozzanatáról számolt be.

„A magyar—szovjet kapcsolatok a Nagy Októberi Forradalomtól napjainkig és az Együttműködés a közlekedésben és a hírközlésben témakörökhöz — írja — nem állt rendelkezésre elegendő irodalom. *Valóságos hajtóvadászat indult néhány könyv után. Különösen a magyar—szovjet gazdasági együttműködéssel és a KGST-vel kapcsolatos MSZBT-kiadványokat keresték sokan.* Ezek könyvesboltokban nem kaphatók. A gondok ellenére az első forduló a MÁV Szentesi Építési Főnökségénél is sikeres volt. Az MSZBT [illegible] központja és a Kossuth Könyvkiadó adott egy-egy példányt az ajánlott irodalomból. *A főnökség néhány dolgozója ezután 120 oldalas jegyzetet készített, amit sokszorosítottak és kiosztottak a brigádok között.* A versenyzők, különösen a fizikai munkások könnyebben készülhettek így, nem kellett a könyvek beszerzésével fáradozni.

Nehéz feladatnak tartották a szervezők és a brigádok egyaránt azt az írásbeli beszámolót, amit a versenyzőknek kellett készíteni arról, hogy munkaterületükön mit tettek és mit tehetnek a magyar—szovjet kapcsolatok fejlesztése érdekében. A dolgozatok elkészítése feltétele volt a versenyben való részvételnek.

Összefoglalva a tapasztalatokat *elmondhatjuk, hogy a főnökségen jól előkészítették a vetélkedőt, színvonalasan rendezték a munkahelyi fordulókat.* A zsüri méltányolta azoknak a munkásoknak a feleleteit, akik idősebb koruk ellenére vállalkoztak a nyilvános szereplésre és jól felkészültek. Tanulságosak voltak a pályamunkások feleletei is, akik személyes tapasztalataikkal egészítették ki a tanultakat és bizonyították, hogy mit jelent számunkra a magyar—szovjet kapcsolatok élő valósága.

A főnökségtől a következő fordulóba a *Makarenkó* és a *Baross Gábor* szocialista brigád csapatai jutottak."

Izgalmas hajrá Miskolcon

„A miskolci igazgatóság területén is befejeződtek a szellemi vetélkedők első fordulói — írja *Fekete László*. A területi bizottságnak és az igazgatóság MSZBT tagcsoportjának jó propaganda és szervező munkájának köszönhető, hogy 416 szocialista brigád nevezett be a versenybe. *A külszolgálati elődöntők is a részvevők jó felkészültségét igazolták, a szakszolgálati döntők pedig a zsűrik elismerését is kivívták.* A vontatási szakszolgálat döntőjében részvevő csapatok közül különösen a *Martos Flóra* és a *Baross Gábor* szocialista brigád második helyért vívott küzdelme okozott sok izgalmat. A vetélkedőket egyebként a jó hangulat és a játékosság jellemezte.

Az igazgatósági döntőbe került a forgalmi szakszolgálat MSZB, a vontatásiak November 7., az építési- és pft szolgálat Arany János, a bizt. ber Puskás Tivadar és az anyagellátás Lokomotív brigádja."

A szocialista brigádok a szegedi igazgatóság területén is érdeklődéssel, kedvvel kapcsolódtak be a vetélkedőbe. 446 brigád versengett a továbbjutásért. A csapatok bizonyították széles körű ismereteiket. A szakszolgálati döntők legjobbjai már az igazgatósági döntőre készülnek.

„Az Utasellátó vállalati szintű döntője június 30-án volt Budapesten, az Arany János utcai kultúrteremben — írja Kodolányi Ferenc. — A hétfordulós verseny bővelkedett izgalmakban és meglepetésekben. Hosszas küzdelem után végül a mozgószolgálati igazgatóság *Szőnyi Márton* szocialista brigádja lett az első. Második a debreceni igazgatóság *Curie* brigádja, harmadik pedig a budapesti igazgatóság *Ságvári Endre* brigádja."

Ötszáz brigád vetélkedett

„A budapesti igazgatóság területén mintegy ötszáz szocialista brigád csaknem hatezer tagja versengett. A népes mezőny július 1-re már hat csoportra csökkent. Ezen a napon dőlt el, hogy melyik brigád képviseli a pestieket az országos döntőn" — olvastuk *Séra Sándor* tudósításában.

A vetélkedőn megjelent *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Rékasi István* vasútigazgató-helyettes is. A játékvezető *Halmágyi Gyula* ifjúsági felelős volt. Egy-egy csoport 300 pontot gyűjthetett. Ebből a Budapesti Építési Főnökség *Lőrinczy Mihály* szocialista brigádjának versenyzői 295-öt tudtak megszerezni, s ezzel egy-egy zsebszámológépet nyertek és egyúttal bejutottak a szeptemberi országos döntőbe. Második a székesfehérvári anyagszerkezelési szakszolgálat *Petőfi* brigádja lett. Jutalmuk egy-egy Phillips-rádió volt. A dobogóra végül harmadikként (281 ponttal) a Keleti vontatási főnökség *Lenin* szocialista brigádja került. Ők 500—500 forintos vásárlási utalványt nyertek.

A vasút feladata a gyors és biztonságos szállítás

KIVÁLÓ VASUTASOKAT TÜNTETTEK KI A 27. VASUTASNAP ALKALMÁBÓL



Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója méltatja a 27. vasutasnap jelentőségét és a kitüntetésben részesülők érdemeit

(Laczkó Ildikó felvétele)

Kiemelkedő munkájukért, a vasúti szolgálat példás ellátásáért a 27. vasutasnapon is sokan részesültek kitüntetésben. A *Kiváló vasutas* és a *Közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetések átadására július 8-án Budapesten, a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében került sor. Az ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos*, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Földvári László* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, *Györffi József*, az MSZMP KB alosztályvezetője, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

Az ünnepséget *Szücs Zoltán* nyitotta meg. Bevezetőjében méltatta a vasutasnap jelentőségét, majd így folytatta.

— *Ezen a napon nem magunkat ünnepeljük, hanem az évtizedek tradícióival megalapozott és nagy hivatásszeretettel végzett munkát, amellyel a vasutasság hozzájárul szocialista hazánk fejlődéséhez. A vasutasok hivatásszeretete közismert. Mi, akik a vasút szolgálatában állunk, jól tudjuk: mennyi örömet okoz egy-egy feladat jó elvégzése. Éppen ezért nekünk sohasem szabad arról elfeledkezni, hogy a vasút feladata a gyors és biztonságos szállítás. Bármennyire is lekötnek azonban bennünket az üzemi feladatok. a fő cél az utasok és a fuvaroztatók udvarias kiszolgálása.*

Amikor a vasút vezetői nevében megköszönöm eddigi munkájukat, kívánom, hogy szolgáljon a kitüntetés ösztönzésül ahhoz, hogy a jövőben is eredményesen végezhessék el feladataikat — fejezte be rövid beszédét a MÁV vezérigazgatója, majd felkérte *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi minisztert a Kiváló vasutas és *Urbán Lajos* államtitkárt a Közlekedés kiváló dolgozója kitüntetések átadására. *(A 27. vasutasnap alkalmából kitüntetésben részesült vasutasok névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)*

A vasút első félévi szállítási teljesítménye:

160 millió 988 ezer utas és 64 millió 760 ezer tonna áru

Júniusban a vasút *28 millió 120 ezer utast szállított*, amely a bázisidőszakhoz viszonyítva 97,2, a tervhez képest 98.9 százalékos teljesítésnek felel meg. Kedvező az utaskilométerben mért teljesítés, és a késetten közlekedett személyszállító vonatok aránya is, noha a késési idő emelkedett.

Nem mondható kedvezőnek az áruszállítási teljesítmény alakulása. A vasút júniusban

10 millió 889 ezer tonna árut szállított, amely a bázisidőszakhoz viszonyítva 99,5, a tervhez képest 96,5 százalékos teljesítésnek felel meg.

Lényegesen kedvezőbben alakult az árutonna-kilométerben mért teljesítmény, amely a bázisidőszakot mintegy 2,5 százalékkal haladta meg, a tervhez képest pedig megközelíti a 100 százalékot. A belföldi áruféleségek közül a bázisidőszakhoz viszonyítva a tűzifa, műtrágya és a cementgyármány küldemények mennyisége növekedett, míg a tégla, kavics, kő és szénküldeményekből kevesebb áru került elszállításra.

A késetten közlekedett tehervonatok részaránya kismértékben, de javult,

feltűnően sok volt viszont az időben ki nem állított teherkocsik száma.

A teherkocsik átlagos fordulóideje mintegy 4,5 százalékkal romlott a bázisidőszakhoz képest. Az idegen teherkocsik átlagos tartózkodása is magas volt a vasút hálózatán. A tehervonati mozdonyok fajlagos teljesítménye csak a villamosmozdonyoknál érte el a bázisidőszak szintjét.

Az év első fele lezárult. Ha az eltelt hat hónap személy- és áruszállítási teljesítményét vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy az utasok száma tovább csökkent. Az elszállított

160 millió 988 ezer utas ugyanis a bázisidőszakhoz viszonyítva 95,6, a tervhez képest 97 százalékos teljesítésnek felel meg.

Ugyanakkor a bázisnál mintegy 2 százalékkal kedvezőbb az utaskilométerben mért teljesítmény alakulása. Az utóbbi az átlagos szállítási távolság növekedésének a következménye, amely abból ered, hogy igen sokan vették igénybe a távolsági személyvonatokat, valamint a gyors- és expresszvonatokat.

Az első félévben csökkent a zsúfoltság és növekedett a személyvonatok átlagos utazási sebessége is. Ezáltal a személyszállítás minősége kismértékben ugyan, de javult.

A hat hónap alatt elszállított

64 millió 760 ezer tonna áru a bázisidőszakhoz viszonyítva 1,7 százalékos túlteljesítést mutat, a tervhez képest pedig csaknem 100 százalékos a teljesítés.

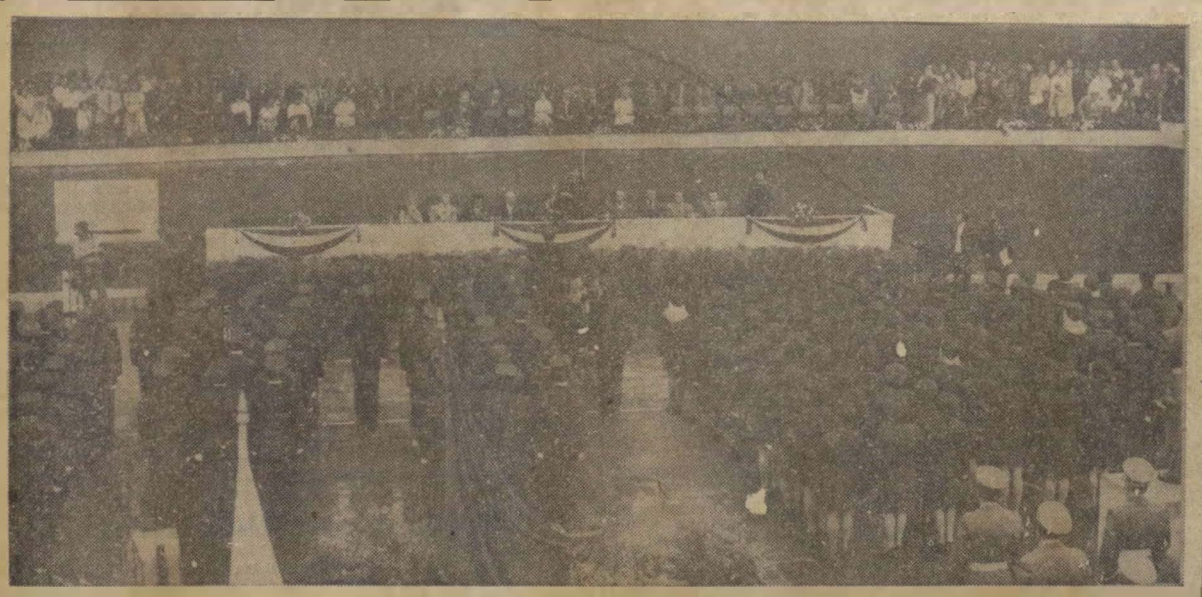
Az árutonna-kilométer teljesítmény az elmúlt évhez képest mintegy 4,6 százalékkal emelkedett. Legerőteljesebb növekedés az importforgalmat jellemezte, de kedvező volt a belföldi, az export- és tranzitforgalom alakulása is.

A tehervonati menetrendszerűségnél lényeges javulás nem tapasztalható. Időszakonként zavarokat okozott egyes vállalatok kocsiellátása. Különösen gyakori volt ez a bauxit- és a kőolajküldeményeknél. Igaz, hogy a szállítható vállalatok rakodási készsége is mérsékelt. volt. Kedvezőtlenül alakult az átlagos kocsifordulóidő is. Ezzel szemben javult a statikus terhelés. A géprevárások és gépácsorgási esetek száma is csökkent az elmúlt időszakhoz képest.

Az év második felében a vasútnak

közel 3 millióval többet, mintegy 67 millió tonna árut kell elszállítania.

Jelentős növekedés várható az export- és tranzitszállításoknál. A feladatok szorosan összekapcsolódnak szakszolgálati és igazgatósági szinten egyaránt.



A tisztavatás ünnepélyes pillanatai. Dr. Kun Dezső, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója köszönti az elnökségben helyet foglaló vezetőket és az ünnepség résztvevőit

(Tudósítás az 5. oldalon)

(Laczkó Ildikó felvétele)

Kitüntetések a 27. vasutasnap alkalmából

A közlekedés- és postaügyi miniszter a 27. vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréséül —

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Bartha Ferenc munkavezetőt, Miskolc Pft. Főn.; Bodri József felépítm. munkavez., Dunaújvárosi Pft. Főn.; Bárány Árpád mozd. lakatost, Miskolc Vont. Főn.; Cseh József szertárfőn. h., Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Darai Gyula VSZT csop. vez.; Vasutasok Szakszervezete; dr. Deák Gyula oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Domonkos Miklós vont. főn., Sopron Vont. Főn.; Ekles Gyula vonatvez., Dombóvár áll.; Erdősi István lakatos csop. vez., MÁV Építési Géptelep Főn.; Frigyik László vill. mozd. vez., Nyíregyháza Vont. Főn.; Gara Istvánné keresk. okt. tiszt, Debrecen áll.; Gazdag István váltóőrt. Záhony áll.; Hangos Pál szakvonali oktató, Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Horváth István beruh. csop. vez., GYSEV; dr. Horváth Jenő oszt. vez., Vasegészségügyi Ig.; Józsa Károly oszt. vez., Szeged Vasútig.; Kalocsai Ottó oszt. vez., Szombathely Jj. Ü.; Kárász Zsigmond Diesel-motorvez., Záhony Vont. Főn.; Kiss András kötőtelep vez., Miskolc Ép. Főn., Kiss József igazgatót Bpest TBEF; Kondor Pál áll. főn., Várpalota áll.; Kovács Antal vezénylőtisztet, Nyíregyháza áll.; Kovács István műsz-gazd. tanácsadót, Vasúti Főoszt.; Kovács Mihály hálókocsikalauzt, Utasellátó V.; Kövesdi Béla motorvez., Pécs Vont. Főn.; Markus József mozd. vez., Dombóvár Vont. Főn.; Molnár János lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Molnár László kocsimesteri, Miskolc-Tiszai pu.; Nagy István Diesel-motorszerelőt, Debrecen Vont. Főn.; K. Nagy József szakaszkez. p. mestert, Békéscsaba Pft. Főn.; Németh Mátyás lakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Ondok László vonalbiztost, Bp. Vasútig.; Ondok Sándor Diesel-mozd. vez., Szolnok Vont. Főn.; Ördögh Ferenc szolg. vez. váltókez., Szeged áll.; Popik Sándor mozd. vez., Békéscsaba Vont. Főn.; Rácz István díszpécsett, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Selek Márton tolatásvez., Murakeresztúr áll.; Sleng József vez. váltókez., Vác áll.; Szalai Pál üzemvez., Bp. Kelenföld Jobbparti BBFF; Szarka Géza kazánkovács csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Szelestey Elemér áll. főn., Szombathely áll.; Szendrei István energetikust, Celldömölk Ép. Főn.; Szépe Istvánné fuvarozásszervezőt, Hegyeshalom áll.; Szőllősi János főép. vez., Bp. Hídép. Főn.; Szücsi István műv., Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Takács József csop. vez., BVKH; Tóth Mihály áll. főn.h., Kiskunfélegyháza áll.; Turóczy István szolg. főn., Bp. Józsefváros Pft. Főn.; Váci Imre műszerészt, Pécs BBFF; Várhegyi Vilmos áll. főn. h., Bp. Soroksári út áll.; Zombori Ferenc ügyint., Vasúti Főoszt.



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kiváló vasutas kitüntetést Bartha Ferenc munkavezetőnek, a miskolci pályafenntartási főnökség dolgozójának

A közlekedés- és postaügyi miniszter

A KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Ari Sándor kocsirend., MÁV Fatelítő Ü. Dombóvár; Ács Károly vonatvez., Kiskunhalas áll.; Baki Károly pol. munkatárs, Vasutas Szakszerv. Bp. Ter. Bizottsága; Dévai János csop. vez., Szombathely, Vasútig.; Farkas Dániel nehézgépkez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Farkas Imréné munkaü. csop vez., Berente szén pu.; Fekete Lajos áll.főn.h., Tapolca áll.; Földi József szakaszkez. főpályamester, Kiskunhalas Pft. Főn.; Gárdai Gábor oszt. vez., GySEV Soproni Ig.; Győre Lajos oszt. vez., Szolnok Jj. Ü.; Heringer Józsefné szakoktató, MÁV Tisztképző Int.; Herpai Antal csop. vez., Bp. Vasútig.; Horváth Ernő mozd. vez., Kiskunhalas, Vont. Főn.; Hudák János mozd. vez., Szerencs Vont. Főn.; Kecskés Vendel üzemmérnököt, Salgótarján-külső áll., dr. Makk Alajos műsz. gazd. tanácsadót, Vasúti Főoszt.; Matók Istvánné ügyint. Vasúti Főoszt.; Mészáros József ügyint., Debrecen Vasútig.; S. Nagy Lajos szakaszkez., Debrecen Déli Pft. Főn.; Nagy Sándor műszerészt, Debrecen BBFF; Pártai Zoltán blokkművez., Szeged-Rókus BBFF; Pásztóy Katalin ügyint., Bp. Vasútig.; Preizer József, ügyint., Bp. Vasútig.; Rácz Imre csop. vez., Pécs Vasútig.; Sárvári Vilmos motorjav. csop. vez., Északi Jj. Ü.; Simon László oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Szántó Gyula tervező mérnököt, GySEV Soproni Ig.; Szilágyi László géplakatost, Debrecen Jj.Ü.; Tómács János tolatásvez., Vámosgyörk áll.; Treier László előmunk., Nagykanizsa Pft. Főn.; Vasfői János külső forg. szolg. tevőt, Győr áll.; Várszegi Tiborné kocsitisztító csop. vez., Nagykanizsa áll.; Zagyva Sándor művez., Püspökladány Vont. Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Adami László művez, Északi Jj. Ü.; Babenyecz Mihály szénszerelő-kirakó, Bátaszék, Szertárvez.; Baczoni Béla kocsivizsg., irányító, Miskolc Vont. Főn.; Barta Imre kazánfűtő, Jászkisér, Építőgépjavító Ü.; Barta László szolg. főnök, Komárom Vont. Főn.; Bálint Teréz személypénztáros, Szigetvár áll.; Bónis Imre vonalgondozó, Pécs Pft. Főn.; Bódi István motorvez., Szeged Vont. Főn.; Bartos László lakatos brig. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Czégény József forg. szolg. tevő, Kelebia áll.; Csorba Barnáné betan. munkás, Miskolc Pft. Főn.; Erdődi László gépiakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Farkas László művez., Kisújszállás Vont. Műhelyfőn.; Fábián Gyula lakatos, Záhony, Gépesített Rakod. Főn.; Fábián Imre vonalgond., Kisújszállás, Pft. Főn.; Fábián Lajos művez., Székesfehérvári Jj. Ü.; Fülöp István főtechnológus,, Pécs Vasútig.; Gábris Lajos raktárnok, Nagyharsány áll.; Gnaj Péter szénkirakó munkás, Komárom Szertárfőn.; Hanthy Tamás vez. mérnök, Hatvan Vont. Főn.; Hanzel István oszlopállító munkás, Bp. Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Hollik Miklós vill. szerelő, Nyíregyháza, Vill. Vonalfelügy.; Janusek Tibor mozd. vez., Kisterenye, Vont. Főn.; Juhász Sándor felépítm. csop. vez., Bp. Vasútig.; Kajtár Lászlóné szem. pénztáros, Pétfürdő áll.; Katona János szem. vezető, Dombóvár Pft. Főn.; Képes Gábor vez. mérnök, Mátészalka Pft. Főn.; Király Ferenc targoncavez., Debrecen, Okt. Főn.; Kisteleki Mihály, ügyint. csop. vez., Vasúti Főoszt.; Komlósi István jegykiadó pályaőr, Tapolca Pft. Főn.; Kovács Emil kocsiintéző, Bp. Keleti Igazgatósági részleg; Lazur Gyula oszt. vez.h., Miskolc Jj.Ü.; László Béla ügyint., Szeged, Vasútig.; Leigéb János, rend. forg. szolg. tevő, Kispest áll.; Lekrinczki Tivadar vezénylőtiszt, Szentes áll.; Légrádi László hegesztő, Szombathely Vont. Főn.; Magyar Lajos szenezőmunkás, Szombathely Osztószertárfőn.; Maruszki Pál gépkez., Landler Jenő Orsz. Osztószertárfőn.; Mészáros József kocsirend., Püspökladány áll.; Nagy János munkaügyi vez., Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Nagy Károlyné ügyint., Pécs BBFF; Papp János szakaszkez. pályamester, Bp. Angyalföld Pft. Főn.; Pataki József lakatos, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Piti János Diesel-mozd. segédkezelő, Szentes Vont. Főn.; Pósfalvi Gyula szekrénylakatos, Szombathely Jj. Ü.; Pozsonyi Vilmos mozd. vez., Dunaújváros Vont. Főn.; Rajnai Rezső csop. vez., Vasutasok Szakszervezete; Raskó István fizikai csop. vez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Ságodi Ádám géplak. csop. vez, Bp. MÁV Gépjav. Ü.; Sikora István segédmozd. vez., Sárospatak Üzemfőn. Vont. részleg; Simon Béláné ügyint., Bp. Számvit. Főn.; Sutyor László csop. vez., Bp. Vasútig.; Szabó Ferenc kőműves csop. vez., Szeged Ép. és Hídfennt. Főn.; K. Szabó János Irányító művez., Szolnok Jj. Ü.; Szabó József csop. vez., Bp. Vasútig.; Szabó Pál műszerész csop. vez., Bp. TBEF; Szabó Sándor tolatásvez., Celldömölk áll.; Szatmári István személyzeti vez., Bp. Közp. Felépítményvizsg. Főn.; Szedlacsek János készítelő., Bp. MÁV Fatelítő Ü.; Szemenyei Mátyás ügyint., Szombathely Vasútig.; Szeti Lajos gondnok, Bp. MÁV Adatfeldolg. Főn.; Szilágyi Sándorné ügyint., Debrecen BBFF; Szinku Barnabás kocsivizsg., Záhony Vont. Főn.; Tarjáni Zoltán raktárkez., Miskolc—Rendező pu. Osztószertárfőn.; Tóth Kálmán vonalbiztos, Debrecen Vasútig.; Tóth Károly hídász munkavez., Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Vágó Gyula műszerész, Balparti BBFF; Vigh Dániel váltókez., Mezőcsát áll.; Vörösváczki József pályamunkás, Kecskemét Pft. Főn.; Zana Andrásné nyomdai gépíró-másoló, Landler Jenő Jj. Ü.



A kitüntetésben részesültek egy csoportja
(Laczkó Ildikó felvételei)

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Bakk Antal gőzmozd. fűtőt, Celldömölk Vont. Főn.; Baranyai Dezső külsős rakt. kez., Celldömölk Osztószertárfőn.; Bán Béla ügyint., Szeged Vasútig.; Benke László Diesel-mozd. szerelőt, Nagykanizsa Vont. Főn.; Bíró József pályamunkást, Bp. Ép. Főn.; Bíró Károly üzemmérnököt, Hegyeshalom áll.; Bokodi Miklós váltókez., Győrszabadhegy áll.; Borsos János gépkísérőt Szolnok, áll.; Botyánffy Miklós műszerészt, Balparti BBFF; Börcsök Ferenc ruhacsop. vez., Szeged Számvit. Főn.; Börzsei Imréné szerelvény átvevő, Győr Vont. Főn.; Csép Imre anyagszállító csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Csomós József ácsot, Miskolc Ép. Főn.; Czigány Károly betan. munkást, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Dancsó István lakatost, Bp. Hídép. Főn.; Darók István tűzlkovács csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Dombai Nándor géptermi csop. vez., Bp. MÁV Jegynyomda Főn.; Fehér Géza váltókez., Kecskemét áll.; Fehér László vill. mozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Ficsór Erzsébet jegyvizsg., Kiskunfélegyháza áll.; Friedmann Ferenc esztergályost, Pécs Vont. Főn.; Gavallér Györgyné óvónőt., Debrecen Napközi Otthon; Gaulandné Tiber Vilma bér-statisztikust, Bp. Közp. Számvit. Hiv.; Gál Jánosné takarítónőt, Dunaújváros Pft. Főn.; Gergály István TMK csop. vez., Székesfehérvár Vont. Főn.; Gergely Antalné árupénztárost, Diósgyőr-Vasgyár áll.; Gömöri László lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Győrfi Miklós vill. szerelő csop. vez., Ebes Vill. Vonalfelügy.; Hanula Ferenc művez., Vác Pft. Főn.; Harsányi Zoltán lakatost, Pécs BBFF; Heiling Istvánné kertész szakmunkást, Kaposvár Ép. és Hídfennt. Főn.; Herjes István tolatásvez., Barcs áll.; Horváth Ferenc művez., Dunakeszi Jj. Ü.; Horváth Jánosné pénztári revizort, Pécs Vasútig.; Horváth Lajos motorszerelőt, Dombóvár Ép. Főn.; Imre István vonatvez., Szombathely áll.; Jónás Ferenc művez., Bp. MÁV Gépjav. Ü.; Jordán András vágánygond., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Juhász Dezsőné segédmunkást, Záhony Pft. Főn.; Juhász István raktárnokot, Gyoma áll.; Jung Antal üvegest, Dunakeszi Jj. Ü.; Kajos József kábelszerelő csop. vez., Bp. TBEF; Karácsony István átmenesztőt, Hatvan áll.; Kaszás Gyula terv és üzemgazd. csop. vez., Debrecen Vasútig.; Kaszás László Diesel-mozd. szerelő lakatost, Kaposvár Vont. Főn.; Kárpáti József vill. mozd. vez., Bp. Keleti Vont. Főn.; Kecskés Imre rakodógépkez., Dombóvár Osztószertárfőn.; Kiss Ferencné raktárvez., Északi Jj. Ü.; Kiss József raktárkez., Püspökladány Szertárfőn.; Kiss Sándor művez., Debrecen Ép. Főn.; Kisabonyi Ernő áll. kez., Hejőszalonta áll.; Kliesch János rend. forg. szolg. tevőt, Zalaszentiván áll.; Kocsis Józsefné rakt. vez., Szeged-Rendező Igazg. Osztószertárfőn.; Kocza Balázsné dajkát, Hatvan Napközlotthonos Óvoda és Bölcsőde; Kohári József váltókez., Pásztó áll.; Kósa Zoltán vont. reszortost Miskolc Vont. Főn.; Krebsz Zoltánné anyaggazdálkodót, Szob Szertárfőn.; Kovács Ferenc mozd. vez., Veszprém Vont. Főn.; Kovács Ottó hegesztőt, Szentes Ép. Főn.; Kővágó Mátyás mozd. vez., Bátaszék Vont. Főn.; Lupkovics Imre gőzmozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Mag András fizikai munkást, Miskolc Ép. Főn.; Magyar Antal olmozóbárcázót, Lökösháza áll.; Magyar József üzemell., Jobbparti BBFF; Marton István vonalgond., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Mayer Ferenc term. főcsop. vez., Szombathely Épület- és Hídfenntart. Főn.; Merth János műszerészt, Szombathely BBFF; Mészáros Albertné szakácsnőt, Záhony Napközi Otthon; Mészáros József vill. lakatost, Északi Jj. Ü.; Moczka Erzsébet rakt. kez., Záhony Szertárfőn.; Molnár László darukez., Záhony, Gépesített Rak. Főn.; dr. Mórocz Tibor oszt.vez., MÁV Tervező Int.; Mucsi Sándor üzemgazd., Szentes Vont. Főn.; Murár Ferenc csop. vez., Északi Jj. Ü.; Nagy István mozd. vez., Jászapáti Vont. Főn.; Nagy Károly rakt. munkást, Miskolc Gömöri pu.; Nagy Károly esztergályost, Szombathely Jj. Ü.; Nemes Lajos kőművest, Bp. Szak- és Szerelőip. Főn.; Nézics Tibor térközőrt, Dombóvár Pft. Főn.; Oletics Vince kocsirend., Gyékényes áll.; Orsós Vendel kocsirend., Komló áll., Óvári Árpád ügyint.; Bp. Vasútig.; Polgár László raktárkez., Győr, Szertárfőn.; Polgár Lászlóné csop. vez., Landler Jenő Jj.Ü.; Potyók Géza raktárnokot, Eperjeske-átrakó pu.; Perjési József kocsilakatost, Nyíregyháza Vont. Főn.; Petri Károly szakaszkez. p. mest., Békéscsaba Pft. Főn.; Pribéli Károly lakatos csop. vez., Hámán Kató Vont. Főn.; Pusztai Dezső, forg. szolg. tevőt, Abony áll.; Serei Rudolf ügyint. Vasúti főoszt.; Schaff Béla főkönyvelőt, BVSC; Soltész Lászlóné bérszámf., Nyíregyháza áll.; Szabó János pályagondnokot, BVSC; Szabó Vilmos gyártásvez., Dunakeszi Jj.Ü.; Szakács András vonalbejárót, Záhony Pft. Főn.; özv. Szabó Gáborné Konyhalányt, Debrecen Gondnokság; Szalai János forg. szolg. tevőt, Baja áll.; Szabó László asztalost, Debrecen áll.; Szántai Sándorné takarítónőt, Bp. Keleti Igazgatósági részleg; Szentesi Angella személypénztárost, Bp. Kelenföld áll.; Szilasi János kocsirend., Zalaegerszeg áll.; Szőllős Jenő ügyint., Bp. Vasútig. Beruh. Kirendeltség; Szücs Sándor árupénztárost, Mezőtúr áll.; Talabér József géplakatost, Északi Jj. Ü.; Tanner Lajos normatechnológust Debrecen Jj.Ü.; Tájok Miklós mozd. vez., Nyíregyháza Vont. Főn.; Tárkányi Piroska árupénzt., Bp. Józsefváros áll.; Telenkai Franciska ügyint., Debrecen Számvit. Főn.; Tornyainé Mészáros Katalin futvardíjszámfejtőt, Hódmezővásárhely áll.; Tóth Gyuláné ügyint., Bp. Magasép. Főn.; Tóth Lászlóné vonali tartalékost, Nyékládháza áll.; Tóth Sándor lakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Török László szakmunk. csop. vez., Debrecen, Gondnokság; Ujhelyi Gyula pályamunkás, Mátészalka Pft., Főn.; Ujvári József lakatost, Debrecen BBFF; Varga Imre művez., Debrecen BBFF; Varga Lajos vonatvez., Veszprém áll.; Varga Sándorné betan. galvanizálót, Dunakeszi Jj. Ü.; Vályi Dezső forg. ir., MÁV Közp. Üzemirányító Hiv. Vereczkei László főművez., Északi Jj.. Ü.; Vízkeleti Ferenc csap. vez. előmunkást, Pápa Pft. Főn.; Weisz Ferencné rakt. kez., Pécs Szert. Főn.; Zámbori István anyagkiadót, Szolnok Jj. Ü.; Zsámár Lajos vonalgond., Zalaegerszeg Pft. Főn.; Zsoldos Barnabás rend. forg. szolg. tevőt, Mátészalka áll.

Vizsga helyett vetélkedő

A debreceni területen eredményes volt a szakszervezeti bizalmiak oktatása

A vasutas-szakszervezet titkárságának 1976. október 18-i határozata alapján az 1976/77. oktatási évben minden alapszervezetünknél megkezdődött a bizalmiak és bizalmi helyettesek képzése.

Az oktatási év alatt területi bizottságunk igyekezett az alapszervezetek részére sokoldalú módszertani és elvi segítséget nyújtani, új elemekkel gazdagítani az oktatás hagyományos formáit. *„Bizalmiak a dolgozókért"* címmel vetélkedőt indítottunk, melynek alapszervezeti szintű lebonyolítása egybeesett a bizalmi oktatás 1976/77. évi zárásával.

A vetélkedő anyaga lényegében a bizalmi oktatás témaköreit tartalmazta, gyakorlati kérdések és feladatok alkalmazásával. *Célja elsősorban az volt, hogy a bizalmiak játékos formában adjanak számot az MT—SZOT határozatok elsajátításáról, és alkalmazásáról,* továbbá, hogy a vasút sajátosságainak megfelelően segítse a bizalmiak munkájának továbbfejlesztését, a politikai ismeretek bővítését és a jó módszerek terjesztését. Azt akartuk elérni, hogy növekedjen a bizalmi munka rangja, szerepének és jelentőségének fontossága, amely lényegében a tömegkapcsolat és a szakszervezeti demokrácia továbbfejlesztését szolgálja.

Meggyőződésem, hogy ha az oktatási évet jó előkészítés, majd színvonalas munka jellemzi, akkor a vetélkedő eredményességéhez nem fér kétség. Megjegyezném azonban azt is, hogy a vetélkedő nem helyettesítheti az oktatást, hanem annak egyik módszereként jelentkezik és azt színesebbé, gazdagabbá teszi, bizonyos képet nyújt arról, hogyan sikerült a tananyagot elsajátítani.

Örömmel tapasztaltuk, *hogy a bizalmiak 75 százaléka kapcsolódott be az alapszervezeti szinten meghirdetett „Bizalmiak a dolgozókért" szellemi vetélkedőbe.* Ezt igen jelentősnek tartjuk, hiszen első esetben került sor ilyen módszer alkalmazására.

Az alapszervezeti vetélkedők lebonyolítása után négy helyen szerveztünk területi elődöntőt, majd a területi döntőt 15 bizalmi részvételével július 5-én, a 27. vasutasnapi ünnepségek keretében tartottuk meg. A területi döntő öt tagú zsűrijének elnöke *Molnár György,* a vasutasszakszervezet titkára, tagjai *Szabó Zoltán,* a Hajdu-Bihar megyei pártbizottság munkatársa, *Lőrinczi János,* a Szakszervezetek Hajdu-Bihar megye Tanácsának titkára, *Szikszai József,* a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár megyei Tanácsának osztályvezetője és *Fényes József,* az igazgatóság helyettes vezetője voltak.

A területi döntőn első helyezést elért *Deme László* bizalmi 3000, a második helyezést elért *Fazekas Zoltánné* 2500, a harmadik helyezést elért *Csorba Józsefné* 2000 forint pénzjutalomban részesült. A negyedik-ötödik helyet elérők 1500, a hatodik-tizedik helyezést elérők 1000, a tizenegyedik-tizenötödik helyezést elérők 500 forint pénzjutalomban részesültek. A pénzjutalmat a debreceni vasútigazgatóság vezetője biztosította. Ebből is kitűnik, hogy igazgatóságunk gazdasági vezetői elismerik azoknak a társadalmi aktivistáknak, közöttük a szakszervezeti bizalmiaknak a munkáját, akik jelentősen hozzájárulnak a jó munkahelyi légkör kialakításához, a vasúti szolgálati helyek előtt álló gazdasági, politikai és társadalmi feladatok végrehajtásához.

Az oktatási év befejezésével és a vetélkedő lebonyolításával kapcsolatos tapasztalatokat *a területi bizottság testületi ülésen is megvitatta.* Az ülésen olyan határozat született, hogy az 1977/78. oktatási évben tovább kell növelni alapszervezeteinkben a bizalmiak képzésének hatékonyságát.

Volosinovszki János
tb-titkár



Deme László, a területi döntő első helyezettje szorgalmasan készül a válaszadásra

Mire a levelek lehullanak

Pásztó vasútállomás felvételi épületén júniusban két napig *Székács* feliratot láthattak az utasok. Gyorsan megjegyezzük, hogy a vasutasok nem a helység nevének megváltoztatására tettek kísérletet; csak a filmesek kérését teljesítették. Június 14-én és 15-én ugyanis a Magyar Televízió stábja készített itt felvételeket egy jövő évben bemutatásra kerülő, másfél órás tévé-filmhez, amelynek címe: *„Mire a levelek lehullanak."*

— *A cselekmény 1918-ban, az első világháború végén játszódik* — mondja *Hajdufy Miklós,* a film rendezője. — Az országban Pásztó állomás épülete és környéke volt a legalkalmasabb arra, hogy a film cselekményének egyes jeleneteit ebben a századeleji hangulatot árasztó környezetben rögzítsük. Az állomás vezetői sokat segítettek nekünk; *tizenkét vasutas statisztaszerepre is vállalkozott.* Úgy hiszem, munkatársaim véleményét is tolmácsolom, amikor megköszönöm ezt az önzetlen közreműködést és *Tóth Ernő* állomásfőnök hasznos szakmai tanácsait, pártfogását.

(Szücs)

Hajdú József kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa *Hajdú Józsefnek,* a vasutas szakszervezet szervezési és káderosztályа politikai főmunkatársának több évtizedes munkássága elismeréseként, nyugállományba vonulása alkalmából a *Munka Érdemrend* arany fokozata kitüntetést adományozta. A kitüntetést július 7-én *Koszorús Ferenc* főtitkár ünnepélyes külsőségek között adta át.

Brigádok névadói:

Latinka Sándor, a somogyi forradalmár

A szobor ott áll a város főterén. Szemben a megyeháza, a második oldalon új üvegpalota. Akit ábrázol, írónak indult: *forradalmár lett.* Az egykor Pannóniának nevezett Dunántúlon: *Somogyországban ismerik a „szegénység katonáját".* Barátja volt a Góg és Magóg fiának, Móricz Zsigmondnak és Szabó Ervinnek. Mélyről indul; az indulatok, a felismerések magasra juttatták. Egészen a nép tiszta szolgálatáig. Kommunista volt, az maradt haláláig. A dicsőséges Tanácsköztársaság somogyi kormánybiztosa, a termelőszövetkezeti mozgalom első úttörője. Élete tavaszán gyilkolták meg.

Ember akart lenni

Apja malomgépész. A tanító hosszas unszolására Sándor fiát beadja az aradi gimnáziumba. Az iskola legjobb tanulója. A fegyelmi bizottság 15 éves korában mégis pálcát tör élete fölött. Kizárják, mert társai előtt március 15-én Petőfi Sándor: *Egy gondolat bánt engemet* című versét szavalja. Lakatosinas lesz, később magánúton fejezi be középiskolai tanulmányait. Bejárja Romániát, Törökországot, Konstanzában barátságot köt a *Knyáz Patyomkin* cirkáló lázadó matrózaival.

Ezután kezd naplót írni. Ime az első bejegyzések: *„A jövő emberiség vallása a szocializmus. Az élet nem örökös, tehát siessünk használni embertársainknak."*

Megjárja Párizst, a szerelem és a forradalom fővárosát. Hazatérve részt vesz a *Galilei Kör* munkájában. Már akkor rajongva szerette a békét. Amikor a lapok címoldalán megjelenik az imazsámolyon térdelő *Ferenc József* képe, alatta a hazug szöveg: *„Mindent meggondoltam, mindent megfontoltam..."* Latinka Sándor tudja a kötelességét: *„Szeretni az embert, akikkel sorsunk összenőtt."*

Őt nem a kadettiskolák készítették elő az életre. A világháború vérzivatara, a kín, a megpróbáltatás poklába sodorja. Ott van 1915 telén az olasz front legnehezebb szakaszán, *a Krn csúcsán.* A kopár, meredek, ismeretlen hegyek között, ahol a hó, a jég és a szél az úr. Alpesi vadászezredek támadják a magyar haditállásokat. Csonttá fagyott holttestek szegélyezik a sziklába robbantott utat. Az olaszok négyóránként támadnak. Nehézütegeik egy-egy támadás előkészítésére húszezer gránátot zúdítanak a csúcsra. A magyar hősöknek impozáns gránit emlékművet emelnek. Ott teljesít szolgálatot, mint a K. u. K. Infanteriebataillon No. 3/85. borostás, szakadt köppenyű hadnagya.

Megsárgult borítékok, hamuszürke tábori levelezőlapok bizonyítják, hogy *Latinka Sándor* soha, egyetlen percig sem volt a monarchia snájdig tisztje. Ember akart maradni és az is maradt. Hallatlan ragaszkodással szereti az életet. És békéről álmodozik. Levelek sorai: *„...mintha menynyegzőre indulnának ezek a hegyek, olyan tiszta, fehér a ruhájuk. Csak a messziről morajló ágyúszó zavarja meg ezt a fenséges szép tájat; talán csak ünnepi mozsarak, hiszen ilyen szép vasárnapi reggelen talán nem lehet háború!"*

„A békét várjuk"

Két évvel utóbb ezt írja a feleségének: *„Nem tudok megalkudni azzal a sorssal, melyet néhány bitang szabott ki részünkre... Mindennap pusztulnak az emberek. Mikor lesz vége ennek a mészárlásnak?... A békét várjuk. Tele vagyunk reménykkel, vágyakkal..."* 1918. április 28-án: *„Csúnya idő járja. Mintha az egész világ egy sártenger volna... Mikor lábal ki az emberiség ebből a nagy sárból és mocsárból?"*

Kaposvárra 1918 őszén küldi a párt. A grófi birtokokon több mint százezer gazdasági cseléd és mezőgazdasági munkás dolgozik. Földet akarnak a nincstelenek. Életet a nyomor helyett. *Latinka Hamburger Jenővel* járja a falvakat, pusztákat. És Somogyban — az országban elsőnek sorra egymás után megalakulnak a termelőszövetkezetek. A *Népszava* 1919. február 28-i száma arról ad hírt, hogy Lengyeltótiban a Zichy uradalomban, négyezer, Öreglakon tizenkétezer, Felsőbogáton tizenegyezer holdon gazdálkodnak közösen a volt cselédek. Néhány nappal utóbb már háromszázezer holdat tesz ki a népi közvagyon. Március 3-án Kaposváron is szocializálják a cukorgyárat és negyvenezer holdon termelőszövetkezet alakul. Április közepén már százharmincöt közös gazdaság van. *Az újságok arról írnak, hogy a magyar proletáriátus első forradalmi tette a Latinka által szervezett somogyi termelőszövetkezetek megalakulása volt.*

Még az ország más részében csak tervezgettek, az európai államokban csak álmodoztak róla, addig Somogyban a volt cselédek és kisgazdák közösen törték a földet, vetették a magot, a termelőszövetkezetekké átformált nagybirtokokon.

Somogyi csoda

Külföldi újságírók, hollandok, amerikaiak, angolok, jönnek megnézni a somogyi csodát. Velük jön *Móricz Zsigmond is.* Virágnyílásnak nevezi a foradalmi földreformot. Valóságos csodának. Somogy indította meg a világ új rendjét — írja. Somogy a főváros éléskamrája.

Milyen volt Latinka, mint forradalmár? *Fáradhatatlan, talpig férfi, nagyszerű humanista.* Ha kellett, kemény. Úgy vigyázott a forradalom tisztaságára, mint a saját becsületére. Népkönyvtárakat létesített, esti tanfolyamokat, népfőiskolákat szervezett. Fő gondjának tartotta az ifjúmunkások nevelését. Virágzásnak indult Somogyország élete. Tanúskodnak erről az egykori hivatalos okmányok. Kereken ezerötszáz levele maradt hátra a Megyei Levéltárban. Ennyit írt százharminchárom nap alatt. Többségét sajátkezűleg. A kaposmérői munkástanácsnak ezt írta: *„Nekünk arra kell törekednünk, hogy elvtársi szeretettel, békességgel intézzünk el minden ügyet. És főleg igazságosan..."* Végtelen türelme és szeretete a legkisebb ügyekre is kiterjedt. Ha a legjelentéktelenebb kéréssel fordultak hozzá, akkor is azonnal intézkedett. A proletárokat minden levelében kedves elvtársnak szólította. Aláírása előtt elvtársi szeretettel búcsúzott. Kitartott mindvégig. Rajongva tudott hinni a néphatalom, a szocializmus győzelmében. Helytállt a Tanácsköztársaság bukása után is. Utolsó beszédében augusztus 2-án ezekkel a hitvalló szavakkal búcsúzott: *„Egyéni sorsom bármilyen légyen, az eszme diadalmaskodni fog".*

A különítményesek agyba-főbe verték

A megyeháza nagytermében ezen az ülésen mindenki könnyezett. A fehérlovas kormányzó kebelbarátja: a véres kezű Prónay somogyi ténykedéseiről így írt egy emigráns bécsi magyar lap: *„Mindjárt a megérkezésük után megkezdték véres munkájukat...* Az ügyészség fogházában augusztus 21-én délután 2 órakor tisztek vezetésével ittas, fegyveres csapat tört be. Először Latinka elvtársat keresték, aki éppen az udvaron sétált. *Nekiestek, öten-hatan és hajánál fogva a földre dobták, ahol puskatussal agyba-főbe verték.* Latinka elvtárs azt kiáltotta feléjük: Ez embertelenség! De ezek könyörtelenül ütötték-verték tovább, míg eszméletlenül, vérében fetrengve maradt az udvaron..."

A tiszti különítmény a hóhér Prónay saját kezűleg írt vallomása szerint mindent megtett, hogy kiírtsa a kommunista gondolkodás írmagját is. Marcaliban *Simon József* katolikus káplánt „vettük" kezelésbe. Az egyik fehér bandita véresre verte, majd a jobb kezén levő két fölszentelt ujjáról tövig lefaragta a húst. Fogait kiverte, nyelvét kiszakította, majd szemét kiszurkálta, és a végén az alig élő emberroncs fejéről lenyúzta a bőrt. A libatollas vitézek ölnek, rabolnak, dorbézolnak és több száz gyereklányt becsteleníteneknek meg.

A borzalmak éjszakája

Egy másik idézet a hóhér naplójából: *„Kaposváron a vasútállomáson kommunistákkal fütöttük be a mozdony kazánját."* Állati kegyetlenségről vall kéjelgő büszkeséggel: *„Ennek a szaga azután ráfeküdt a pályaudvar környékére...* Prónai dolgozta ki Latinka meggyilkolásának tervét. Szeptember 16-án alkonyat után kocsi és öt tiszt érkezett a fogházba a megye vörös vezetőiért. A város alatti nádasdi erdőben a foglyokkal megásatták saját sírjukat. *Ez volt a borzalmak éjszakája...* A vármegye öreg kocsisa másnap reggel odaállt a főszolgabíró elé és könnyben ázó szemmel így szólt:

— *Én fölmondok nagyságos uram. Még egy ilyen éjszakát nem bírnék ki. Emberek között akarok élni...*

A fegyházban Latinka papírjai között egy cédulát talált a parancsnok, rajta egyetlen mondat: *Siratni csak hazát lehet.*

Németh Sándor

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Háromtagú, vezető szintű francia delegáció járt hazánkban



Koszorús Ferenc főtitkár a francia delegációval beszélget

Június, mint azt lapunk előző számában már jelezték, szakszervezetünk gyümölcsöző nemzetközi kapcsolatai révén — közlekedési nyelven szólva — csúcsforgalomnak számított. A delegációk úgyszólván egymást váltották.

Az NSZK-beli delegáció elutazása után, június 17—23-ig hat napot töltött hazánkban a francia vasutas-szakszervezet háromtagú vezető szintű delegációja. *Georges Lanoue* főtitkárt, a Francia Kommunista Párt Központi Bizottságának tagját és munkatársait, *Bernard Bourdet*, a központi vezetőség titkárát, valamint *Jean Perrault*, a dél-párizsi körzet titkárát *Koszorús Ferenc* főtitkár fogadta.

A két szakszervezet vezetői a közel két évtizedes együttműködésről és a kapcsolatok kiszélesítéséről folytattak tárgyalást. Egyetértettek abban, hogy a vezetők találkozóit és a delegációcseréket rendszeressé, a levelezést tervszerűbbé kell tenni.

A delegációt fogadta *Gál László*, a SZOT főtitkárhelyettese is. Ezenkívül ellátogattak a budapesti területi bizottságra, a győri vasúti csomópontra, Sopronba és a Budakeszi MÁV Szanatóriumba.

A látogatás végén a francia vendégek szakszervezetünk székházában rendezett aktivaértekezleten találkoztak az apparátus dolgozóival, továbbá a középszervek és a nagyobb budapesti szolgálati helyek szakszervezeti bizottságainak tisztségviselőivel. *Koszorús Ferenc* főtitkár megnyitója után *Georges Lanoue* számolt be magyarországi tartózkodásuk tapasztalatairól, azt követően a francia vasutas-szakszervezet tevékenységéről tartott rövid tájékoztatót, végül kérdésekre válaszolt.

Mint mondotta, a francia vasutas-szakszervezet, a baloldali tevékenységéről ismert CGT-hez tartozó, harcos szervezet. Felépítése hasonlít, tevékenysége azonban eltér a mi szakszervezetünktől. Minden jelentősebb szolgálati helyen van alapszervezetük, s mellette nyugdíjas szervezet. A középszervek a francia vasutak 27 területi szervezetéhez igazodnak. Irányításukat az országos központ végzi. A tisztségviselőket három évre választják. Rétegpolitikával, az ifjúság és a nők helyzetével különböző bizottságok foglalkoznak.

A tisztségviselők oktatására külön iskolákat tartanak fenn. *A káderképzés azonban igen nagy gondot okoz, mert a vasúttársaságok mindent elkövetnek azért, hogy az aktivisták ne vegyenek részt a szakszervezeti tanfolyamokon.* Odáig is elmennek, hogy a tanfolyamon részt vevőknek csak minimális bért fizetnek. Ezért nagyon sokan évi rendes szabadságuk egy részét áldozzák fel, hogy zavartalanul sajátíthassák el a szakszervezeti ismereteket. Az alapszervezeti tisztségviselők oktatása egyébként hat nap, a középszerveknél és az országos központban dolgozóké két hét. De az utóbbiak részére is rendeznek egyhetes tanfolyamot. A CGT irányítása alatt álló felsőfokú iskolában egyhónapos a képzés.

Arra a kérdésre, hogy milyen a francia vasúttársaságok és a szakszervezet kapcsolata, elmondotta, hogy ezt a mindenkori erőviszonyok határozzák meg. A vasutak vezetői ugyan hivatalosan nem, de azért elismerik a vasutas-szakszervezet szervezeteit. *„Ha követeléseinket nem teljesítik, akkor a sztrájk eszközéhez nyúlunk"* — jegyezte meg *Georges Lanoue.* Hasonló tömörséggel válaszolt arra a kérdésre is, hogy milyen előnyöket élvez a szakszervezeti tagság: *„Legfőbb előny az, hogy tagjaink szervezeteinkbe tömörülve harcolhatnak."*

Ahogy a francia vasutasokat ismerjük, ha a szükség úgy kívánja, élnek is a sztrájk jogával.

Június 27-én szakszervezetünk meghívására hazánkba érkezett *Evald Heving*, a svéd vasutas-szakszervezet főtitkára és felesége. A vendégek 3—3 napot töltöttek a Balaton mellett és Tokaj környékén, majd az ország és fővárosunk idegenforgalmi nevezetességeivel ismerkedtek. A svéd vendégek tíz napot töltöttek Magyarországon.

Ugyancsak 27-én érkezett hazánkba egy tíztagú szovjet vasutas delegáció, *Vlagyimir Gromovnak*, a szovjet vasutas-szakszervezet osztályvezetőjének vezetésével. A szovjet vendégek két középszervünk, a budapesti és a debreceni területi bizottság munkáját tanulmányozták. Debrecenben tájékoztatást kaptak az igazgatóság munkájáról, különös tekintettel a záhonyi átrakókörzet tevékenységére, a magyar és a szovjet vasutasok gyümölcsöző kapcsolataira.

A delegáció, a tanulmányi út során a *Hortbágy* és a *Balaton* nevezetességeivel is megismerkedett.

Június 30. és július 1. között *Koszorús Ferenc* főtitkár *Milojko Milutinovnak*, a Jugoszláv Szállítási Dolgozók Szakszervezete elnökének kezdeményezésére, határmenti találkozón vett részt. Kölcsönösen tájékoztatták egymást a két szakszervezet munkájáról és megállapodtak abban, hogy a jövőben azon munkálkodnak, hogy kapcsolataik erősödjenek.

V. F.

„Morzsi", a kulcsember

Élenjáró katona — leszerelés után

„Értesítjük Önöket, hogy volt dolgozójuk, Nagy István határőr, aki alakulatunknál teljesít tényleges katonai szolgálatot, 1977-ben elérte az egység élenjáró katonája címet. Munkájával, magatartásával, a kollektívához való viszonyával kivívta parancsnokai és elvtársai megbecsülését. Ezért kérjük önöket, hogy Nagy Istvánt népszerűsítsék dolgozóik körében."

Az idézett levelet a nagykanizsai határőrség parancsnoksága írta, *Kiss Károlynak*, a budapesti vasútigazgatóság vezetőjének. Azóta eltelt néhány hét, s mivel *Nagy István* a közelmúltban leszerelt, munkahelyén, a MÁV Építési Géptelep Egressy úti központi járműjavító telepének diagnosztikai műhelyében kerestük fel. Az FL 27—81 rendszámú IFA teherautó mellett egy másik fiatal emberrel gépkocsit vizsgáltak.

— *Verjél rá „Morzsikám", tudod, ennek a kocsinak hamarosan ki kell mennie* — mondta *Hegedűs József* művezető Nagy Istvánnak.

Meglepett, hogy a fényképen látható, szigorú tekintetű katona, alapjában véve egy vidám, minden neszre reagáló ember. Ezzel is kezdtük a beszélgetést a bemutatkozás után.

— *A határőrségnél nagyon nagy a felelősség, és ezt a tekintetet úgy látszik, a fényképészhez is elvittem magammal.* A szolgálatok eléggé fárasztóak, hiszen adott esetben nem kevesebb mint egy ország egy bizonyos határszakaszáért kellett felelősséget vállalnom, különböző napszakokban és különböző időjárási viszontagságok között.

Nagy Istvánt érdemeiről vallatva a legjobban az tetszett, hogy szerény embert ismerhettem meg személyében.

— *Eredetileg motorszerelő szerettem volna lenni, de nekem ebben a szakmában hogy-hogynem: nem jutott hely.* Így lettem karosszéria-lakatos. Az első évet a Csepel Autógyárban végeztem, majd átkerültem a MÁV Építési Géptelep Főnökségre. Azóta is itt dolgozom.

— Mivel foglalkozik a legszívesebben?

— *Mindennel, ami az autókarosszériával kapcsolatos. Ha úgy adódik, mást is szívesen megcsinálok. Műhelyünkben gyakran előfordul, hogy egy bizonyos típushoz nem kapunk eredeti alkatrészt, akkor nem marad más, mint a tartozékok „összeházasítása". Ehhez bizony találékonyság és alapos szakismeret kell.*

— Ezeknél a munkáknál legfontosabb a hegesztés — szólt közbe Hegedűs József —.



Nagy István

Vizsgája viszont csak Nagy Istvánnak van, *ezért mi azt tartjuk róla, hogy ő kulcsember a kulcsemberek között.*

— Hogyan tovább a civil életben? — kérdezem a kiváló katonától.

— Az iparitanuló-iskolában szerzett tanulmányaim alapján két gimnáziumi osztályt végeztem el. *Az a célom, hogy mihamarabb megszerezzem az érettségi bizonyítványt.* Emellett, ha erőmből telik, szeretnék egy lakást összehozni, ugyanis már 3 éve nős vagyok és van egy 2 éves kislányom. Végezetül — lehet, hogy fellengzősen hangzik — *a szakmai munkám színvonalát sem akarom lejjebb adni, mint a hadseregben töltött szolgálatot...*

Séra Sándor

Utasellátó-szótár kilenc nyelven

Az *Utasellátó Vállalatnál* ma már alapkövetelmény, hogy azok a dolgozók, akik nemzetközi vonatokon teljesítenek szolgálatot, legalább egy-két idegen nyelv alapvagy felsőfokú ismeretével rendelkezzenek. Ezt a törekvést a vállalat nyelvtanfolyamokkal, külföldi tapasztalatcserékkel segíti és sikeres nyelvvizsga után pótlékot fizet.

A nyelvtanulás könnyítése céljából a *Mozgószolgálati Igazgatóság a közelmúltban kilencnyelvű „utasszótárt" készített.* Az öt, egyenként 32 oldalas szótár — szerkesztője *Nagyné Somogyi Ida* — magyar—orosz, német, lengyel, bolgár, román, szerb-horvát, cseh, valamint angol és francia változatban jelenik meg. Az érdekes könyvecske több fejezetet tartalmaz. Valamennyi az utasellátó szakmában nélkülözhetetlen kifejezések elsajátítását könnyíti meg.

K. F.

Nyolc sarus „fog" negyven vágányt

Az emberi helytállás néha csodákra képes

Túlszárnyalták első félévi célkitűzéseiket a rákosrendezői vasutasok

Rákosrendező pályaudvar dolgozói az első félévi terv sikeres teljesítésének tudatában ünnepelték az idei vasutasnapot.

— *Igen, az eredeti célkitűzéshez képest kimagaslóan jók az eredményeink* — mondja *Soós Károly* mérnök-főtanácsos, állomásfőnök. — *A vonatok menetrendszerinti indításában 2,88, terhelésben 1,94 százalékos túlteljesítést értünk el, s a vonatközlekedési terv is 2,75 százalékkal jobban alakult, mit ahogy azt a szolgálati felsőbbség megszabta részünkre.* A kocsitartózkodási időt ugyancsak rövidítettük, s a korszerű mozdonyok fordulója szintén 2,47 százalékkal kedvezőbb a tervezettnél. Az irányvonatok képzésében 26.17 százalékos a túlteljesítés mértéke. Különösen jól érzékelteti a munka szervezettségét a helyi le- és feladási kocsik tartózkodási idejének, raksúlykihasználásának, illetve a berakott árutonna-tervnek az alakulása, amelyek a célkitűzéshez képest szembetűnően jók.

Hol van a felső határ?

Ha valaki elgondolkozik az ismertetett adatokon, és azt is tudja, hogy Rákosrendezőn a technikai felszereltség, valamint a dolgozók szociális ellátottsága az utóbbi két-három évtizedben nem sokat változott, *az megemeli a kalapját a rendezői vasutasok előtt.* Ha pedig még azt is figyelembe veszi, hogy a létszám ez idő alatt több mint a felére csökkent, az hitetlenkedve csóválja meg a fejét.

— *Ha csak az utóbbi öt esztendőt vesszük alapul, akkor is mintegy kétszázzal csökkent a létszámunk* — szól az állomásfőnök. — *Most például az 55 kirendeltttel és a mi vezényletünkhöz tartozó 84 vonatkísérővel együtt sem vagyunk annyian, mint tavaly ilyenkor, amikor még 560 volt az állomáson dolgozók létszáma.*

— *A rohamos csökkenés ellensúlyozására állítólag a vasutas KISZ-szervezetek küldenek önként jelentkező fiatalokat hozzánk* — jegyzi meg *Késő Rudolf* térfőnök, aki maga is gyakran beáll az úgynevezett AB-vágánycsoporton tolató csapatba kocsirendezőnek, ha úgy hozza a szükség. — *De az ígéretből eddig még nem valósult meg semmi...*

Az emberi helytállás csodákra képes, de csak bizonyos mértékig. A félévi adatok között is van egy mutató, amely érzékelteti, *hogy hol van például a saruállítók teljesítményének felső határa.* Azt ugyanis Rákosrendezőn már rég túlhaladták.

— Ezzel függ össze, hogy a múlt év első feléhez képest 18-ról 26 fillérre emelkedett az egy kocsira jutó sérülési károk összege...

Nevek a törzsgárdából

Az állomásfőnök és több más reszortos elsősorban mégis a sarusokat dicséri név szerint, hiszen már-már emberfeletti munka szükséges ahhoz, hogy egy-egy túrban nyolcan a gurító mind a negyven vágányát „fogják". Ennek a munkának az ecsetelése közben jegyzem a neveket:

— *Bálint Béla, Katona Sándor, Selmeczi János,* akik a legrégibb sarusok közé tartoznak...

Aztán szóba kerülnek az olyan vasutasok, akik sarusnak, kocsirendezőnek, vagy más feladatra egyaránt bármikor beoszthatók:

— Közéjük tartozik *Szabó Ferenc,* aki most a felső forgalmi iroda mellett, a híd alatt elősaruzik. Ugyanolyan hivatástudat vezérli *Tóth András* kocsirendezőt, vagy a fiatal *Komáromi Ferencet,* akik szintén nem válogatnak az elvégzendő feladatok közül...

Lassan akkora lista sorakozik a jegyzetfüzetben, amely túlságosan bő ahhoz, hogy közölni lehessen egyetlen riportban. Az azonban feltétlenül ide kívánkozik, hogy valamennyi munkakörben találhatók még olyan régi „rendezőiek", mint *Galgóczi Nándor* áruirányító, *Henter Lajos* és *Kreiter Lőrinc* térfelvigyázó, *Bak József* balesetvizsgáló, *Perédi Pál* állomásfőnök-helyettes, *Asztalos János* tartalékos, *Dinya Tibor* számviteli vezető, *Végh Gyula* állomási oktatótiszt, *Gőcze Dezső* vonatvezető, *Kéri Sándor* naplózó stb. Amíg példájukat a fiatalabbak követik, addig nem lehet nagy baj.

Kirendeltek a Petőfi szocialista brigádban

— *Gőcze Dezső* és *Kéri Sándor* egyébként vezetője Rákosrendező két híres szocialista brigádjának — újságolják az állomás vezetői, majd szóba kerül a 25 rendezői brigád között a *Váradi Lajos* térfelvigyázó által vezetett *Új Élet* brigád is, amelynek szintén sok érdeme van az eredmények alakulásában. A légrégibb és a legtöbb elismerést szerzett kollektíva azonban kétségtelenül a *Kéri Sándor* vezette *Petőfi* brigád, amely most például abban viszi az úttörő szerepet, hogy a brigádmozgalomba a huzamosabb ideje kirendeltként itt dolgozó vasutasokat is bevonja.

Ezzel kapcsolatban ezt mondja az egykor vonatfékezőként utazó, jelenleg pedig főtanácsosi rangot viselő brigádvezető:

— Bizony, már tizennyolc esztendeje annak, hogy egy munkásdelegáció tagjaként a leningrádi járműjavítóban jártam, fogalmat alkothattam a Szovjetunió „kommunista brigádjainak" tevékenységéről. Mi tagadás, akkor én olyan gondolatokkal tértem haza, hogy majd itt is alakítunk kommunista, vagyis szocialista brigádokat. Persze, még négy évnek kellett eltelni ahhoz, hogy mások is megértsék, mi a mozgalom célja, értelme, s csak azután — 1963-ban — sikerült a brigádalakítás. Azóta sok kitüntetésben volt részünk, legutóbb pedig — múlt évi eredményeink alapján — elnyertük *a MÁV kiváló brigádja* címet. De nem ez a legfontosabb, hanem az, hogy a brigádok felajánlásainak teljesítése révén eleget tudunk tenni az állomásra, végsősoron a vasútra háruló feladatoknak, minden nehézség ellenére...

Kéri Sándor külön is méltatja a Petőfi brigád tagjainak helytállását, megemlítve többek között, hogy az állomás félévi terve közel sem alakult volna úgy, ahogy az már ismeretes, ha *Debreceni Károlyné* átmeneszto és *Szilágyi Irén* jegyzékelő nem három ember munkáját végzi, immár hónapok óta. Vagy, ha *Joó Erzsébet* vonatátvevő, *Beöthe Dániel* vonatelőkészítő, *Pénzes László* sarus csapatvezető és emberei, *Tóth András* kocsirendező — egykori kétegyházi kirendelt —, illetve a most is miskolci, sátoraljaújhelyi, bánrévei kirendeltként dolgozó *Sztrik Pál, Tóth Béla, Czokoly Pál* nem olyan szorgalmasan, teljes odaadással látja el munkakörét, ahogyan szinte elvárni sem lehet tőlük.

— Mióta vannak a Petőfi brigádban kirendeltek is?

— *Két éve* — válaszolja Kéri Sándor, majd hozzáteszi: — *Sajnos, sokáig erősen tartotta hadállásait az a nézet, hogy kirendeltekkel nem lehet a mozgalomban semmire sem jutni. Tapasztalataink alapján azt mondhatjuk, hogy ennek éppen az ellenkezője igaz.* A kirendeltek ugyanis szívesen vesznek részt a közös megmozdulásokban, már csak azért is, hogy hasznosabban tölthessék el szabad idejüket, amikor nem mehetnek haza a családiukhoz.

A brigádba kerülésnek egyetlen feltétele van: *lemondani az italozásról!* Még szolgálaton kívül is. A szokás néha nagy úr, de az akarat, a szándék kinyilvánítása is elég ahhoz, hogy a Petőfi brigád tagjai a hóna alá nyúljanak annak, aki közéjük szeretne tartozni. Ez a segítőkészség vezette odáig a sátoraljaújhelyi *Kovács Jánost* is, hogy elvonó kúrára menjen, majd az azt követő időszak csábításait is kiállja. A Mezőhegyesről vezényelt *Karsai Mihály* géposkiséről sem fordul már elő, hogy ittasan jelentkezzen szolgálatba, ezért — amint mondják — ő is városnyosa annak, hogy felvegyék a MÁV egyik legjobb szocialista brigádjába.

A hangulat bizakodó

Ezek az eredmények — azt hiszem — méltán sorolhatók a rákosrendezőiek által elért **sikerek közé. Ami pedig az év** hátralevő felének várható terveljesítését illeti, a hangulat sokkal bizakodóbb, mint tavaly ilyenkor.

— *A nagyobb derűlátásnak két fő oka van* — mondja az állomásfőnök. — *Az egyik az, hogy a nyári hétvégek személyforgalma nem okozott eddig mozdonyra várásokat, ami miatt régebben sokat bosszankodtunk.* Ebből következik, hogy összel, ha a teherforgalom tovább erősödik, számíthatunk azokra a mozdonyokra amelyek most a víkendező utasokat szállítják. A másik kedvező jel pedig, hogy hamarosan új szociális épületet avatunk...

Kovács József

A 27. vasutasnapon adták át

a GYSEV soproni felvételi épületét

Az új létesítmény méltó a 700 éves városhoz



A GYSEV új, soproni felvételi épülete a város felől. A téren az ünnepség résztvevői gyülekeznek (Löbenwein Tamás felvétele)

Tatabányai szakemberek márciusban és júniusban két szakaszban robbantották le Sopronban a GYSEV első állomásépületét, amely három év múlva töltötte volna be építésének 100. évfordulóját. Igaz, 1945. március 4-én egy bombatámadás majdnem teljesen megsemmisítette. A Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút dolgozói azonban 1954-ig újjáépítették és a felvételi épületet megnyitották a forgalom számára.

A GYSEV Vezérigazgatósága 1967 nyarán hagyta jóvá azt a fejlesztési előterjesztést, amelyben a megjelenésében és funkciójában már korszerűtlenné vált vasútüzemi épület helyett egy újnak az építését, illetőleg a Győr-Sopron közötti vonal felvételi épületei rekonstrukciójának engedélyezését kérték. *A jóváhagyott, közel 100 millió beruházás kiviteli tervezését a GYSEV Soproni igazgatóságának tervező csoportja a Soproni Tervező Iroda tervezőinek segítségével konzultációs szerződés keretében végezte el.*

Az impozáns, külső megjelenésében is korszerű épületkomplexum betölti a beruházási programban megfogalmazott szerepét. Újszerűségével a város különleges jellegét is kihangsúlyozza *és méltó az idén 700. születésnapját ünneplő Sopronhoz.* A nemzetközi személyforgalom sokkal biztonságosabb és kulturáltabb lesz, és jobb munkakörülmények között dolgozhatnak a magyar és osztrák vám- és határőrizeti szervek is.

Az új felvételi épület, 32 vállalat közreműködésével, a kitűzött határidőre készült el. A generálkivitelező *Győr megyei Állami Építőipari Vállalat* mellett minden kivitelező megtette a magáét. Az információs táblákat a csehszlovák PRAGOTRON cég készítette. A radar automata bejárati ajtókat az osztrák BESAM cég szállította. Az óratorony óráját, mely az ELEKTROIMPEX útján került a helyére, a svájci Witterwer cég készítette.

Az épület hármas tagoltságú. A középső szárnyban van az utascsarnok. A baloldali épületszárnyban találhatók a szolgálati helyiségek. Ebben kaptak helyet a vendégszobák, a szolgálati lakás, s a forgalomirányítás centruma, az Integra-Domino biztosítóberendezés toronyépülete. A jobb szárnyban helyezkednek el a külső szervek: az osztrák és magyar vám- és határrendészet, a közegészségügyi, növény- és állategészségügyi szolgálat és a GYSEV vendéglátó egysége.

Az építési költség, a csatlakozó beruházásokkal együtt, mintegy 200 millió forintot tesz ki. Ebből az ünnepélyesen átadott felvételi épület bruttó költsége *82 millió forint.* További 40 milliós költséggel várhatóan a jövő év májusában kerül átadásra a felvételi épület vágányok felőli oldala, három személyvonati vágánnyal, utasaluljáróval, az épület és az I. számú vágány között húzódó fedett félperonnal, a II. és a III. számú vágányok között megépülő szigetperonnal.

A 27. vasutasnapon, július 10-én, rendezett átadási ünnepségen *Benkovics Dezső,* a GYSEV vezérigazgatója köszöntötte a megjelenteket, köztük *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi minisztert, *Kajcsa Józsefet,* a vasutas-szakszervezet titkárát, majd *Rödönyi Károly* nyugalmazott minisztert, a Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút elnöke tartott ünnepi beszédet. Sopron város Tanácsa nevében dr. Erdély *Sándor* tanácselnök köszöntötte az ünnepség résztvevőit.

Ezután az új felvételi épület tervezésében és kivitelezésében kiemelkedő munkát végzők részére *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Sárosi János* építési- és városfejlesztési miniszterhelyettes, valamint *Benkovics Dezső* vezérigazgató és *Lisiczky Lajos,* a GYSEV soproni igazgatója kitüntetéseket adott át.

Az új létesítményt *Pullai Árpád* miniszter, a nemzetiszínű szalag átvágásával átadta rendeltetésének.

Hídépítők és pályamunkások együttműködése

Rákosrendezőt a Dunántúl északkeleti iparvidékével részben a 228 méter hosszú kikötőági öbölhíd köti össze, amelynek korszerűsítését a *MÁV Hídépítési Főnökség* egyik főépítésvezetőségének harminctagú egysége végezte május 29. és június 8. között. Részt vettek a munkában a *budapest—angyalföldi pályafenntartási főnökség* munkáscsapatai is.

A pályafenntartás hídászai építették például *a 180 méter hosszú pallóperont,* a Népszigetre érkező és onnan induló vonatok utasainak le- és felszállására. Alufóliás szigeteléssel újították fel a Váci út feletti negyvenméteres acélszerkezetű hídnak és az ehhez csatlakozó vasbeton gyalogaluljárónak a tálcáit és tekn jét.

A határidőre történő korszerűsítés befejezéséhez hozzájárultak a helyi KMP-egységek és a főnökség GMP szakaszának pályamunkásai is. Többek között vágányzáró bakot állítottak, ágyazatot cseréltek, 54 kg-os felépítményt és terelősíneket fektettek, diletációs szerkezeteket építettek. Napokon át segítettek (szabad szombaton és vasárnap is) *Órbottyán* és *Galgamácsa* KMP egységeinek tagjai, pedig saját vonalaikon is rengeteg tennivalójuk volt.

A hónapokon át tartó előkészítő munka során — a vonalkizárás ideje alatt — szinte óránként dugták össze fejüket a közös ügy érdekében a pályafenntartás felépítményes és hidász munkavezetői, pályamesterei, vonalkezelői és vezetői. *Szervezték és irányították, hogy gyorsabban, könnyebben haladjon a munka.* A hidakhoz csatlakozó pályaszakaszokon és az Öbölhídon kezdettől megfeszített erővel dolgoztak.

A közös erőfeszítés nem volt hiábavaló. Június 10-én 16.15 órakor Szeli Károly szakaszospályamester feloldotta a 12-én 0 óráig tervezett vonalkizárást *és engedélyt adott Angyalföld, Óbuda forgalmi szolgálattevőinek arra, hogy 20 kilométeres sebességkorlátozás mellett vonatokat meneszthetnek.*

Az építők 32 órával rövidítették le a vonalfőnökség által elrendelt vonalkizárást. Ezzel *teljesítették jubileumi vállalásukat.*

Vallomás a vasútról

ILYENKOR, éjszakai szolgálat után fáradtabb az ember, de azért szívesen vállalkozom a beszélgetésre. Ha a mozdonyokra és a közöttük töltött harmincöt évre gondolok, mindig feltornyosulnak bennem az emlékek. A Keleti pályaudvar szakszervezeti irodájában most üres az egyik szoba, beülhetünk egy órára. Itt nem zavar bennünket senki. Az én vonatom majd a Nyugatiból indul. Gyújtson rá nyugodtan, és kérdezzen. Én keveset dohányzom, kiszárítja a torkom.

Talán azzal kezdem, hogy vasutas dinasztiából származom. Ez sok mindent meghatároz. Apám és testvéreim is vasutasok voltak. *Mihály bátyám* még most is az. Forgalmi szolgálattevő Cegléden. Az idősebb bátyám *Benő,* már nyugdíjas. Állomásvezető volt a jászkarajenői keskenynyomtávú vasúton, amit gazdasági okok miatt már megszüntettek. *A vezetéknevüket úgy írja, hogy Márton. Nincs vessző az „a" betűn. Én téves anyakönyvi bejegyzés miatt lettem Márton.* A tisztviselő így írta be a nevem az anyakönyvbe: *Márton János.* Később már hiába tiltakoztunk, nem törölték el a vesszőt. De ez nem lényeges, megszoktam már. Aztán itt a Keleti vontatási főnökségen is így ismernek huszonkét éve.



A vasutaséletet már gyermekkoromban megismertem. 1942-ben én is követtem a családi hagyományt. *Elszegődtem ipari tanulónak Pestre, az istvántelki főműhelybe. 1945-től pedig már mozdonyszerelő lakatosként dolgoztam Cegléden. Szerettem a gőzösöket.* Az idősebb mozdonyvezetőkben még mindig él egy kis nosztalgia irántuk. Azt kérdezi, miért? Sok oka van ennek. Azok a masinák csak akkor működtek jól, ha kenegették, javítgatták, egyszóval, ha dédelgették őket. Egy vezért meg lehetett ismerni a mozdonyáról. Amikor 1947-ben Szolnokra kerültem mozdonyvezető gyakornoknak, már ismertem a gép „lelkét". A hatósági vizsga előtt húsz hónapig tüzeltem. A mai fiatalok már nem így kezdik. *Eddig harminc évet töltöttem tengelyen. Kevés olyan vasútvonala van az országnak, ahol nem jártam.* A mostani korszerű járművekhez nagyobb műszaki képzettség kell, de a lényeg nem változott. Én mindig azt vallottam, hogy a vasút csapatmunka. Munkaterve a menetrend, a közös nyelve pedig az utasítás. A vezérállásból mindkettőt közvetlenebbül érzékeli az ember.

HUSZONKÉT ÉVE vezetek villanymozdonyt, elhiheti, hogy sok tapasztalatot szereztem, tudok egyet s mást a vasútról. A forgalomnál nincs egyszerű munkakör, csak fontos. Hallani még sajnos azt a félig tréfás megjegyzést, hogy *„a vasutasnak a harmadik szomszédja is hülye",* pedig kevés olyan munkaterület van, ahol ennyire átfogó ismeretekre lenne szükség, mint a MÁV-nál. A vezérállásból tehát látni a rohamos technikai fejlődést és azt is, hogy gondolkodásban még egy lépéssel a korszerűség mögött járunk. Elsősorban a fegyelemre és a szervezettségre gondolok. *A rossz forgalomszervezés következménye, például, hogy a vonatokat gyakran indokolatlanul feltartóztatják, késve kezelik a jelzőket stb.* Aztán néhol a munkahelyi légkörrel is baj van. A szakszolgálati ágak dolgozóinak szorosabb lehetne az együttműködése. *A munka*

Átrakók voltunk Záhonyban

Amikor munkatársaimmal együtt kiszálltunk a vonatból *Záhonyban*, találgattuk, hogy vajon milyen áru átrakását bízzák ránk. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére szervezett *kommunista műszakra* ugyanis jelentkeztünk mi is, a püspökladányi vontatási főnökség dolgozói. Nem kellett azonban sokáig találgatni, mert hamarosan szólították a brigádunkat és odavezettek a hatalmas négytengelyes szovjet kocsihoz, amelyben zsákos cement volt.

— *Három MÁV-kocsiba kell átrakni!* — hangzott az utasítás. Amikor kinyitottuk a szélesnyomtávú kocsi ajtaját, a rengeteg zsák láttán a lélegzetünk is elállt. Hatan voltunk a brigádban: négy mozdonyvezető, egy technikus és egy mozdonyszerelő.

— *Nehéz dolgunk lesz* — állapítottuk meg bölcsen, és azonnal munkához láttunk. Brigádunkat két részre osztottuk. Hárman: *Kapus, Tóth* és *Kiss* a kocsi egyik felében, *Nagy, Faragó* és *Varga* pedig a kocsi másik végén kezdte meg a zsákok hordását. Néhány forduló után lekerült rólunk az ing, a verejtéktől csillogott a homlokunk. Alig szóltunk egymáshoz, a cigarettát is menet közben szívtuk úgy igyekeztünk, mégis lassan fogytak a zsákok. Amikor megtelt az első magyar kocsi, már alig éreztük a karjainkat, pedig még a neheze ezután következett.

A másik üres kocsi megrakásához már nagyobb gyakorlattal fogtunk. A fáradtságot tréfás megjegyzésekkel igyekeztünk leplezni. Szinte megváltásnak tűnt az a néhány perces pihenő, ami *Kontra Károly* vontatási főnök megjelenése miatt született.

— *Hányan vagytok?* — kérdezte, aztán felnyújtotta a hat ebédjegyet. *Tóth Kálmán* szeme felcsillant, mert az ebédjegyek a férfias „menekülés" egyetlen útját jelentették. A demokratikus döntés azonban lehűtötte, mert úgy határoztunk, hogy csak akkor ebédelünk, ha a második kocsi is megtelik. Egy félóra múlva végre asztalhoz ülhettünk, de vigyáztunk arra, hogy ne lépjük túl az ebédidőt, mert még üresen várt bennünket egy magyar kocsi.

Ahogy ebéd után lenni szokott, nehezebben ment a munka. Csak az tartotta bennünk a lelket, hogy a szovjet vagonban egyre kevesebb zsák maradt. Végre átcipeltük az utolsót is és „hősnek" éreztük magunkat, büszkék voltunk a nagy teljesítményre. *Zuhanyozás közben ábrándítottak ki bennünket néhány profi rakodómunkás azzal, hogy közölték napi teljesítményüket.* Nem kellett sokat számolgatni a különbséget. A mi teljesítményünk csak töredéke volt annak.

Eddig csak Moldova könyvéből ismertem az átrakók munkáját. Most kétszeresen becsülöm őket. Ahogy mondani szokták, *„le a kalappal előttük"!*

A műszak után jó hangulatban utaztunk haza, de még hetek múlva is beszéltünk az átrakók tiszteletre méltó helytállásáról.

Varga Gyula
mozdonyvezető

Tisztavatás a Déli pályaudvaron

A 90 ÉVES TISZTKÉPZŐ 287 ÚJ TISZTET ADOTT A MÁV-NAK

A 27. vasutasnap egyik legszebb eseményére, az ünnepélyes tisztavatásra az idén is a Déli pályaudvar előtti „kerengőben" került sor. Az ünnepség elnökségében helyet foglalt *Kovács Antal*, az MSZMP Központi Bizottsága Ipari és Mezőgazdasági osztályának vezetője, *Pullai Árpád közlekedés és postaügyi miniszter, Urbán Lajos* államtitkár, *Koszorus Ferenc*, a vasutas szakszervezet főtitkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Kékedi György*, az I., *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára és *B. Tóth Sándorné*, az I. kerületi tanács elnöke.

Az ünnepséget *dr. Kun Dezső*, a Tisztképző Intézet igazgatója nyitotta meg. Köszöntötte az elnökségben helyet foglaló vezetőket, az ünnepségen megjelent vendégeket, majd szólt arról, hogy a 90 esztendővel ezelőtt — *Baross Gábor* által — alapított intézmény ebben az évben is jól teljesítette hivatását, *hiszen 287 új tisztet adott a Magyar Államvasutaknak.* A most felavatandó tisztek tanulmányi átlageredménye 3,47.

Az intézet igazgatójának megnyitója után *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet.

— *Köszöntöm Önöket és azt a 145 ezer vasutast, akik mindennapos tevékenységükkel hozzájárulnak ahhoz, hogy a vasút teljesítse feladatát. Köszöntöm azokat a vasutasokat, akik ezekben a percekben is szolgálatot teljesítenek. Külön — és nagy tisztelettel köszöntöm a több, mint 100 ezer vasutas nyugdíjast, akik életüket és munkájukat a vasútnak szentelték. Népünk és társadalmunk elismeri a vasutasok munkáját. Ennek egyik bizonysága, hogy minden év júliusának második vasárnapján a vasutasokat köszönti az ország. Ez a megtiszteltetés nemcsak a vasutasoknak, hanem a vasút kiemelkedő szerepének is szól. A vasútnak a jövőben is kulcsszerepe lesz a közlekedésben és ez nekünk nem kiváltságot, hanem kötelezettséget jelent* — mondotta, majd így folytatta:

— A vasutasnapon az is szokás, hogy számot adjunk arról, amit egy év alatt végeztünk és szóljunk az előttünk álló feladatokról. A vasút a rá háruló szállítási feladatokat teljesítette, számottevően fejlődött műszaki színvonala. Ugyanakkor el kell ismerni, hogy több feladatot nem sikerült maradéktalanul teljesíteni. Mind a személyszállítás, mind a teherszállítás, egyrészt műszaki, másrészt pedig gazdasági okok következtében, vagy nem megfelelő munkaszervezés, nemegyszer felületes munka miatt lassúbb a kelleténél.

Ami a jövőt illeti közismert, hogy szállítási feladataink növekednek. Így a mai csúcsteljesítmények a holnapi feladatok megoldásához már nem elegendőek. A szállítások mennyiségi teljesítése nagyon fontos, de ma már csak egyik jellemzője munkánknak. *Az eredményesség megítélésénél egyre nagyobb jelentősége van a minőségnek.*

A következő időszakban is nagy feladatokat kell megoldani. A nyári szezonban ugrásszerűen nő a hazai és a külföldi utasforgalom, s hamarosan megkezdődik a mezőgazdasági termékek betakarítása, erősödik a nemzetközi áruforgalom. Elsődleges célunk, hogy a naponta munkába járó, és onnan hazatérő dolgozók, a hazai fuvaroztatók és a külföldi szállító partnerek elismerését vívjuk ki. *A pontos, megbízható, balesetmentes vonatforgalom biztosítása, az utasok és a fuvaroztatók udvarias kiszolgálása a legfőbb feladatunk.* Mindez persze szükségessé teszi a vasút műszaki rekonstrukciójának folytatását. A kocsipark felújítása már jelentősen előrehaladott. A vontatás korszerűsítése — és ezen belül a gőzvontatás felszámolása — befejezéséhez közeledik. Ebben az időszakban — és a jövőben is — a pályák és az állomási épületek korszerűsítése kiemelt feladat. *Több, mint 4 milliárd forintot irányoztunk elő a vasúthálózat fejlesztésére.* Ezen belül közel 320 kilométer hosszban végzünk pályakorszerűsítési munkákat. A nagy forgalom a különböző szolgálati ágak jól szervezett és fegyelmezett munkáját igényli. A folyamatos üzemmel járó követelmények, a veszélyes üzemmel járó nagy felelősség arra kötelezi a vasutat, hogy mind nagyobb mértékben gondoskodjék az emberről, a vasutasokról. *Állandóan javítjuk az élet- és munkakörülményeket, a szociális ellátást, a vasút gépesítését, a lakáshelyzetet, növeljük a gyermekintézmények számát és befogadóképességét. Tekintélyes összegeket költünk kultúr- és sportintézményekre.*

Amikor a vasutas a munkáját végzi azt mondja, hogy „szolgálatban vagyok". Ebben a több, mint 100 esztendeje használt tömondatban jut kifejezésre, a vasutas fegyelem, a kötelezettség és a pontosság. Mindaz, ami egy ilyen bonyolult vasúti üzem működtetésének feltétele. *A vasutasság számtalanszor bizonyította, hogy hivatásszeretetével, fegyelmezett szolgálatával érdemes arra a megbecsülésre, amelyben a magyar nép részesíti.* Kérem, hogy tartsák meg azt a megbecsülést, amelyet az előző nemzedék vívott ki magának. A vasutasok fegyelmezettsége, pontossága szinte közmondásos volt. A jó hírnév megóvása mindnyájunk becsületbeli kötelessége.

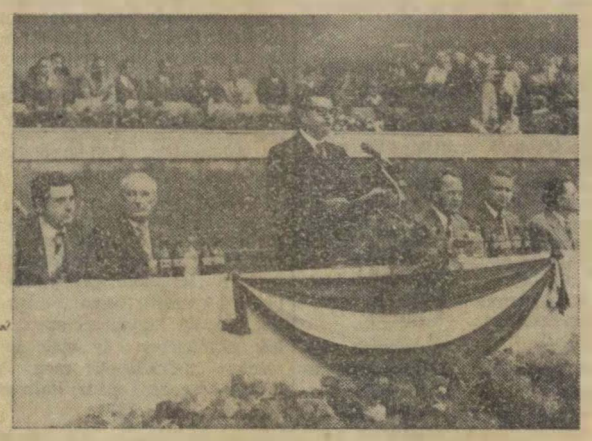
A MÁV vezérigazgatója ezután a tisztjelöltekhez fordulva ezeket mondotta:

— Amikor a vasutas hivatást választották tisztában voltak azzal, hogy nehéz, felelősségteljes, szigorú fegyelmet igénylő munkával kötelezték el magukat. Mi pedig tudjuk, hogy meg akarnak és meg is tudnak felelni ezeknek a feladatoknak. *Reméljük, hogy a tanultakat eredményesen gyümölcsöztetik dolgozó társadalmunk és a vasút javára, a maguk hasznára.* Bízunk abban, hogy a vasutasok nagy családjában megtalálják a helyüket és az idősebb munkatársakkal vállvetve eredményes munkát végeznek. Reméljük, hogy az első sorokban küzdenek majd az újért, a haladó munkamódszerek megvalósításáért, de ne feledjék, hogy ami ma korszerű, az néhány év múlva elavulhat.

Ezután került sor az új tisztek ünnepélyes fogadalomtételére, a szalagozásra, majd a fúvószenekar pattogó indulójának hangjaira a tiszti egységek elvonultak az elnökség és az ünneplő szülők, feleségek, férjek, rokonok előtt.

A felavatott tisztek részére a Nyugati pályaudvar Utaselátó éttermében rendezett díszebéden előbb *Koszorus Ferenc* főtitkár, majd *Urbán Lajos* államtitkár mondott pohárköszöntőt.

Köhidi László



Szücs Zoltán vezérigazgató ünnepi beszédét tartja

Egyperces interjú az évfolyamelsővel

Amíg a szemerkélő esőben az ünnepség megkezdésére vártunk a Déli pályaudvaron, az új egyenruhába öltözött fiatal vasutasok közül azt a lányt, vagy vagy fiatalembert kerestem, aki kiérdemelte az *„évfolyamelső"* büszke címet. Nem volt nehéz rátalálni, ugyanis mindenki ismerte. Talán azért is, mert a neve is könnyen megjegyezhető: *Rózsa Sándornak* hívják.

A MÁV Miskolci Biztosítóberendezési Főnökségről került a tisztképzőre. A vasutat 1963-ban választotta élethivatásul. A villamosipari technikum elvégzése után a MÁV-hoz került.

— Nehéz volt?

— *Húsz vizsgát kellett letennünk a három félév alatt. Ezek közül három lett négyes, a többi ötös. Végig nagyon lelkiismeretesen kellett tanulni.*

— Mire emlékszik vissza a legszívesebben?

— *Nekem az alkalmazott elektronika volt a kedvencem.* Ez a tantárgy nagyon a szakmába vág. Otthon is ezen a területen dolgozom. De úgy érzem, hogy minden, amit a tisztképzőn tanultunk, munkánkhoz nagy segítséget nyújt majd.

— A család hogy viselte el a hosszú távollétet?

— *Ez sohasem könnyű. Különösen akkor, ha gyerekek is vannak. A feleségemnek két gyermekről kellett gondoskodni. A kisfiam kétesztendős, a kislányom most megy majd iskolába. Az mindenesetre segítséget jelentett, hogy feleségem igénybe vehette a gyermekgondozási segélyt.*

— Most a jól megérdemelt pihenés következik. Hol töltik a szabadságot?

— *Ha minden a tervek szerint alakul, akkor Bulgáriában.*

— A tanulást illetően vannak-e további tervei?

— *Ha az ember fejlődni akar, a tanulást nem szabad abbahagyni.* Jövőre szeretnék jelentkezni a győri Távközlési Főiskolára.

— Hol folytatja a munkát?

— Jól éreztem magam ott, ahol a tisztképző előtt dolgoztam, így nincsenek elhelyezkedési gondjaim. *Miskolcra megyek vissza.*

(Köhidi)

Dombóvár:

Karbantartó vágányt építettek

Dombóvár csomóponton a személyszállítás színvonalának emelésére tett erőfeszítéseket egyre jobban gátolta az, hogy a kocsik tisztítását és javítását forgalmi vágányon kellett végezni. Sürgetővé vált egy személykocsi-karbantartó vágány építése, amelynek beruházási értéke egymillió forint.

A vontatási főnökség technológiai csoportja elkészítette a tervet, majd a csomópont társadalmi szervezeteivel közösen a szocialista brigádok segítségét kérték a terv gyors megvalósításához. A munkát március 3-án kezdték el. *A brigádok 644 tagja összesen 3262 óra társadalmi munkát végzett. Nekik köszönhető, hogy június 13-án átadhatták a karbantartó vágányt.*

Az átadási ünnepségen működés közben mutatták be a nagy teljesítményű Sterimob 80 típusú mosóberendezést is, amely csökkenti a nehéz fizikai munkát és hatékonyabbá teszi a kocsitisztítást.

minősége nem javul azáltal, hogy a forgalmista és a mozdonyvezető egymást szidja, idegesíti. Több emberségre, türelemre és szerénységre van szükség a vasúton is.

Gyorsfordába járok. *Gyakran viszem a Tokaj, a Tisza, a Meridián, a Bátori expresszeket.* Tizenhat éve vezetem a Hámán Kató szocialista brigádot, tagja vagyok a pártvezetőségnek. Azt kérdezte, elégedett vagyok-e önmagammal, a munkámmal? Sokszor foglalkoztatott már engem is ez a kérdés. Amit ebben a munkakörben tenni lehet, úgy érzem megtettem. Megbecsült ember vagyok, a szavamnak hitele van, és ez sokat jelent. *Amikor május 1-én a parlamentben átvettem a Munka Érdemrend arany fokozatát, arra gondoltam, hogy eddigi életem, munkám mégsem volt hiábavaló.* 1980. június 9-én megyek nyugdíjba. Ötvennégy éves leszek akkor. A szakmai betegség sajnos engem sem kímélt. *Fél gyomrom van. A rendszertelen étkezés, az idegesség megviselt.* Persze egy kis idegfeszültségre a mi szakmánkban szükség van. Nélküle nem lehet minden pillanatban döntésre, cselekvésre kész a vasutas. A tunya, abszolút nyugodt emberből sohasem lesz jó mozdonyvezető. És az önfegyelemre, lemondásra képtelen személyből sem jó vasutas. Mert el kell viselni a rendszertelen pihenést, meg kell szokni a nappali alvást, a hideg ételeket, a családtól távol töltött karácsonyokat és húsvéteket. Használódnak, kopnak itt az ízületek, az idegek. Ma már ezért nem minden a jó fizetés. Egyre jobban előtérbe kerülnek a szociális körülmények. *Néhány villanymozdonyra a közelmúltban tízliteres hűtőgépeket szereltek, hogy nyáron ne romoljon el az étel. Sajnos rövid időn belül le kellett szerelni, mert a mozdonyszemélyzet hazahordta az alkatrészeit!* Ezért mondtam, hogy gondolkodásunk, szociális érzékünk még nem olyan fejlett, mint a technika.

AZ EMBEREKET az emberségre és a jó munkahelyi légkör igenylésére is tanítani kell. Brigádunknak van két új, ifjú tagja: *Forgács György* és *Hámori István*. Az éjszaka együtt voltunk készenléti szolgálatban, és velük — a műszaki-forgalmi tudnivalókon kívül — erről is beszélgettünk. A főnökségen sok az érettségizett fiatal. Hogy milyen vasutasok lesznek, az rajtunk, idősebbeken is múlik.

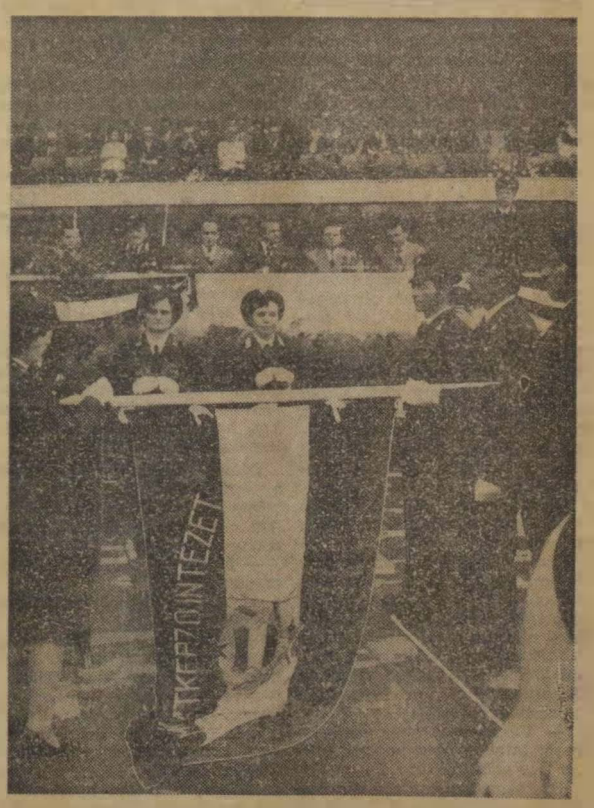
Az utazó szocialista brigádoknak nem könnyű egy-egy találkozót, közös munkát megszervezni. *Sokszor az öltözőszekrényekbe dobott papirokon keresztül üzenünk egymásnak, mert ritkán találkozunk.* Így szervezzük a társadalmi munkát is. Mi például kétszáz órát vállaltunk a Keleti tárolóban hamarosan megkezdődő szerelvénymosó építésében. A brigádoknak nálunk tekintélyük van. A vezetők a véleményükre is kíváncsiak.

Köszönöm, most elfogadok egy Románcot. Még van annyi időm, hogy röviden elmondjam pályafutásom egyik legemlékezetesebb pillanatát. Sokszor eszembe jut ez álmatlan éjszakákon vagy hazafelé utazva Piliscsabára, amikor kikapcsolódásként ütjük a kártyát, mert ha összeül három vagy négy vasutas a vonaton, hamarosan előkerül a kártya; szóval eszembe jut egy-egy pillanatra, még otthon is, gyümölcsfametszés közben az a tizenhárom évvel ezelőtti esemény. Harmincöt év után a vasutat már otthon sem lehet elfelejteni, kikapcsolni az idegekből. Pilisicsabán sok vasutas él, eljárunk egymáshoz. Gyakran jönnek hozzám is, hogy adjak egy franciakulcsot, egy satut, mert mindegyik bütykül valamit, aztán néhány mondat után — észre sem vesszük — már ismét témánál vagyunk, előkerül a vasút.

DE NEM SZAPORÍTOM tovább a szót. *1964-ben a Wiener Walzert vittem Hegyeshalom felé. Komárom után egy ívben közút keresztezi a vasutat. Nyolcvannal mentünk.* Az ív miatt az akkori „szoknyás" sorompót nem lehetett látni. Én csak megszokásból pillantottam balra a közút felé, ahol éppen egy tejszállító kocsi mozgott az átjáró irányába. *Csak felvillant bennem a gyanú, hogy a sorompó nyitva van, és rávágtam a gyorsféket.* A mozdony ütközőit centiméterek választották el egy (a nagy forgalom miatt éppen a sínéken álló) személygépkocsitól. *Négyen ültek benne. A hátsó ülésen két kisgyermek. Riadt szemeiket, ahogy a mozdonyra csodálkoztak, még most sem tudom elfelejteni. Másodperceken múlott az életük . . .*

De most már igazán mennem kell. Biztosan sokáig untattam. Reggel ismét szolgálatra jelentkezem.

Kaszala Sándor



A különböző tagozatok képviselői szalagoznak
(Laczkó Ildikó felvételei)

Az Úttörővasúttól a nagy vasútig

Évente mintegy 160 úttörővasutas megy „nyugdíjba", ennél valamivel több az „újfelvételes". Az idézett szóhasználat képletesen fejezi ki az idő múlását és a változások egymásutánját.

A MÁV munkaerőgondjainak oldására, számtalan út közül, azt vizsgáltuk, hogy az életpályára indulástól a beérkezésig mivel találkozhatnak a fiatalok. Ezért elsőként az Úttörővasutat kerestük fel, amely rendeltetésén kívül *a Budapesti Autóközlekedési és Vasútforgalmi Szakközépiskola* gyakorlati képzésének egyik bázisa is.

Felejthetetlen évek

Az ötödik általános iskolai tanuló kezdi, a nyolcadikos pedig befejezi a „vasutas" életet. A négy felejthetetlen év alatt a gyerekek megismerik a szakma alapvető tudnivalóit; *forgalmi szolgálattevő, naplózó, sorompóőr, jegyvizsgáló jártasságra tesznek szert.* A szakmai versenyek, a továbbképzések, a kitüntetések, a kis termelési tanácskozások az Úttörővasút hét állomásán, a „nagy vasút" elővetített valósága. A jó tanuló gyerekek nem egy esetben vasutas dinasztiák tagjai, közülük többen ötödik generációként folytatói az elődök munkájának. Ilyen *Soulavy László* — ki ne ismerné a Soulavy-féle váltóbotot — jegyvizsgáló, aki a tizenévesek nyíltságával vallja: *„a vasút mindannyiunknak tetszik. Az szép dolog, hogy kérem a jegyeket és a felnőttek is átadják."*

Mezei Piroska a szakközépiskola I/C évfolyamos hallgatója gyakorlati oktatás keretében végzi a rendelkező forgalmi szolgálattevői munkát. *Széchenyi-hegy, Ságvári Liget, Úttörőváros, Hűvösvölgy* és a többi állomások ifjú „dolgozói" elkötelezték magukat. Noha nem mindannyiukból lesz vasutas, a gyermekkori emlékek egy életen át elkísérik őket. Az ifjúkori vonzalom a vasúttal szemben az utóbbi esetben is megmarad. Közülük kerülnek ki a modellezők, a múzeumlátogatók.

A Rippl-Rónai utcai Vasútforgalmi Szakközépiskola 1977/78. évi beiskolázásánál felvételre került tanulók közül *19 korábban úttörővasutas volt.* A megelőző években is hasonló tendenciák mutathatók ki.

A gyermekből lassan felnőtt lesz

Gampe Tiborral és Karácsony Zsuzsával, az I/C osztály tanulóival beszélgetve kerestük pályaválasztásuk indítóokait. Mindketten úttörőként kezdték.

— Ott éreztem először a játékos munka során, hogy a vasút egészében van valami nagyon szép — mondta Gampe Tibor. *— Én irányíthatom a vonatokat. Adott parancsom szerint történik minden... Ez gyönyörű!*

Tanulmányi eredményeik biztatóak. Terveik: *középiskolai tanulmányok után főiskola.*

A visszapillantás az emlékekre és előretekintés a jövő felé, szüntelenül érződik a fiatalok magatartásán. Gondolkodásuk, megjelenésük, fegyelmezettségük határozott körvonalakkal irányulnak személyiségük kifejlődéséhez. Az úttörő évek utáni második négy év alatt jelentősek a változások. A gyermekből felnőtt lesz. E folyamatról mondotta *Besennyei György,* aki 1974-ben végzett a Rippl-Rónai Szakközépiskolában, *hogy Rákospalota—Újpest állomáson már „igazi" vasutas munkát végez.* Váltókezelő, forgalmi szolgálattevő, ipartelepi raktárnok, fuvardíj-számfejtő, kocsiintéző munkakörök ismerőjévé vált. Már túl van a tisztképző felvételi vizsgáján. 1968—1970 között ő is úttörővasutas volt.

Diáktársai: *Major Éva, Barkó Edit, Bekő Terézia, Szalontai Zsuzsa* két évvel korábban iskolatársak, szeptembertől tanfolyamtársak, és egy évvel később végzett munkatársak lesznek.

Tudatosan a cél felé

Utak és pályák, melyek életutakká és életpályákká alakulnak át. Előbbre jár ezen az úton *Édes László,* aki 1974-ben dicsérettel vált érette a Vasútforgalmi Szakközépiskolában. Nem indult azonnal a sínek világába, hanem az „elmélet" felé vette útját. Mint az Autóközlekedési és Vasútforgalmi Szakközépiskola tanulmányi versenyének egyik győztese, *felvételi vizsga nélkül került a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolára.* A bizalomra szorgalommal válaszolt. A közlekedés- és postaügyi miniszter által meghirdetett pályázat a Műszaki Egyetem, a Közlekedési és Távközlési Főiskola és a Marx Károly Közgazdasági Egyetem hallgatóit indította szellemi vetélkedőre. Ebben már nem a játékosság, hanem a felkészülés tudatossága volt a jellemző. A téma kötöttsége, zártsága, elméleti szintek és szerzett ismeretek összegezését kívánta. *„Az expresszvonati rendszer bevezetésének és kiterjesztésének hatása a személyszállítás költségeire és bevételeire, valamint az utazási körülmények alakulására"* című téma még címszavakban is bonyolult szellemi munka meghatározója. Az elnyert első díj eszmei értéke bizonyíték, hogy a pályázatnyertes főiskolai hallgató eredményei nem véletlenek.

— A vasutat tulajdonképpen mint gyermek szerettem meg — vallja Édes László —. *Megfogta a képzeletemet a mozgás összehangolt nagyszerűsége és színessége. Ezt akkor csak modelljeimmel élhettem át. Az érzés bennem maradt és meghatározta választásomat.*

A pályatársak nem mindegyike indult tudatos célratöréssel. Úgy irányították őket a főiskolára. A harmadik év végén mind többen választják élethivatásnak a vasutas pályát. *A MÁV-val kötött szerződések, az utazások lehetősége, a honi és külföldi turizmusba való bekapcsolódás, a szakmai valóság megismerése, az évfolyamtársak döntése befolyásol a választásnál.*

A szakközépiskola gyakorlóterepe

Az Úttörővasút nem csupán a szórakozás eszköze, hanem munkapad, amelyen felnőtt irányítással tanulják az első munkafogásokat. Ugyanakkor a szakközépiskola gyakorló terepe, ahol üzemi viszonyok között — eltérő berendezéseken — folyik a gyakorlat megismerése.

A *Közlekedési és Távközlési Főiskola* új épület együtteseivel Győr Duna-parti városrészén a fiatal életnek indulók találkozási pontja. Miként a Rába, Rábca, Répce torkollik a Dunába, úgy érkeznek a jövő vasutasai ide. A kollégiumi épületek, a laboratóriumi komplexum, a sporttelep, a közművelődés bizottságok oldják a műszaki egyoldalúságot. Egyszersmind kötik a fiatalt az iskolához.

Életutakat mutattunk be. Villanásokat. Életkori sajátosságokkal. A pályán való elindulást és az első lépéseket. Vizsgálva a tudattalantól a tudatos tevékenységig megtehető utat.

A tizenegyévesen indulók még nem tekintenek a célra, a huszonegyévesek már céljukhoz értek. Az eltelt tíz év alatt a gyermekből felnőtt, a játékosságból észrevétlenül munka és emlék lesz. Miközben a fiúk és lányok szüntelen érkezését az apák távozása előzi meg.

(Szabó)

Akcióban 1446 munkavédelmi őr

Munkavédelmi hónapot rendezett a szombathelyi vasútigazgatóság

Sikeres munkavédelmi hónapot rendeztek júniusban a szombathelyi igazgatóság területén. Mindjárt elöljáróban megjegyzendő, hogy ez nem jelenti azt, hogy az ott dolgozó 13 ezer vasutas védelme kampányfeladat. Korántsem. A hónap célja az volt, hogy fokozottan a figyelem középpontjába állítsa a munkavédelmet.

Hogy azt mennyire központi kérdésként kezelik, bizonyítja: *a szombathelyi oktatási főnökségen tartott megnyitón dr. Horváth Lajos vasútigazgató mondott beszédet, s részt vettek a nyitáson az igazgatóság s a csomópont vezetői.* A munkavédelem fontosságát, napi élő gyakorlatát, társadalmi, emberi oldalát megvilágító beszéde után a témához kapcsolódó filmeket vetítettek.

Ezt követően az igazgatóság munkavédelmi csoportja és a területi bizottság munkavédelmi felügyelője a csomópontokon tartott előadásokat, filmvetítéseket. A munkavédelmi ügyintézők, szakszervezeti társadalmi munkavédelmi felügyelők Celldömölkön folytattak eszmecserét.

A munkahelyeken vetélkedőket rendeztek munkavédelmi tudnivalókból. A legjobbak augusztusban szakágazatonként (forgalom, pft, vontatás, stb.) mérik össze tudásukat. Az itt legjobban szereplők októberben igazgatósági szinten „mérkőznek" meg. *A döntő részvevői pénzjutalmat kapnak.*

Akcióba lépett az 1446 munkavédelmi őr és a kiszesek Radar mozgalmában részt

a vágányzaton levő ágyazathiányosságokat kijavították. Ellenőrizték az egyéni védőfelszereléseket és szerszámokat. Megállapították, hogy a védőfelszereléseket használják. *Néhány helyen találkoztak csak olyan dolgozóval, aki nem viselt védősisakot.*

Napvilágra került, hogy az egyéni és közös szerszámok — tenyéremelő, létra, kézikocsi, biztonsági öv, kézifúrógép, stb. — rendszeres ellenőrzése nem történt meg mindenhol előírásszerűen. *A kocsirendezők munkájánál is több kifogás merült fel. Így például a nagyobb sebességgel mozgó kocsikra való fel- és leugrás, a mozgó kocsik közé álló testhelyzetben történő belépés.* Ezekre a sok bajt okozó jelenségekre még fel kell hívni a vezetők, a tolatás- és részlegvezetők figyelmét, sőt esetenként felelősségrevonást is kell alkalmazni.

Azt is megállapították, hogy nem kielégítő az oktatás színvonala. Rövid idő alatt „átesnek" rajta, túl sokat nem törődnek vele. Olyanokról is beszélnek, amelyek nem érdeklik a dolgozókat. A jövőben változtatni kell azon a helytelen gyakorlaton is, hogy az időszakos orvosi vizsgálatra kötelezettek egy része késve megy a 3 évenként esedékes vizsgálatra.

A munkavédelmi hónap „sűrített" rendezvényei nyomán érezhető a szolgálati helyeken a szemléletváltozás. A vezetők, középvezetők, a dolgozók mind szélesebb köre tette magáévá a biztonságos munka követelményeit. Örvendetes, és a siker egyik biztos jele, hogy a munkavédelmi hónap alatt héttel kevesebb üzemi baleset történt, mint a múlt év hasonló időszakában. *A kiesett munkanapok száma 220-szal csökkent.*

Sz. T.

Nyugdíjastalálkozó Karcagon

Karcagon a csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja találkozót rendezett tagjai részére. Az állomásfőnök *„A vasút és a vasutas"* című előadása után az Arany János utcai általános iskola tanulói kultúrműsorral kedveskedtek a nyugdíjasoknak. Kedves epizódja volt a találkozónak, amikor a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse kiosztotta az április 4-én, Karcagon rendezett szocialista brigádok vetélkedőjén részt vett hattagú nyugdíjas csoport első díját, jutalmakkal együtt.

A kellemes, jó hangulatú találkozó ebéd után ért véget.

Jól vizsgáztak Debrecenben a jegynyomó automaták

Debrecen állomás személypénztárában már 1975 óta működik két SASIB típusú jegygyek értékét. A pénztárosoknak csak a gép kezelésére és a pénz átvételére kell figyelni.

Gyorsabb és könnyebb a napi zárás elvégzése is.

Az állomás vezetői a jövőben több ilyen gép beszerzését tervezik.

Társadalmi munka

A zalaegerszegi *Landler Jenő* szocialista brigád gyakran végez társadalmi munkát. A közelmúltban a Felsőjánosfán lakó *özv. Szekér Imréné* házát *tatarozták.* A legutóbbi brigádgyűlésükön pedig elhatározták, hogy az állomás váltóőri őrhelyeit augusztus 20-ra kitisztítják, az új városrészben lévő két óvodában pedig elvégzik az asztalos, lakatos és egyéb fenntartási munkát. Vállalásuk egy részét már teljesítették.

Munkavédelmi ankét Hatvanban

A *hatvani csomóponton* július 5-én munkavédelmi ankétot rendeztek, amelyen az állomás vezetője ismertette az eredményeket és a gondokat. Felhívta a figyelmet többek között a munkavédelmi előírások betartásának ellenőrzésére és a szolgálati fegyelemre, amelynek hiánya a közelmúltban is okozója lett egy kisebb balesetnek.

Hatvanban nagy jelentőséget tulajdonítanak a társszolgálati ágak együttműködésének is. A munka során mindenkinek kötelessége társa biztonságának óvása. A társadalmi szervezetek és a szocialista brigádok — hangsúlyozta az előadó — *az eddiginél vállaljanak hatékonyabb szerepet a balesetek megelőzésére irányuló munkában.* Ezt a célt szolgálja a csomóponton az is, hogy ezentúl rendszeressé teszik a félévenkénti munkavédelmi ankétot és emelik a színvonalát a munkavédelmi jellegű oktatásoknak.

Kaphatnék két puszit?

Ülök színész barátommal a hangulatos kisváros vasútállomásának ízletes házi kosztot kínáló éttermében: a vonatindulásig van még másfél óránk. (Barátom nem olyan jeles személyisége színházi életünknek, hogy kérkedésnek tűnhetne e szakmai hovatartozására vonatkozó tényszerű közlés.) Hipp-hopp, akár a mesében, ott terem a vonzóan telt, harmincvalahány évesnek tűnő pincérnő, és csípőre tett kézzel ráripakodik a cimborámra:

— Márpedig addig ki nem szolgálhatom, amíg nem kapok két puszit!

Barátom pillog (elmúlt már ötven, de ifjabb éveiben sem tartozott a szépfiúk sorába; igencsak elvétve fordulnak meg utána a pesti utcán), majd kifejezéstelen tekintettel bár, de délcegre igazítja derekát. A pincérnő e tétovázás után tovább évődik.

— Végül még meg sem ismer! Mintha nem lettünk volna egy színházban...

Széles mosoly, majd cip-cup egyet jobbra, egyet balra, s menten előttünk a Krúdy tollára kívánkozó, ám méltatlan epigonok által percek alatt belekebelezett főtt tyúkhúsleves. Útitársam tűnődik:

— Még most sem emlékszem rá. Mit csinálhatott a színháznál? Kóristalány volt? Öltöztetőnő? Vagy a büfében dolgozott? Te — hamiskás férfimosoly ragyog fel arcán —, lehet, hogy nem most kapta tőlem az első puszit?

Hiába, romlik a memória — a gyomorsav-túltengés ártalmairól beszélgetünk tovább. Ám a kedves teltkarcsú ismét asztalunkhoz lép:

— Es meg sem lepődik, hogy engem itt talál?

— ... Dehogy egyhuzamban csodálkozom...

— Ugye, nem gondolta volna rólam akkoriban. De hát nekem van önkritikám. Nézze, hamar rájöttem, hogy nem én leszek Rómeó mellett Júlia. Akadt egy valódi Rómeó, idevaló a szomszédba, a szülőfalumba, feleségül kért, hát hazajöttem. Van két gyerekünk, tavaly óta itt dolgozom és így jó ez nekünk... Na, erre a két pohár sörre legyenek az én vendégeim. Megihatják nyugodtan, azt mondják, késni fog a pesti gyors...

Délcegen ülök én is: nemrég nekem is volt hasonló (majdnem hasonló) kalandom. Erős duplát kértem egy körúti eszpresszóban, amit a kávéfőzőnő e szavakkal tett elém:

— A kávét is belefőztem, hogy legközelebb aztán megismerjen ám!

Ő meg a szerkesztőségben dolgozott egy időben, de a keze nem bírta a gépírást (mert nehéz fizikai munka a gépírónőké, ha ezt kevesen tudják is!). A cip-cup ugyan elmaradt, de az egykori kollégát megillető mosoly a kávé gőzén is átragyogott.

S ekkor ama ildomtalan gondolatom támadt: nem is volt oly rossz a sokat kárhoztatott fluktuáció. Kis ország vagyunk, itt már majd mindenki mindenkinek volt kollégája, jó néhány cip-cup elcsattant — íme a szocialista összeköttetés legszelídebb formája.

Bárcsak általánossá válna! Ha odaléphetnék a pályaudvar helyjegy-pénztárához, és arra a rebegésemre: „Kaphatok-e a menetiránynak szembe, ablak mellé, nem a napos oldalra jegyet", a kedves tekintetű pénztárosnőtől arra választ kapnám:

— Addig állóhelyet sem kap, amíg be nem hajol az ablakon és nem ad két puszit...

Cip-cup, és előttem lenne a helyjegy a kért vonatra, a menetiránnyal szemben, ablak mellé, nem a napos oldalra.

Vagy: reményvesztett anyagbeszerző a huszadik vállalatnál kopogtat a speciális gömbvasért, ahol az áruforgalmi osztály egyik eladónője ily módon jelzi az esélyt:

— Addig egy rajzszöget sem kap, nemhogy gömbvasat, amíg nem ad két puszit...

Cip-cup, és vállra vehető a másfél mázsa gömbvas.

Óhatalanul a néhány évtizede divatos sláger jut az eszembe: „Szeressük egymást, gyerekek!". Csak az a bökkenő, hogy kevés munkahelyem volt eddig. Sebaj, így sem adom föl a reményt: pótalkatrészt keresek a jó öreg mosógépünkhöz. Kedves eladó-kollégák, nem kér valamelyikük két puszit?

F. T.



A MÁV Budapesti Igazgatósága felvesz és kiképez NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifeliró, vonatfelvevő, távgépíró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS: a budapesti és vidéki állomásokon, a vontatási és pályafenntartási főnökségeken, valamint a munkaerő-felvételi irodán. Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

NYITVA JÚLIUS 24-IG

Amatőr képzőművészek tárlata Budapesten, a Népszínház utcában

Koszorus Ferenc főtitkár nyitotta meg a 27. országos vasutas képzőművészeti kiállítást

A vasutasnapi ünnepségek sorában ezúttal huszonhetedszer nyílt meg az országos vasutas amatőr képzőművészeti kiállítás. A vasutas képzőművészeti körökből 556 művet küldtek be a tárlatra. Ezekből 128 festményt, grafikát, 52 szobrot, illetve népművészeti alkotást érdemesített a hivatásos művészekből álló öttagú zsűri arra, hogy Budapesten, a Népszínház utcai vasutas képzőművészeti iskola kiállító termének falaira, állványaira kerüljenek.

A kiállítást *Koszorús Ferenc* főtitkár nyitotta meg a vasút számos vezetője és nagyszámú érdeklődő jelenlétében. A szakszervezet elnöksége nevében köszönetet mondott mindazoknak, akik közreműködtek a tárlat megrendezésében. Külön is megköszönte a budafoki és a keszthelyi városi tanács támogatását.

— Azt hiszem, mindenki láthatja, érzékelheti ezen a kiállításon, hogy sok színvonalas mű van itt, jeléül annak: *a vasutasok és családtagjaik, barátaik között egyre nő a művészetet értők és szeretők tábora* — hangsúlyozta a főtitkár. — Arról tanúskodik ez a kiállítás, amelynek színvonala a bíráló bizottság egyöntetű véleménye szerint az elmúlt évekhez viszonyítva tovább emelkedett *és korszerű művészi szemléletet tükröz, hogy a képzőművészet elszakíthatatlan erős gyökeret eresztett a munkáskultúrában, a vasutasok, valamint családtagjaik művelődésében.* Ez a kiállítás azt is érzékelteti, hogy a vasutas képzőművészeti iskola és a képzőművészeti körök nem elrontott, „sértődött zseniket", hanem a művészetet értő, szerető embereket formálnak.

— Sokszor hallani olyan véleményt, hogy a vasutasok zárt kasztot alkotnak, befelé fordulnak. Ez a kiállítás többek között azt is bizonyítja, hogy képzőművészeti köreink egyformán törődnek a vasutasok és a nem vasutasok művelődésével, nemes és hasznos időtöltésével. *Mi úgy értékeljük, hogy a vasutas képzőművészeti körök jó irányban fejlődnek, egyre inkább betöltik azt a szerepet, amelyért létrehoztuk és fenntartjuk őket.* Ezért nem sajnáljuk a fáradságot és az anyagi eszközöket. A budapesti kör mellett igen eredményesen működnek a vidékiek is, bár kisebb a lehetőségük. Az idén különösen a szegedi és a debreceni kör küldött értékes anyagot az országos kiállításra.

— *Kiállítást megnyitni mindig felemelő érzés, de különösen az, amikor olyan kiállításról van szó, amely legfőbb mondanivalójával a dolgozó embert ábrázolja, mint ez a jelenlegi is igen sok művével* — fejezte be beszédét Koszorus Ferenc.

A főtitkár ezután átadta a zsüri által odaítélt díjakat. A festmények közül a legjobb munkásábrázolás díját *Farkas Antal*, a legjobb emberábrázolás díját *Jóba Éva*, a legjobb munkásmozgalmi témájú kép díját pedig *Klimaj György* kapta. Munkásságáért díjat kapott: *Burai István, Tuschák Gabriella, Nagy János* és *Rutkay Sándor*. Oklevéllel tüntették ki *Verébi Lászlót, Balassa Katalint* és *dr. Korpás Attilát*.

Szobrászatban a legjobb emberábrázolásért *Ziman Lajos*, a legjobb munkásmozgalmi tárgyú ábrázolásért *Sziklai Gyula*, a legjobb munkásábrázolásért *Czinege István*, az ifjúság bemutatásáért pedig megosztva *Jobbágy György* és *Csorba Katalin* részesült díjazásban. Oklevelet kapott *Garami Ferencné* és *Gál Mariann*.

Iparművészeti munkájáért *Szép Ágnes* részesült díjazásban.

A vasutas szakszervezet elnökségének festészeti különdíját, megosztva, *Bottyán János* és *Gomola József* kapta. Szobrával *Garami Ferencné*, grafikájával pedig *Bede István* érdemelt ki különdíjat.



Koszorus Ferenc főtitkár Farkas Antalnak átnyújtja a festészetben a legjobb munkásábrázolásért járó díjat (Laczkó Ildikó felvétele)

A kiállítást, amely július 24-ig naponta 10-től 20 óráig tekinthető meg a képzőművészeti iskola Népszínház utca 29. szám alatti helyiségeiben, a vasutasnapi ünnepségek alatt sok látogató tekintette meg.

Szász Ferenc

Vasutas képzőművészek kiállítása a kiskunhalasi Semmelweis kórházban

A kiskunhalasi városi tanács július 8-án, kiállításon mutatta be a vasutas-szakszervezet képzőművészeti köre két vezető tanárának, *Benedek György* festőművész és *Kirchmayer Károly* szobrászművész alkotásait. A néhány éve épült Semmelweis kórházban rendezett kiállítást *Táncos Sándor*, a városi tanács elnöke nyitotta meg, amely egyben a kórház Semmelweis ünnepségsorozatának a kezdetét is jelentette. Megjelent az ünnepségen *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtikára is.

Ez a kulturális esemény része volt a kiskunhalasi vasutasnapi ünnepségeknek, amelynek megnyitóját szintén *Táncos Sándor* tanácselnök — egykori vasutas — tartotta. Beszédében méltatta a csomópont dolgozóinak és 28 szocialista brigádjának eredményeit és tolmácsolta a városi párbizottság és tanács dolgozóinak jókívánságait.

Az ünnepség után *Koszorus Ferenc* főtitkár baráti eszmecserét folytatott a csomópont vezetőivel és a kitüntetett dolgozókkal.

Kiállítást rendeztek Szentesen három szegedi vasutas alkotásaiból

Az 1977. évi vasutasnap szentesi rendezvényei a klubkönyvtárban megnyílt képkiállítással kezdődtek. *Bede István, Szekfű János* és *Drégelyi József* grafikái, olaj és akvarell festményei kerültek kiállításra. Mindhárman a szegedi vasutas képzőművész kör tagjai.

A kiállítás *Szelesi Zoltán* művészettörténész rendezésében került bemutatásra, aki úgy jellemezte a három amatőr festőt, hogy nem törekszenek nagy hírnévre. A művészet szeretetén kívül ők a közművelődés közkatonái.

Az emlékkönyvet lapozgatva figyelemre méltó egy falusi látogató bejegyzése. — *„Nem voltam még kiállításon. Ezek a képek hozzánk szólnak és megértettük őket. A természet szépségeit mutatják be, amelyben élünk."*

A kiállítást *dr. Négyesi János*, a Hazafias Népfront Szentes Városi Bizottságának elnöke nyitotta meg.

A három amatőr művészről elmondhatjuk, hogy több mint 30 évet töltöttek a vasútnál és ma sem szakadtak el tőle. Alkotásaikból megismerhetjük a vasút életét. *Bede István* régi kedves ismerőse Szentesnek. Azért fogadta őt és két társát szívesen a város művészetet pártoló közönsége, mert közérthető módon a mindennap emberéhez szólnak.

Bede Istvánnak a vasút életét ábrázoló művei szuggesztív hatásúak. Megragadóak azok a képei is amelyek a vihart és a természet felszabaduló erejét tárják a szemlélő elé. Szekfű János és Drégelyi József képein a természet és a környezet művészi megelevenedését látjuk. Ezek közül is kiemelkedik Szekfű: *„Üdülőkert I."* című képe. Tetszettek Drégelyi halászbárkákat és a falusi utcát bemutató hangulatos festményei.

(fogas)

Vasutasnap a Szőnyi úton

Az egész napos sportprogram színvonalas kultúrműsorral ért véget

A vasutasnapi sportversenyek megrendezésére ideális hely a BVSC Szőnyi úti sporttelepe. Van ott lehetőség a labdajátékokra, az úszásra, az atlétikára, a birkózásra, az asztalteniszre és lehetne tovább sorolni, hogy mi mindent csinálhattak azok, akik július 10-én a Szőnyi út vendégei voltak. A művészetek kedvelőinek például hatalmas szabadtéri színpad adott otthont.

A BVSC Sportkombinátja nem csupán a fővárosi vasutasok ünnepségének színhelye. Voltak itt röplabdázók *Hatvanból*, focisták *Szombathelyről*, valamint a vasutas művelődés képviselői *Szolnokról, Győrből, Dunakeszről*. Sőt még a külföld is képviseltette magát: *Jugoszláviából* vízilabdázók, *Svédországból* birkózók érkeztek azért, hogy találkozzanak a magyar vasutas sportolókkal.

A pálya már vasárnap délelőtt 9 órakor benépesült. A sportvetélkedő és a kulturális műsor megszakítás nélkül 22 óráig tartott. Elsőnek az atléták mérték össze tudásukat. Vasutas nők és férfiak — a különböző szolgálati helyek képviselői — meghívás és előzetes felkérés alapján vettek részt a versenyen.

Az asztaliteniszezők nagyszerű csarnokát is megtöltötték a versenyzők és az érdeklődők. Ott azok játszottak, akik a vasutas szolgálati helyeken és a területi bajnokságokon a döntőbe jutottak.

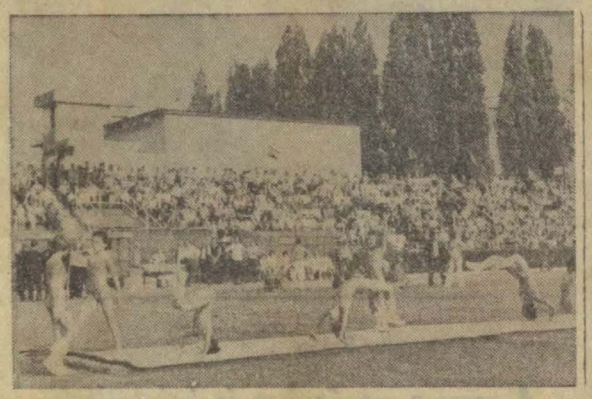
A röplabdázók villámtornáján részt vett a Testvériség, valamint a Hatvani AC első és második csapata.

A vízilabdázók jugoszláv ellenfelet fogadtak. Ezúttal nem az OB I-es csapat tagjai foglalták el a medencét, hanem a BVSC ifjúsági együttese. Ők ugyanis néhány nappal korábban szép sikert arattak Egerben: *megnyerték az Országos Ifjúsági Kupát*. A döntőben a KSI ellen arattak nagy sikert, hiszen a sportiskolásokat 10:4-re legyőzték. Ezért jutalomból ők játszottak a jugoszláv *Spartak Subotica* csapata ellen. Az ifik ezen a találkozón is fölényesen győztek.

Svéd ellenfelek ellen léptek szőnyegre a BVSC birkozói. A bemutató nagyszerű propagandája volt ennek a — vasutas klubokban hagyományos — sportágnak. Az ellenfél a *Sparwägen* csapata volt.

Nincs olyan sportdélután, ahonnan hiányozna a labdarúgás. A kispályás bajnokságot a budapesti területi bizottság és a Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsa szervezte. Pályára léptek a legjobb női csapatok is.

A sportműsor egyik kiemelkedő és izgalmas rendezvénye a *Tisza Expressz* nemzetközi ifjúsági labdarúgótorna döntője volt. A kupa védője — az MTK—VM együttese — ezúttal harmadik lett. A döntőben két vasutas együttes, a *Szombathelyi Haladás és a BVSC fiataljai mérték össze tudásukat*. A találkozó érdekes, változatos játékot hozott. 0:0-ás első félidő után a második játékrész 8. percében a budapestiek szereztek vezetést. A 16. percben egyenlített a Haladás, majd a 27. percben a vezetést is megszerezte. De nem sokáig örülhettek az egygólos előnynek, mert alig telt el néhány perc és már a Haladás hálójában táncolt a labda. A mérkőzés a rendes játékidőben 2:2 arányú döntetlennel ért véget. Ezután a kiírás értelmében büntetőrúgások következtek. A *Haladás VSE győzött 8:7-re*. Így tehát a szombathelyi fiúk vehették át *Koszorús Ferenctől*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárától az örökös vándordíjat és a *Martfűi Tisza Cipőgyár* ajándékát, egy garnitúra labdarúgócipőt. A BVSC csapatának meg kellett elégedni az ezüstéremmel.



A Testvériség torna szakosztálya sportiskolásainak bemutatója (Tenta György felvétele)

A felsorolt sportprogramokon kívül az MHSZ hatalmas tablókon mutatta be klubjainak tevékenységét, sőt volt repülő és hajómodellező bemutató, lövészet, könnyűbúvár és sporthorgász bemutató és sokan gyönyörködtek az ejtőernyősök földi bemutatójában.

Nagy tapsot kaptak a Testvériség SE sportiskolásai, akik a labdarúgómérkőzés szünetében adtak számot ügyességükről.

A kulturális programban fellépett a szolnoki művelődési központi bábegyüttes, a dunakeszi művelődési központ koncert fúvószenekara és férfikara, a győri Arany János Művelődési Ház társas-táncegyüttese, a Landler Művelődési Ház citerazenekara, a Központi Zeneiskola népi zenekara és a Törekvés táncegyüttes. Közreműködött: *Gallai Judit*, a Fővárosi Operettszínház művésze, *Széki Sándor*, az Állami Operaház magánénekese, *Urbán Katalin* és *Bojtor Imre* magyarnóta énekesek, *Kemény Kázmér* táncdalénekes a *Pepsi* zenekar kíséretében, valamint *Somogyi Pál* és *Mikes György* humoristák. A műsort, sorrendben immár huszadszor *dr. Hegedűs János* konferálta.

Kőhidi László

Öregfiúk teniszversenye a Tatai úton

A 27. vasutasnap alkalmából a vasutas-szakszervezet és a BVSC sorrendben immár ötödször rendezte meg most már nemzetközire szélesített, öregfiúk teniszversenyét a Tatai úti sporttelepen. A három korcsoportban kiírt páros vetélkedőn 78 veterán teniszező vett részt és elindult egy svájci és egy csehszlovák pár is.

Nagy szám ez, és csúcsot jelent a hazai öregfiúversenyeken. A „titka" az, hogy a BVSC és a vasutas-szakszervezet nagy szeretettel és hozzáértéssel rendezi meg évről évre ezt a versenyt.

Eredmények: 45—55 évesek: 1. *Lénárt L., Lénárt K.* (Építők), 2. *Kun* (BVSC), *Prichradny* (Vasas), 3. *Bújtor, Katona* (Ú. Dózsa) és *Bánsági, Murin* (OSC). 55—60 évesek: 1. *Bújtor, Katona*, 2. *Bolgár, Esztergály* (Húsos), 3. *Borbás, Tamás* (Bp. Honvéd) és *Murin, Pető* (Sporthiv.). 60 éven felül: 1. *Borbás, Tamás*, 2. *Bogdán, Szabó* (BVSC), 3. *Herendi* (Budakalász), *Kocsárdi* (Építők) és *B. Tóth, Toldi* (Szolg. Spartacus).

A jól sikerült verseny nagyon szép díjait július 11-én a vasutas-szakszervezet székházában baráti vacsora keretében adták át. A kellemes hangulatú fogadáson megjelent: *Urbán Lajos* államtitkár, *Koszorús Ferenc*, a szakszervezet főtitkára, *Gábor Zoltán*, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium pártbizottságának titkára, *Kiss Károly*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője.

Az ünnepélyes díjkiosztó ünnepség résztvevőit *Koszorús Ferenc* főtitkár üdvözölte, majd a háromnapos versenyről elmondott rövid értékelés után a győzteseknek és helyezetteknek átadta a díjakat.



Koszorus Ferenc főtitkár adta át a tiszteletdíjakat az öregfiúk nemzetközi teniszverseny győzteseinek és helyezettjeinek (Tenta György felvétele)

Mecseki randevú

Gazdag program várta a vasutasnapon a pécsi igazgatóság dolgozóit. Már a cím is hangzatos: *„Mecseki randevú"*. Néhány kiemelkedő esemény a gazdag rendezvénysorozatból: Vasárnap reggel a PVSK pályán a vasutas zenekar és a gyárvárosi úttörőzenekar szórakoztatta a közönséget. Ezután neves operetténekesek következtek. A fiatalabb korosztálynak a *„Kék csillag"* együttes szerzett kellemes perceket. Akik viszont a népi muzsikát kedvelik, azok *Lakatos Sándor* népi zenekarát hallgathatták.

A területi bizottság július 9-én és 10-én hat vasúti csomópont kispályás labdarúgói, női és férfi asztaliteniszezői és sakkcsapatai részvételével rendezte meg az igazgatósági döntőt. A Nagykanizsán megrendezett eseménysorozat első helyezettjei az országos döntőben folytatják majd a vetélkedést.

A sporttelepek mellett megtelték a vasutas klubok is. Nagykanizsán kiállítás nyílt, majd vidám nótaest szórakoztatta a Vasutasok Szakszervezete pécsi területi bizottságának dolgozóit.

Nem maradt el a sport sem. *A budapesti színész válogatott látogatott el Pécsre*, hogy egykori NB I-es vasutas labdarúgókkal mérkőzzenek meg. Még a játékvezető is vasutas volt. A sípot ugyan már régen letette, de ezúttal jól dirigálta a két csapat játékát.

A csomóponti ünnepségre, amelyen jutalmak és kitüntetések is átadásra kerültek, *a PVSK sportcsarnokában került sor*. Miniszteri és vezérigazgatói dicséretet, kiváló dolgozó kitüntetést kaptak azok, akik a legpéldamutatóbbak a munkában.

A Hivatalos Lapból

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

A 26. számból: 107539/1977. Az építési és pályafenntartási szolgálat szervezetének korszerűsítése a budapesti Vasútigazgatóság területén.

103306/1977. A lakásügyi jogszabályok egyes rendelkezéseinek végrehajtására kiadott utasítás (5) módosítása.

A 27. számból: 104077/1977. „Az utazószolgálatot ellátó dolgozók teljesítménybérének elszámolása" c. utasítás kiegészítése.

Értesítések: A táppénz összegének megállapításához szükséges adatok közlése.

Pályázat szakoktatói állásra.

Vasutas bajnokságok futószalagon

A 24. országos vasutas természetbarát találkozónak a kőszegi MÁV Nevelőotthon volt a központja. A vasutas természetbarátok az idén a háromnapos program keretében megismerkedtek *Szombathely, Kőszeg* környéke nevezetességeivel. A jól sikerült találkozóra az ország minden tájáról érkeztek résztvevők. A vasutas természetbarát szakbizottság által szervezett találkozó sikeréhez hozzájárultak a nevelőotthon vezetői, valamint a szombathelyi természetbarátok.

★

Az 1977. évi országos férfi üzemi tekebajnokság a *Szolnoki MÁV SE* tekecsarnokában került megrendezésre. Az országos döntőn a területi bizottságok legjobb csapatai indultak.

Csapatversenyben: *1. Budapest, 2. Szombathely, 3. Pécs.* Egyéniben: 1. Kollár M. (Pécs), 2. Berta J. (Bp. TB), 3. Horváth J. (Szombathely), 4. Simon L. (Pécs), 5. Vörös J. (Budapest), 6. Kanyó K. (Budapest).

Budapesten a Ganz-MÁVAG Sportcsarnokában került megrendezésre a *Palotás József* kötöttfogású emlékverseny, 130 versenyző részvételével. A három kategóriában — felnőttek, ifjúságiak és serdülők — megrendezett verseny győztesei: *Felnőttek:* 48 kg Kalapács (SZVSE), 52 kg Fodor Sz. (SZVSE), 57 kg Kiss (BVSC), 62 kg Vámos (Haladás VSE), 68 kg Fodor I. (DVSC), 74 kg Csapó (BVSC), 82 kg Kulin (BVSC), 90 kg Ivanics (BVSC), 100 kg Csábi (BVSC), 100 kg felett Göndör (BVSC). *Ifjúságiak:* 48 kg Horváth (SZVSE), 56 kg Tóth (PVSK), 60 kg Forgó (BVSC), 65 kg Futó (PVSK), 70 kg Győr (CVSE), 75 kg Nyári (BVSC), 81 kg Molnár (BVSC), 87 kg Tarr (BVSC), 87 kg felett Kiss (PVSK). *Serdülők:* 42 kg Császár (Haladás VSE), 45 kg Molnár (Haladás VSE), 49 kg Fonódi (BVSC), 53 kg Kiss (SZVSE), 57 kg Kovács (Haladás VSE), 62 kg Pradlics (Haladás VSE), 67 kg Erdélyi (BVSC), 72 kg Pálosi (BVSC), 78 kg Gondos (BVSC), 78 kg felett Lévai (SZVSE).

★

Az 1977. évi vasutas ifjúsági labdarúgó-válogatottak országos területi döntőjét a BVSC Szőnyi úti Sporttelepén rendezték meg. A válogatottak ezúttal is sok tehetséges fiatalt vonultattak fel. Az első helyezést, nagy küzdelemben a *szombathelyiek szerezték meg Debrecen, illetve Budapest előtt.*

Július 8—10-e között rendezték meg Szombathelyen hat egyesület 110 versenyzőjének részvételével a háromnapos felnőtt, ifjúsági és serdülő vasutas teniszbajnokságot.

Férfi egyes: 1. Csetényi (Haladás), 2. Morvai (Soproni KSE), döntő: (4:6, 6:2, 6:3), 3. Koller (BVSC) és Kiss (Haladás). *A férfi páros döntőbe jutottak:* Tóth, Szőllősi (BVSC) és Csetényi, Koczor (Haladás). 3. Kiss, Unger (Haladás) és Schlotter, Koller (MÁV TI, BVSC). *Ifjúsági férfi egyes:* 1. Szűcs (BVSC), 2. Nagy (Sabaria), döntő: 6:3, 6:1, 3. Havas (BVSC) és Babos (Soproni KSE). *A férfi páros döntőbe jutott:* Endrődi és Göcsel (mindkettő Haladás), 3. Horváth (Haladás) és Petényi (Sabaria).

Női egyes: 1. Szabó É. (Haladás), 2. Schuth (BVSC), döntő: 6:2, 6:2, 3. Korponai (Haladás) és Farkas (BVSC). *Ifjúsági leány egyes:* 1. Farkas (BVSC), 2. Petényi (Sabaria), döntő: 6:1, 6:2. 3. Barát (BVSC) és Pergel (Haladás). *Serdülő leány egyes:* 1. Pergel (Haladás), 2. Gábriel (Haladás), döntő: 6:3, 6:2, 3. Tóth (Haladás) és Babos (Soproni KSE).

Az országos tenisz Vasutas Kupa pontversenyében: *1. BVSC, 2. Haladás, 3. Soproni KSE.*



A Tisza Expressz ifjúsági labdarúgótorna győztesének, második és harmadik helyezettjének Koszorus Ferenc főtitkár adta át a díjakat

(Tenta György felvétele)

Gyorsasági verseny Baján

A rangos mezőnyben is helytálltak a Váci VSE motorcsónak-versenyzői

Kilenc ország legjobb motorcsónak-versenyzői mérték össze tudásukat, július 25-én és 26-án, a *Baján* rendezett kétnapos versenyen, amely egyben a magyar gyorsasági bajnokság első fordulója is volt. A különböző géposztályokban NDK, csehszlovák, jugoszláv, osztrák, olasz, NSZK. svájci és belga sebességi versenyzők álltak rajthoz.

Mindkét napon rendkívül izgalmas küzdelem bontakozott ki a magyar és a külföldi versenyzők között, amit nyolcezer néző kísért figyelemmel. A 700 köbcentiméteres kategória első helyezettje *dr. Kovács Ferenc* (Váci Vasutas SE) lett, a 850 köbcentiméteresek futamát pedig *ifj. Fröhlich József* nyerte. A nagy küzdelemre jellemző, hogy tavaly a szegedi versenyen leggyorsabb olasz versenyzőnek most a negyedik hellyel kellett megelégednie.

Pintér Lajos

Debrecen:

Kispályás bajnokság

A debreceni MÁV Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága július 2-án rendezte meg a 27. vasutasnap tiszteletére kiírt kispályás labdarúgó-bajnokságot, amelyen részt vettek a tiszántúli építési főnökségek dolgozói is. *A sporttalálkozó győztese a jászkiséri építőgépjavító üzem csapata lett.* Egy évig ők őrizhetik az erre az alkalomra alapított Vándor kupát. Második és harmadik helyet a szentesi, illetve a miskolci építési főnökség csapatai szerezték meg.

A bajnokság szervezői jövőre a miskolciak lesznek.

A vasutasnap tiszteletére *Debrecen* csomóponton is rendeztek kispályás labdarúgó-bajnokságot, amelyen tíz csapat vett részt. Első a vontatási főnökség, második a járműjavító, harmadik pedig az állomásfőnökség csapata lett.

BALASSAGYARMAT:

Visszavágtak a fővizsgálók

Perzselő délelőtti napsütésben került sor július 4-én *Balassagyarmaton* a városi tanács sporttelepe mellett lévő pályán a már hagyományos labdarúgó-tornára az igazgatósági fővizsgálók és a csomópont forgalmi dolgozóinak csapatai között. A mérkőzést sok szurkoló izgulta végig. A két csapat tavaly ősszel már összemérte tudását. Akkor 5:4 arányban győztek a „forgalom" játékosai.

A *Saár István* által vezetett mérkőzés bővelkedett izgalmakban. Mindkét csapatban játszottak idősebb, egykor aktív futballisták is. A mérkőzést ezúttal 2:1 arányban a fővizsgálók nyerték, és ezzel visszavágtak az őszi vereségért.

EDZETT IFJÚSÁGÉRT

A budapesti igazgatóság fiataljai hat sportágban versenyeztek

A budapesti vasútigazgatóság KISZ- és szakszervezeti bizottsága az *Edzett ifjúságért* mozgalom keretében június 25-én harmadszor rendezett sportvetélkedőt a BVSC Szőnyi úti pályáján. Az igazgatóság mintegy negyven fiatalja hat sportágban mérte össze tudását. Ez alkalommal úszás, távolugrás, súlylökés, magasugrás, 100 méteres síkfutás és röplabda szerepelt a programban. A fiatalok valamennyien teljesítették az úszásban előírt követelményeket.

A többi sportágban már bajnokokat is avattak: *Rédey Emőke*, a személyzeti osztály adminisztrátora 6,5 méterre dobta el a négykilós súlyt, s ezzel a kategóriájában első lett. *Szegedi Zsuzsa* ügyintéző magasugrásban, *Fischer Mária* pedig távolugrásban remekelt.

A férfiaknál *Katona István* balesetvizsgáló a 7,25 kilogrammos súlyt 13,86 méterre dobta el, s ezzel fölényes győzelmet aratott. A legjobb eredményt azonban *Kasperkiewicz Gábor*, az igazgatósági nyomda dolgozója érte el. Három számban: *100 méteres síkfutásban, magas- és távolugrásban maga mögé utasított mindenkit.*

Az *Edzett ifjúságért* mozgalommal kapcsolatban *Katona István*, a VBO KISZ-titkára, a vetélkedők szervezője elmondta, hogy a BVSC vezetősége eddig minden esetben készségesen támogatta kezdeményezésüket.

S. R.

Magyar Vasutas

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—2784 Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

KERESZTREJTVÉNY

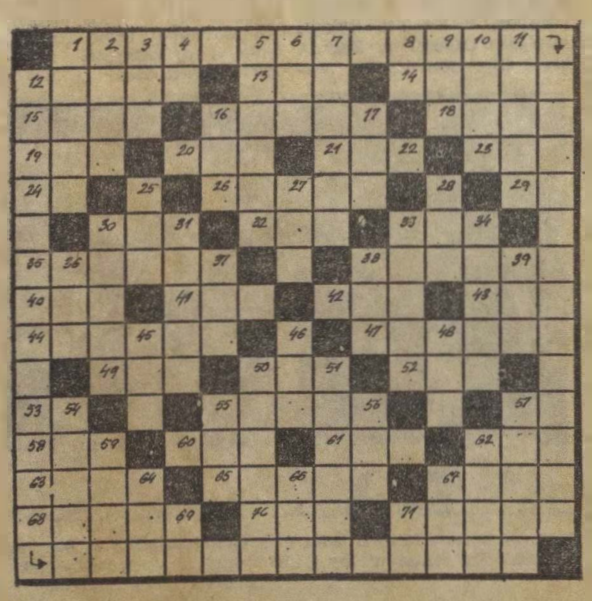
Vízszintes: 1. Az adminisztráció csökkentésének módszere. 12. Mentség, ürügy. 13. Menyasszony. 14. Balatoni üdülőhely. 15. A művészet egyik ága. 16. Valakinek a pártfogása, oltalma. 18. Kötőszó. 19. A száj része. 20. Út, a legrégibb magyar nyelvemlékben. 21. Arab nevekben az apa neve elé teszik. 23. ... elmuzik, asztali zene. 24. Ellentétes kötőszó. 26. ... tikus görbe (geológiai fogalom). 29. Skálahang. 30. Három, oroszul. 32. Nyerő kártya. 33. Attila népe. 35. Bikaviadal szereplője. 38. Emlékezetes esemény. 40. Egymást követő betűk. 41. Tízen Túllak Társasága. 42. Halogén elem. 43. Csonthéjas gyümölcs. 44. Mustárgáz. 47. Szláv írásmód. 49. Nyílás. 50. Női név. 52. Veszteség. 53. A 42. vízszintes mássalhangzói. 55. Énekes madár, névelővel. 57. Állóvíz. 58. Lakoma. 60. Ilyen hal is van. 61. Becézett női név. 62. Kellemetlen szag. 63. Kis bolygó. 65. Jó ízű szalonna. 67. Hosszú idő múltán. 68. Rokon. 70. Becézett fiúnév. 71. Egy nagy bolygó, névelővel.

Függőleges: 1. Nem a vége. 2. Megbízhatatlan, szélhámos. 3. Kutyája. 4. Igekötő. 5. Dubrovnik régi neve. 6. Országos Rendező Iroda. 7. Abesszin hadvezér az olasz—abesszin háborúban. 8. Kicsinyítő képző. 9. Német város a Duna mellett. 10. Szedi a lábát. 11. Szóösszetételekben mezogazdasági. 12. Ez is az adminisztráció csökkentését segíti. 16. Csigafajta. 17. Kevert zab. 25. Svéd pénz. 27. Határozószó. 29. Felforgat. 30. Mosel menti város. 31. Szibériai folyó. 33. Mária Terézia legendás hírű generálisa. 34. Talppont. 36. Oxigén, hidrogén, foszfor vegyjele. 37. Mutatószó. 38. Pozdorja. 39. Latin semmi. 45. Kaszáló. 46. Híres költőnk, fonetikusan. 48. Vízi állat. 50. Neves spanyol futballkapus. 51. Szorgalmas, tevékeny. 54. Bányász község. 55. ... Sámuel. 56. A Duna mellékfolyója. 57. A szem a lélek ... 59. Összeesik. 62. ... Ismar, német orvos, a próbareggeli első alkalmazója. 64. Túl fűszeres. 66. Átütés kezdete. 67. Ismétlésben van. 69. Hangtalanul zár. 71. Az asztácium vegyjele.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 12. **Beküldési határidő:** 1977. augusztus 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Moldova György riportkönyve: „Akit a mozdony füstje megcsapott".

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 12. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kun Ádám, 8852 Gyékényes, Arany J. u. 6.; Büky Szilvia, 1126 Budapest, Böszörményi út 17/b., Jármai Béla 6821 Székkutas, Sztahanov u. 2.; Horváth Márta, 8802 Nagykanizsa, Vasútállomás; Berecz Margit, 6764 Balástya, Dózsa u. 15.



HÍREK

— Vendégek a vasutasnapon. Hatvan, Somoskőújfalu és Salgótarján állomások vezetői külföldi vendégeket is meghívtak a 27. vasutasnapi ünnepségre. Hatvanban Kassa, Somoskőújfalun Losonc, Salgótarjánban pedig Besztercebánya állomások küldöttségei vettek részt az ünnepségeken. A delegáció vezetői a találkozó után meghívták vendéglátóikat a csehszlovák vasutasnapra, amely szeptemberben lesz.

— A tiszta környezetért. A békéscsabai pályafenntartási főnökség hat szakaszának dolgozói csatlakoztak a Hivatalos Lapban közölt felhíváshoz, amely a tiszta környezet megteremtésére mozgósított. A szolgálati helyek és a várótermek tisztántartását munkaidő után, társadalmi munkában is segítik a pályafenntartás és más szolgálati ágak dolgozói, brigádjai. A mozgalom eredményeinek értékelése novemberben lesz.

— Fimnapok. A Közlekedéstudományi Egyesület miskolci vasútgépészeti szakcsoportja és az MSZBT helyi szervezete július 5-én és 6-án szovjet műszaki-tudományos filmnapokat rendezett a miskolci vontatási főnökségen. A filmek a szovjet tudomány- és műszaki élet újdonságaival, eredményeivel ismertették meg az érdeklődőket.

— Búcsú a vasúttól. Nagykanizsán a csomópont szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetői évente két alkalommal rendeznek ünnepséget a nyugdíjba vonulók tiszteletére. Legutóbb a Kodály Zoltán Művelődési Házban búcsúztak tizenegy dolgozójuktól, akik 30—40 évet töltöttek a vasútnál.

— Kirándulás. A karcagi csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja kirándulást rendezett tagjai részére. Mezőkövesdre látogattak, ahol megismerkedtek a város nevezetességeivel és fürödtek a gyógyvizéről híres strandon.

— Önkéntes véradók. Debrecen állomáson a közelmúltban is megrendezték a hagyományos véradónapokat, amelyen 135-en, összesen 43 és fél liter vért adtak térítésmentesen. A szervezésben élen járt dr. Lajtai Ildikó üzemorvos és Lakatos Lászlóné vöröskeresztes aktivista. A szocialista brigádok közül a Március 15., és a Martos Flóra brigád tagjai adták a legtöbb vért.

— Nugdíjasok találkozója. A pécsi igazgatóság szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjastalálkozót rendezett a vasutas klubban, amelyen 72 nyugdíjas jelent meg, közöttük két 82, illetve 84 éves veterán is. A meghívottakat vendégül látták és az egykori munkatársak feleleventették a régi munkás hétköznapok emlékét.

A szerkesztőség üzeni

Krajczár Antal, Dombóvár; Szűcs Ferenc, Rapi József, Hatvan; Chemez Dénes, Budapest; Jóvér Jánosné, Karcag; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Markos József, Zalaegerszeg; Ketykó István, Balassagyarmat; Pintér Lajos, Vácrátót; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Varga Gyula, Püspökladány; Fekete László, Pál István, Miskolc; Madár János, Nyíregyháza; Nyíri Ferenc, ifj. Kovács Béla, Debrecen. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Horváth László, Tapolca levelét illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

Elcseréléném 1½ szoba, összkomfortos, MÁV-telepi lakásomat szoba-konyhás tanácsira Budapest területén, csak vasutassal. Levélcím: Virág Gábor, 1155 Budapest, Rákos u. 102.

Elcseréléném Délegyháza állomás területén levő kétszobás lakásomat budapestire. Tanácsi is lehetséges. Érdeklődni: 63—01, Szoller.

HALÁLOZÁSOK

Az elmúlás feletti fájdalom nehéz súlya alatt kísérték utolsó útjára Szentesen az 52 éves korában elhunyt Fejér István mérnök főtanácsost, a MÁV Szentesi Építési Főmérnökség főmérnökét. A gyászoló vasutasok példamutató vezetőtől, segítőkész, megbízható munkatárstól vettek végső búcsút.

Fejér István 1950 óta dolgozott a MÁV-nál és ettől az időtől kezdve részese és irányítója volt számos vasútvonal építésének és korszerűsítésének. Tevékenyen működött közre a szegedi igazgatóság fővonalai átépítésének előkészítésében és a munka végrehajtásában.

1963 óta mint a Szentesi Építési Főnökség főmérnöke végezte a feladatok szervezését és irányítását. Közvetlen munkatársai és a felettes irányító szervek dolgozói is megbecsülték határozott vezetését és irányító munkáját. A nehéz feladatok megoldásában munkájára és szaktudására bátran lehetett támaszkodni. Sikerekben gazdag pályafutása alatt többször kiérdemelte a felsőbb vezetés elismerését és számos vasúti kitüntetésben részesült.

Halálával pótolhatatlan veszteség érte a szentesi kollektívát.

Bors Jenő, a Szocialista Hazáért Érdemrend tulajdonosa, a Magyar Partizán Szövetség tagja, a MÁV Szabványügyi Intézet nyugdíjas igazgatója, életének 68. évében elhunyt. Hamvasztás utáni búcsúztatása július 15-én, pénteken délután 3 órakor volt a Farkasréti temetőben. — Az MSZMP XIII. kerületi Bizottsága; a Vasutasok Szakszervezete; Magyar Partizán Szövetség.

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

1. Mozgószolgálathoz:
önálló szakács,
kézilegény vagy kézilány,
felszolgáló,
segédmunkás,
targoncavezető,
takarító,
gyors- és gépíró munkakörökbe.
Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84.
Mozgószolgálati Igazgatóság (tel.: 315—317).

2. KNP Igazgatóság területére:
pavilonkezelőt: Somoskőújfalu, Zebegény, Biatorbágy, Tata,
üzletvezetőt: Dömös, Vác-hajóállomás, Komárom Herceghalom, Salgótarján,
kézilányt: Tata, Vác, állomásokon levő egységeibe.
Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 140—803 v. 14—30).

3. Budapesti Igazgatóság területére:
cukrász,
szakács,
kézilány,
segédmunkás,
pavilonkezelő,
felszolgáló,
büfés,
pénztáros,
kereskedelmi eladó munkakörökbe.
Jelentkezés: V., Kálmán Imre u. 14. (Tel.: 310—770 v. 41—96).

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA 50 FILLÉR 1977. AUGUSZTUS 5.

NAPIRENDEN

a szegedi területi bizottság vezető és irányító tevékenysége

A vasutas-szakszervezet elnöksége július 21-én Szegeden, a vasútigazgatóság tanácstermében tartotta ülését. A testület, mint arra a cím is utal, ezúttal azért szakított a hagyományokkal, s Budapest helyett azért választotta az ülés színhelyéül Szegedet, mert a területi bizottság vezető és irányító munkájának tapasztalatait tűzte napirendjére.

A szegedi területi bizottság működési területe alapvetően három megyére — Csongrád, Békés és Bács-Kiskun terjed ki. Így magától értetődik, hogy a napirendi pont tárgyalásánál az elnökség tagjain kívül, jelen volt *Gyárfás Mihály*, a Csongrád megyei pártbizottság párt- és tömegszervezetek osztályának vezetője, *dr. Ágoston József*, a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsának vezető titkára, *Némedi Sándor*, a Szakszervezetek Bács-Kiskun megyei Tanácsának titkára, *Dömény Ferenc*, a Szakszervezetek Békés megyei Tanácsa szervezési és káderbizottságának vezetője, *Sujtos Péter*, a szegedi vasútigazgatóság helyettes vezetője.

A jelentés, amelyet *Molnár György*, a központi vezetőség titkára terjesztett elő, átfogó értékelést adott a területi bizottság munkájáról. Mint a jelentésből kitűnik szervezeti felépítése megfelel az alapszabálynak, illetőleg az igazgatóság gazdaságirányító szervezeti felépítésének. *A tb. létszáma egyébként 13, a tanácsé 53. Irányításuk alá 50 alapszervezet tartozik 57 munkahelyi bizottsággal, 37 főbizalmival és 940 bizalmival.*

A területi bizottság munkáját — állapítja meg a jelentés —, *tervszerűség, egyenletes fejlődés jellemzi.* Vezető és irányító munkájában kellő hangsúlyt kap a termelést segítő tevékenység, a munkaverseny-mozgalom, az anyagi és erkölcsi ösztönzés, a dolgozók élet- és munkakörülményeivel való rendszeres törődés, továbbá az oktató és nevelő munka. A termelést segítő munkában a területi bizottság hosszú évek óta jól betölti szerepét. *Állásfoglalásai megfelelnek a szakszervezeti mozgalom követelményeinek, a dolgozók, a vasút, ezen belül a szegedi igazgatóság érdekeinek.*

A területi bizottság munkájában meghonosodott módszerek között különösen hasznos az, hogy a munkabizottságok — a tb munkatervével összhangban — önállóan is napirendre tűznek aktuális témákat. Ezzel segítik a területi bizottság helyes állásfoglalásainak kialakítását.

A vezető és irányító munkában nagy figyelmet fordítanak a különböző rétegekre. Erre vall, hogy az átlagosnál több rétegbizottságot hoztak létre. Az irányító munkát, a bizalmiak informálását, az alapszervezetek gyors tájékoztatása révén érvényesítik. A bizalmiak tájékoztatása és felkészítése feladataik ellátására, rendszeres.

A jelentés és a vitában felszólalók véleménye alapján egyaránt megállapítható: *a szegedi területi bizottság vezető és irányító tevékenységét kiegyensúlyozottság, előrelátás és tervszerűség jellemzi.* Ezt a partner gazdasági szervek is elismerik, határozatait, értékeléseit elfogadják. A párt- és tömegszervekkel is gyümölcsöző a tb kapcsolata. Erről *dr. Ágoston József*, a következőket mondotta: „... *a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága megyei középszervei között nem egy a legjobbaknak.*"

Az elnökség a jelentést az elhangzott észrevételekkel és javaslatokkal együtt elfogadta.

JÓL HALAD A MUNKA

A felsővezeték-építők teljesítik a 60. évfordulóra tett vállalásaikat

Év végére Taksony és Csengőd között befejezik a vonalszakasz villamosítását

Kunszentmiklós-Tass állomáson, a felvételi épülettel szemben jókora tábla hirdeti nagy betűkkel: „*A MÁV Villamos-felsővezeték Építési Főnökség mozgó építésvezetősége.*"

Az ismert zöld vasúti kocsisorból, egy Erdért faházból és a hat közúti lakókocsiból álló, rendezett, tiszta telep két évig a kelebiai vasútvonalat villamosító 100—120 ember otthona.

Ilyenkor, délelőtt, csendes a telep, lakói kint dolgoznak a vonalon. Csak *Kovács László* belsős művezető, a hivatali személyzet meg a takarítók találhatók itt. A művezető új ember, most jött a tisztképzőről, ahol az erősáramú tagozaton kapta meg képesítését, de már otthonosan mozog munkakörében.

Az NDK gyártmányú tágas közúti lakókocsikban *Szokolai Mihályné* és *Kenéz Sándorné* takarítónők, valamint *Somodi István* nyugdíjas éppen most fejezték be a takarítást. Nem győzik hangoztatni, milyen rendszeretők a telep lakói, mennyire vigyáznak szobáik tisztaságára. A lakókocsik négyszemélyesek, mindegyikben ott a hűtőszekrény és a gázreső a propán-bután palackkal.

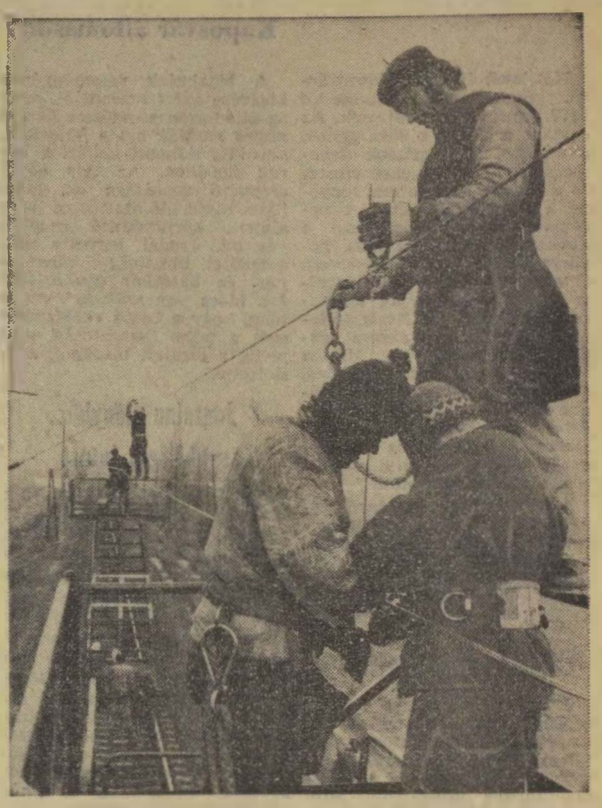
A fürdőkocsi már példásan kitakarítva várja haza a dolgozókat. Jóleső hűvösséget áraszt a hosszú fabarakk, széles középfolyosójával, kétoldalt négyszemélyes szobáival. Van itt KISZ-szoba is, asztali focival és egyéb szórakoztató eszközökkel. Ugyancsak itt találhatók a hivatali helyiségek. A folyosó végében van a kantin, ahol *Kosik Béla* belsős, az Előre szocialista brigád tagja azzal foglalatoskodik, hogy elszortírozza a kenyeret, a húsfélét, a gyümölcsöt és az egyéb élelmiszert, amelyet délelőtt a városban, az ABC-ben vásárolt.

A dolgozóknak a fele az Utaselátó állomási konyhájáról kosztol, azoknak pedig, akik a „házi kosztot" szeretik, ott a két főzőkocsi, négy-négy gáztűzhellyel, mellette egy még jó állapotban levő, kimustrált étkezőkocsival. Ebben a kocsiban van a legújabb típusú televízió-készülék is, amely esténként telt nézőtérnek sugározza műsorát.

Kunszentmiklós—Tass állomáson készen áll a keretállásos vezetékrendszer. Elkészült már a Kunszentmiklós—Tass—Dömsöd vonal, Dömsöd állomás és a Kiskunlacháza—Dömsöd közötti szakasz, a Fülöpszállás—Csengőd közötti szakasz, Csengőd állomás villamosberendezéseivel együtt. *A szerelők most Szabadszállás állomáson dolgoznak*, miután Szabadszállás—Fülöpszállás között és Fülöpszállás állomáson szintén felszerelték a vezetéket.

A munka dandárja most egyrészt *Kiskunlacháza és Délegyháza között van*, itt oszlopállítás folyik, másrészt Szabadszállás és Kiskunlacháza állomáson, ahol egymással párhuzamosan épül a vezeték.

Július második felében tartották a főnökségen a III. negyedévi műszaki konferenciát, majd a termelési tanácskozást. Mindkét fórum megállapította, hogy a munka jól halad, a dolgozók teljesítik jubileumi vállalásaikat. *Ez biztosíték arra, hogy az év végéig Taksonytól Csengődig összefüggő vezeték feszül a vonal fölött.*



Dömsöd és Kunszentmiklós—Tass állomás között készült a felvétel a felsővezeték szerelése közben
(Laczkó Ildikó felvétele)

Mindezt *Csáradi János*, a főnökség vezetője mondja, aki gyakran ellátogat a munkahelyekre. Most Kiskunlacháza állomáson hallgatja *Fácska János* építésvezető panaszát arról, hogy a ferencvárosi vontatástól *ma is 20 perc késéssel érkezett ki a betonozó vonatra az M 44-es gép.* Ez nagy időveszteség, mert a 9.30 perctől 10.30-ig előirányzott vágányzár 40 percre rövidült. Az építésvezetőség szinte naponta sürgeti a vontatásnál a

(Folytatás a 3. oldalon.)

Megszűnt a hóvégi hajrá, egyenletesebb a járműkibocsátás

Túlteljesítette első félévi tervét az Északi Járműjavító

A csepellek jubileumi versenyfelhívásához ez év januárjában munkásgyűlésen csatlakoztak az *Északi Járműjavító Üzem* dolgozói is. A vállalások, melyeket a szocialista brigádok egyenként fogalmaztak meg, nagy felelősségről, a társadalmi érdekek messzemenő figyelembe vételéről tanúskodnak. Ezek a felajánlások méltóak az üzem közel 110 éves múltjához, a magyar munkásmozgalomban fémjelzett hőstettekhez.

A vállalásokat a minőség, a hatékonyság és a takarékosság szellemében dolgozták ki. A fő cél: *az éves terv teljesítése december 20-ig.* Már a rajtnál kiderült, hogy a vállalások megalapozottak ugyan, de teljesítésük kemény, jól szervezett munkát kíván. Az üzem vezetői, társadalmi-gazdasági szervezetei bíztak a kollektíva erejében, a célkitűzések teljesíthetőségében, ezért ennek szellemében szervezték a munkát, végezték a mozgósítást.

Az első félévet sikerrel zárta az üzem, az eredmények kedvezőek. *A termelési tervet 102,5 százalékra teljesítették.* Ez a siker több ezer dolgozó jól összehangolt munkájának köszönhető. A tervek teljesítéséhez sokszor a vártnál nagyobb erőfeszítésre volt szükség, *mert több, előre nem látott körülmény nehezítette a munkát.* Ilyen volt például a villamosmozdony-javítási terv, amit év közben módosítani kellett. Az első félévben ugyanis — a tervtől eltérően — kevesebb villanymozdony szorult javításra, ezért más termelési programot kapott az üzem. Az év elején anyag- és alkatrészhiány növelte a gondokat. *Hiányoztak a dízelmotorokhoz szükséges hengerfejek, hajtórudak, forgattyúszekrények, dugattyúgyűrűk.* Azonnal segítettek a vasúti főosztály illetékesei, de a legnagyobb segítséget mégis a dolgozók kezdeményezése jelentette, ami az anyag- és alkatrész-takarékosságban, a régi alkatrészek gondosabb felújításában nyilvánult meg. Az átmeneti alkatrészhiány ellenére a dolgozók helytállása hóvégi hajrá nélkül *biztosította az egyenletes járműkibocsátást.*

Csökkent az elmúlt félévben a munkaerővándorlás is. Ezt részben célirányos bérpolitikával és a szocialista brigádok közösségformáló tevékenységével sikerült elérni. A brigádok vállalásai között megkülönböztetett szerepet kapott az anyagtakarékosság is, amit sikerült túlteljesíteni. *Több mint kétmillió 400 ezer forint megtakarítást értek el.* Legértékesebbnek tartják ezen belül az importanyag-megtakarításból származó 816 726 forintot. Fél százalékkal csökkentették az energiafelhasználás költségeit is.

Az üzem dolgozói *az első félévben 6300 óra társadalmi munkát végeztek.* Közreműködtek többek között a MÁV telepi iskola festésében, a Törekvés művelődési központ felújításában és 1472 órát dolgoztak a X. kerületi szocialistabrigád-park építésénél. Nem feledkeztek meg a közművelődési feladatok teljesítéséről sem. *Az üzemben harmincegyen fejezték például be az általános iskolai tanulmányokat.* Eredményesek voltak a szakmai tanfolyamok is. A Magyar—szovjet kapcsolatok a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól napjainkig című szellemi vetélkedőn pedig 121 szocialista brigád vett részt.

A jubileumi munkaverseny félidejének egyik legnagyobb eredménye, hogy túlteljesítették a járműjavítási programot.

Pásku Jenő



Skoda gépkocsikat szállító szerelvény érkezik Hegyeshalom határállomás rendezőjébe
(Laczkó Ildikó felvétele)

Nevéhez méltóan tevékenykedik a székesfehérvári Béke brigád

Magas kitüntetés az Országos Béketanácstól

Az Országos Béketanács elnöksége a *Békemozgalom emlékplakettjét* adományozta a székesfehérvári pályafenntartási főnökség Béke szocialista brigádjának.

A magas kitüntetést augusztus elsején *Koszorús Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára adta át a főnökség kultúrtermében. Beszédében utalt a Béke brigád kiemelkedő gazdasági eredményeire, a szocialista életmód elterjesztésében szerzett érdemeire, különösen pedig a békemozgalom sikere érdekében végzett tevékenységére, hangsúlyozva, mennyire fontos napjainkban azt a szellemet erősíteni, hogy a béke megőrzése mindannyiunkon múlik.

— *Ez a kitüntetés, amit most az Országos Béketanács megbízásából önöknek átadok* — mondotta a főtitkár —, *elsősorban a brigádnak szól, mint kisebb közösségnek, de szól a pályafenntartási főnökség minden dolgozójának, sőt alapjaiban véve az egész vasutas társadalomnak.* A vasútnál egyébként három brigád kapott kitüntetést az adományozó szervtől, s a három közül a legmagasabb elismerés a Béke szocialista brigádnak jutott. Erre méltán büszkék lehetnek. Kívánok a brigád minden tagjának sikeres munkát, és kívánom, hogy legyenek továbbra is aktív harcosai a béke ügyének! Érjenek el újabb sikereket magánéletükben is.

Az emlékplakettet *Rétfalvi Ferenc* brigádvezető vette át nagy taps kíséretében. A kitüntetett 9 fős brigád nevében *Vörös Gyula* köszönte meg az elismerő szavakat. Ígéretet tett arra, hogy a jövőben is a kitüntetéshez méltóan dolgoznak.

Az ünnepség befejezése után Koszorús Ferenc baráti beszélgetést folytatott a brigád tagjaival.

JOGOK ÉS KÖTELESSÉGEK

Mindenki jót akart, de a végrehajtásba hiba csúszott

Miért nem vonták be az utazó bizalmiakat a bérek elosztásába Kaposvár állomáson?

Két levél érkezett Kaposvárról Budapestre. Mindkettőt 1977. június 6-án keltezték. Az egyiket a SZOT elnökségének, a másikat a Vasutasok Szakszervezete elnökségének címezte a levélíró. A panasz lényege a következő volt: *„A vezénylőtiszt semmibe veszi a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének irányelveit, amelyek a szakszervezeti bizalmiak hatáskörét írják le. Ezzel megsértette a Minisztertanács 12/1976. MT. számú rendeletét is, amely a Munka Törvénykönyve végrehajtásáról szóló egyes rendelkezések módosításáról rendelkezik. A rendelet pedig kimondja: a szakszervezet egyetértése szükséges a dolgozó személyi alapbérének megállapításához.”*

A panaszos, aki az utazók bizalmija, állítását azzal támasztotta alá, hogy az állomás vezénylőtisztje *„önhatalmúlag osztotta el a béreket.”* Az elosztás előtt ugyanis nem kérte ki a bizalmiak véleményét.

Rövid volt a határidő

A panasz nyomán a vasutas szakszervezet szervezési és káderosztálya a közgazdasági osztállyal és a pécsi területi bizottsággal közösen a helyszínen tartott vizsgálatot. Mint kiderült, a mulasztást az okozta, hogy Kaposvár állomás egyes vezető beosztású dolgozói *ma még bizonytalanok abban, hogy a bizalmiakat milyen jogok illetik meg.* No de ne vágjunk az események elé, inkább vegyük sorra a történteket.

A vezénylőtisztnek nem kis felelősség volt a vállán, amikor dönteni kellett arról, hogy az utazószemélyzethez tartozó 103 dolgozó hogyan részesüljön a bérfejlesztésből. Ezzel tisztában volt, mert a felosztásra kerülő összeget még nem ismerte, amikor javaslatokat kért a bizalmiaktól: jelöljék meg; kik azok a dolgozók, akik többet érdemelnek az átlagosnál, illetve, akik az átlagot sem érdemlik meg. Az is az igazsághoz tartozik, hogy a bizalmiak egy része kérésének nem tett eleget.

Amikor ismertté vált az elosztásra váró pénzösszeg, az előzetes javaslatok alapján a főbizalmival tanácskozott arról, hogy ki milyen arányban részesüljön a bérfejlesztésből. A főbizalmi sem kereste meg a bizalmiakat, hogy kérje a véleményüket, és egyetértő aláírásukat. Így fordulhatott elő, hogy a bizalmiak utólag látták a listát.

A bizalmiak véleményének kikérése azért maradt el, mert az állomáson *mindössze három napra szabták azt a határidőt, ameddig dönteni kellett a bérek ügyében.* Az ügy egyik alapvető tanulsága az, hogy ilyen rövid idő alatt nem lehet alapos, körültekintő munkát végezni. Joggal jegyezte meg a területi bizottság titkára: *„a jog- és hatáskör gyakorlásához időre van szükség”.* Az is tény, hogy a listák elkészítését sem a pécsi igazgatóság, sem pedig a területi bizottság nem siettette.

Jogtalan előnyhöz senki sem jutott

Miután a vezénylőtiszt és a főbizalmi a bért elosztotta, a bizalmiak közül néhányan megnézték a listát és különböző kifogásokat emeltek. Az egyik bizalmi például csak egy listát nézett meg, de már azon látott olyan adatokat, amivel nem értett egyet, tovább már nem is nézte a névsort. Megjegyzendő, hogy nem is a saját bizalmi csoportjához tartozó dolgozó béremelését kifogásolta. Azt viszont elmulasztotta, hogy legalább utólagosan számba vegye, hogy a bizalmi csoportjához tartozók miképpen részesülnek béremelésben. Egy másik bizalmi a saját béremelésének mértékével nem értett egyet. (A bizalminak nem tartozik a hatáskörébe saját bérének a megállapítása. — A szerk.)

Helytelen volt, hogy a főbizalmi átvette a bizalmiak jog- és hatáskörét, a vezénylőtiszt pedig mint középvezető, nem vonta be a hat bizalmit a dolgozók bérének megállapításába.

Azzal védekezett, hogy nekl a főbizalmi a közvetlen partnere. Ez igaz, de ebben az esetben minden bizalmit be kellett volna vonni és a bizalmiaknak külön-külön arról kellett volna véleményt formálni, hogy a saját csoportjukhoz tartozó dolgozók miképpen részesüljenek a bérfejlesztésből.

Az elkövetett hibák ellenére a bizottság megállapította, hogy az 1977. évi bérfejlesztésnél jogtalan előnyhöz senki sem jutott. *Tulajdonképpen mindenki jót akart, csak a végrehajtásban csúsztak be kisebb hibák. Ennek oka az, hogy a bizalmiak jog- és hatáskörét nem ismerik még kellően a gazdasági vezetők, de maguk a bizalmiak sem.* A Szakszervezetek Országos Tanácsa irányelveinek megjelenése óta viszonylag rövid idő telt el és így nem tehettek szert eddig megfelelő gyakorlatra.

Megszívlelendő tanulságok

A bizalmiaknak azt is meg kell tanulniuk, hogy nemcsak jogaik, hanem kötelességeik is vannak. Jobban meg kell ismerniük azokat az embereket, akiknek az érdekelt képviselik. *Kaposvárott ugyanis azt tapasztaltuk, hogy a bizalmiak közül többen csak a szekrényajtóra kifüggesztett listáról, vagy a zsebnaptárba felírt névsorból tudják felsorolni, hogy kik a bizalmi csoportjuk tagjai.*

A levélíró egyébként helyesen járt el, hogy észrevételezte: *a bizalmiakat kihagyták az alapbérek megállapításával kapcsolatos munkából; az a megjegyzése azonban, hogy a vezénylőtiszt „önhatalmúan osztotta ki a béreket”, nem helytálló.* Ha nem is járt el szabályosan, törekvéseiből megállapítható, hogy kereste a szakszervezettel a kapcsolatot, csak ott követett el hibát, hogy megelégedett a főbizalmi bevonásával és nem kérte a hat bizalmi javaslatát, egyetértését.

Kőhidi László

SZAKKÖZÉPISKOLAI ÉRETTSÉGI UTÁN

Vágyak, célok elérhető közelségben

Június utolsó napjaiban tartották az érettségi vizsgákat a Vasútépítési-, Közlekedési- és Híradástechnikai Szakközépiskola forgalmi-kereskedelmi tagozatán. Ezúttal vált érette *Borza László* is, aki 1972-ben lett váltókezelő, és jelenleg vonatfelvevőként végzi a forgalmi munkát Almásfüzitőn. Noha a vasesztergályos szakmát az NDK-ban tanulta, a szíve a vasúthoz húzta ebben jelentős része volt barátai hívó szavának is. Vállalta a továbbtanulást, és most minden vágya, hogy a tisztképzőre kerüljön.

Amiért köszönet jár

Osztálytársa *Bán László*, akit ugyancsak a baráti szó csábított a sínek közé, kocsirendező Berente szénpályaudvaron. 1973-ban még újfelvételes, és 1977-ben már szakközépiskolai érettségi bizonyítvány tulajdonosa. *Szeretne Borzával együtt a forgalmi tiszti tanfolyamra menni.*

A megszerzett szakvizsgák birtokában előtte is nyitva a tisztképző ajtaja. Kocsirendező társai is számon tartották az érettségi napját. *Ducsek Lajos* tolatásvezető, a mester, *Orsó János, Beregszászi Pál,* és *Fazekas Illés* kocsirendező nemcsak „szorítottak” a fiatal flúnak, hanem segítették is.

— Ha levelezőre utaztam a keddi napokon, akkor egy fővel kevesebb volt a csapat — mondja —, *a munka azonban azonos. Így az én részemet is ők végezték. Ezért köszönet jár.*

Elmondta, hogy éjszakai szolgálat előtt rendszeresen a vizsga időszakában pedig mindennap reggeltől estig tanult. Vágya teljesült, rövidesen forgalmi szolgálattevő lehet.

A szorgalommal nem volt baj

A 65 kezdőből 29-en váltak érette. Közülük az egyik *Ecsődi Éva*, a MÁV Közegészségügyi Intézet laboránsa, aki vízvizsgálattal foglalkozik. Már a gimnáziumi érettségi birtokában gondolt a szakközépiskolai továbbtanulásra. Előbb megszerezte a forgalmi-kereskedelmi szakvizsgákat. Tizenöt éve jár be Abonyból.

— Arra gondoltam, hogy sorsomon magamnak kell változtatni. Új szakismeretek, új lehetőségek nyílnak meg előttem. Ha úgy hozza a sors, lakóhelyemhez közelebb is kaphatok beosztást a több irányú képzettséggel, tudással.

Mint látható, az eltérő indítékok találkoznak egy vizsgázó osztály közösségén belül. Bár *Kedves András* valamennyi szakvizsgával rendelkezett, még nem érezte magát teljes embernek. A vasútüzem fejlődése, a műveltség igénye késztette a továbbtanulásra. Budapest—Nyugati pályaudvaron teljesítményértékelő. A vasútüzem teljesítményeinek mérése, azok mind kedvezőbb alakítása, a hatékonyság növelése, a dolgozók munkateljesítményeinek emelése tartozik feladatai közé.

Közös érdekek

— Ennek érdekében tanultam mindig rendszeresen. Nagyok voltak a követelmények, de szorgalommal mindenki célhoz érhet — mondta. *— Ha visszapillantok korábbi önmagamra, feljedezem látóköröm bővülését. Ma jobban megértem a vasút gondjait, céljait.*

Vasesztergályos, épületburkoló, vízvizsgáló, teljesítményértékelő, adminisztratív dolgozó, kisállomási forgalmi szolgálattevő életpályáit mutattuk be. Az eltérő irányból való érkezést és a közös utat. A célt, amelyet a „beérkezettek” elértek.

A forgalmi-kereskedelmi szakközépiskolákban, mint a többi szakirányú iskolákban is képeznek és tanítanak felnőtt korú dolgozókat. Mind többen értik meg és látják be, hogy az ma nem elég, ami korábban elégnek bizonyult. A korszerűsítés, a műszaki fejlesztés megköveteli, hogy a vasutasok lépést tartsanak a fejlődéssel az igényekhez alakítsák műveltségük és szakismeretük szintjét. *Bármiképpen is vizsgáljuk, az egyéni célok találkoznak a társadalmi igényekkel.* A nagyobb műveltség, a szélesebb körű szakmai ismeret mellett a bonyolultnak tűnő munkák és a folyamatok is egyszerűbbé válnak. A korábbi kocsirendező, vonatfelvevő és a kisállomási forgalmi szolgálattevő néhány év múltán nagyobb munkák végzésére válik képessé és képzetté. A képzés által kiteljesedik a képesség is. Nem meglepő tehát, ha a kocsirendezőt ismerőse egyszercsak a rendelkezőasztalnál találja.

Mindenki tudja, hogy felnőttként továbbtanulni nem könnyű. A gondok, a családi élet problémái, a sok irányú elfoglaltság és az életnek értelmet adó munka megosztják az emberek energiáit. Néha fáradtan ülnek be az iskola padjaiba és hallgatják a magyarázatot. Máskor pihentebben teljes figyelmüket fordítják a témára. De mindenképpen: *közelebb lépnek ahhoz, hogy látókörük bővüljön és többnek érezzék magukat.* Változik ezáltal a nézőpont a dolgok megítélése. Megváltozik azonban az emberről másokban kialakult vélemény, és értékrend is. A tudás az, amely tekintélyt ad mások szemében.

Szabó

Vasutas eszperantista találkozó Kőszegen

A Vasutasnappal kapcsolatos rendezvények közül immár hagyományos az eszperantista vasutasok találkozója. Ez alkalommal Kőszegen, illetve Szombathelyen rendezték a találkozót, melyen a különböző vasúti gócpontokon működő eszperantista szakcsoportok és családtagjaik közül *160-an vettek részt.* A helyi eszperantisták, élükön *Borsodi Istvánné*, a Kőszegi MÁV Nevelőotthon tanára, jó szervező munkával, gazdag programot, kellemes, baráti légkört biztosítottak mind a hivatalos, mind a társadalmi program résztvevői számára.

A vonattal érkezőket már Szombathelyen fogadták. Kőszegen a város, s a festői környék megtekintésére csoportos autóbusz és gyalogos kirándulásokat szerveztek. Sokan ezúttal első ízben gyönyörködhettek a műemlékekben gazdag Kőszeg szép középületeiben, kertes házaiban.

A város fúvószenekara a Jurisics Miklós vár udvarán igényesen összeállított művészi műsorral, délután térzenét adott, melyen tömegesen vettek részt az érdeklődők. A vár helyreállított lovagtermében került sor az ünnepélyes megnyitóra. A városi tanács és a társadalmi szervek képviselői, a meghívott vendégek között ott voltak a szomszédos országok vasutas eszperantó szerveinek kisebb létszámú delegációi is.

Dr. Bácskai István elnöki üdvözlése után *dr. Horváth Lajos*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője nyitotta meg a találkozót. Beszédében többek között utalt arra, hogy az ilyen baráti találkozó, melyhez hasonlón 1974-ben, Zalaegerszegen már volt alkalma részt venni, alkalmas újabb barátok, ismeretek és nem utolsósorban további szakmai tapasztalatok szerzésére. Befejező szavaiban sikert kívánt a találkozónak és meghívta a résztvevőket másnap az igazgatóság székházában tartandó szakmai előadásra és bemutatóra.

Ezután *dr. Elő Antal*, a városi tanács vb-titkára köszöntötte a résztvevőket. Hangsúlyozta, hogy a város szeretettel hívja és várja egyéb alkalommal is a látogatókat és reméli, hogy mindenki jól fogja érezni magát Kőszegen.

A műsoros rész Petőfi: *A tizenkilencedik század költőihez* című költeményének eszperantó nyelvű szavalásával kezdődött.

Johann Geroldinger, az ÖBB Linzi Igazgatóságának mérnöke — aki a nagy sikerű budapesti nemzetközi vasutas eszperantó kongresszuson az osztrák delegáció vezetője volt — színes diavetítéssel kísért előadás keretében emlékezett felejthetetlen magyarországi élményeire. Ezt követte a szombathelyi Ungareska táncegyüttes — számos külföldi útjukon is bemutatott — magas színvonalú gazdag műsora.

Másnap Szombathelyen, a vasútigazgatóság székházában *Kapronczai János* igazgatóhelyettes fogadta a találkozó külföldi vendégeit, a vasutas eszperantisták hazai vezetőit és a nagyobb vidéki szakcsoportok képviselőit. A vasútigazgatóság szakmai munkájáról, kiemelt és elismert teljesítményeiről és terveiről adott vázlatos tájékoztatás után a találkozó résztvevői megtekintették a Dunántúl régi vasutas emlékeit felölelő házi múzeumot. Szép példáját láthatták a hivatásszeretet, a múlt értékeinek megbecsülése és hozzáférhetővé tételének.

Az igazgatóság megtekintése után Szombathely és környékének bemutatására több csoportban autóbusz körséta, városnézés kezdődött, ahol a nemzetközi nyelvet jól beszélő és idegenvezetésben jártas elvtársak a részletes tájékoztatást adtak a résztvevőknek.

Mi kértük, rajtunk is múlott

Megjegyzés a tévé vasutasnapi műsorához

Nagyon tetszett a televízió vasutasnapi műsora. Csak az esti *„Önök kérték”*-hez szeretnék egy megjegyzést fűzni.

Több országos, sőt világhírű művészt, színészt, tudóst, sportolót mondhatunk mi, vasutasok magunkénak, mivel egykor munkásként közöttünk dolgoztak. Képernyőre kérésük nemcsak a műsor színvonalát, hanem „nagy családunk” tekintélyét is növelte volna.

S még valami bántott. Az egyenruhában szereplő vasutasok szabálytalan, kifogásolható öltözéke. Például: *tányérsapkás vizsgáló főkalauz mongol bőrkabátban, pályamunkás 21 évvel ezelőtt „megszüntetett” zubbonyban, váltókezelő színes ingpulóverben állt a kamerák pergőtüzében.* Az sem volt szerencsés, hogy *Antal Imre*, a riporter, irhabundában tett eleget szívesen vállalt feladatának, mivel a vasutasnap — immár 27 éve — a legnyáriasabb vasárnapok egyikén van.

De azért köszönjük a jó műsort.

Chemez Dénes
szb-titkár

Vasúti Főosztály:

Eredményes évet zártak a politikai oktatásban

A vasúti főosztály szakszervezeti bizottsága július 11-én tárgyalta a szakszervezeti politikai oktatás 1976/77. évi eredményeit és áttekintette az 1977/78. oktatási év előkészítését. A testület megállapította, hogy a hallgatók szívesen vettek részt a szakszervezeti oktatásban. Olyan nyílt fórummá váltak a szemináriumok, ahol a gondolatok cserélődése során mindenki gazdagodott. Sajátos vonásként érvényesült, hogy a hallgatók mindegyike kézhez vehette a SZOT által kiadott anyagon kívül a vasúti — ezen belül főosztályi ismereteket tartalmazó — stencil íveket.

A lelkiismeretes felkészítés jól segítette a munkát. Az őszinte érdeklődés növelte az aktivitást, elvi vitákat váltott ki és hatékonyan járult hozzá a meggyőződés alakításához. *A társadalmi és közéleti szemlélet formálását segítő oktatáson 112-en vettek részt, és mintegy 25 propagandista működött közre.*

Az 1977/78. oktatási év terveit összefoglaló, rendszerező és szervező intézkedési terv a politikai képzés menetrendje lett. Foglalkozik a terv a KISZ-korból — életkori sajátosság miatt — kiválók fogadásáról és bevonásáról a szakszervezeti oktatásba.

A már befejezett és a még csak szervezés alatt álló *Társadalmunk időszerű kérdései* témakör tanfolyamot a hallgatók választották, melyek a szakszervezeti bizottság is egyetértett. E típus kedvező lehetőséget nyújt az elmélet és a gyakorlat összevetésére, valamint a mindennapi problémák megvitatására.

A szakszervezeti bizottság testületi állásfoglalásában *dicséretesnek minősítette a politikai oktatást.* Úgy ítélte meg, hogy mind a propagandisták, mind a vezető propagandisták képesek voltak színvonalasan tovább adni a SZOT-irányelvekben meghatározott elvi és elméleti ismereteket. Ez a rendszerességre utaló munka viszont hozzájárult a hallgatók ismereteinek bővítéséhez

(sz. b.)

Nők fóruma a dunakeszi járműjavítóban

A dunakeszi járműjavítóban a közelmúltban 350 kérdőívet bocsátottak ki. Arra kerestek választ: *ki mennyire ismeri a nőpolitikai határozatokat.* Kiderült, hogy a megkérdezettek nyolcvan százalékának hiányosak az ismeretei. Ezután olyan határozat született, hogy gyáregységenként beszélik meg a határozatot, s kérik ki a dolgozó nők véleményét.

A nők első fórumát a *József Attila* művelődési központban tartották. A megjelenteket *Bakó Károly* igazgató köszöntötte. Tájékoztatójában hangsúlyozta, hogy a nők érdekeit a legjobban a nők tudják képviselni. Az üzemben 813 nő dolgozik. Ez az összlétszám harminc százaléka. A vezetők továbbra is keresik annak a lehetőségét, hogy egyes munkaterületeken növeljék a nők számát. Szó esett a nők megbecsüléséről is. Az idén 5,8 helyett 6,2 százalék bérfejlesztést biztosítottak részükre. Még egy adat: *az elmúlt évben a nők 22 százaléka kapott kitüntetést.* Szeptember 1-től pedig — elegendő jelentkező esetén — vacsoramegrendelésre is lehetőséget biztosítanak az üzemi konyhán.

Bősz József szb-titkár bejelentette, hogy ezentúl minden évben megtartják a nők fórumát. A művelődési központban ezentúl lehetőség lesz a nők részére tanfolyamok beindítására is.

(Solymosi)

Kitüntetések

Július 29-én, a Vasutasok Szakszervezete elnökségi termében kitüntetések átadására került sor. *Kovács II. Gyulának*, a tapolcai vontatási főnökség mozdonyvezetőjének nyugalomba vonulása alkalmából a Munka Érdemrend ezüst fokozata; *Patai Jánosnak*, a budapesti területi bizottság nyugdíjas szervezőjének a 70. születésnapja alkalmából a Munka Érdemrend bronz fokozata; *Vona Józsefnek*, a vasutas-szakszervezet pénzügyi és gazdasági osztálya technikai munkatársának pedig nyugalomba vonulása alkalmával a Munka Érdemrend bronz fokozata kitüntetést adományozták. A kitüntetéseket *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át.

A sikerek kovácsai a pályamunkások

A kiváló cím nyomában a nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél

A nagykanizsai pályafenntartási főnökség öt egymást követő évben nyerte el a *kiváló főnökség* címet. A kanizsaiak 400 kilométer hosszú vasúti pálya biztonságos üzemeltetéséért, karbantartásáért felelősek. Hétszázhatvan dolgozójuk Nagykanizsától Szabadbattyánig Gyékényesen át Barcsig, illetve Somogyszobig végzi a vasúti pálya fenntartását.

A munka minőségét mérővonat ellenőrzi

Torma Ignác, a főnökség vezetője, több mint 30 esztendőt töltött már a vasút szolgálatában. Az ötszörös kiváló cím receptjét tőle tudakoljuk.

— Az a főnökség, amely a kiváló címmel járó feltételeknek eleget tesz és a legkevesebb hibapontot gyűjti össze, minden évben esélyessé lép elő. *Az, hogy főnökségünk évek óta ilyen eredményt ért el, a kollektíva jó munkájának köszönhető.* A legfontosabb feladatunk a vasúti pálya állapotának javítása, karbantartása. A minőségi mutatók között szerepel a hőingadozásból eredő irányhibák korrigálása, a sínszálak „hullámosságának", vagy, ahogy mi nevezzük, süppedésének kiigazítása. Az utóbbit különösen a száz kilométeres sebességgel száguldó expresszek döccenéseinél lehet jól érzékelni. Minden négy milliméteres süppedésért egy hibapontot kapunk. De ezenkívül még a síktorzulás és a túlemelés is tekintélyes számú hibapontot hozhat, ha nem figyelünk oda.

— Hogyan lehet ezt több száz kilométer hosszú vonalon figyelemmel kísérni?

— Ma már jelentős műszaki segítséget kapunk, de az emberi érzékszervekre is szükség van. *A fejlődésre jellemző, hogy tíz évvel ezelőtt Nagykanizsától Szabadbattyánig még legalább harminc pályaőr szolgált. Jelenleg csak kettő.* A többieket már felváltotta az önműködő térközbiztosító berendezés. A minőségi mutatókat pedig évente kétszer, esetenként háromszor mérővonalat ellenőrzi.

S bizonyításképpen elém teszi a gép által készített diagramot, melyen minden centiméternyi vasúti pálya jellemzője, milliméternyi eltérései szemmel láthatók.

— Ez a mi munkánk bizonyítványa, de feladatunk összegezése is — mutat a vonalakra a főnökség vezetője. — Az időjárás óráról órára változtatja a sínek, töltések állapotát. *Ezért pályamestereink, szakaszmérnökeink havonta többször vonattal járják be területüket, s szemük, érzékszerveik segítségével igyekeznek felderíteni minden változást.* A vonalgondozó, aki naponta 8—10 kilométer szakaszt ellenőriz, szinte a pályamester szeme. Neki már minden csavar, talpfa visszaköszön.

Évente százezreket fordítanak gépesítésre

A főnökség minden eszközt felhasznál, hogy a legnehezebb fizikai munkák közé tartozó pályamunkát könnyítse. Az elmúlt 15 év alatt például négyszázzal csökkent a fizikai dolgozók létszáma, ugyanakkor a feladatok, s a követelmények emelkedtek. *Hogy az igényeknek eleget tehessenek évről évre százezreket áldoznak a gépesítésre.* Csak a tavaly kapott kisgépek mintegy 100 ezer forint értékűek. Ezek közt sínfúrók, köszörűgépek éppen úgy találhatók, mint hegesztő berendezések.

Az igazgatóság az utóbbi években el is kényezteti a kanizsalakat. Szinte minden új gépsort, technológiát itt próbálnak ki.

— *Nálunk próbálták ki tavaly az osztrák Neumann cég nyomtáv szabályozó technológiáját is* — tájékoztat *Ferenc Józsefné* szakaszmérnök. — *Ezzel a módszerrel a vasbeton aljak élettartamát lehet növelni. Sokat küszködtünk vele, de az osztrákok elégedetten távoztak, mindent pontosan betartottunk.*

Aki elmondta, nő létére gyorsan elfogadtatta magát a beosztottakkal, pedig a 120 zömében fizikai dolgozó nemcsak megkérgesedett kezéről, de szókimondásáról is híres.

— *Szeretem a nyílt, őszinte embereket. Mivel vasutas dinasztia tagja vagyok jobban velük érzek, s talán ők is velem.*

Mint megtudtam *Ferenc Józsefné* a Közlekedés Tudományi Egyesület Zala megyei szervezetében is aktív. A 70 főből álló munkahelyi önálló szakcsoport a vezetőségébe is beválasztotta.

Sokoldalú gondoskodás a pályamunkásokról

Bánovics László párttitkár és *Lepsényi Lajos* szb-titkár azokról az erőfeszítésekről szólt, amelyek a jobb munkakörülmények megteremtését szolgálják.

— Nehéz munka a miénk, aki ezt választja meg kell becsülnie — mondja a fiatal párttitkár. — A munkahelyek gyorsabb megközelítése, s a bejáró dolgozók kényelme érdekében hét közúton mozgó egységet szerveztünk. Őket részben saját, részben bérelt buszokkal szállítjuk. Ugyanezek a járművek lehetővé tették, hogy mintegy 350—400 dolgozónk kint a nyílt vonalon meleg ételhez, hideg vízhez jusson. Erre a célra az ország legkülönbözőbb pontjairól hőtartó edényeket szereztünk be. Mindenkinek külön étkészletet adtunk, melyek tisztántartásáról a konyhai személyzet gondoskodik. A 70 tagú gépesített mozgó pályamesteri szakasz állandóan vidéken dolgozik, hetente egyszer járnak haza. Ők 18 speciális vagonnal utaznak. Ha nagyobb a távolság, a szerszámokat is géppel viszi a munkahelyre.

A szakszervezeti bizottság titkára a balesetmentes évek összeszámlálásával kezdi a beszélgetést.

— Immár ötödik esztendeje egyetlen balesetünk sem volt. Pedig sok vállalást teljesít a 36 brigádunk. Csak tavaly mintegy 4700 óra társadalmi munkát végeztek. Kezük nyomát őrzi 17 iskola és óvoda, 16 község parkja, kultúrháza. A sportrendezvények mellett brigádkirándulások, szegedi és budapesti operalátogatások olvashatók a tavalyi brigádnaplókban.

A szakmai, politikai oktatásokon és a munkásakadémia előadásain minden ötödik ember részt vesz.

A megtervezett újdonságok, az ismétlődő karbantartások kivitelezői a pályamunkások. *Orsós Géza* előmunkás a Kossuth Lajos szocialista brigád helyettes vezetője tavaly jött haza az egyéves tanfolyamról.

A vonatnak menni kell

— *Nem dicsekvésképpen mondom, de három szakmából kaptunk képesítést, én mindegyikből jeles eredménnyel vizsgáztam. Tíz éve dolgozom ezen a helyen, ez volt az első munkahelyem.*

— A sikerek kovácsai elsősorban a pályamunkások, hiszen a végrehajtás gyorsasága és minősége csak részben múlik a vezetőkön.

— Valóban így van. Ha mi elrontanánk valamit, nagy bajok lehetnének. Ezt általában, ha nem is fogalmazzuk így meg, mindannyian érezzük. *S amikor kapunk valamilyen vágányzárási munkát, ha erőlködve is, de végrehajtjuk, mert a vonatnak menni kell.* Ha van is a brigádok közt egyéni nézeteltérés a munkában egymás mellett állunk. Csak így lehet, hisz rukkoláskor, amikor 20—24 méteres síneket emelünk a helyére, minden embernek egyszerre kell mozdulnia. Tulajdonképpen 70 kilométernyi vasúti pályának mi vagyunk a gazdái, felelősei. S ha nem akarunk szégyent vallani, ahogy mondani szokás apait, anyait bele kell adni a munkába.

Győri András

Példás együttműködés

Vonatokhoz igazodva rakodnak az orosházi üveggyárban

Az idei első félévi munkát értékelve, jó eredményekről számolhatott be *Bodnár László*, Orosháza állomásfőnöke.

A személyvonati menetrendszerűség 98 százalékos előirányzatát 98,19 százalékra teljesítette az állomás. Árutonnatervét az előirányzott 166 ezer tonnával szemben 167 ezer tonnára növelte a főnökség kollektívája, s különösen jelentős a kocsikihasználási terv 8,24 százalékos túlteljesítése.

Negyvenhat irányvonat

— *Állomásunk leadási kocsiforgalmát erősen növelte az első fél évben, hogy az első hónapokban a korábbinál nagyobb mértékű elszállítások történtek a helyi építkezésekhez* — mondotta az állomásfőnök. — *Több folyamkavics, tégla és kő érkezett, mint máskor.*

— Hogyan alakult az állomás feladási forgalma?

— Az exportot illetően, érezhető csökkenést okozott a múlt évi szárazság. Kevesebb mezőgazdasági terményt, főként kisebb mennyiségű kukoricát adtak fel exportra állomásunkról. *Az orosházi üveggyár azonban változatlanul növekvő ütemben folytatta exportszállításait.*

Elmondotta az állomásfőnök, hogy a rakodási készség javult, így ennek révén több *mint egy órával csökkentették az első fél évben az idegen kocsik tartózkodási idejét.* A legjobb eredményt júniusban érték el, amikor 19 órára csökkent az egy idegen kocsira jutó tartózkodási idő. Az első fél évben negyvenhat, üveggel rakott *irányvonatot* indítottak, főként *Balatonboglár, Szigetvár, Nagyatád* és *Kecskemét* rendeltetéssel. Néhány export irányvonatot is indítottak szobi átmenettel az NDK-ba.

Több figyelmet a menetrendre!

— Mi az, amiben az év második felében még javulnia kell az eredményeknek?

— Elsősorban a tehervonatok menetrendszerűségében. Ebben a 85 százalékos célkitűzést csak 82,23 százalékra tudtuk teljesíteni. Ez szorosan összefüggött azzal, hogy a kocsitartózkodásban is lemaradtunk. *Most ezekre a feladatokra fordítjuk a fő figyelmet, hogy a jubileumi verseny során munkánk minden vonatkozásban megfeleljen a követelményeknek.*

— Tettek-e ennek érdekében már konkrét intézkedést is? — kérdeztük.

— Nem is egyet — felelte Bodnár László. — A legfontosabbnak azt tartom, hogy új szállítási *megállapodást kötöttünk legnagyobb szállító partnerünkkel, az üveggyárral.* A megállapodás lényege, hogy állomásunk ütemesen, napi négyszeri „grafikonos" kiszolgálással adja át az üveggyár részére érkezett kocsikat. A leadási kocsiknak csak 30 százalékát vesszük figyelembe az aznapi feladáshoz, a többi feladási igényt lehetőség szerint üres kocsikkal elégítjük ki. Az üveggyártól viszont nem csupán azt várjuk, hogy betartsa az előírt rakodási időt, hanem *igazodjék diszpozícióival a közlekedő vonatokhoz.*

Magasabb követelmények

A kocsik továbbítását lényegesen gyorsítja, ha az üveggyár mindennap délig kiadja a békéscsabai, a szegedi és az ezek átmenetében továbbítandó elegyet; 18 óráig pedig a Szolnokra és az azon túlra küldött rakott kocsikat. A követelmények magasak, hiszen, ha menetrendszerű tehervonatokra lekési a szállítmány, *a kocsiálláspénz a következő vonatit terheli az üveggyárat. Viszonkönnyen teljesíthető a feladat ha az üveggyáriak jobban szervezik a rakodásokat.* Az együttműködés további javításával lényeges fejlődést ígér Orosházán az új megállapodás a tervszerűbb áruszállításban.

L. J.

CIKKÜNK NYOMÁN

Lesz friss ivóvíz a pályamunkásoknak

Lapunk június 18. számában *„Lesz-e friss ivóvíz a pályamunkásoknak?"* címmel közöltük *Miskolci Sándor*, mátészalkai olvasónk levelét, amelyben újítási javaslatának körülményeit írta le. A cikkre *Telek János*, a vasúti főosztály 6. szakosztályának vezetője válaszolt.

„Miskolci Sándor újítási javaslata 1977. március 16-án érkezett szakosztályunkhoz, a debreceni vasútigazgatóság II. osztályáról. Az újító által javasolt hőálló edényt — hosszas tárgyalás után — június 18-án sikerült a Honvédelmi Minisztérium illetékes parancsnokságától megkapni, *amit kísérleti használatra kiadtunk a Keleti pályaudvar felépítményi pályamesteri szakaszára.*

Ezt követően — június 27-én — az újító részére elküldtük a kísérletre vonatkozó szerződést aláírás miatt. Végleges döntés majd a kísérleti tapasztalatok alapján történik.

Szükségesnek tartjuk azonban korrigálni a levélírónak azt a megállapítását, hogy az újítási javaslatot hónapokig a szakosztály íróasztalának a fiókjában tartottuk. *Az ügyirat két és fél hónapig azért volt a szakosztályon, mert a javasolt edényt csak hosszabb utánjárással sikerült megszerezni.*

Az viszont sajnos igaz, hogy az 1975 december hónapban benyújtott újítási javaslat *1977. március 16-ig a debreceni igazgatóságon „feküdt".*

A felsővezeték-építők teljesítik a 60. évfordulóra tett vállalásaikat

(Folytatás az 1. oldalról.)

gépet, a késések mégis ismétlődnek.

— *Pedig a villamosításban érdekelt két igazgatóság, a szegedi és a budapesti, szocialista szerződésben vállalta, hogy a vágányzárak megtartását minden eszközzel segíti. A szegedi igazgatósággal nincs is semmi baj, a budapesti azonban nem biztosítja idejében a vágányzárakat, noha nincsenek nagy igényeink* — mondja az igazgató. — Felügyeleti hatóságunkkal közösen ugyanis úgy határoztunk, hogy a vonalon közlekedő vonatok által meghatározott menetrendi szüneteket használjuk ki az állomásközök villamosítási munkáihoz. Május 23. óta ilyen vonali rövidített vágányzáras rendszerben dolgozunk.

Csárádi János dokumentálja is, amit mond. Táskájából kimutatást húz elő, eszerint májusban a kért vágányzári időknek csupán 65,2 százalékát sikerült megkapni, júniusban pedig a Kiskunlacháza—Dömsöd vonalon az igényelt 42 órából 31,66, a Délegyháza—Kiskunlacháza vonalon 11,83 órából 8,92, Szabadszállás és Fülöpszállás között pedig a kért 45,66-ból 35,6 órát biztosítottak, a gép rendetlen kiérkezése miatt. *Többszöri kérés ellenére a helyzet júliusban sem javult.*

Szita János csoportvezető, az Április 4. szocialista brigád vezetője megjegyzi, hogy az oszlopállítóknak az a javaslata, hogy az M 44-es gép tartózkodjon állandóan kint a munkahelyen, csak a váltást vezényeljék ki naponta, persze azt is idejében.

A szerelők a felvételi épület előtt csoportosulnak. *Miksi József* építésvezető rövid megbeszélést tart a Petőfi és a Kandó brigáddal, az állomás most kezdődő szerelésének problémáiról. Elmondotta, hogy a műszaki konferencián is *sok szó esett a technológiai fegyelem lazulásáról.* A szerelők ugyanis a tartósodronyon nem mindig a kakaspréseket használják, hanem a harapófogót, így nem megfelelő a rögzítés.

Szojka Antal a Petőfi, *Papp Antal* a Kandó brigád vezetője, *Mille Sándor, Kovács II. József, Kollár Ferenc* szerelők és mások erre az elkopott, már-már használhatatlan présszerszámok felmutatásával válaszolnak, és azzal a kívánsággal, hogy az építésvezetőség sürgősen gondoskodjon a kopott présszerszámok pótlásáról.

Vannak munkaerőgondok is a főnökségnél. A kelebiai vonalon például 20—25 fényi segédmunkással, betanított munkással kellene több, mint amennyi van. *Csárádi János* igazgató elmondta, hogy a MÁV Vezérigazgatóság és a Bács-Kiskun megyei tanács tárgyalásainak eredményeként a tanács 1980-ig minden évben 60 fő toborzására adott engedélyt.

A szakmunkás-utánpótlásról is gondoskodik a főnökség. Megállapodtak a kunszentmiklósi szakmunkásképző intézettel, hogy az iskola 10 hónapos esti tanfolyamokon, tanfolyamonként 15—18 villanyszerelő szakmunkást képez ki betanított munkásokból. Az első tanfolyam szemptemberben indul, heti háromszori képzésben. A beiskolázott munkásokat a tanfolyam kezdete előtt szerződéssel a vasúthoz kötik.

Szász Ferenc

AKTUÁLIS PORTRÉ

Kitüntetés után, nyugdíj előtt

Ha civilben járna, szigorú, igényes, matematika tanárnak nézném *Szelestey Elemért*, Szombathely állomásfőnökét. Ám ő mindig büszkén viseli a vasutas egyenruhát. Negyven éve annak immár. Ebből 1945-től 1967-ig helyettes főnök és térfőnök volt. 10 éve pedig állomásfőnök. A 27. vasutasnapon *Kiváló vasutas* kitüntetésben részesült. Ebből az alkalomból mutatjuk be példamutató életútját.

Tősgyökeres szombathelyi vasutascsalád fiaként, a dolgok akkori természetes rendje szerint, került a vasúthoz. Szorgalma, odaadása hamarosan kitűnt: *Körmenden hét hónap alatt letette összes szakvizsgáját, majd forgalmistaként szolgált.* A tisztképző elvégzése, majd a különböző kirendelések után visszakerült Körmendre forgalmistának. A vasúti munkának ez a része érdekelte leginkább, s a mai napig is, nem sokkal a nyugdíj előtt, ez a legnagyobb szenvedélye. *Egész életét a vasútnak szentelte.* Vasútszeretetéről, fáradtságot nem ismerő munkájáról szinte legendákat mesélnek. Munkatársai szerint nem ismert soha olyat, hogy valamit nem lehet megcsinálni. A tettek embere, aki kemény munkában edződött. Egész eddigi élete, pályafutása olyan „síneken" futott, ahol soha nem volt nyugalom.

Reggel hattól este hatig dolgozik. De éjszaka is gyakran ellenőriz. Szemben lakik az állomással, s ha éjszaka lakásában felkapcsolják a villanyt, az éjszakások már tudják, hogy várható az ellenőrzés.

A „karmesteri pálca", amellyel 800 ember munkáját irányítja, mindig egyformán szigorúan dirigál. Szombathelyen naponta átlag 35 000—40 000 utas fordul meg, s mintegy 200 vagon árut továbbítanak. Jelentős az átmenő forgalom is. Annak ellenére, hogy kevés a fékező és a kocsirendező, *mindig teljesítik a kitűzött feladatokat.* Főnöksége ideje alatt négyszer részesültek kiváló csomópont kitüntetésben, egyszer pedig elnyerték a Minisztertanács és a SZOT Vörös vándorzászlaját.

— *A vasúti munkát csak szívvel lehet csinálni* — vallja. — *Különösen most, amikor öröm látni a fejlődést.* Óriásit változott a szociális ellátás, javultak, korszerűsödtek a munkafeltételek. A gőzösök helyett Diesel-mozdonyok közlekednek. Rádiós körzetek segítik a nehéz tolatási munkát. Örülök, hogy a 800 dolgozónkból több mint 200 fiatal. Velük rendszeresen foglalkozom. Ha újra kezdhetném ismét vasutas lennék.



A napi munkában jó az együttműködés a párt-, a szakszervezet és a KISZ-szervezet vezetőivel. Minden fontos ügyben közösen döntenek. Évtizedek óta maga is szakszervezeti propagandista: *szakszervezeti oktatásokat vezet.* Erős szálak kötik a sporthoz is. *A Haladás VSE elnökségének tagja és az asztalitenisz-szakosztály vezetője.* Korábban a Haladás NB II-es csapatában pingpongozott, most szabad idejében játékvezetőként tevékenykedik.

Kedvenc időtöltése a képeslapok gyűjtése a világ minden részéről. Legjobb „lapküldői" a Haladás sportolói. Ha elérkezik a nyugdíj ideje, rendezi értékes gyűjteményét.

S ez az idő közeleg. A kitüntetett, fáradhatatlan állomásfőnök 1978 elején vonul nyugállományba. *Akik ismerik tudják, lakása ablakából sokszor átnéz majd egykori munkahelyére,* amelyet ki tudja hányszor járt be télen-nyáron, esőben és szélben.

A közelgő búcsú férfias könnyfátyolt csal szemébe. A stafétát átvevő fiataloktól azt kéri, tekintsék a vasutat szívügyüknek, fegyelmezetten, utasításszerűen, balesetmentesen dolgozzanak.

Szelestey Elemér azonban még fiatalos lendülettel végig dolgozza az idei nyári és őszi forgalmat. Gazdag tapasztalatára, tanácsaira pedig a megérdemelt pihenés időszakában is számít a vasút.

Szelei Terézia

Mit kell tudni a tagdíjbesorolásról?

A szakszervezeti tagdíjbesorolás körültekintő előkészítése és lebonyolítása minden évben *fontos politikai és szervezési feladat.* Éppen ezért mindenütt fel kell használni a tagság és a választott szervek közötti kapcsolat erősítésére, a szakszervezeti feladatok ismertetésére, a nevelő munkára és a tudatformáló agitáció szélesítésére.

Alkalom a kapcsolat erősítésére

Ilyenkor alkalom kínálkozik a beszélgetésre azokkal a dolgozókkal, akik még nem ismerték fel a szakszervezeti munka társadalmi jelentőségét, illetve a szakszervezeti közösségben rejlő, mindnyájunk érdekeit szolgáló nagy erőt. El kell beszélgetni azokkal is, akik valamilyen jogos, vagy vélt sérelem miatt tagságukat korábban megszüntették, vagy hasonló meggondolásból tagdíjhátralékban vannak.

A dolgozók észrevételei nagy mértékben *segíthetik a tisztségviselők tájékozódását,* és ráirányíthatják a figyelmet az érdekvédelem, a nevelő és szervező munka, valamint a szakszervezeti és üzemi demokrácia területén még fellelhető hibákra. A bizalmiak ezzel kapcsolatos jelzéseit a szakszervezeti bizottságok építsék be munkatervekbe, mert *a tapasztalatok ésszerű hasznosítása jelentősen erősítheti a szakszervezeti szervek tömegkapcsolatát.*

A jó politikai előkészítés és a mozgalmi szempontok érvényesítése mellett fontos a lebonyolítás jó megszervezése, a bizalmiak minden részletkérdésre kiterjedő tájékoztatása és a besorolás alapjául szolgáló átlagkeresetek MÁV-szervek által történő pontos, időben történő kigyűjtése.

Az *osztályos* tagdíjfizetők 1978-ra érvényes besorolása az *1976. évi átlagkereset alapján,* a *nem osztályos* tagdíjfizetők (a különböző jogfenntartók) besorolása pedig a SZOT idevonatkozó, *külön szabályozása szerint* történik.

Az összegek megállapítása

Az osztályos tagdíjat fizetők besorolásának alapját képező havi átlagkereset megállapításához *a táppényes hónapokat nem kell figyelembe venni.* Ezért ezek számával a 12 hónapos osztószámot csökkenteni kell. Táppényes hónapnak minősül minden olyan hónap, amelyben a tag *egy napig* is táppényes állományban volt.

A havi átlagkereset kiszámításánál a nyereségrészesedés összegét minden esetben 12-vel kell osztani.

A besorolás alapját képező átlagkereset megállapítása az alábbi juttatások figyelembevételével történik:

a) A bértömeg terhére fizetett járandóságok, alapkeresetek, bérpótlékok, kiegészítő fizetések.

Alapkereset a fizikai dolgozók törvényes munkaidőre járó munkabére, darabbéres és teljesítménybéres keresete, munkadíja és prémiumos időbére, havibéres dolgozók alapbére (rang- és munkakőri bére), különböző prémiumok (balesetmentességi, munkásminőségi, központi, záhonyi, versenyteljesítéstől függő, gkv-üzemanyagmegtakarítási, darukezelői, kocsirendezői, síktolatási, irányvonati, célprémium, jutalék stb) bértömeg terhére fizetett jutalmak, őszi csúcsforgalmi jutalék, forgalomtól függő jutalék, kiemelt forgalmi jutalék.

A bérpótlékok közé tartoznak az utazószemélyzet kilométer- és óraátalánya, az éjjeli pótlék, az idénypótlék, a munkahelyi pótlék, a mankópénz, s egyéb pótlékok (csoportvezetői, gépkocsivezetői, pótkocsivontatási, építési, korpótlék stb).

Kiegészítő fizetés a készenléti díj, a fizetett munkaközi szünet díja, a munkaszüneti nap díjazása, a szénpernye és egyéb hulladék gyűjtéséért járó díj, az utánfizetési és jegyeladási jutalék, az üzemveszélyes sérülések felfedezésének díja, a kocsisérülés és a helytelen súlyberakás felfedezéséért járó jutalék, egyéb le nem dolgozott idők fizetett díjazása, például áliásidő, sorozás, szavazás, tanuzás, munkásőrség, tanácstagként és népi ülnökként eltöltött idők díjazása, kötelező orvosi vizsgálat, úton töltött idő, felmondási idő, fizetett szabadság alapján járó bérek, tanfolyamok stb.

b) A részesedési alap terhére fizetett év végi nyereségrészesedés.

c) A másodállás utáni kereset.

Nem kell az átlagkereset megállapításánál figyelembe venni az alábbi kereseteket, juttatásokat:

— a bértömeg terhére fizetett juttatások közül: a túlórát, túlóra átalányt, túlórapótlékot, túlóra pótlékátalányt, egészségre ártalmas munka után járó pótlékot, munkaszüneti napon végzett munka díjazását, újítási díjat, egyenruhamegváltási díjat, veszélyességi pótlékot (magassági, mélységi stb.);

— a részesedési alap terhére fizetett juttatások közül: az esetenkénti jutalmakat, a törzsgárdajutalmat, kitüntetésekkel járó jutalmat, jubileumi jutalmat;

— a jutalmazási keret terhére elszámolt jutalmakat;

— a mellékfoglalkozás és alkalmi munkák utáni díjazást.

„Jogfenntartók" besorolása

A *nem osztályos* tagdíjat fizetők, úgynevezett jogfenntartók besorolásánál az alábbiakra kell figyelemmel lenni:

— *A nyugdíjasok besorolásának alapja a nyugdíjazási határozatban megállapított nyugdíjösszeg,* a 110 Ft-os árkiegészítés nélkül. Ennek megfelelően besorolásuk 3—5—10 Ft-os jogfenntartó tagdíjfizetésre történik, 1500 és 2500 Ft-os nyugdíjhatárok figyelembe vételével. *A nyugdíjon kívüli egyéb jövedelemnek a besorolásnál nincs jelentősége.*

A már korábban besorolt nyugdíjas szakszervezeti tagokat újólag besorolni nem kell. Újabb besorolásukra csak az alapnyugdíj általános emelése után kerülhet sor. Az évenkénti rendszeres nyugdíjemelés miatt a *korábbi besorolás nem változhat.*

— *A gyermekgondozási segélyen, illetmény nélküli szabadságon levőket, idénymunkásokat* — e helyzetük időtartamára — *3 Ft-os tagdíjfizetésre kell besorolni.*

— *A munkaviszonyukat önhibájukon kívül* (átszervezés, indokolt családi körülmények stb.) *átmenetileg szüneteltetők szintén 3 Ft jogfenntartó tagdíjfizetésre sorolhatók be.* E kedvezményes tagdíjfizetés legfeljebb egy évig teljesíthető.

— *A szakmunkástanulókat és a felsőoktatási intézmények hallgatóit 2 Ft-os tagdíjfizetésre kell besorolni.*

Az évenként egyszer sorrakerülő, minden szakszervezeti tagra vonatkozó általános tagdíjbesorolás mellett az alapszerveknek különböző *változások miatt évközi egyedi besorolásokat is kell eszközölniük.* Ilyenkor a besorolás nem az előző év átlagkeresete alapján történik, hanem egyéb szempontokat kell a tagdíjfizetési kötelezettség megállapításánál figyelembe venni. A leggyakrabban előforduló ilyen esetek a következők:

— *Év közben történő igen jelentős és tartós keresetcsökkenés esetén a tag a várható keresetének megfelelően kérheti besorolásának módosítását,*

— egyhónapos betegállományt követően a betegállomány további időszakára az éves besorolástól eltérően a táppénznek megfelelően tagdíjosztály szerint kell fizetni a tagdíjat.

A tartós külföldi szolgálatra távozó dolgozóknál

— a külföldi szolgálatot közvetlenül megelőző hónapra megállapított (folyósított) alapbér, a bérjellegű pótlékok és kiegészítő fizetések, valamint,

— a külföldi szolgálatot közvetlenül megelőző naptári évben — január 1-től december 31-ig — a béralap terhére kifizetett jutalom, prémium és év végi részesedés *egy hónapra jutó arányos része* figyelembe vételével kell a besorolást megállapítani.

Új tagok belépésekor?

A szakszervezetbe új tagként belépők, a más szakszervezethez tartozó vállalattól érkező szakszervezeti tagok, a tényleges katonai szolgálatból leszerelők, a gyermekgondozási segélyről, illetmény nélküli szabadságról visszaérkezők, továbbá a jogfenntartói feltételek megszüntetésének eseteiben a várható keresetnek megfelelően kell a tagdíjfizetést megállapítani.

A most sorra kerülő éves általános besorolás alkalmával minden szakszervezeti tagot be kell sorolni, függetlenül attól, hogy a személyes beszélgetés során az előírt tagdíjkategóriát elfogadja-e vagy sem. A bizalmiaknak egyébként — az egyszerűbb lebonyolítás érdekében —, csak azokkal a tagokkal kell a besorolási ívet aláíratniuk, akiknél az előző évihez képest a besorolás megváltozik.

Ha a beszélgetés során a tag a keresetének megfelelő tagdíjosztályba való besorolását nem fogadja el, *alacsonyabb tagdíjosztályba besorolni nem szabad.*

A besoroláskor megállapított *tagdíjosztályt* és a tagdíj *összegét* a tagsági könyv megfelelő oldallapjára, valamint a tagnyilvántartó kartonra fel kell jegyezni. A kartonok tagdíjfizetési adatait gondosan egyeztetni kell a tagkönyv adataival, *a bélyegek átbélyegzéssel, áthúzással történő egyidejű érvénytelenítése mellett.* Az esetleges eltéréseket a bizalmiak, illetve az alapszervezetek, illetékes tisztségviselői (titkár, gazdasági felelős, stb.) körültekintően tisztázzák és rendeztessék.

A besorolásnál nagy segítséget jelent, ha a számvizsgáló bizottságok ellenőrző tevékenységükkel aktívan közreműködnek a legfontosabb egyeztetési feladatok megoldásánál, a szerzettség, fizetési készség, egy főre eső átlagtagdíj elemzésénél, valamint a teendő intézkedések kialakításánál.

A besorolás jó végrehajtása — politikai jelentőségén túl —, a szakszervezeti munka anyagi feltételeinek biztosítását is jelenti, mely egyaránt szolgálja a mozgalom és a tagság érdekeit.

Somsel Károly

Figyelmeztető statisztika

Hét hónap alatt 18 halálos baleset

A szolgálati helyeken fordítsanak nagyobb gondot a megelőzésre, az óvórendszabályok megtartására

Legutóbb lapunk május 16-i számában, az év első négy hónapjában kialakult kedvezőtlen baleseti helyzetről tájékoztattuk olvasóinkat. Az akkor tarthatatlannak minősített állapot azóta semmit sem változott. Sajnos már tizennyolc vasutas vesztette életét.

Az önmagában is megdöbbentő baleseti statisztikát tovább súlyosbítja, hogy ez a szám közel kétszerese az 1975 év azonos időszakában bekövetkezett tragédiáknak. Minden erőfeszítésünk, figyelmeztetésünk, intézkedésünk hiába valónak bizonyul. A súlyos üzemi balesetek előfordulási gyakoriságát tekintve négynaponként történik baleset. *A halálos balesetek következtében 12 családban 20 kiskorú gyermek vesztette el édesapját.* Valamennyi munkatársunk 50 életév alatt volt, tehát korukat illetően sokáig élhettek volna még családjuknak, munkájuknak. A súlyos helyzetet aligha enyhíti, hogy a csonkulásos balesetek számát illetően csökkenés tapasztalható.

Az esetek alapos elemzése után *szinte valamennyi súlyos balesetnél megállapítható, hogy kivétel nélkül megelőzhetők lettek volna.* Még akkor is, ha figyelembe vesszük: a vasút veszélyes üzem. Pontosan ezért kell kétszeresen is odafigyelni a munkára, *s ezért kell szigorúan betartani és betartatni a biztonsági előírásokat.* Az utasítások megszegése, minden esetben a saját és mások életét, testi épségét, személyi és vagyoni biztonságát veszélyeztető, felelőtlen magatartás. Még akkor is, ha az mások számára közvetlen veszélyt nem jelent, de példaként, tanulságként helytelen, veszélyes és tiltott munkavégzésre készteti a személőt. A munkahelyi kollektívák tehát rendkívül nagy és sajátos. Da ugyanilyen, sőt fokozottabb a vezetők felelőssége a dolgozók képzéséért, majd a végrehajtás során az oktatottak megkövetelésséért.

A súlyos üzemi balesetek többsége a közlekedési főtevékenységi körben következett be, *általában tiltott és e tilalmakra oktatott, utasítás- és óvórendszabály-ellenes magatartás következményeként.* A súlyos kategóriába tartozó halálos és csonkulásos balesetek közül 38-ból 19 a forgalmi szakszolgálatnál történt. Ebből 11 halálos kimenetelű volt.

Az üzemi baleseti helyzet tehát a MÁV-nál, ezen belül a forgalmi szakszolgálatnál, az elegyrendezési műveletekkel kapcsolatosan nagymértékben romlott. Mindebből egyértelműen következik, hogy melyik szakszolgálat területén és mely tevékenységi körre kell irányulnia a megelőzést szolgáló intézkedéseknek. Ezek az intézkedések halaszthatatlanok. A súlyos üzemi baleseti helyzet megváltoztatásának a szigorú, következetes, igényes ellenőrzés, szükség esetén a beavatkozás is egyik eszköze. *Csak élni kell vele, méghozzá nem alkalomszerűen, hanem rendszeresen.*

A közismert munkaerőhelyzet az emberek hatékonyabb védelmét, féltettebb őrzését igényli. Ha igaz az — már pedig igaz —, hogy szocialista társadalmunkban legfőbb érték az *ember, akkor azt nemcsak hirdetni, hanem azért tenni is kell, sokkal többet, mint eddig!* A vasút veszélyes üzem jellege nem kilátástalan helyzetet jelent. Ellenkezőleg, fokozott körültekintést, és személyi- és vagyonbiztonság feltételeinek megteremtését igénylik az irányítóktól, a végrehajtást végző dolgozóktól egyaránt.

A dolgozók tevékeny közreműködésének szükségességére még sokáig hivatkozunk, mert az egyedi esetek és azok általánosítható tanulságaiból ez következik. Meggyőződésünk azonban, hogy a tragédiák többségét már az egymás iránti felelősségérzet legcsekélyebb megnyilvánulásával megelőzhettük volna. *Mindenkinek emberbaráti kötelessége a figyelmeztető, intő szó és természetesen annak elfogadása is.* Sajnos, gyakori jelenség, hogy mindkettő elmarad.

Hegedűs Károly

Tíz nap a sóstói vasutas üdülőben

A nyíregyházi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának kezelésébe tartozik a festői szépségű *sóstói vasutas üdülőtelep.* A főnökség dolgozói, szocialista brigádjai sok társadalmi munkával gondoskodnak az üdülő kényelméről. *Több éve tartó kapcsolatuk van a tiszalöki foglalkoztató iskola és nevelőotthon lakóival.* A közelmúltban nagy örömet szereztek a gyermekeknek, mert tíz napig üdülhettek a szép környezetben. A debreceni vasútigazgatóság egy autóbuszt is költcsönadott a gyermekek elszállításához. A pályafenntartási főnökség társadalmi szervezeteinek vezetői pedig gondoskodtak arról, hogy mindig a gyerekek mellett legyen egy-egy vasutas.

Lehetőséget teremtettek arra is, hogy az intézet tanévzáró értekezletét is az üdülőtelepen tartsák, amelyen részt vettek a főnökség vezetői is.

Nem használt az intő szó

Elvétette az ugrást, az ütközők összenyomták

A baleseti jegyzőkönyv adatai szerint az elhalt nem tartotta be az F. 2-es forgalmi utasítás 140. és 348. e. pontjában foglaltakat. Az utasítás előírja: *„Átkelésre elsősorban a járművek fékállását, erre a célra kiképzett átjárót kell igénybe venni... Egymáshoz közel álló járművek között egyenes testtartással a járművek közé menni, vagy a vágányokon átmenni tilos."*

Elgondolkoztató, hogy a budapesti vasútigazgatóság területén 1977-ben három baleset vizsgálati anyagában is ez a megállapítás olvasható.

1977. július 5-én Komárom állomáson *Ötvös Sándor* rakodómunkás azért vesztette életét, mert szabálytalanul akart átmenni az egymáshoz közel álló járművek ütközői között. A balesetvizsgálat során megállapították, hogy az állomás területéről ebédelni induló munkáscsapat — melynek Ötvös Sándor is tagja volt — megállt az irányvágányon álló járművek mellett az átkelésre kinézett helyen, mert észlelték, hogy a vágányon a kocsik mozognak. *Ötvös Sándor ennek ellenére — erejében és ügyességében bízva — társai óvó figyelmeztetésére mit sem adva ugrott a már egymáshoz közel álló kocsik ütközői közé.* Az átkelést nem tudta befejezni. Ügyessége ezúttal cserben hagyta, az ütközők összenyomták.

A baleset után nyitott maradt a kérdés: *Ötvös Sándor miért nem hallgatott társaira, miért becsülte le a számára is nyilvánvaló veszélyt?* A kérdésre senki sem tudott választ adni.

A balesetvizsgálat során az is kiderült, hogy hosszú időn keresztül megtűrték a rakodócsapat felügyelet nélküli mozgását a vágányok között. Munkájuk irányításával és ellenőrzésével nem sokat törődtek. Csapatvezetőt sem jelöltek ki, ezért az állásidőkért, a munka elmaradásáért, vagy a munka biztonsági feltételeinek hiányáért közvetlenül senkit sem lehet felelőssé tenni.

Az ehhez hasonló balesetek tanulságai arra figyelmeztetnek, hogy emelni kell a munkairányítás színvonalát és növelni kell a munkahelyi fegyelmet. *Ennek hiánya miatt fizettek Komárom állomáson is egy emberélettel! Nagyon drága ár ez tanulságnak!*

Kossuth Sándor

A legfőbb cél:

baleset nélkül dolgozni!

A kiemelkedő gazdasági eredmények is keveset érnek, ha sok a baleset. Erről beszél *Farkas Gyula,* Vásárosnamény állomásfőnöke:

— *Nagy forgalmat bonyolítunk le itt, a Mátészalka—Záhony közötti vonalon* — mondja. — Naponta mintegy 40 átmenő és 20 érkező, illetve induló vonatunk van. Az itt dolgozó 49 vasutasból negyvenketten négy szocialista brigádba tartoznak. Legjobb közülük az ezüstkoszorús *Egyetértés* brigád, de a többi is teljesíti termelési vállalásait. A hiba nálunk az, hogy eddig szinte minden évben öt-hat tárgyi balesetünk és több személyi sérülésünk volt. *1975-ben egy kocsirendezőnk sérült meg súlyosan, tavaly pedig egy másik kocsirendezőt ért munka közben halálos baleset.*

— Mi ennek az oka?

— Főként az, hogy sok az új ember, s elsősorban a váltókezelők gyakorlatlanok. Többször előfordul váltófelvágás vagy aláváltás. *Ezenkívül sokan nem értik meg, hogy szolgálatba csak kipihenten szabad jelentkezni...*

— Mit tesznek a balesetek megelőzéséért?

— Elsőként említeném a brigádok erre irányuló vállalásait, hozzátéve, hogy a balesetek számának csökkentése nem pusztán elhatározás kérdése. *Sokkal inkább egymás nevelése, szabálytalan munkavégzés esetén azonnali figyelmeztetésre van szükség.* Ha ez nem segít, akkor fegyelmi eljárásra, sőt újra vizsgáztatásra is sor kerülhet. A szakszervezeti aktivisták is segítenek: *a baleseti veszélyforrások megszüntetésére, kiküszöbölésük módjára javaslatokat teszneK.*

— Remélhető-e, hogy végül is jobbak lesznek az állomás eredményei? — kérdezem.

— *Feltétlenül* — válaszolja az állomásfőnök. — *Ismerem a dolgozókat, s mondhatom, hogy jó kollektíva a miénk.* Van bennük igyekezet, szorgalom, rátermettség. Nemrég például — a helyi párt- és népfront bizottság felhívásához csatlakozva — két kommunista vasárnapot tartottak, s megszépítették munkahelyük környékét. Egy másik felajánlás teljesítéseként — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére — a tizenkét tantermes általános iskola építésénél, illetve a gergelyi-ugornyai fürdőközpont építési munkálatainál is ott lesznek majd a naményi vasutasok. *A mindennapi munkában sem kívánnak rosszabbul szerepelni, s hiszek benne, hogy sikerül majd feledtetni a balesetek miatti fiaskókat...*

(szatmári)

Munkavédelmi félév

A miskolci vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetői *július 1-től munkavédelmi félévet szervezték az üzemrészek között.* A verseny célja az üzemi balesetek csökkentése. Az üzem területén plakátok hívják fel a dolgozók figyelmét a munkavédelmi előírásokra, az utazó vasutasok pedig szolgálatba lépés előtt egy-egy munkavédelmi felhívást kapnak útravalóul.

A verseny első három helyezettjét öt-, három-, illetve kétezer forint jutalomban részesítik.

Vasúti közlekedés '77

A Moszkva melletti Scserbinka állomáson 21 ország mutatja be legújabb termékeit

A vasúti közlekedést az utóbbi időben egyre jobban „szorongatja" a légi és a gépkocsiközlekedés. Ennek ellenére pozíciói még stabilak. Ez a benyomásunk támadt, miután megtekintettük a *Vasúti közlekedés '77* című nemzetközi szakosított kiállítást, amely július közepén nyílt meg a Moszkva környéki Scserbinka állomás közelében. 21 ország vesz részt a vasúti technikának ezen az egyik legnagyobb seregszemléjén. Mintegy 200 külföldi cég mutatja be termékeit a kiállításon.

A Novosztyi Sajtóügynökség interjút készített *Nyikolaj Csernihhel*, a Vasúti Közlekedés '77 kiállítás szovjet részlegének igazgatójával.

— Mi a jelentősége ezeknek a seregszemléknek?

— A Szovjetunió aktív kiállítási tevékenysége viszonylag nemrég kezdődött. De hazánk az ilyen és hasonló rendezvények megbízható szervezőjének bizonyult. Így például 1976-ban a Szovjetunióban 239 nemzetközi ágazati, szakosított, tudományos kongresszusokhoz kapcsolódó kiállítást rendeztek. 30 ország többszáz cége mutatta be ezeken saját berendezéseit. Az itt megkötött szerződések teljes összege elérte az 540 millió rubelt.

A vasúti közlekedés legutóbbi nagy seregszemléjét 1971-ben tartották a Szovjetunióban. Azóta nem telt el hosszú idő, de a tudomány és technika haladása napjainkban oly rohamos, hogy 4—6 év alatt minden területen sok újdonság születik. Ehhez még hozzájön, hogy a mostani kiállítás az eszközök sokkal szélesebb skáláját mutatja be, résztvevőinek összetétele sokkal reprezentatívabb, mint korábban volt.

— Mit mutat be a Szovjetunió?

— Mintegy ezer járművet és tárgyat mutatunk be. Köztük nagy teljesítményű, gyorsjáratú mozdonyokat, teher- és személyszállító kocsikat, gördülő állományt kiszolgáló és javító berendezéseket, pályaépítő és fenntartó gépeket, automatikus berendezéseket, távvezérlésű és híradástechnikai berendezéseket, számítógépeket, az utasszállítás újdonságait.

A kiállított berendezések, az elektronika, kohászat, elektrotechnika, kémia, fizika és más tudományág legújabb vívmányai szerint készültek. *Vegyük például a VL—11-es villamosmozdonyt, amely három szekciós és 6—10 ezer tonna súlyú szerelvényeket képes vontatni. Vagy a legújabb típusú dízelmozdonyt, a TEP—75-öt, amely 6 ezer lóerős, sebessége pedig óránként 160 kilométer. Nagy érdeklődésre tarthat számot az ER—200-as villamosvonat, amelynek sebessége óránként 200 kilométer.*

— Milyen újdonságok vannak a pályaépítési technikában?

— A legérdekesebb a pályaépítő gépek komplexuma, amelynek nincs párja a világon. Nagy termelékenységéről a következő adatok tanúskodnak: *ezekkel a gépekkel egy óra alatt egy kilométer hosszú vasúti pályát fektetünk le, egy műszak alatt pedig három kilométer hosszú pályatest készül el kompletten.* Ezen kívül, több mint a negyedére csökkenti a vasúti pálya nagyjavításának volumenét.

— Milyen mértékben használja fel a vasúti közlekedés a tudományos-technikai haladás legújabb vívmányait?

— Mint ismeretes, az automatika és a távvezérlés lényegesen megnöveli a vasútvonalak áteresztőképességét, a vonatok közlekedésének biztonságát, a vasutasok munkájának termelékenységét. Ezzel kapcsolatban nagy érdeklődésre tarthat számot az MRC, a váltók és jelzők útvonalrelés centralizációját biztosító készülék. *Csupán le kell nyomni két gombot a manipulátorpulton — az útvonal elejét és végét jelző gombokat — és a berendezés 5—10 másodperc alatt automatikusan meghatározza a megadott irányvonalat, ellenőrzi, szabad-e a pálya, megadja a szükséges jelzést.* Az MRC alkalmazása révén 50—70 százalékkal megnövekszik a vasútállomás áteresztőképessége.

A kiállított berendezések bemutatják az elektronikus számítótechnika alkalmazását a vasúti közlekedésben. Így például az ASZUZST (vasúti közlekedés automatizált vezérlési rendszere) séma elképzelést nyújt arról, hogyan biztosítják az állomás, a vasútvonal és az egész ágazat optimális irányításához szükséges információ automatizált összegyűjtését és feldolgozását.

— Mennyit fejlődött a vasút az utasok szempontjából?

— Meg kell említenem, hogy az utazás sokkal kényelmesebb lett. Vegyük például a 61—504. számú kocsimodellt, *melynek fülkéi két- és négyszemélyesek, ülései, fekvőhelyei forgathatók, fel van szerelve zuhanyozóval, légkondicionálókkal és belső telefonhálózattal.*

A kiállításon bemutatjuk a Moszkvában működő Expressz automatarendszer egy részletét. Ez a rendszer biztosítja a távolsági vonatokon levő helyek számontartását, elosztását és előre foglalását. Emlékezetében tartja a tíz napra előre szóló adatokat, gyorsműködésű berendezései pedig 45 másodpercre csökkentik a jegyvásárlás idejét.

(APN)



Az ER—200-as villanyvonat egyik kocsijának belseje

(APN)

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

„Mindkét szakszervezet érdeke a jó kapcsolat ápolása"

Beszélgetés Alphonse Tonneaux-szal, a belga vasutas-szakszervezet elnökével



Koszorús Ferenc főtitkár a belga vendégekkel beszélget

Szakszervezetünk vendégeként július 16-tól 28-ig, tizenkét napot töltött hazánkban *Alphonse Tonneaux*, a belga vasutas-szakszervezet elnöke és felesége. A vendégek idejük nagy részét a *Balatonnál* és *Parádon* pihenéssel töltötték. Ezenkívül ellátogattak *Szegedre* és *Budapest* idegenforgalmi érdekességeit is megtekintették.

A pihenés és a különböző létesítmények megtekintése mellett hivatalos megbeszélések is szerepeltek a 12 napos programban. Az elnököt és feleségét Koszorús Ferenc főtitkár két alkalommal is fogadta szakszervezetünk Benczúr utcai székházában. Ezeken a találkozásokon a két szakszervezet közötti kapcsolatok elmélyítéséről tárgyaltak. A belga vasutas-szakszervezettel ugyanis nagyon régi kapcsolatunk van. *Alphonse Tonneaux* legutóbb például 1975-ben háromtagú, vezetőszintű delegáció élén járt hazánkban és a MÁV oktatási rendszerét tanulmányozták.

A vendégek magyarországi tartózkodásának utolsó előtti napján interjút kértünk *Alphonse Tonneauxtól*. Arra a kérdésre, hogyan értékeli szakszervezeteink kapcsolatát a következőket mondotta:

— *A belga és a magyar vasutas-szakszervezet között immár két évtizede kialakultak a kétoldalú kapcsolatok. Mostani utazásom célja is az volt, hogy személyesen megismerjem szakszervezetük új vezetőit és ha lehet, még szorosabbra fűzzük eddigi kapcsolatainkat.*

— A 12 napos magyarországi tartózkodás alatt sok helyen jártak, sokat láttak, tapasztaltak. Két év távlatából milyen változásokat tapasztalt hazánk életében?

— A program lehetővé tette, hogy az ország több városát és táját megtekintsük. *Bármerre jártunk, mindenütt azt tapasztaltuk, hogy rohamos a fejlődés.* Ez nemcsak a sok új ház építésében, a gépkocsik növekvő számában, hanem az emberek öltözködésében, életvitelében is megnyilvánul. Jóleső érzéssel tapasztaltam azt is, hogy sokat tettek a szociális ellátás színvonalának javításáért, az egészségügyi ellátásért és a munkások üdültetéséért.

— Az utóbbi időben a szakszervezeti vezetők találkozóin gyakran szóba került a kapcsolatok szélesítése és az együttműködés szükségessége. Önnek mi erről a véleménye?

— *Én is azok közé tartozom, akik évek óta szorgalmazzák az együttműködés szélesítését, s az európai szakszervezeti egység megteremtését.* Erről két évvel ezelőtt, amikor delegáció élén Magyarországon jártam, már kifejtettem nézetemet. Az a véleményem, hogy a jó együttműködés kialakításának ma már nem lehet akadálya, hogy különböző társadalmi rendszerű országokban élünk. Mi vasutasok ebben eddig is kezdeményezők voltunk. Az évenként más-más országban megrendezésre kerülő szemináriumokon olyan kérdésekkel foglalkoztunk, mint a szociális és egészségügyi ellátás, a szakmai képzés és az automatizálás hatása a vasutasokra. Régóta szorgalmazzuk azt is, hogy a *Nemzetközi Munkaügyi Iroda* is foglalkozzon a vasutasok problémáival. E tekintetben történtek már lépések, kilátásaink tehát biztatóak.

— *Végezetül szeretném elmondani, hogy Koszorús Ferenc főtitkárral ezekről, a kérdésekről többizben is beszélgettünk és abban kölcsönösen egyetértettünk, hogy szakszervezeteink sokat tehetnek a kelet-nyugati kapcsolatok javításáért. Annál is inkább, mivel ez kettős célt is szolgálna. Egyrészt a vasutas-szakszervezetek gyümölcsöző együttműködését, másrészt mindannyiunk közös ügyét, a béke védelmét* — fejezte be a beszélgetést *Alphonse Tonneaux*.

V. F.

Brigádok segítségével

Villanyfény van az őrházban

Pécsbányarendező és a *Pécsudvard* közötti 55-ös számú őrházban lakom feleségemmel és tízéves gyermekemmel. Az őrházba még nem volt bevezetve a villany. Sok gondot okozott ez a családban, akadályozta a gyerek tanulását is. A közelmúltban örvendetes esemény történt, végre kigyulladt lakásunkban is a villany.

A pécsi vontatási főnökség két szocialista brigádjának köszönhetjük mindezt, akik társadalmi munkában végezték a szerelést. A *Szárnyaskerék* brigád a földmunkát és a vezetéktartó oszlopok felállítását vállalta. A *Kandó Kálmán* brigád tagjai pedig a külső és belső szerelést végezték.

A jobbára fordulószolgálatos brigádtagok szabad idejüket áldozták arra, hogy villanyfény legyen az őrházban. *Önzetlen segítségükért ezúton mondok köszönetet.*

Szalmási János
mozdonyvezető

Moszkvában kötött barátság

Beszélgetőtársam szimpatikus, magas szőke hajú fiatalember. *Márkus György*, húszéves, Budapestről jött a Moszkvai Vasúti Közlekedési Főiskolára. Mérnöknek készül, jelenleg harmadéves, s ő a magyar csoport bizalmija. Itt, a főiskolán a *„Hidak és alagutak"* fakultását választotta.

— *A főiskolán megkapjuk azokat az elméleti és gyakorlati ismereteket, amelyek egy jól felkészült vasúti mérnök számára szükségesek* — mondja.

— Gyuri, korábban is ilyen jól beszéltél oroszul? — kérdezem.

Elégedetten mosolyog:

— *Alig egy pár szót. Itt tanultam a főiskolán, ahol orosz nyelvi tanszék is működik.*

Benyitunk az egyik előadóterembe. A padsorokban kubai diákok ülnek, hat fiú és egy lány. Az *„automatika és számítástechnika"* tanszék első éves hallgatói. Lelkesen próbálják „felfogni" az orosz nyelvtan ősi szabályait. *Jelena Gajkovna Petroszjan* pedig ügyesen irányítja a temperamentumos spanyol beszédet a megfelelő „mederbe."

Alekszandra Ivanova Golubjovával, a tanszék vezetőjével az előadótermek mellett beszélgetünk, ahonnan orosz, bolgár, lengyel, vietnami, német beszéd hallatszik... Alekszandra Ivanova odalép a tanrendi beosztáshoz:

— *Látja, ilyen feszített ütemben dolgozunk. Sok különböző nyelvű csoportunk van, akikkel szinte minden nap foglalkozunk.* Nagy figyelmet fordítunk az oktatás hatékonyabb megszervezésére. Ezek a diákok az első év után már szabadon beszélnek oroszul, kötetlen formában, jól olvasnak és helyesen írnak. A felsőbb évfolyamokon a hallgatók már elmélyültebben tanulmányozzák a történelmet, a szépirodalmat és a választott szaknak megfelelő szakirodalmat.

Szemléltető oktatás — ez a kifejezés többször megütötte a fülemet a beszélgetés során. Lényege a következő: *minden oktatási témát, amellyel a hallgatók foglalkoznak, a gyakorlatban is rögzítik.* Például, ha a diákok Moszkva történetével ismerkednek az órákon — a tanszék — az előadásokkal párhuzamosan — kirándulásokat szervez a Kreml, a Fegyvertár és több híres múzeum megtekintésére. Csak irigyelni lehet ezt a gazdag programot. A hallgatók az ország több nagy városát is megismerik: *Leningrádot, Jerevánt, Irkutszkot, Petrozavodszkot.* Egy-egy kirándulás előtt természetesen megismerkednek az adott város történelmével, kultúrájával.

A külföldiek dékáni hivatalában elmondták, hogy jelenleg a főiskolán 27 ország diákjai tanulnak. Ezek a fiatalok a szocialista országok, Afrika és Ázsia fejlődő országainak küldöttei. *A főiskola hét karán sajátíthatják el a vasúti mérnökök számára szükséges tananyagot.* És természetesen, hogy leendő szakmájuk (mérnök-közgazdász, vasútépítő mérnök, vagy akár üzemeltető mérnök) szorosan kapcsolódik az őket küldő ország igényeihez.

Ez tükröződik az évfolyamdolgozatok, a diplomatervek, a különböző tudományos munkák és előadások választott témáiban is. A hallgatók fele résztvesz *a főiskola tudományos diákköri munkájában, a tervezőiroda munkájában és a különböző tudományos-elméleti konferenciákon.* A tudományos diákkör legutóbbi főiskolai ülésén tizenegy külföldi hallgató ismertette gondosan készült munkáját.

— A külföldi hallgatók munkájára különös figyelmet fordítunk — mondja *Vlagyimir Szerafimovics Kirejev*, a főiskola pártbizottságának tagja, a nemzetközi oktatási csoport vezetője. Ebben a munkában jelentős részt vállal a társadalomtudományi és az orosz nyelvi tanszék, valamint a főiskola Komszomol-bizottsága. A külföldi oktatókkal végzett oktató-nevelő munka koordinálására tanácsot hoztunk létre. Ennek a tanácsnak a vezetője *A. M. Makarocskin* professzor, tanulmányi rektorhelyettes, a műszaki tudományok doktora.

A külföldi fiatalok minden évben résztvesznek az ifjúsági építőtáborok munkájában. Nyaranta, a főiskola „interbrigádjának" tagjai nagyszerűen dolgoznak *Moszkvában, Szmolenszkben és Bratszkban.*

N. Galicsaja (APN)

INDOKOLATLAN VONATKÉSÉSEK

A személyszállító vonatok nagy mértékű késése igen gyakori. Az utasok zúgolódnak, a vasutasok pedig pályaépítésre, lassújelre, műszaki hibára hivatkoznak. Mintha egyesek nem tudnák, hogy a forgalom jó szervezésével csökkenteni lehet az egyébként indokolt késéseket is.

Július 9-én például a 415. számú vonat Gödöllő és Isaszeg között a helyes, azaz a bal vágányon közlekedett, ahol végig 20 és 40 kilométeres lassújel van. Ugyanakkor a jobb vágányon 90 km/ó. a megengedett sebesség. Ebben az időszakban „ellenvonat"-tal egyáltalán nem találkoztunk, így jogos a kérdés: *a 415-ös személyvonatnak miért kellett a bal vágányon cammognia?*

Ez a plusz 8 perc csak egy példa a sok közül, hiszen számtalan esetben tapasztaljuk a forgalmi szolgálattevők és a menetirányítók hasonló nemtörődömségét.

Sepsi Gyula,
mozdonyvezető

75 éves a Debreceni VSC

Jubileumi sportrendezvények, ünnepi közgyűlés

A *Debreceni Vasutas Sport Club* 1977. július 22-én tartotta jubileumi díszközgyűlését, amelyen megemlékeztek a megalakulása óta eltelt 75 esztendőről.

A DVSC azzal büszkélkedhet, hogy egyike a legrégibb vasutasegyesületeknek. A klub alapítói a vagongyár — a MÁV Járműjavító Üzem jogelődje — vezetői és dolgozói voltak. Jelenleg 15 szakosztálya van az egyesületnek és ezekben főleg sportolni vágyó munkások, vasutasok tevékenykednek.

A legtöbb pontot a birkózók szerezték

Sikerekben gazdag háromnegyed évszázadra tekinthet vissza a DVSC, *amely Debrecen sportéletében mindig vezető szerepet játszott* és ezért állania kellett a sportolási igények kielégítésének számos formáját.

Az egyesület elnöke — *Varga Imre* vasútigazgató — írja a jubileum alkalmából kiadott műsorfüzetben:

„Büszkék vagyunk rá, hogy az egyesület igen sok kiváló sportolót nevelt, akik közül többen olimpiákon, világ- és Európa-bajnokságokon, főiskolai világbajnokságokon öregbítették hazánk hírnevét. Nem kevésbé fontos az sem, hogy a DVSC-ben nevelkedett sportolók közül jó néhányan más egyesületekben váltak nemzetközileg is elismert sportolókká. Legtöbbet birkózóink és labdarúgóink hallattak magukról az elmúlt 75 évben. *A közeljövőben az a feladat vár ránk, hogy a birkózás, és a labdarúgás mellett a súlyemelésben is képviseljen az egyesület minőségi színvonalat.”*

A felszabadulás óta eltelt 32 esztendőben a legjobb pontszerzők a birkózók voltak. Volt olyan év, amikor 84 olimpiai pontot szereztek, a megye összpontjainak a felét. *Hódos Imre, Vászin Péter, Ölveti László, Deák András, Kovács János, Szabó Lajos, Fodor Imre, Fodor Mihály* és *Péter László* nevének említésére ma is hevesebben ver a birkózás szerelmeseinek a szíve.

A DVSC-nek most csak szabadfogású csapata van. Ezt a fogásnemet jobban szeretik a fiatalok. A szakosztály fejlődésére bizonyára jó hatással lesz, hogy júliusban új munkacsarnokot kapott a DVSC, ahol jobb lehetőségek lesznek a felkészülésre és a versenyzésre.

Hazai pályán nem ment a játék

A DVSC-t mindig a labdarúgó szakosztály szereplésén keresztül ítélte meg a város sportszerető közvéleménye. *Ez érthető, hiszen annak idején a vasutasok vették át a Bocskai szerepét Debrecen labdarúgó sportjában.* A labdarúgó szakosztálynak 11 csapata van. A legjobbak az NB II-ben szerepelnek, és hogy nem sikerült a feljebbjutás, abban döntő szerepet játszott az a tény, hogy hazai közönség előtt nem ment a játék. Ha a vendégcsapatok beálltak védekezni, egyszerűen nem tudták a csatárok áttörni a tömörülő védelmet.

Az úszószakosztálynak mindössze 12—15 tagja van, de mint *Rentka László*, az úszók edzője vallja, Debrecenben is lehetne úszóéletet teremteni. A gyerekek nagyon tehetségesek, szeretnek úszni, kitűnő a bázis. *Rentka Éva, Dzvonyár, Varga Péter* és *Kovács* eddig is számos versenyt nyert az országos ifjúsági, serdülő- és gyermekbajnokságokon.

A kerékpár-szakosztály edzője *Kaszab Gyula*. Tizennégy versenyzővel dolgozik. *Dobos Gábor, László Sándor, Jenei Károly* és *Deme László* képviseli a legnagyobb erőt, ők a magyar bajnokságokon helyezéseket értek el, sőt László Sándor többszörös magyar bajnok. Tavaly az országúton kilenc, pályán hét pontot gyűjtöttek az egyesületnek.

Az egykori vívósikerek kovácsa, *Fülöp Gyula* három évvel ezelőtt visszatért Debrecenbe, és azóta a DVSC vívói ismét hallatnak magukról. Mintegy száz 8—14 év közötti gyerek tanul vívni a sportiskolában, a DVSC felnőtt vívóinak száma pedig 18. Mindhárom fegyvernemben — kard, párbajtőr, tőr — vannak versenyzőik. *Egy* vívó első, hét második pedig harmadosztályú minősítéssel rendelkezik.

A szakosztályoktól többet várnak

A DVSC női kézilabdázóira vár az a feladat, hogy az NB I-ben képviseljék a város színeit. Természetesen csak akkor, ha elképzeléseik, reményeik valóra válnak. Az egyesület vezetősége ezért különös figyelemmel kíséri a szakosztályban folyó munkát. Játékosaik számára biztosították azokat a feltételeket, amelyek egy NB II-es csapat felemelkedéséhez szükségesek.

A szakosztályok közül említésre méltók még az atléták. *Bíró Mátyás* irányítja a szakosztály munkáját, amelynek 16 fiatal tagja van. A többség kezdő, egy-két éve versenyez. A legnevesebb közülük *Lovas Miklós*, aki már a válogatott címeres mezét is magára öltötte.

A 75 éves múltra visszatekintő DVSC-ben tehát ma is pezseg az élet. A szakosztályoktól még jobb eredményeket vár a klub, de várja azt is, hogy a fiatalok nagyobb számban vegyenek részt az egyesület munkájában.

A jubileumi díszközgyűlésen visszaemlékeztek a megalakulásra, a 75 év legfontosabb állomásaira. Az ünnepi eseményen megjelent *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Gál István*, a megyei tanács elnökhelyettese, *Molnár György* titkár. Ott voltak a testvéregyesületek, a megye és a város képviselői, s azok a sportemberek, akik a múltban, vagy napjainkban eredményesen tevékenykedtek a DVSC sikereinek érdekében.

A közgyűlésen *Koszorús Ferenc* főtitkár a szakszervezet elnöksége, *Vágvölgyi Mátyás*, a BVSC elnöke a társegyesületek nevében köszöntötte a jubiláló debreceni egyesületet.

Az ünnepi közgyűlés végén kitüntetések átadására került sor. Az egyesületnél hosszú évek óta végzett eredményes munkája elismeréséül *Tóth Gábor*, a DVSC elnökhelyettese, a Szakszervezeti Munkáért arany, *Szabó Zoltán*, a DVSC számvizsgáló bizottságának vezetője pedig ezüst fokozatát kapta. Veres Géza, a DVSC edzője Szakszervezeti Munkáért oklevél kitüntetésben részesült.

Kőhídi László

HARMADIK HELY AZ OB I-BEN

A BVSC vízilabdacsapatát július 25-én a vasutas-szakszervezet székházában fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár, abból az alkalomból, hogy a csapat az országos bajnokság első félidejében a harmadik helyet szerezte meg. A versenyzőkön kívül megjelentek a BVSC vezetői is. A főtitkár méltatta a csapat helytállását, eredményeit, majd a versenyzőknek jutalmat adott át. Utána baráti beszélgetésre került sor.

Új sportegyesület Nyíregyházán

Július 18-án a nyíregyházi városi tanács ülésztermében sportegyesületi közgyűlést tartott a Nyíregyházi VSC és a Spartacus Petőfi SC. A két sportkör képviselői bejelentették klubjuk megszűnését, majd megalakították az új egyesületet, *Nyíregyházi Vasutas—Spartacus SC* néven.

Repülőmodellező bajnokság Péren

Az MHSZ a Győr melletti *Péren* rendezte meg a repülőmodellek 1977. évi országos bajnokságát. Ezen a budapesti MÁV Modellező Klub versenyzői jól szerepeltek. A távirányítású műrepülő modellek kategóriájában *Steffel Győző* országos bajnokságot nyert. A második helyen *Takács Béla*, az ötödik helyen *Simon István*, ugyancsak a budapesti MÁV Modellező Klub versenyzői végeztek.

A csapatversenyt 32 515 ponttal nyerték meg a klub versenyzői.

MAGYAR—CSEHSZLOVÁK FIATALOK SPORTNAPJA STUROVÓBAN

A sturovói MÁV képviselet KISZ-fiataljai több éve jó kapcsolatot tartanak Sturovó állomás SZISZ-szervezetének tagjaival. Idén tavasszal közös programot készítettek 1977-re. *Egyik ilyen program volt július 18-án a Sturovóban rendezett közös sportnap az Edzett ifjúságért mozgalom keretében.* A magyar és csehszlovák fiatalok női és férfi labdarúgó-mérkőzést tartottak, majd baráti estet rendeztek.

A magyar vasutas fiatalok meghívták vendéglátóikat egy dunai hajókirándulásra.

Augusztus 13-án és 14-én

Dunakeszin rendezik a járműjavítók MHSZ-vetélkedőjét és sportspartakiádját

Miskolc és Szolnok után az idén — aug. 13-án és 14-én — *Dunakeszi lesz a színhelye a járműjavító szakszolgálat MHSZ vetélkedőjének és sportszpartakiádjának.* A kétnapos eseményre a járműjavítókból 50—50, összesen 400 résztvevőre számítanak. A szervezést a járműjavító-szakosztály, a Vasutasok Szakszervezete kultúrnevelési és sportosztályával közösen már áprilisban megkezdte.

A vetélkedő sok érdekes programot tartogat. A versenyzők már augusztus 12-én délután megérkeznek. Ezen a napon nyílik a spartakiád alkalmából rendezendő sportbélyegkiállítást. Augusztus 13-án, a DVSE sportpályán ünnepélyes megnyitó után megkezdődnek a női és férfi csapatok versenyei asztalitenisz, atlétika, horgászat, labdarúgás és sakk sportágakban. Ezzel egyidőben bonyolítják az MHSZ versenyszámokat, köztük a lövészetet, a gránátdobást, az árokugrást is. *A döntőre 14-én kerül sor.*

A programban szellemi versengésre is sor kerül. Augusztus 14-én, a József Attila művelődési központ színháztermében kezdődik az MHSZ csapatok szellemi vetélkedője. A világpolitikai, honvédelmi, vasúttörténeti, szakszervezeti és művészettörténeti témaköröket feldolgozó vetélkedő zsűrijének elnöke *Kardos Tibor*, a járműjavító szakosztály vezetője lesz, tagjai pedig az üzemek igazgatói.

A kétnapos programból a kulturális műsorok sem hiányoznak majd. Az első napon este, a szabadtéri színpadon vidám, zenés műsor szórakoztatja a sportolókat és a vendégeket. Közreműködik többek között *Galambos Szilveszter, Bodor Zoltán, Szentendrei Klára, Urbán Kati* és *Bojtor Imre*, valamint a *Törekvés* táncscsoport.

Az MHSZ vetélkedő és sportspartakiád 14-én zenés felvonulással és ünnepélyes eredményhirdetéssel ér véget.

Szőnyi Lajos

Harminc éves

a Budapesti Vasutas Horgász Egyesület

A *Budapesti Vasutas Horgász Egyesület* megalakulásának története a felszabadulás előtt kezdődött. Nevét harminc évvel ezelőtt kapta. A kezdetben 27 tagú egyesület létszáma immár ötszázra emelkedett. Működési területük a *Balaton*, a *Velencei tó* és a saját kezelésű *Veresegyházi tó. Regölyben* dobóbázisuk van. *Balatonakali—Dörgicse* vasútállomás mellett saját horgásztanyával rendelkeznek. A horgászoknak itt 14 személyi és négy vendégcsónak áll rendelkezésükre.

Velence-Fürdőn — a fejlesztési lehetőségek hiánya miatt — csak csónaktárolást és nappali horgászatot biztosítanak. Az egyesület tulajdonát képező velencei telket ugyanis átadták a Vasúti Főosztálynak és helyette Agárd és Gárdony között kaptak 1200 négyszögöles közművesített telket.

Az egyesület alapbázisa Veresegyház. Az ottani 13 holdas tó harminc éve az egyesület kezelésében van. A festői környezetben két pihenő épület áll a horgászok és családtagjaik rendelkezésére. Tavaly 84 ezer forint értékű haltelepítést végeztek a tóban.

Már húsz éve működik a sok sikert elért harminc tagú célés távdobó szakosztály. Minden évben rendeznek versenyeket és edzőtábort. *A sporthorgászok központja Regölyben van.* A horgászok és sportolók többsége természetesen vasutas.

Magyar Vasutas

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

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: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója

Cselekszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77-3062. Szikra Lapnyomda.
Budapest

Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

HÍREK

Óvodát avattak Debrecenben

Július 27-én bensőséges ünnepség keretében adták át a *debreceni járműjavító* új, kibővített óvodáját és játszóterét. Az óvoda bővítése 1976-ban kezdődött, a vasutas szakszervezet támogatásával, az üzem KISZ-bizottságának védnöksége alatt. A kivitelezést az üzem építőbrigádjai végezték. Az ünnepség után a gyerekek örömmel vették birtokukba a tágas szobákat és a nagy játszóteret.

— **Taggyűlés.** Debrecen állomás oktatótermében a közelmúltban taggyűlést tartott a nyugdíjascsoport, amelyhez több mint 2300 tag és 1500 özvegy tartozik. A csoport elnöke beszámolt az eddigi munkáról és a feladatokról, amit sok hozzászólás követett.

— VÉRADÁS. A szolnoki vontatási főnökség Vöröskeresztes-szervezete véradónapot rendezett, amelyen 82-en 32 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Kirándulás.** A nagykanizsai csomópont nyugdíjas-csoportjának negyven tagja a Kodály Zoltán művelődési ház programja keretében július 20-án egynapos balatoni kiránduláson vett részt. Juhász Imréné kultúrigazgató vezetésével Balatonfüredre utaztak, ahol megtekintették a Jókai Mór emlékmúzeumot és a város egyéb nevezetességeit.

— TÁRSADALMI MUNKA. A Jászkiséri Építőgépjavító Üzem 28 szocialista brigádja több mint kétezer óra társadalmi munkát ajánlott fel egy új óvoda építésére, amelyet a községben létesítenek. A munkát elsőként a Steinmetz kapitány szocialista brigád kezdte meg, alapozással. A beruházás több mint másfél millió forintba kerül.

— **Virágos állomások.** A Balaton északi partjának állomásait a tapolcai pályafenntartási főnökség dolgozói, kertészei már az üdülési szezon előtt parkosították, az utakat gyöngykavicscsal borították. A virágos környezet tisztaságára mindig vigyáznak.

— KRESZ-PÁLYA ÓVODÁSOKNAK. Dombóvár állomás szocialista brigádjai a MÁV napköziotthonos óvodában KRESZ-pályát építettek társadalmi munkában. A gyerekek az oktatók felügyelete mellett megtanulhatják a közlekedési szabályokat, gyakorolhatják a balesetmentes városi közlekedést.

— **Vasúttörténeti kiállítás.** Szob csomóponton a közelmúltban a helytörténeti szakkör vasúttörténeti kiállítást rendezett. A látogatók 26 színes tablón, fényképek, rajzok, eredeti dokumentumok segítségével kísérhették végig Szob csomópont fejlődését. Érdekes dokumentum bizonyítja például azt, hogy Kodály Zoltán zeneszerző édesapja, Kodály Frigyes állomásfőnök volt Szob állomáson az 1800-as évek végén.

— PINCEKLUB. A pécsi MÁV Rendelő Intézet egészségügyi dolgozói társadalmi munkával klubhelyiséget létesítettek egy régi pincében. Sok kézimunkával, fafaragással tették otthonossá a klubot, amely a szabad idő hasznos eltöltését könnyíti meg.

— **Zrínyi-brigádok figyelmébe.** Dombóvár állomás Zrínyi Ilona kereskedelmi szocialista brigádja elhatározta, hogy kapcsolatot létesít hasonló munkakörben dolgozó Zrínyi Ilona brigádokkal. Várják az együttműködésre hajlandó brigádok jelentkezését.

HALÁLOZÁS

Hatvanhét éves korában, július 17-én elhunyt Csiszér Lajos nyugdíjas főfelügyelő. 45 évet dolgozott a MÁV szolgálatában. Eredményes munkát végzett a vasúti főosztály 6. szakosztályán is. A budapest-józsefvárosi pft. főnökség vezetőjeként vonult nyugdíjba.

Kiváló véradók

Nagykanizsán, a Magyar Vöröskereszt városi alapszervezete a közelmúltban küldöttértekezletet tartott a *Hevesi Sándor* Művelődési Központban. Az értekezleten sor került többek között a többszörös véradók kitüntetésére. *Várfalvi Gyula*, Nagykanizsa állomás dolgozója — lapunk tudósítója — is a kitüntetettek között volt. Harmincadik véradásáért a Kiváló véradó kitüntetés arany fokozatát adományozták részére.

A szerkesztőség üzeni

Rapi József, Szűcs Ferenc Hatvan; Bódog Mihály Dombóvár; Szepesi Józsefné, Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Bognár Károly Tapolca; Madár János, Kókai Ferenc Nyíregyháza; Pintér Lajos Vácrátót; Melsztorovics József Pécs; Sepsi Gyula Miskolc; Bottka László Szob; Chemez Dénes Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Simon Ferenc Hatvan; Berényi Illés Újszász. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

A 28. számból: 3/1977. (IV. 28.) OM—PM sz. együttes rendelet a középfokú képzési célú szakközépiskolák és a gyakorlati képzésben közreműködő vállalatok együttműködéséről.

107 083/1977. Vasúti jellegű szakközépiskolai tanulók tanév végi kötelező szakmai gyakorlatát szabályozó utasítás módosítása.



HÍVJA — VÁRJA — VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a

„LOKOMOTÍV” GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT

LOKOMOTIV szálloda, étterem, sörözö, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1. Tel.: 14—180
VASÚTI VENDÉGLŐ ÉS BISZTRÓ, Sopron állomás
HALÁSZTANYA, FERTŐSZENTMIKLÓS ÁLLOMÁS
PÁLVAVENDÉGLŐ, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését — előzetes bejelentésre — vállaljuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. AUGUSZTUS 22.

Napirenden a vasutas műszakiak élet- és munkakörülményei

Lapzártakor — augusztus 16-án — tanácskozott szakszervezetünk központi vezetősége. Az ülésen a vasutas műszakiak helyzetének, élet- és munkakörülményeinek javításával kapcsolatos feladatokról tanácskoztak. A témát az teszi különösen időszerűvé, hogy a technika rohamos fejlődése a vasúti közlekedésben is egyre inkább érezteti hatását. A fejlesztési program keretében gyors ütemben folyik a mozdonyok és a vontatott járművek rekonstrukciója, a vasúti pályák korszerűsítése. A vasúti közlekedés biztonságát szolgáló automatikus berendezések, a számítástechnika bevezetése, egyszóval a vasút technikai fejlődése megfelelően képzett műszaki szakembereket követel.

Kajcsa József, szakszervezetünk titkára bevezetőjében elmondta, hogy a központi vezetőség elé terjesztett beszámolót a szakszervezet és a Közlekedéstudományi Egyesület közös, széleskörű felmérése alapján készítették. A számítógépes adatfeldolgozás azt igazolta, hogy a vasutas műszakiak szakképzettsége jól igazodik a mai követelményekhez: *50 százalékuk középfokú, 38 százalékuk pedig felsőfokú végzettséggel rendelkezik.*

Gyakran vitatott téma a speciális vasúti szakképesítés megszerzése, amellyel kapcsolatban ugyan több intézkedést is hoztak már az utóbbi időben, mégis hosszú a szakvizsgáig vezető út, és a képzés sem mindig eléggé hatékony. A szakközépiskolát végzettek a technikusi minősítő vizsgák bevezetését sürgetik, amely egyébként megegyezik a vas-

Dr. Kerkápolyi Endre, a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkára felvetette, hogy érthetetlen passzivitás, érdektelenség mutatkozik a vasutas műszaknak továbbképzésében: nagyon kevesen jelentkeznek a különböző tanfolyamokra. A vasút inkább saját berkein belül igyekszik megoldani az oktatást. Ezt *dr. Hegedűs Gyula*, a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola főigazgatója is megerősítette, utalva arra, hogy a vasúti tisztképzés fejlődése elmaradt az állami oktatás színvonalától.

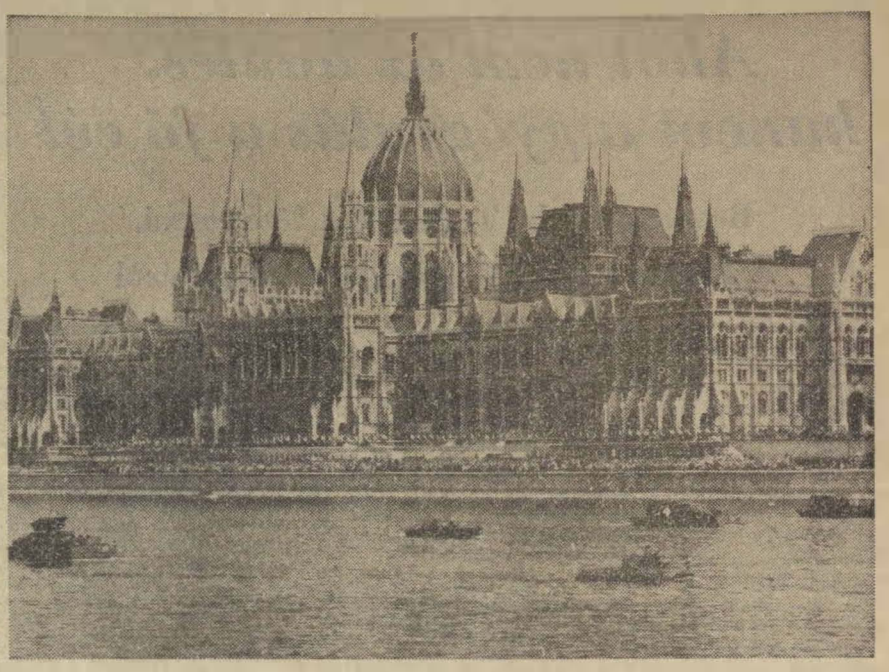
A napirendi pont vitájában felszólalt *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is. Példák sorával igazolta, hogy a rövidebb és hosszabb időre szóló feladatok teljesítésében — a vasút többi dolgozójával együtt — milyen nagy szerepe van a műszaki szakemberek

tos kérdésekről. A határozat felhívja a szakszervezeti szerveket, hogy a vasúti munka hatékonysága érdekében a gazdasági vezetéssel együttműködve támogassák és népszerűsítsék az élenjáró műszaki dolgozókat, akik kezdeményezői az új technika és technológia bevezetésének. Ugyanakkor kéri a műszakiakat, hogy az eddiginél is jobban működjenek együtt a fizikai dolgozókkal, aktívabban vegyenek részt a munkaversenyben, segítsék a szocialista brigádok vállalásainak teljesítését. *A központi vezetőség javasolja a szakmai vezetőknek, hogy fordítsanak nagyobb figyelmet a pályakezdő fiatalokra.* Segítsék őket a szükséges szakismeret megszerzésében, hogy minél előbb konkrét megbízásokat kaphassanak, és gyorsan beilleszkedhessenek a munkahelyi kollektívába.

A központi vezetőség határozatában felkérte a MÁV vezérigazgatóját, hogy dolgozzanak ki távlati programot a műszakiak képzési, vizsgáztatási rendszerének korszerűsítésére, szociális ellátásuk és munkahelyi közérzetük javítására.

Az ülés résztvevői ezután megvitatták a központi vezetőség, az elnökség, a titkárság és a központi vezetőség mellett működő szakbizottságok második féléves munkatervét, a félszázalékos ÖTA V. ötéves tervre vonatkozó cél ámogatásának felhasználását és beszámoló jelentést fogadtak el a szakszervezet tavalyi gazdálkodásáról.

AUGUSZTUS 20., ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE



Ismét sok nézőt vonzott a dunai vízi parádé.

A vasút júliusi szállítási teljesítménye:

27 millió 345 ezer utas és 11 millió 180 ezer tonna áru

A vasút júliusban 27 millió 345 ezer utast szállított, amely a bázisidőszakhoz képest közel 100, a tervhez képest 99,6 százalékos teljesítésnek felel meg. Kissé mérsékeltebb teljesítést mutat az utaskilométerben kifejezett teljesítmény. A késetten közlekedett személyszállító vonatok részaránya a bázishoz képest csökkent.

Az áruszállítási teljesítmény 11 millió 180 ezer tonna, amely a bázisidőszaknál mintegy egy tized százalékkal, a tervezettnél közel 1,2 százalékkal magasabb.

Az árutonna-kilométer teljesítmény kedvezőbb, mivel az a bázisidőszakot 2,3, a tervezettet pedig 3,7 százalékkal haladja meg. A bázisidőszakhoz viszonyítva jelentős, mintegy 8,8 százalékos felfutás volt az importforgalomnál, míg a belföldi, valamint az export és tranzitforgalom csökkenést mutat. Igen erőteljes, mintegy 12,2 százalékos volt az importforgalom tervhez viszonyított emelkedése is. A fontosabb árufélességek közül kőből, kavicsból, tégla- és cserépáruból, valamint cementgyártmányokból a bázishoz képest kisebb mennyiség, cementből, műtrágyából, tűzifából és mészből viszont több került elszállításra. Júliusban kocsiellátási nehézségek különösen kő, kavics és egyéb építőanyagok szállításánál voltak.

Az áruszállítás minőségét jelző mutatók közül kedvezően alakult a menetrendszerűség, a gépre várási esetek száma, valamint a teherkocsik statikus terhelése. **A kocsiforduló-idő kis mértékű, mintegy 1,9 százalékos emelkedést mutat a bázishoz képest főleg a szomszéd vasutak korlátozott fogadási készsége miatt.** Sajnos hálózatunkon nagymértékben nőtt az idegen kocsik átlagos tartózkodási ideje. Emelkedett a vonatfeloszlatások és gépácsorgási esetek száma is az előző év azonos időszakához képest. Ezek hátrányosan befolyásolják a vasút gazdálkodását.

A tehervonati mozdonyok napi haszonkilométer-teljesítménye mindhárom vontatási nemnél nőtt, mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva. **Különösen kedvező a villamos mozdonyok fajlagos teljesítményének a bázishoz viszonyított mintegy 3 százalékos növekedése.**

Augusztus első 10 napjának teljesítményei a júliusinál kedvezőbbek. Jelentős igénynövekedés tapasztalható a belföldi forgalomban, valamint az import és tranzit forgalomban. Elsőrendű feladat az idegen kocsik tartózkodási idejének mérséklése, a MÁV-kocsik belföldi forgalomban való gazdaságos kihasználása, különösen a fedett és a nyitott kocsiknál. De ugyanilyen fontos a berakások és a kirakások idejének meggyorsítása is.

Az elkövetkezendő napok döntő jelentőségűek az őszi forgalomra való felkészülés szempontjából, főleg a fuvaroztatókkal való jó kapcsolat, a szállítási igények pontos felmérése tekintetében. Ugyanakkor intézkedéseket kell tenni egyes túlterhelt rendezőpályaudvarok munkaerőgondjainak enyhítése érdekében is.

Vasútépítő tábor Balatonedericsen



Csaknem kétszáz Hajdú-Bihar megyei fiatal dolgozik a Balatonszentgyörgy és a Tapolca közötti vasútvonal korszerűsítésén. A debreceni, a püspökladányi, a hajdúböszörményi és a berettyóújfalui középiskolások a balatonedericsi Latinka Sándor KISZ-építőtábor lakói. A fiatalok Vonyarcvashegy és Balatongyörök között az újonnan lefektetett vágányok mentén vízelvezető árkokat készítenek és rézsűket alakítanak ki. A táborlakók munkájukkal nagymértékben hozzájárulnak a vasútvonal korszerűsítéséhez.

(Vida András felvétele)

Ötszáz brigád indult, egy jutott tovább

Debreceni gyorsmérleg a hálózati döntő előtt

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója jegyében szervezett *vetélkedősorozaton* a debreceni vasútigazgatóság területén *500 szocialista brigád vett részt.* A különböző szolgálati főnökségek a helyi vetélkedőket a részükre kiadott irányelvek szerint, *dicséretesen bonyolították le.* Az általuk adományozott pénzjutalmak összege mintegy 100 000 forint volt.

Az igazgatósági *elődöntőkön* 30 szocialista brigád csapatai versenyeztek, s a legjobbak méltán érdemelték ki a 2—5 ezer forintos díjakat. *A döntőbe 10 csapat jutott.* Az elért eredményt tanúsító oklevélen kívül értékes tárgyjutalomban részesültek, amelyet *különdíjként* és a megbecsülés jeléül a *Vasutasok Szakszervezete* debreceni területi bizottsága, a *Magyar—Szovjet Társaság* tagcsoportja, a vasutas *klubkönyvtár*, a csomóponti *KISZ-bizottság* és több szolgálati hely ajánlott fel részükre. Az *Építő- és Hídfenntartó Főnökség* a döntő színhelyének virágosításával tette emlékezetesebbé az eseményt. Máskülönben az egész „debreceni közvélemény" nagy várakozással tekint a MÁV Vezérigazgatóság által lebonyolításra kerülő *hálózati döntő* elé, ahol a debreceni igazgatóságot az első helyezést elért *Ybl Miklós szocialista brigád* képviseli.

Ide kívánkozik még e visszatekintés végére, hogy a mi főnökségi vetélkedőinkkel párhuzamosan a *Szovjet Vasutak lvovi igazgatósága* területén bonyolították le az *Ismeri-e ön a Magyar Népköztársaságot?* című egyéni vetélkedősorozatot. A legjobbak megjutalmazásához a *záhonyi átrakó körzet* is hozzájárult.

Nagykanizsai brigádok teljesítménye:

6000 óra társadalmi munka az első félévben

A nagykanizsai vontatási főnökség huszonkilenc szocialista brigádjának háromszázhatvan tagja az idén 11 ezer óra társadalmi munkát vállalt. *Az első félévben 1 millió 786 ezer forint értékű anyagot takarítottak meg.*

Csatlakoztak a „Tiszta környezetért" mozgalomhoz is. A brigádok 3600 óra társadalmi munkát fordítottak útépítésre, parkosításra. A kocsijavító műhely szocialista brigádjainak ötvennégy tagja kétszáznyolcvanöt óra társadalmi munkát végzett. Közülük tizenkilencen húsz teherkocsinak a futójavítását fejezték be.

A kongresszusi oklevéllel kitüntetett tizenöt tagú „X. pártkongresszus" dízelszerelő brigád a gőzmozdonyok javításában vette ki a részét, mintegy négyszázharminchét órát dolgoztak a mozdonyokon.

Az M—62 Ifjúsági szocialista brigád az első félévben hétszázkét óra társadalmi munkát végzett. Gőz- és dízelmozdonyokat javítottak, tisztítottak, továbbá úthálózat- és sportpályaépítésben vettek részt. A József Attila villanyszerelő brigád a villanygépek karbantartásánál jeleskedett.

A brigádok az első félévben hatezer órát dolgoztak társadalmi munkában.

Kitüntetések

Husi Józsefet, a debreceni járműjavító művelődési házának igazgatóját több évtizedes kiemelkedő munkájáért *Kiváló népművelő* címmel tüntették ki.

Fehér Zoltánt, a dombóvári vontatási főnökség; *Hazafi Bélát*, a budapesti építési főnökség és *D. Tóth Sándort*, Kecskemét állomás szb kultúrbizottságainak vezetőit több évtizedes eredményes tevékenységükért a *Szocialista kultúráért* kitüntetésben részesítették.

A kitüntetéseket augusztus 18-án ünnepélyes keretek között adták át a Parlamentben, illetve a SZOT-székházban.

Ahol nem az üdülés, hanem a gyógyulás a fő cél

Beszélgetés dr. Tóth Lajos főorvossal, a zalakarosi MÁV-gyógyház munkájáról

Egy ismerősömtől hallottam nemrég: Zalakaros hírének első szóvivői a vasutasok voltak. 1974-ben, orvosi javaslat alapján, szervezettebb formában elsőként kaptak beutalást Zalakarosra, s a mélyből feltörő meleg víz gyógyító hatását nemcsak élvezték, hanem országszerte hirdették is. Azóta néhány év eltelt és a zalai falu szélén épült MÁV-gyógyház falai között három hetenként megszakítás nélkül cserélődnek a vasutas betegek.

Egy júliusi délutánon az elmúlt idők tapasztalatairól és a jelen gondjairól beszélgettünk *dr. Tóth Lajos* főorvossal, a gyógyház vezetőjével.

Gyakori a mozgásszervi betegség

— Ismeretes, hogy az épület szálloda jelleggel készült. Amikor 1973. december 17-én a Zala megyei Tanács ajánlatára, a Vasutasok Szakszervezete, a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap terhére a MÁV vezérigazgatóságával közösen megvásárolta a létesítményt, milyen kezdeti nehézségek voltak a működtetésnél?

— Elsősorban a szemléletet kellett olyan formában kialakítani, hogy az a gyógyító jellegű munkának megfeleljen — mondta a főorvos. — Tudomásul kellett venni, hogy nem vendég-, hanem betegellátás történik, tehát *nem üdülés, hanem gyógyulás céljából utalják be az embereket. Ennek a szemléletmódnak az elfogadtatása volt az elsődleges feladat.* Ezt természetesen nemcsak az intézmény dolgozóiban, hanem az érkező vasutasokban is egyaránt tudatosítani kellett, hiszen 1973. december 17-től a szálloda és az épület, mint egészségügyi létesítmény kezdte meg működését.

— Kezdetben tehát a gyógyítás mellett, a szervezési munka is jelentős feladat volt. Sikerült-e megvalósítani elképzeléseiket?

— A gyógyház rendeltetésszerű használata szükségszerűen előírja a szanatóriumokra, gyógyházakra vonatkozó fegyelem szigorú betartását. Eleinte voltak gondok a viselkedést illetően, ezek azonban később csaknem teljesen megszűntek. Úgy is mondhatnám, hogy sikerült megfelelő szemléletet kialakítanunk. Igaz, hogy a házirendet a betegek közül ma is többen szigorúnak tartják, de ez is dicséret számunkra.

— Milyen panaszokkal érkeznek a beutaltak?

— Statisztikánkban a mozgásszervi megbetegedés vezet, a beutaltak mintegy 50—60 százaléka szenved ilyen bántalmakban. *Másik nagy csoport a vegetatív idegrendszerrel összefüggő betegség,* kis százalékban belgyógyászati, nőgyógyászati panaszokkal is érkeznek. *A cél mindig az, hogy megelőző szándékkal vegyék igénybe a gyógyházat,* hiszen sokkal nehezebb egy kialakult panaszt orvosolni, mint a bajt megelőzni.

Gépek segítik a gyógyítást

— Milyen eredménnyel jár a gyógyházi kezelés?

— Erre vonatkozóan irreális statisztikát tudnék csak mondani, hiszen általában csak a betegek beszámolóiból következtethetünk a gyógyulás mértékére. Természetesen a krónikus elváltozásoknál három hét nem hozhat nagy eredményt. *Általában a betegek 8—10 százaléka távozik változatlan panasszal,* s ennek oka: vagy krónikus folyamat, vagy az egyén olyan emberi magatartása, amellyel három héten keresztül nem segítette elő gyógyulását. Itt az orvosi utasítások, intelmek be nem tartására gondolok.

— Az ásványi anyagokban gazdag gyógyvizen kívül a betegek orvosi ellátást kapnak az intézményen belül is. Az utóbbival kapcsolatban vannak-e nehézségek?

— A betegellátás követelményeinek az orvosi munkát segítő gépek megfelelnek. *Az elkövetkezendő években* — tudomásom szerint — *tervezik az intézmény fejlesztését,* amelynek keretében sor kerül majd a gyógyításhoz szükséges feltételek további javítására is. Jelenleg gondot okoz a kezelőhelyiség nagyobbítása, illetve más helyiségbe történő részbeni áttelepítése. *A kezelő ugyanis olyan kicsi, hogy a különböző orvosi gépeket, egy időben, biztonságosan nem tudjuk működtetni.* Emiatt a kezelési idő elhúzódik, s ez nemcsak az egészségügyi dolgozóknak jelent hosszadalmas munkát, hanem néhány beteg elégedetlenségére is okot ad. Megoldásként csak a betegszobákból tudunk egy helyiséget felhasználni.

A zalai falu világhíre

— A kezdeti bizalmatlanság után, a vasutasok többsége már szívesen fogadja a zalakarosi beutalót és ez nemcsak a gyógyvíz ereje, hanem a gyógyház dolgozóinak lelkiismeretes, odaadó munkája, emberi, megértő magatartása miatt van. Az elismerő, dicsérő vélemények mellett azonban, többen kifogásolják a kollektív szórakozás, a sportolás hiányát. Jogosak-e az észrevételek?

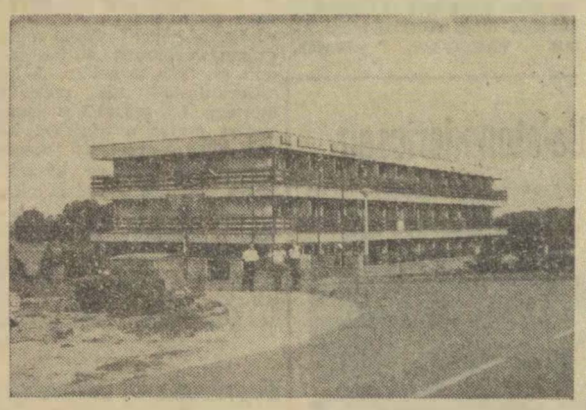
— Az intézmény, mint már említettem, egészségügyi célokat szolgál, és nem üdülő jelleggel működik. Ebből következően, bizonyos fokú rendszerességet kellett kialakítani. Szükséges, hogy a beteg, (legyen az fiatal vagy idős, mozgásszervi vagy meglazult idegrendszerű ember), valamiképpen biztonságban érezze nálunk magát. Ez a biztonság egy meghatározott életforma, fegyelem nélkül elképzelhetetlen. Egészségügyi sétát, a nap különböző óráiban — természetesen a kezelés, a reggeli, ebéd, vacsora idejének kivételével, este 9 óráig bezárólag — mindenki tehet, s az erre szabadon rendelkezésre álló idő elegendő is. Az üdülőkhöz hasonló programok szervezését csak a betegek egy része igényli. Ez nem kapcsolódik szervesen a gyógyító munkához.

— Milyen perspektívát lát a gyógyház fejlődésében?

— A nemrégen még ismeretlen kis zalai falu, gyógyvize miatt, néhány év alatt világhírre tett szert. Zalakaros további fejlődése egyúttal meghatározza a MÁV-gyógyház fejlődését is. Erre megvannak az elképzelések, amelyek valóraváltását — éppen a vasutas betegek gyógyulása, pihenése, regenerálódása érdekében — az intézményen belül is minden erőnkkel segítjük.

— Köszönjük a beszélgetést.

Pálinkás Katalin



A zalakarosi MÁV Gyógyház

Alkotók és alkotások

Látogatás a vasutas képzőművészek Népszínház utcai tárlatán

Az utcákon plakátok hirdették: megnyílt a Vasutasok Szakszervezetének XXVII. Országos Képzőművészeti Kiállítása. Én sem tudtam ellenállni a csábításnak, felkerestem a tárlatot.

A terembe lépve első gondolatom az volt, hol itt a vasutas téma? De ha az ember figyelmesen szétnéz, láthatja a festményeken a színes jelző tárcsákat, a bakterházat, vonatot, vágányokat, járműjavító műhelyeket és a dolgozó embert. Természetesen nemcsak efféle témák ragadták meg az amatőr képzőművészeket. Annál is inkább, mivel a kör tagjainak csak kis része dolgozik a vasútnál. A témák, a színek és a formák széles skáláján találkozhatunk alkotásokkal. Az alkotók közül kevesen lehetnek itt, hiszen vannak közöttük szegediek, debreceniek, tapolcaiak is.



Sok látogatója volt a képzőművészeti kiállításnak (Laczkó Ildikó felvétele)

Rajzszénnel, ceruzával

A tárlat nézegetése közben felfigyeltem egy férfira. Munkaruhába öltözve, vállán táskával ült a padon. Nagy hozzáértéssel, szeretettel magyarázott egy képről. Csak később derült ki, hogy *Kalmár József,* a MÁV Északi Főműhelyének vasesztergályosa nem véletlenül ilyen tájékozott.

— *1954 óta járok ide rajzolni. Gyermekkorom óta ez a hobbim. És mivel vasutas vagyok, minden festményemen szerepel a vasút.* A most kiállított képem is ezt a címet kapta: *Vonat.* Balatoni tájat ábrázol, természet után festettem Szigligeten. De ne gondolja, hogy ilyen festészet-centrikus vagyok. Nagyon szeretem a zenét, az egyéb képzőművészeti ágazatokat is. Egyáltalán a műveszeteket. Örömmel megyek kirándulni, de ilyenkor soha nem felejtek el ceruzát vagy rajzszenet vinni magammal.

Az ifjúságért

Csorba Katalin fiatal amatőr szobrászművésszel, aki a hétköznapi életben anyagbeszerző, a tárlaton nem találkozhattam. Sógornője mutatta meg négy kisplasztikáját, melyek közül a *Lépések* című munka az ifjúság ábrázolásáért kapott díjat. Témában is igen kedves, az első lépéseket gyakorló gyermek már a kocsiját tolja . . .

A képek között volt egy — Asszonyok a nagytétényi kútnál — amit meg is kellett fognom, hogy meggyőződjek róla: festmény-e, vagy apró kövekből kirakott mozaik? Ekkor rám szóltak.

— *Ne nyúljon hozzá! Azt én festettem.*

A jogos figyelmeztetés elhangzott volna más kiállító képe előtt is. A szégyenkezés mellett egy kicsit örültem is, mert így ismerkedtem meg *Tuschák Gabriellával,* a festmény alkotójával.

— *Öt éve járok ebbe a körbe, azóta az én munkáim is szerepelnek a kiállításokon. Ápolónő vagyok. A munkám egész embert kíván, a hosszú szolgálatok után egy nap a pihenésé, de minden harmadik este festek. Spanyolfal mögött, hogy a családot ne zavarjam.*

— Hogy született ez a kép? Fantázia vagy természet után?

— A rozoga kutat Nagytétényben, a padon ülő aszszonyokat Keszthelyen láttam. Minden más — a kert, a házak — fantázia. Ez a kép is hozzájárult ahhoz, hogy munkásságomat a zsüri díjjal jutalmazta. Nagyon örülök az elismerésnek.

A másik festményem, a *Nagymama pihenője,* már nem ilyen egyveleg. Képzelet szülemménye a merengő, távolba néző öreg néni, és a semmi mással, csak a keze ügyébe eső virággal törődő kisfiú is. A kép sötét tónusú, de — mint másoktól is hallom — a néhány helyen alkalmazott vörös érdekes színhatást eredményez.

Szinek varázsa

Találomra mentem oda egy férfihoz érdeklődni, hogy a vasútnál dolgozik-e, vagy csak erre járt, és beugrott egy tárlatlátogatásra.

— *Egyik sem stimmel* — válaszolta. — *Gondnok vagyok a BÁV-nál, de itt festegetek, már több mint tíz éve. Egyébként Klimaj György a nevem.* Három képemet fogadta el a zsüri kiállításra. Ezek közül kettőt, az *Udvarban* és az *Útépítők* című munkámat természet után festettem. Pontosabban csak az előbbit. Az utóbbi személyes élmény ugyan, de emlékezetből készült.

A *Forradalom világa* című kép alatt kis cédula: díjazott. Ez a tárlat legjobb munkásmozgalmi témájú alkotása. Ugyancsak *Klimaj György* készítette.

Mint ahogy azt a kiállítás őreitől megtudom, sok látogatót fogadtak. Az ünnepélyes megnyitás óta állandó a közvélemény érdeklődése. Jönnek az ország minden tájáról a látogatók.

— És a szocialista brigádok tagjai, a szolgálati helyek dolgozói?

— Az idei kiállítást sajnos, csak egy vasutas szocialista brigád kereste föl: az Északi Járműjavító *Béke* brigádja. Vezetőjük, *Gomola József* munkáit különös érdeklődéssel tekintették meg. Hasznos lenne azonban, ha más főnökségek közösségei sem sajnálnák az időt képzőművészeti ismereteik gyarapítására. Csak szervezés, biztatás és bátorítás kérdése, hogy akár egyénileg, akár családi programként használják ki a művelődési lehetőséget, esetleg tetszésük, vagy nem tetszésük nyilvánítására.

Mesél a vendégkönyv

A vélemények közül egyébként mindig az a legértékesebb, amit a témához értő ember ad. S nem lehet nagyobb elismerés, mint amit a vendégkönyvben olvashatunk, többek között *Gy. Németh Lajos,* a Fővárosi Művelődési Ház Képzőművészeti Tanács tagjától: „*Öröm látni azt a fejlődést, melyet a vasutas-szakszervezet képzőművészeti körének együttesei évről évre nyújtanak. További jó munkát kívánok.*"

Fazekas Eszter

Miskolci újítók jubileumi versenye

Az első félévi eredmények értékeléséből megállapítható, hogy a miskolci vasútigazgatóság területén tovább nőtt a dolgozók újítási kedve. A benyújtott újítási javaslatok száma ugyanis 22, illetve az elfogadottaké 25 százalékkal emelkedett, a múlt év azonos időszakához viszonyítva. *A bevezetett újítások gazdasági haszna csaknem négymillió forintot tesz ki.*

Az újítási versenyben a legjobb eredményt Miskolc-Tiszai pályaudvar és a miskolci vontatási főnökség dolgozói érték el. Kiemelkedő sikerrel zárult a nők és a fiatalok részére meghirdetett újítási negyedév is. Ennek keretében 63 munkavédelmi jellegű újítási javaslat került benyújtásra és elfogadásra. A legeredményesebb újítókat megjutalmazták.

Az első félév záró aktusaként újítási kiállítást rendeztek a vontatási főnökségnél. Az igazgatóság területén dolgozó 700 vasutas újító egyébként a harmadik negyedévre is kiterjesztette az újítási hónapokat, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója iránti tisztelet jeléül.

Emléklap az Országos Béketanácstól

Bensőséges ünnepség színhelye volt augusztus 9-én a dunakeszi járműjavító művelődési központja. A magyarteremben az üzem harmincnégy amatőr zenésze gyűlt össze, hogy átvegyék az Országos Béketanács Elnöksége által adományozott emléklapot, amit *Révay Sándor,* a Vasutasok Szakszervezete kultúrnevelési és sportosztályának vezetője adott át.

A fúvószenekar olyan kitüntetésben részesült, amellyel csak kevés amatőr együttes büszkélkedhet. Mindig részt vettek a különböző békedemonstrációk ünnepségein és a nemzeti internacionalista rendezvények műsoraiban. Aktív részesei voltak például a chilei szolidaritási ünnepségeknek és a törökbálinti békedemonstrációnak.

Az emléklapot *Szirmai János,* a fúvószenekar karnagya vette át.

Pályázat

MIT TENNE ÖN

a dolgozó ember biztonságáért?

A SZOT munkavédelmi osztálya pályázatot hirdetett *Mit tennék a dolgozó ember biztonságáért, a korszerű munkavédelemért?* címmel.

A pályázók javaslatot tehetnek a munkavédelemmel kapcsolatos *bármely* feladat megoldására, illetve a jelenleg alkalmazott módszerek továbbfejlesztésére. Ezen belül elsősorban várnak javaslatot a következő témakörökben:

— *a munkavédelmi szabályok, előírások tökéletesítése; a szabályok, előírások végrehajtásának módszerei, illetve megszegésének következményei;*

— *a dolgozók (vezetők) munkavédelmi képzésének, továbbképzésének feladatai, követelményei, módszerei;*

— *a munkavédelmi ismeretterjesztés, nevelés lehetőségei, eszközei;*

— *a tudományosan és anyagilag megalapozott, tervszerű munkavédelmi fejlesztés feladatai* (különös tekintettel a beruházásokra, rekonstrukciókra, üzembehelyezési eljárásokra);

— *a biztonságtechnikai feladatok megoldása műszaki és szervezeti szempontból; a legjellemzőbb veszélyforrások felszámolása;*

— *a balesetek bejelentésének nyilvántartása, a baleseti okok valósághű vizsgálatának, a kártérítési igények intézésének módszerei.*

A beérkező pályázatokat, javaslatokat szakbizottságok értékelik, s minden hasznosítható elgondolást felkarolnak, illetve a legjobbakat díjazzák. *A pályadíjak összege 500-tól 5000 forintig terjed.* A közlésre alkalmas tanulmányok szerzőit a szokásos honorárium is megilleti.

A pályázat beküldési határideje: *1977. október 31.* Cím: *SZOT Munkavédelmi Propaganda Központ, 1368 Budapest 5. Postafiók 200.*

A pályázatok értékelésére *1977. december 31-ig* kerül sor.

TÁBORNÉZŐBEN

Vasútépítő diákok között

A *Budapest—Hegyeshalom* közötti fővonalon a főváros és Bicske térségében nyári időben, szinte már természetes, hogy az arra utazók farmernadrágos, fehérsapkás fiatalokat látnak dolgozni a töltéseken, és az állomások peronjain. Az idén ötödik esztendeje, hogy a KISZ Központi Bizottsága önkéntes ifjúsági diáktábort létesített ezen az igen fontos építkezésen. Egy-egy esztendőben, öt turnusban, csaknem ezer középiskolás fiatal ismerkedik meg itt a vasúti pályaépítés cseppet sem könnyű fortélyával. Mi a harmadik csoportot látogattuk meg a *Ságvári Endre* ifjúsági építő táborban.

Sziráki Imrével, a budapesti építési főnökség *Kandó Kálmán* szocialista brigádjának vezetőjével kerestük fel a csoportokat. A frissen burkolt peronon haladva több cirkalmazott betűs felírat olvasható: Egy a sok közül például így hangzik: *„Kun Béla Gimnázium Leninváros 1977. VII. 16."*

— *Amikor a gyerekek elkezdik a munkát, az az első, hogy jól látható helyen bevésik városuk vagy az iskolájuk nevét abba a tárgyba, amelyiken ők dolgoznak* — magyarázza Sziráki Imre. — *Erről azt is meg tudják állapítani, hogy ittlétük alatt menynyi munkát végeztek el.*



Kürt jelzi a vonat érkezését

Miközben beszélgetünk egy kürt szólal meg mellettünk. Magas szőke fiú adja tudtára a többieknek, hogy vonat közeledik. Megszólítom.

— *Ne rozomi vengerszki*, — válaszolja.

— *Ők lengyelek* — mondja a kísérőm. — *Húszan vannak nálunk, valamennyien peront betonoznak itt a 300-as szelvényben.* Közben többen odajönnek és franciául, németül, oroszul, na meg kézzel-lábbal próbálunk társalogni. A lengyel diákok Varsóból Gdanskból, Siedlcéből, Olsztynból jöttek. *Gimnáziumi tanulók, először járnak Magyarországon*, s nagyon jól érzik magukat, elégedettek az ellátással a tábori élettel. A munkát is érdekesnek tartják. Van köztük vasutas gyerek is *Zbyszek Szczubetek* büszkén újságolta, hogy az ő papája Gdanskban mozdonyvezető.

— A mostani turnus csak betonozással foglalkozik? — kérdezem Sziráki Imrét.

— *Nagyobb részt igen. Jelenleg ez a sürgősebb, Biatorbágyon és Herceghalomban 2700 négyzetméter területet kell burkolnunk.* A munkát úgy osztjuk be, hogy azért egy helyen ne legyenek túl sokan, mert azzal csak hátráltatnák egymást. Ezért két csoportot sínfelszedésre irányítottunk a torbágyi régi állomáshoz.

Ezután az építkezés autóbusszal átrándultunk a herceghalmi állomáson dolgozó diákokhoz, akik *Sindely Józsefnek*, a ceglédi építésvezetőség dolgozójának az irányításával szintén burkolási munkát végeztek.

— Jól kijön a fiatalokkal? — szólítom meg az idős vasutast.

— *Semmi panaszom rájuk.* Én egyenrangú emberként bánok velük. Együtt beszéljük meg a munkát, elmagyarázom, mit hogyan és mennyi idelg kell csinálni. Ők végre is hajtják a reájuk bízott feladatokat. Az előző turnusban dolgozó brigádom például tábor első lett a munkaversenyben. Volt persze már ennél gyengébb csoportom is, de harmadik helynél soha nem adtuk alább.



A diákok szorgalmasan dolgoznak az épülő vasúti pályán

— Ha valamelyik fiatal mégis „kilóg" a sorból, milyen nevelési módszert alkalmaz?

— Tapasztalhatja, hogy mi itt korra való tekintet nélkül igen közvetlen viszonyban vagyunk. Engem Józsi bácsinak szólítanak, én meg keresztnevükön hívom őket.

— Hogyan élnek a vasútépítő-tábor diákjai szabad idejükben?

— Nézzük meg a tábort — javasolja *Tőzsér András* építésvezető, aki éppen a fiúk munkáját ellenőrizte.

Biatorbágy régi állomásától nem messze, mintegy 3 holdnyi körülkerített területen zöld lakókocsik sorakoznak, a másik oldalon pedig a sátrak. Középen helyezkedik el a teraszos étkezde, annak szomszédságában egy 520-as sorozatú mozdony szerkocsija szolgáltatja a vizet a mellette levő kazánba.

— Ezzel tökéletes melegvízellátást, tisztálkodási lehetőséget tudunk biztosítani a gyerekeknek — tájékoztat *Laczik István* táborvezető-helyettes — A MÁV vezetői annak idején nagyon reálisan mérlegelték az itteni munkát és nem sajnálják a befektetést azért, hogy a fiatalok kulturált körülmények között élhessenek a táborban. Ugyancsak szép gesztusként fogható fel a vasút illetékes vezetőitől, hogy minden turnus jutalmazására 2000 forintot biztosítanak.

A tábort szemlélve feltűnik, hogy a sátrak előtti dekorációt a létező legkülönbözőbb anyagokból rakták ki. állították össze. Ehhez felhasználtak tojás alakú szenet, üdítőpalackok kupakjait, lekapart zománcfestéket, lehullott zöldszilvát és ki tudja még mit nem. Ezekből ki-ki a városa vagy foglalkozásának a címerét rakta ki . . .

— *Munka után sem tétlenek itt a fiúk* — sorolja a szabadidő programjait a táborvezető-helyettes. — *Izgalmas sportvetélkedőket rendezünk, eljárnak hozzánk az építési főnökség KISZ-esei, de arra is van példa, hogy mi látogatunk el más táborba.*

— Egy-egy nyári idényben mennyi munkát végeznek el a táborozók? — kérdezem Tőzsér Andrástól.

— *Több mint másfél millió forintra tehető az az érték, amelyet az évi öt turnus fiataljai termelnek.* Nem beszélve arról a sikerélményről, amellyel a fiúk hazatérnek. Tizenhat-tizenhét éves korukban elmondhatják magukról, hogy ők is kivették a részüket az ország legnagyobb vasúti rekonstrukciójának munkálataiból.

Séra Sándor

Téma volt az ifjúsági parlamenten:

Szükség van-e a koordinációra?

Lapunk hasábjain többször visszatértünk már egy-egy olyan téma vizsgálatára, amely az ifjúsági parlamenten hangzott el, de ott nem volt mód arra, hogy részletes véleményt alkossanak a kérdésről az érintettek. Ilyen volt a budapesti igazgatóság, majd a vasutas fiatalok országos parlamentjén az, amit a Budapest—Keleti csomópont KISZ-bizottságának titkárá, *Heksch Imre* felvetett. Ennek lényege: *nincs kellő koordináció a vasutas KISZ-bizottságok és -szervezetek munkájában*, holott nagyszerűen együtt tudnának dolgozni gazdasági, politikai, társadalmi téren. Arról is szó esett, hogy szükség lenne a KPM-hez tartozó szervezetek, KISZ-bizottságok összehangoltabb tevékenységére, koordinációjára is.

Van-e valami előrelépés az ifjúsági parlament óta, javult-e a koordináció? Erről beszélgettünk a Keleti KISZ-bizottságának titkárával és *Pistár Jánossal*, a szervező titkárral.

A KISZ Központi Bizottságának titkára — *Pásztor Gabriella* — aki résztvett a vasutas fiatalok országos parlamentjén, megjegyezte a tanácskozáson elmondott hozzászólásában, hogy a KISZ Központi Bizottsága nincs ellene a koordinációnak, és nem tett lépéseket annak megszüntetésére. *Megszüntette viszont az úgynevezett koordinációs tanácsokat.* Ennek oka az, hogy a KISZ-bizottságokat és szervezeteket nem szakmák szerint irányítják. Ebben a munkában a területi elv érvényesül.

Ez azt jelenti, hogy például a Miskolc Tiszai pályaudvaron dolgozó KISZ-szervezet a városi KISZ-bizottságtól kapja az irányítást, nem pedig valamilyen vasutas KISZ irányító központtól. Vannak olyan jellegű vasútüzemi feladatok, amelyek megoldására jó lenne, ha egységesen mozgosítanák a vasutas KISZ-szervezeteket. *Arra is szükség lenne, hogy a szállítási csúcsok idején a nagyobb teljesítmény érdekében valamennyi KPM-hez tartozó vállalat fiataljai egységesen tevékenykedjenek.*

Heksch Imre ezúttal is azt fejtegette, amit a parlamenteken:

— Nem sértené a területi elv érvényesülését, ha a vasutas KISZ-szervezetek szakmai vonalon is kapnának útmutatást. A már megszüntetett „vasutas KISZ-titkárok koordinációs tanácsának" az volt a feladata, hogy mozgósítsa a MÁV üzemeinél, hivatalainál, intézményeinél, főnökségeinél dolgozó KISZ-szervezeteket az ifjúsági munka koordinálására, a politikai, társadalmi és gazdasági feladatok hatékony végrehajtására. *A feladatok között az is szerepelt, hogy egységesen képviseljék a fiatalok érdekeit, működjenek együtt a szakszervezettel az ifjúsági versenymozgalom szervezésében.*

A vasutas fiatalok — a vasutas KISZ-titkárok koordinációs tanácsának alapdokumentuma alapján — szervezhetnek közös politikai akciókat, tapasztalatcseréket. Mivel a KISZ-titkárok nem találkoznak rendszeresen, elmarad a tapasztalatcsere és a közös politikai akció is. *Heksch Imre* úgy véli, hogy — a területi elv megsértése nélkül — *újból létre kellene hozni a vasutas KISZ-titkárok koordinációs tanácsát.*

Valamilyen koordináció azonban mégis van, mert a vasutas fiatalok országos parlamentjét például megelőzte Debrecenben a játműjavító üzemek fiataljait képviselő dolgozók tanácskozása. Ott beszélték meg, hogy milyen gondjaik vannak és miben kérnek segítséget az országos parlamenten. Abban is megegyeztek, hogy bármelyik járműjavító képviselője kap szót az országos parlamenten, az majd az egyeztetett témákról beszél.

A Keleti KISZ-bizottságának választott tisztségviselői is elmondták, *hogy köztük és néhány nagyobb vasúti csomópont KISZ-vezetői között van együttműködés, de az nem megfelelő.* Legszervezettebb talán az a találkozó amit — a Vasúti Főosztály pártbizottságának kezdeményezésére — a Főosztály KISZ-bizottsága szervez évente 3—4 alkalommal. A nagyobb csomópontok KISZ-bizottságainak titkárait hívja meg munkaegyeztetésre. Ezek a tanácskozások nagyon hasznosak, eredményesek.

A Keleti pályaudvar KISZ-fiataljai mozgalmat indítottak a kulturált utazásért. Ha lenne koordinálási lehetőség, szívesen átadnák eddigi tapasztalataikat valamennyi vasutas KISZ-szervezetnek.

Kőhidi László

A brigád ajándéka

Celldömölk állomáson 1966-ban alakult az Előre szocialista brigád. Tagja volt ennek a kollektívának *Németh Béla* vonatvezető is, aki 1969. január 31-én baleset következtében életét vesztette. Felesége egyedül maradt nyolcéves fiukkal, akit a brigád tagjai nagy szeretettel vettek körül. Segítettek a házkörüli munkában, és figyelemmel kísérték a fiú tanulmányait.

A közelmúltban, az állomás szakszervezeti bizottságának irodájában ünnepélyes brigádgyűlést tartottak. Meghívták erre a már ballagás előtt álló *Németh Sándort* is, akinek ballagási öltönyt, cipőt és inget ajándékoztak. *Gosztola István* brigádvezető sok sikert és további jó tanulást kívánt a kilenc évig patronált Németh Sándornak.

Négy évtized az üzemben

Egy kiváló újító hitvallása

Papp István negyven esztendeje dolgozik az Északi járműjavítóban. Ott sajátította el esztergályos mestersége minden fortélyát. Ma mint csoportvezető, kis kollektívájával együtt a mozdonyalkatrészek felújítását végzi. A munka bonyolult, a csoportvezetőnek mindig van mire ügyelnie. Neki kétszeresen is, hiszen mint műhelybizottsági titkár a forgóvázjavító részleg 350 dolgozójának ügyes-bajos dolgaival is foglalkoznia kell.

Ötvennégy esztendős. Szikár, tagbaszakadt ember. Nem szívesen beszél magáról.

— Gondolom, hogy azért becsülnek itt az üzemben, mert tudják rólam, hogy el sem tudnám képzelni másutt az életemet mint itt az esztergapad mellett — mondotta szerényen.

Negyven esztendő munka egy helyen. Elismerésre méltó, szép munkás múlt. S mert a jó munkásnak neve, becsülete van mindenütt, *Papp István* is számos elismerést kapott. Az ötvenes években sztahanovista kitüntetésben részesült, a „Szakma Kiváló Dolgozója" címet kétszer, a Kiváló dolgozó jelvényt négyszer kapta meg. Tulajdonosa a Szocialista Munkáért érdeméremnek. 1973-ban a Kiváló vasutas kitüntetésben részesült.

Az üzemben a legjobb újítók között tartják számon. *Hetvenkilenc újítási javaslata közül negyvennégyet elfogadtak és be is vezettek.* Jelenleg öt javaslata vár elbírálásra. Újító tevékenységét 1972-ben a Kiváló újító jelvény bronz, 1974-ben az ezüst, 1977 tavaszán az arany fokozatával ismerték el.

Könnyebben, gyorsabban és jobban dolgozni — ez a hitvallása. Ő szervezte meg — négy másik újítóval — az „Ezer ötlet" újító szocialista brigádot. A brigádból hárman a Kiváló újító kitüntetés arany fokozatát kapták az idén.

Papp István az MSZBT szocialista brigád vezetője. A kollektíva az idén megkapta az aranykoszorús brigádjelvényt, a brigádvezető pedig külön dicséretben is részesült.

Újításai közül a legjelentősebbek: a V43-as villamos mozdony fogaskerék félportártárcsája tömítő felületének módosítása, a tokmány-beemelő készülék (ez a biztonságos munkavégzés fontos eszköze is), a gyorsmenesztő tökéletesítése, a léghengercsiszolás új módszere. Legutóbbi — ezért kapta az arany fokozatot: a transzformátor fokozatkapcsoló tengely. Ezt korábban külföldről, valutáért szerezte be a vasút. Papp István, egyik brigádtársával közösen. hazai selejtanyag felhasználásával, olcsóbb, jobb terméket állított elő. *Újításaival már több mint 900 ezer forint megtakarítást ért el a MÁV.*

Amikor magánéletéről, kedvteléseiről kérdezem, nyomban feloldódik:

— Egyik fiam televízió- és rádiószerelő, a másik a Budaörsi Repülőgépes Növényvédő Állomás helikopterszerelője. S van egy kétéves unokám. Az egész család együtt lakik Rákoscsabán. A házat saját erőből építettük. A kert a legnagyobb gyönyörűségem. A jó levegő, a csend, a gyümölcsfák. meg a virágok gondozása nekem gyógyír a zajos műhely után. Másik szenvedélyem a bélyeggyűjtés.

Papp István az idén nemcsak a bélvegek mozgatta képzelet útjain utazik: feleségével együtt beutalót kapott jutalomüdülésre az NDK-ba.

Gáspár Judit

Az őszi csúcsforgalomra készülnek

Zalaegerszegen túlteljesítették az I. félévi szállítási tervet

Eredményesen vett részt a jubileumi verseny első félévi szakaszában Zalaegerszeg állomás. Több vonatkozásban túl is szárnyalták a terveket.

Most már elsősorban azokra a célkitűzésekre összpontosítják a figyelmet, amikben az év végéig jobb eredményt szeretnének elérni.

— Elsősorban a tehervonati menetrendszerűséget akarjuk javítani — mondja *Choma Attila* állomásfőnök-helyettes. — Az első negyedévben a 88 százalékos követelményt teljesítettük 89,57 százalékra, de a második negyedévben visszaesés történt. Több irányvonatot csak késetten tudtunk továbbítani a zalalövői vonalra az ott végzett javítások miatt. Most hasonló gondokat okoznak állomásunknak a rédicsi vonal átépítéséhez érkező anyagvonatok.

— Teljesítették-e az áruszállítási tervet?

— Az első negyedévben az előirányzott 86 ezer tonna helyett 88 ezer tonna árut továbbítottunk. A második negyedévben pedig 112,3 ezer tonna árut szállítottunk el a tervezett 111,6 ezer tonna helyett. *Ha több kocsit kapunk, még az őszi csúcsforgalom kezdete előtt szeretnénk növelni áruszállítási teljesítményünket.*

Zalaegerszeg állomás szervezetten bonyolította le a megyeszékhely személyforgalmát is. Ezt jelzi a személyvonatok menetrendszerű indításában az első félévben elért 99,6 százalékos teljesítmény.

A gondos kocsiválogatás és az egyik legnagyobb helyi szállítható, a Kőolajipari Vállalat átlagon felüli rakodási készsége tette lehetővé az első negyedévi 102,1, majd a második negyedévben a 104,5 százalékos kocsikihasználást. *A tehervonatok átlagos terhelését a tervezett 950 tonna helyett 976 tonnára teljesítették.*

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére tett anyag- és energiatakarékossági vállalások is sikerrel teljesültek az első félévben. 10 800 és 11 500 forint értékű földgázt, illetve villamosenergiát takarítottak meg.

— Szocialista brigádjaink sok társadalmi munkát vállaltak azért, hogy állomásunk mindig tiszta, rendezett legyen — folytatta *Choma Attila.* — Az őrhelyeket kimeszelték, kifestették. Egész évre három állomási nagytakarítást vállaltak brigádjaink, s ebből kettőt már teljesítettek is.

Az első félévben folytatták az állomáson a 4-es túr fokozatos bevezetését. Bár ezt ebben az időszakban csak a váltókezelőknél tervezték megvalósítani, *a létszámhelyzet lehetővé tette, hogy a gépkísérőknél is megszervezzék a több szabad időt biztosító negyedik váltást.*

— Létszámgondunk azért nekünk is van — magyarázza az álomásfőnök-helyettes. — Kevés a vonatkísérő, mert az első félévben öten mentek nyugdíjba. Állandó kapcsolatot tartunk a városi munkaerőgazdálkodással, de eddig csak egy fiatalt sikerült felvennünk tanulónak a jegyvizsgálókhoz. Elsősorban érettségizett lányokat keresünk erre a munkakörre csakúgy, mint személypénztárosnak, ahol most hárman hiányoznak. Bízunk abban, hogy az egyetemi, főiskolai felvételek befejezése után néhányan nálunk keresnek munkahelyet . . .

L. J.

KÉRDÉS MISKOLCRÓL:

Gyomorfekély vagy hűtőszekrény

Érdeklődéssel olvastam lapunk július 19. számában Márton János mozdonyvezetőről írt, Vallomás a vasútról című cikket. Szó volt abban arról is, hogy a Keleti vontatás tíz villamosmozdonyára kísérletképpen felszerelt hűtőszekrények tartozékait ismeretlen személyek ellopták. Ez a tény — gondolom — minden ellenérvet elsöprő ütőkártyává vált az illetékesek kezében, mondván, hogy nem érdemes hűtőszekrényt adni a mozdonyszemélyzetnek.

Mégis javaslom, hogy ne engedjük a feledés homályába merülni az ügyet. Már csak azért sem, mert a MÁV üzemorvosai a megmondhatói, milyen sok azoknak az utazó szolgálatot teljesítő vasutasoknak a száma, akik az évek során a rendszertelen étkezéstől és száraz koszttól súlyos gyomorbeteggé válnak.

Magam is mozdonyvezető vagyok, ezért tapasztalatból állítom, hogy például a V43-as villamosmozdonyok belső berendezési tárgyait teljes biztonsággal meg lehet óvni, ha az ajtók, ablakok jól zárható állapotban vannak és az átadás-átvétel utasításszerűen (üzemnapló átadási könyvvel) történik, mint nálunk, miskolciaknál. Erről egyébként tudomásom szerint a MÁV vezetőinek is kedvező tapasztalatai vannak.

Hosszabb fejtegetésbe nem bocsátkozom, inkább azt kérem: ha már a Keletiben rosszul végződött a kísérlet, tegyünk még egy próbát — mondjuk — Miskolcon. Ismerve kollégáimat, szocialista brigádjainkat, garantálom, hogy nem fog megismétlődni az eset.

Pozsonyi Tibor

100 éves a Nyugati pályaudvar (I.)

INDÓHÁZ A NAGY KÖRÚTON

Az ország első vasútállomása, az Indóház, a mai Nyugati pályaudvar 1846. július 15-én átadott elődje, egy nagy tér közepén állt; homlokzata a Körút páros oldaláig, a ma is álló BVKH faláig ért, amelyet 1870—71 között — fejlesztés céljából — építettek hozzá. Az épület hossza 60, szélessége — az induló, fogadó vágányokkal együtt — 26 méter volt.

A Váczi körút felőli oldalon egy parkírozott nagy tér terült el, egyet képezve a „Gyár utca", (mai Jókai utca), valamint a „Három bárány utca" (mai Rudas László) többnyire még lakatlan területével.

A Gyár utca felőli oromfal árkádosítva volt. Felette a galériasor nyílásai sorakoztak. Az oromfali árkádok kapunyílásain át volt a kijárat, a Váczi út felőli oldalon pedig, középrizalitos megoldással, a bejárat.

Az épület nemcsak újszerűségével hatott, hanem korszakalkotó jellegével is, láncreakciószerű hatást gyakorolva (mint vasútállomás) a város fejlődésére.

Pest-Buda korabeli fejlődését három városépítési funkció hatása befolyásolta: A „Leopold város" (Lipót-város) Hild János féle rendezése, a Lánchíd-építés, majd az első gőzüzemű vasút pest—váci vonalának üzembehelyezése. Jóllehet Pestnek még az 1840—50-es években kisváros jellege volt, de már látszott közelgő változása.

Hazánk első állomásépülete részben a Váczi út, részben a „Három bárány" utca (Rudas László) felől, illetve a „sugárutak", (Üllői, Kerepesi, Soroksári utak) valamint a Teréz és Erzsébet város irányú forgalomnak éppen úgy útjába esett, mint a „Tüköry védgát" utcán (mai Szt. István krt.) a Lánchídon át Budára, majd visszairányuló forgalomnak. De a „Feldunasor" jelentős forgalma sem kerülhette el Pest vasúti állomását.

Történészek és szakírók évtizedeken keresztül a Nemzeti Színház (a lebontott), a Vakok Intézete, a Duna felső kőpartja és a Gellért-hegyi erőd építőjét Zitterbarth Mátyást tartották a pesti első Indóház tervezőjének. Mások viszont tudni vélték, hogy nem Zitterbarth, hanem Feszl Frigyes, korabeli neves építész tervezte. *Idők múltán tisztázódott, hogy az épületet a bécsi Paul Sprenger terve alapján Zitterbarth csak kivitelezte.*

„A pályaudvar büzant modorban van építve s méltóságos, nagyszerű építmény. Az építési tervrajzot Paul Sprenger k. tanácsos készítette. Zitterbarth pesti építő pedig az építést vezeté" — írja *Hunfalvy János* a „Budapest és környéke" c. művében.

Korabeli újság, a „Jelenkor" cikkírója, aki minden bizonnyal hallott a Vasúttársaság viselt dolgairól, az építés közben történő visszaélésekről a többi között így ír: „E vállalat a nemzet sympathiáját nem bírja, s pedig hátha mégis így van a részvényekkel erőltetett nyerészkedés és üzérkedő játék, az igazgatóságnak a munkásosztállyal való bánásmódja, a nemzetiségnek oly hideg méltatása, a főhivatalnak külföldre lett szállásoztatása törvény ellenére, a sok civódás, stb. mind oly ténybeli előzmények, mellyek sympáthiát alkotmányos nemzetben ébreszteni nem képesek".



A Nyugati pu. elődje, az Indóház

Ennek ellenére mind jobban barátkoztak az emberek a vasúttal. Azidőtájt szóbeszéd tárgya volt. de még ma is szóba kerül, hogy *Petőfi Sándornak* úgy megtetszett a vasút, hogy *Vác és Pest között háromszor fordult anélkül, hogy kiszállt volna a vonatból.* Igaz, nem igaz? — ki tudja . . .? De, hogy nagy hatással volt rá. azt a „Vasúton" c. költeménye bizonyítja.

A költő feleége — *Szendrey Júlia* — a Pest—Vác közötti vasútvonalon történt utazását így írja le naplójában: „Gyönyörű utat tettünk múlt hétfőn, azaz 13-án. *A vasúton mentünk, vagy igazság szerint repültünk Vácra.* Hideg, fagyos idő volt s oly nehéz, sűrű köd borította indulásunkkor mindkét oldalról a kilátást, hogy lehetetlen volt megkülönböztetni a tárgyakat, mellyek mellett csak úgy suhantunk el, mintha versenyt nyargaltunk volna a szél paripájával. A nap is csodálkozni látszott e vakmerőségen, mert noha reggel úgy elfödte magát, mintha egész hétig nem akarna lepillantani, egy párszor mégis olyan bámulva bújt elő, mintha saját magának sem hihetne, mit idelent lát. Balra vidámabb, elevenebb képeket láttam, melyeket oly sebesen hagytunk el, mintha madár szárnyain ülve szállanánk sebesen, sebesen. A szüntelen egyhangú morajt úgy hallgattam, mint a madár szárnysuhogását. mellyel koronkint éles füttyével visít keresztül, szilaj tűzzel ösztönözve magát még ördögibb futásra".

A „Budapesti Híradó" a következőkről ad tájékoztatást: „A pest—váczi vonalon 1847. május 3-án 1178, 4-én 909, 5-én 616, 6-án 1005. 7-én 804, 8-án 634 és 9-én 4882 (vasárnap volt) személy utazott vonattal".

Gergely József

(Folytatjuk)

Megalakult a MÁV Számítástechnikai Üzem

Év végére a Déli pályaudvaron felépül a számítástechnikai központ

Június 31-én megszűnt a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség. Utódaként július 1-én megalakult a MÁV Számítástechnikai Üzem. Az új szervezet feladata a MÁV információ feldolgozásának fejlesztése és végrehajtása.

A MÁV-nál 1927. óta folyik gépi adatfeldolgozás. 1961-ben két különálló géppark egyesítésével alakult meg a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség. 1962-ben megjelent az első elektronikus számítógép, a BULL Gamma—ET. Ebben az időben hazánkban csak néhány elektronikus számítógép működött, főként műszaki és tudományos számítások megoldására.

Havonta 3 millió tétel

1966-ban kis teljesítményű elektronikus számítógéppel (UNIVAC 1004) bővült a géppark. 1970-ben a közben elhasználódott BULL Gamma—ET helyett közepes teljesítményű HONEYWELL 2200 és 64 lyukszalagos adatrögzítő gép beszerzésére került sor. *Ezek az új eszközök lehetővé tették, hogy a vidéki vasútigazgatóságok székhelyein adatrögzítő üzemek alakuljanak és a MÁV a szocialista országok vasútjainak színvonalára emelje az információfeldolgozást.*

Az 1974—77 közötti időszakban a számítástechnika továbbfejlesztéséhez szükséges szellemi és eszközkapacitás megteremtése volt a cél. A megnövelt kapacitás tette szükségessé az egységes számítástechnikai szervezet kialakítását és a MÁV-nál lefoglalt helyének megváltoztatását.

A számítástechnikai üzem közvetlenül a MÁV műszaki vezérigazgató-helyettesének felügyelete alá tartozik.

Az új szervezetben a számítástechnikai üzem keretén belül összevonják, illetve egységes irányítás alá helyezik az eddig különálló szerveket és számítástechnikai eszközöket. *Az új szervezet legfontosabb számítógépes információfeldolgozási rendszerei közé tartoznak:*

— a MÁV vonali fuvardíjak számfejtésének ellenőrzése, a fuvardíjszámlák, fuvarinkasszók, nemzetközi fuvardíjszámadások, különféle bevételellenőrzési feladatok, valamint az áruszállítási statisztikai beszámoló jelentések:

— a menetjegypénztárak bevételellenőrzési munkáinak jelentős része és a vasúti személyszállítási statisztikák;

— a MÁV vonalain tartózkodó idegen teherkocsik használati bérének elszámolása, az OPW kocsipark forgalmának számbavétele. a külföldön tartózkodó MÁV-kocsik használati bérének ellenőrzése;

— a MÁV anyagnyilvántartás, statisztika, könyvelés és a jobb anyaggazdálkodást elősegítő feldolgozások;

— a MÁV legfontosabb állóeszközeinek, ingatlanok, vontató és vontatott járműveinek pénzügyi nyilvántartása, valamint a vontatott járművek fővizsga esedékességének nyilvántartása;

— a MÁV-nyugdíjasok nyugellátásának folyósítása és a nyugdíjak megállapításához szükséges számítások;

— a vasút forgalmi üzemi teljesítményeinek statisztikája;

— a vontatási teljesítmények statisztikája.

Ezenkívül számos kisebb információfeldolgozás is számítógépen történik.

A különféle vasúti okmányok (belföldi és nemzetközi fuvarlevelek anyag ki-bevételezési jegyek stb.) alapján *havonta körülbelül 3 . millió tételt dolgoznak fel, mintegy 600 számítógépes programmal,* amelynek keretében sok millió számítási művelet eredményeként több száz kimutatás készül. Ezeket a munkákat ma már képtelenség lenne kézi eljárással elvégezni. Kötelezik a MÁV-ot a nemzetközi kapcsolatok is, mert a vasutak egymás közötti elszámolási, tájékoztatási feladatihoz nélkülözhetetlen a számítástechnika.

R 40-esek az NDK-ból

Perei József, az új uzem igazgatója elmondta, hogy a megszűnt MÁV Adatfeldolgozó Főnökségtől örökölt Déli pályaudvar rekonstrukciója során bontásra ítélt, szűk, öreg épületek helyett *épül az új számítóközpont.* Az építkezés, a Déli pályaudvar új felvételi épületének meghosszabbításával, rövidesen be is fejeződik. *Így várható, hogy 1977. végére átadják rendeltetésének az új számítóközpontot.* A létesítmény megoldja az új számítógépek és a számítástechnikai üzem központjának részbeni elhelyezését. *A központban elhelyezésre váró számítógépeket az NDK-beli Robotron cégtől vásárolták.* Az Egységes Számítógép Rendszerhez tartozó 2 R40-es típusú gépműszaki, programozó és kezelő személyzetének kiképzése már megtörtént. A hazai viszonyok között jelentős kapacitást képviselő új gépek feladata a 8—10 éves gépek szükségszerű pótlása és elsősorban a fejlesztésre kerülő feldolgozási rendszerek megvalósítása.

Elmondta még az igazgató, hogy az új rendszerekkel kapcsolatos igények részben az gazdaságirányítás, részben az üzemi folyamatok területéről jelentkeznek. A MÁV Számítástechnikai Koordinációs Bizottsága hivatott dönteni a rendszerek fejlesztéséről, bevezetéséről, illetőleg az igények rangsorolásáról.

Számítógép a rendezőkben

Az üzemi feladatok megoldásához, de minden minőségi előrelépéshez a gazdaságirányítás területén is szükség van a távadatátviteli hálózat, illetve a rendszerek kiépítésére is. E tervekben az elsők között van a rendező pályaudvari technológia számítógépes információ feldolgozási rendszerének kialakítása. *Szolnokon már üzemel egy magyar gyártmányú számítógép, a Videoton R10-es, és biztató az eredmény,* amelyet a vele foglalkozó munkatársak eddig elértek. *Készül Záhonyban is egy számítógépbázis,* amely az ország egyik legfontosabb közlekedési csomópontjának információfeldolgozási igényeit hivatott kielégíteni. Megkezdődött a „Határforgalmi információs rendszer" fejlesztése és ennek keretében történik a MÁV távadatátviteli hálózatának kialakítása.

Szász Ferenc

Köszönet a segítségért

Július 18-án Mezőkovácsháza állomásról a 8535 számú személyvonattal akartam Békéscsabán keresztül Budapestre utazni. A 11 óra 48 perckor induló vonatot lekéstem, pedig kora délután már Budapesten kellett volna lennem. *Vörös Lajos* forgalmi szolgálattevőtől kértem segítséget, aki nem tudta, hogy vasutas vagyok-e vagy polgári utas, mégis mindent elkövetett, hogy időben Budapestre érjek. Előbb taxiért telefonált, majd ennek hiányában egy személygépkocsit szerzett, amelynek vezetője Békéscsabára vitt, ahol még elértem a csatlakozást.

Mezőkovácsháza állomás forgalmi szolgálattevője példát mutatott emberségből, segítőkészségből. Többet tett annál, ami a kötelessége!

Brandt Erzsébet

Fogadás a nyugdíjas aktivisták tiszteletére

A szombathelyi területi bizottságnál már hagyomány, hogy évente egy alkalommal a nyugdíjas aktivisták részére fogadást adnak. Az idén Celldömölkön, az új üzemi épület étermében rendezett fogadáson 25 nyugdíjas aktivista vett részt. *Auguszt János,* a tb titkára köszöntötte a megjelenteket, majd *Kapronczai János* igazgatóhelyettes ismertette az igazgatóság eddigi eredményeit és a feladatokat. A meghívottak nevében *Dudás Kálmán,* a soproni nyugdíjascsoport elnöke mondott köszönetet a fogadásért.

A Batsányi brigád példát mutat

Tapolca vasútállomáson a távközlő és biztosító berendezési szakasznál dolgozik a *Batsányi János* szocialista brigád. A brigádtagok első félévi társadalmi munkájának értéke meghaladta az 59 ezer forintot. A legjelentősebbek közé tartozik a Balatonederics —Keszthely között végzett vágánykorszerűsítés. Ennek során szükségessé vált a jelzők és váltók áthelyezése, s ezt társadalmi munkában végezték el. A badacsonytomaji hangerősítő hálózat bővítésénél elvállalták a kábelárok kiásását is. A Balatonalmádi —Csajág közötti vonalon pedig a Saturnus brigáddal közösen vettek részt a légvezeték bontásában.

Jelenleg a Balaton északi partján dolgoznak: a régi „szoknyás" sorompók helyett üzembe helyezik az új, korszerű fénysorompókat.

AKTUÁLIS PORTRÉ

A tolatásvezető hétköznapjai

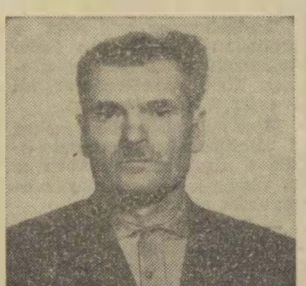
A dízelmozdonyok zaján áttör a hangszóró kiáltása. Hangok, fények szóródnak, zászlók lengenek a sínek fölött.

— Menj már nézd meg, hogy áll a Tihanyi! — szól a rendelkező.

— A kertit rendezi — válaszolta a külsős szolgálattevő.

Tihanyi Gábor tolatásvezető Veszprémben. Ötvenegy éves. Két felnőttkorú gyermek apja. Négyszeres „Kiváló dolgozó", Érdemes vasutas.

Korábban sovány, izmos, bátor szemvillanású ember. Ma rövidre nyírt haja telt arcát fiatalítja. Tekintetéből határozottság és férfias derű árad.



Harminckét éve jegyezte el magát a vasúttal. Előbb raktári munkás volt. Gyűjtőket és darabárus kocsikat kezelt. Vállaira ládák, hordók, zsákok nehezedtek. Aztán előbbre lépett. Gépkísérő, majd kocsirendező lett. *Megtanulta a mozdonyfordulókat, megismerte a mozdonyvezetőket, a váltók állítását, és vitte, kísérte a gépeket a vonatokra és a vonatokról.* Később tolatni kezdett. A kocsik közé bújva érezte meg a tolató munka remegtető izgalmát, melyet szépnek talált. Ennek a nehéz és érdekes munkának a robotosa lett. Közben figyelte hogyan dolgozik mestere, *Hajmási Gyula* tolatásvezető. Megtanulta az állomásneveket, az elegyáramlás irányát, a vonatösszeállítás szabályait. Elleste az öregek sajátos és egyéni „húzásait". Fogalmak tisztázódtak előtte, egyre jobban választotta meg az éppen jó tolatási sebességet. Míg egyszer helyettesíthette a mesterét. Úgy érezte, célhoz ért. Kezében tarthatta a tolatás irányításának okos rendjét.

Így lett tolatásvezető. Immár húsz éve ő a „karnagya" a fiatalokból álló csapatának. Ő mutatja meg a kezdőknek az első fogásokat. Higgadt szóval nyugtatja a „gyerekeket", (ahogy ő nevezi munkatársait) ha azok nyugtalanok a közlekedő vonatok miatti feltartásokért.

Kiss István, Badics András, és *Komár Károly* kocsirendezők ma benne látják, amit ő látott előtte. Egy intésére indulnak . . .

Erős és kemény munka a kocsirendezés. Nappal 8—9, éjszaka 10—11 órát tolatnak. Télen, nyáron, esőben, sárban, hogy a vasút menjen. Bár a szolgálat végére megroggyannak a lábak, az újra kezdésre ismét készek . . .

— Az éjszakák hosszabbak a nappaloknál, de hűvösebbek is — mondja. — Én szívesebben dolgozom éjszaka, pedig nehezebb. A mi munkánkat éjjel is nappal is csak ponto-

MÁTÉSZALKA

Utazónak feltűnik
a viharvert szárnyú
állomás
vénasszony arca,
nyugdíjas tekintete...
Jobbra, Kocsord felé
a vasúton túl,
gomba-házak sorakoznak,
bennük putritlan cigányok
érzik a ma kézszoritását,
múltjuknak adják: koldulást,
csórást.
Nyírmeggyesi út mellett
dombokkal bulldózerek csatáznak
a majdan berregő iparért.
Itt már gyökérrel táplálkozik
a remény,
láncolja ezer hajszálgyökér. —
itt már szárba szökken a hit,
lombot hoz, terebélyesedik.

Budaházi István

ILUS NÉNI, A FŐSZAKÁCS



Gróz Károlynét, az Utasellátó Vállalat 32-es számú gyori üzemének főszakácsát sok vasutas és utasvendég ismeri. Aki Győrben járt és étkezett az utasellátó éttermében, az biztosan mindig szívesen emlékezik Ilus néni finom ételeire.

Húsz esztendeje dolgozik a konyhán. Ebből az utóbbi tizenhét évet Győrben, az utasellátó konyháján töltötte.

— Kézilányként kezdtem a munkát — mondja. — 1968-ban konyhafőnök-helyettes, három év múlva pedig konyhavezető lettem. Sok fiatalt neveltem a szakma szeretetére, a szakácsművészetre. A szokásos hathetes külföldi csereakció keretében pedig több német és lengyel szakács is megismerkedett itt a jó magyar ízekkel.

Példamutató munkájáért több elismerést kapott. Többszörös kiváló dolgozó. 1972-ben főigazgatói dicséretben részesült, az idén május 1-én pedig a Közlekedés kiváló dolgozója kitüntetést vette át.

A mindig mosolygó, szorgalmas Ilus nénit szeretik a munkatársak és a törzsvendégek is. A munkaerőhiány miatt sokszor két ember helyett dolgozik, kedvvel szorgalommal. Pár éve hét hónapig beteg volt. Akaratereje és szakmaszeretete segítette őt vissza, munkatársai közé, ahol jól érzi magát. Négy év múlva megy nyugdíjba. Addig még — reméljük — sok finomabbnál finomabb falattal teszi emlékezetessé a vendégek számára Győr állomás utasellátó konyháját.

Jakab István

A MÁV MAGASÉPÍTŐI

Kiemelkedő eredményekkel köszöntik a Nagy Október 60. évfordulóját

A mindennapok tapasztalásaiból tudjuk, milyen is a vasutasélet. Ha a körülmények egynémelyike itt-ott különbözik is, az öröm és a gond csaknem mindenütt hasonló; az eltérés árnyalatnyi lehet csupán. Hallomásból — a sajtóból, a tévéből — és alkalmi munkakapcsolatokon keresztül ismerjük más ágazatok gondjait is: mozaikokból tevődik össze a népgazdasági összkép. Úton-útfélen értesülünk például az építőipar háztáji keserveiről, a munkaerőhiányról (náluk sem kisebb, mint a vasútnál), a tervellátás zökkenőiről, a beruházások körüli huzavonáról.

Munkásszállás, rekordidő alatt

Miként élhetnek-dolgozhatnak ama építők, akik egyszersmind vasutasok is: *a MÁV magasépítői*? S melyik családhoz sorolják magukat: a közlekedésiekhez, vagy az építőkhöz?

E kérdéseken tünődtem, miközben — tekintettel a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaversenyre — a MÁV Magasépítési Főnökségének szakszervezeti bizottságára igyekeztem. Aztán választ kaptam az utóbbi kérdésre: *természetesen, elsődlegesen építők, ám olyan építők, akik éveken — jó néhányan évtizedeken — keresztül a vasutat szolgálják, s törekvésük nem különbözik a vontatási főnökségen dolgozó karbantartókétól, a járműjavítóknál serénykedő lakatosokétól, a síneket gondozó pályamunkásokétól.* E közös törekvés pedig nem más, mint az, hogy a vasúti forgalom minél zökkenőmentesebb legyen.

A magasépítők hétköznapjairól *Szentesi Sándorral*, a *főnökség* szb-titkárával és *Bánkúti László* újítási és munkaverseny-előadóval beszélgetünk.

A budapesti igazgatóság területén dolgoznak (csak esetenként, egyedi feladatok ellátására utaznak távolabbra), feladatkörük, hogy üzemi, szociális jellegű, és forgalmi épületeket, fűtőházakat, mozdonyszineket, sőt olykor még lakásokat is építsenek. Néhány példa, amely munkájukat fémjelzi: ők voltak a kivitelezői Székesfehérvárott az ország legnagyobb dízelmozdony színének; egyik legszebb épületüknek tartják az almásfüzítői felvételi épületet (úgy vélik, ha a MÁV-nál is lenne kivitelezési nívódíj: feltétlenül számításba jönne); három és fél év alatt hozták tető alá a Rudas László utcai, hatemeletes központi rendelőintézetet; *jelenleg pedig — november 7. tiszteletére — rekordidő. 13 hónap alatt, szeretnék átadni a 400 személyes, 2—4 ágyas szobákból álló, korszerű munkásszállást Ferencvárosban.*

Dehát ismétlem: ezek a látványosabb produktumaik. S elsődlegesen nem is ezek miatt van szükség rájuk a vasútnál.

Az ő munkájuk is: — szolgálat!

— Az állami építőipar részint nem vállal ma már kis munkákat, másrészt vasúti vágányok közé nem is merészkedik — mondja az szb-titkár. — *Pontosabban: nem is mehet, hiszen ahhoz külön vasúti szakvizsga kell.* Mindezt tovább ragozva: *az állami ipar hagyományos módszerekkel már nem is igen építkezik, egy őrház viszont nem készülhet panelból. Ezért kell a saját építési részleg.*

Előnyük, hátrányuk, ki tudja — tény, hogy más építőszervezetekkel szemben nem ők választják ki, milyen munkát vállaljanak el. A budapesti igazgatóság határozza meg, mikor, hol kell dolgozniuk. Fogalmazhatunk úgy is: *ezek az építőmunkások — csakúgy, mint a forgalmisták — szolgálatban vannak.* A szolgálat pedig fegyelmet kíván (s hogy mennyire szigorú, erre még utalunk).

Először a munkaerőhelyzetről! A főnökség tervezett létszáma 864, ezzel szemben 830-an vannak. Harmincnégy emberük hiányzik tehát, s erre mondaná nem egy nagyvállalat igazgatója: irigylésre méltó állapot. Mélyebbre ásva azért, a kép nem ennyire rózsás: *tavaly 256-an léptek ki tőlük, s csupán 194-en álltak az eltávozottak helyébe.* Ám e kép mégsem oly komor, mint a három-négy esztendővel korábbi: akkoriban ugyanis 350-en, 400-an mozogtak.

— Politikai munkánk eredménye, hogy csökkent a fluktuáció — vallja *Bánkúti László*. — Ha valaki távozni akar tőlünk, azzal igyekszünk szót érteni, s minden alkalommal őszinte választ kérünk: *mi készteti munkahely-változtatásra?* Mind a gazdasági vezetés, mind a társadalmi szervek központi feladataik egyikének tekintik a fluktuáció fékezését. Ám mindez nem jelenti azt, hogy a munkafegyelem terén lazaságokat tűrünk meg. *Tavaly a folyamatos igazolatlan hiányzások és egyéb okok miatt 63 fegyelemsértőt bocsátottunk el.*

A cipész cipője

Ezt sem mondhatja el minden építőipari vállalat! Ám, ha nagyok a követelmények, *mi az ellentétele*? Talán a fizetés? Önmagában aligha, hiszen hozzávetőleg azonos az ÉVM vállalataiéval. Igaz: itt jár az évi, mintegy 1000 forintos ruhapénz is, továbbá a vasúti utazási kedvezmény (amelynek jelentőségét valójában csak azok érzékelik, akik kilépnek tőlünk; a főnökségnél töltött idő alatt „természetesnek, magától értetődőnek" tartják). Előnyös a létszám stabilizálása szempontjából, hogy néhány ideiglenes jellegű munkásszállást megszűntettek és korszerűbbeket építettek helyettük az elmúlt években — belül minden szállást korszerűsítettek: *kényelmes a fekhely, mindenütt van tévé, rádió, hűtőszekrény.* Ám miközben a ferencvárosi munkásszállás-avatásra készülődnek, azt azért kesernyésen jegyzik meg: a létszámuk egyharmada él munkásszálláson, szétszórtan, kilenc helyen, ideiglenes jellegű épületekben. *Saját maguknak mindmáig nem építhettek központi munkásszállást: sem engedélyt, sem pénzt nem kaptak rá.* Dehát igazság: *a cipész lábbelije lyukas...*

Pedig sokat építkeznek. A főnökség ötödik ötéves terve 600 millió forintos építési feladatot tartalmaz. *A tervidőszak eddig eltelt másfél éve alatt 200 milliót — vagyis a feladat egyharmadát — már teljesítették.* Ám gondolva az építőipar árváltozásaira is, ne csak forintokkal érveljünk.

Miközben építmény-átadási tervüket 100 százalékosan teljesítették (*ez sem minden építő szervezet jellemzője!*), építési tervüket az első félévben 107,6 százalékra tornázták fel. Ráadásul évek óta nem volt érdemleges minőségi kifogás a munkájuk ellen; feltehetőleg ez is magyarázata annak, hogy három éve megszakítás nélkül *kiváló főnökségi szinten* teljesítették a tervüket, és háromszor kaptak vezérigazgatói elismerést.

Javuló szervezés

— Sokat jelent, hogy a MÁV vezetői is átérezték az építőiparnak ama igényét: gazdaságosabb, egyben termelékenyebb, ha egyidejűleg kevesebb munkahelyen, koncentráltabban dolgozhatunk. A korábbi 150—160 munkahellyel szemben másfél, két esztendeje már csak 50—70 helyre vonulunk fel. Így a brigádjaink is eredményesebben dolgozhatnak — mondják.

A szocialista brigádmozgalmat az eredmények motorjának tekintik. Ötvenkét szocialista brigádjuknak 421 tagja van; a tavalyi jó munka alapján a *Kiss László* vezette, 9 fős Bokányi Dezső kőművesbrigád, valamint a *Nagy Imre* vezette, 10 tagú Kossuth vízvezetékszerelő-brigád kapott arany jelvényt (Nagy Imrét a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán tüntették ki *A közlekedés kiváló dolgozója* címmel.) Tizenhat brigád kapott ezüst, 23 pedig bronz jelvényt. Ám, mert sok a jó brigád, a sorrend is mindig változik.

— Büszkék vagyunk arra, hogy január 20-ig valamennyi brigádunk beküldte az idei versenyvállalási szerződését, majd január 24-én — egy nappal a csepeliek felhívása után — mi is csatlakoztunk a jubileumi munkaversenyhez. Eközben a munkából kiesett órák számának csökkentésére, a munkafegyelem további javítására, az üzemi balesetek ritkítására törekszünk: *feladatainkat most is kiváló főnökségi szinten szeretnénk teljesíteni.*

Felajánlások, szükség szerint

Az építőipar jellegéből adódik: a felajánlások jó része a napi feladatokhoz kapcsolódik, s így, *„menet közben" is sok vállalás hangzik el.* Ha — önhibájukból, vagy rajtuk kívül álló okok miatt — valamelyik létesítménynél baj van a határidővel, a brigádok többsége jelentkezik: *pótolják a lemaradást!* Nem ellenzik, ha egyik építésvezetőségtől a másikhoz irányítják át őket, és az idegen közegben is egymással versengve dolgoznak.

Most, a jubileumi esztendőben kiváltképp élesedik a munkaverseny. Korai lenne még a végső sorrendet megjósolni. Ám a pillanatnyi helyzetkép is említésre méltó! A jubileumi versenyben 40 fizikai munkát végző szocialista brigád vesz részt, *s döntő szerepük volt a félévi — már említett — 107,6 százalékos terveljesítésben, továbbá, hogy a termelékenység 12 százalékkal növekedett jobban, mint ahogy tervezték.*

Élenjáró brigádok

Az szb termelési bizottsága augusztus elején értékelte az első fél évet. Ekkor az öt főépítésvezetőség versenyében az *5-ös állt az élen*, s az 1-es követte őket. Ami pedig a kisebb kollektívákat illeti: az 5-ös főépítésvezetőség *Balázs Ferenc* ács vezette *„Több termelést!"* szocialista brigádja volt az élen. A MÁV Kórház nővérszállásának építésén 128 százalékos eredményt értek el. Második helyen a 4-es főépítésvezetőség *Berkes Nándor* vezette *Vörös Csillag* festő-mázoló brigádja állt: a ferencvárosi munkásszálláson 112 százalékra teljesítették a tervüket. A további sorrend: *Ferenczi Imre Egyetértés* bádogos-brigádja a 4-esektől, majd a *Nagy Gyula* vezette *Vak Bottyán* kőművesbrigád a 2-esektől...

A magasépítési főnökség legutóljára 1969-ben kapta meg a *Kiváló főnökség* címmel egyenértékű *Élüzem címet.* Úgy érzik, azóta többször is csupán egy kis lépés hiányzott az ismétléshez. Az idén nagyon reménykednek. De azt is tudják: *nincsenek vetélytársak hiján.*

Földes Tamás

san szabad végezni. Egy rossz „szalasztás" tönkre teheti az egész éjszaka forgalmát. *Egy hibás jelzés és kész a baj...*

A kocsirendezői munka más, mint a vonattovábbítás. A kocsibeállítások, kihúzások, vonatfelosztások és összeállítások, átrendezések egyazon munkának eltérő változatai. Azonosságuk munkaigényességükben van. Sokat kell talpalni míg megvirrad és jön a váltás.

— Én akkor érzem magam jól, ha üres az állomás. Vagy, amikor minden a helyén van — mondja *Tihanyi* —, mert amíg munka van, addig belülről szüntelenül hajt valami.

— Hogy állnak Tihanyiék — kérdi az éjszaka közepén a rendező.

— Most gurítják a zárféket a 98-asra — válaszolja a térfelvigyázó.

— A munkában nem érzek fáradtságot — vallja. — Azért jön az ember, hogy dolgozzon. Bármilyen furcsán is hangzik, nekem ez a munka a legkedvesebb hobbim. Szerencsés találkozás, hogy egyúttal szórakoztat is.

— Mi kell a jó tolatómunkához?

— Jó vezér, jó gép és összeszokott csapat — felelli —, majd hozzáteszi: — Nincs annál szebb, mint amikor úgy istenigazában együtt dolgozik a csapat. Olyan az, mint egy barátságos mérkőzés, ahol az eredmény is és a játék szépsége is fontos. Nyomás, szétkapcsolni, gyorsítás... a „gyerekek" meg a saruval „fogdosák" a kocsikat. Nincs ebben semmi különös.

Ezért a mindenért és nem különösért kapott négyszer „Kiváló dolgozó" kitüntetést és vált „Érdemes vasutas"-sá.

Minden munkaeredménye még sincs benne az elmondottakban, mert tíz éven át községe tanácstagja volt, amelyből öt évig a végrehajtó bizottságban is dolgozott. Csupán Kádárta Veszprémhez csatolása után szűnt meg a megtisztelő feladata. *Párttag, tizenöt éve önkéntes rendőr, s szakszervezeti bizalmi.*

Szabad időben intézte a lakóhelye ügyeit-bajait. Ma is segít őrködni a közrend felett. Mint bizalmi megosztja munkatársai gondját és szót emel érdekükben.

— Hogy csinálja?

— Megválasztottak. Bíztak bennem és én meg akartam felelni ennek a bizalomnak. Tenni kellett valamit.

Lányai férjezettek. Felesége a helyi termelő szövetkezet dolgozója. Anyagi körülményei rendezettek. Elégedett ember.

— A társadalmi munka sem ér semmit, ha nem szívből végzi az ember — folytatja előző gondolatmenetét. — A munkát nem lehet csak könyvből tanulni. Hogy milyen lökés kell a kocsiknak januárban, vagy júliusban az nem mindegy. Mint ahogy az sem, hogy a kerti négyre, vagy az állomási hatra tolatunk.

Szabó József állomásfőnök eképpen vélekedik róla: ,

— *Tihanyi Gábor* érti a dolgát, rá mindig lehet számítani. Ha megkérdem, hogy állunk *Gábor*, elmondja sorjában, hogy áll a kirakás és berakás. Szinte minden négyzetcentiméterét ismeri az állomásnak. Szókimondó ember. Rám nyitja az ajtót, ha a munkáról vagy a munkatársairól van szó.

Hazánk felszabadulásának 32. évfordulója alkalmából megkapta a Munka Érdemrend ezüst fokozatát.

— Ezzel a kitüntetéssel valamennyiünk munkáját elismerték — mondta *Tihanyi Gábor*. — Egyedül nem sokra megy az ember, csak így együtt lehetünk eredményesek — mutat mosolyogva társaira.

Nappalok és éjszakák! Rekkenő hőség és metsző hideg... S a tihanyiak mindenütt egyforma mozdulattal veszik a zászlót, a lámpát és indulnak tolatni...

(Szabó)

Élethivatása a vasút



Nagy Károlyné, a pécsi biztosítóberendezési fenntartási főnökség munkaügyi ügyintézője harminc évvel ezelőtt választotta élethivatásnak a vasutat.

— Heten voltunk testvérek és négyen vasutasok lettünk — mondja. — *1947-ben a debreceni fűtőháznál munkásként kezdtem pályafutásom. Két évvel később a Keleti pályaudvar létszámába kerültem. Onnan vettek fel a MÁV-tisztképzőbe, amit sikeresen elvégeztem.*

1951-ben és 1952-ben már forgalmi szolgálattevőként dolgozott *Püspökladányban, Nádudvaron, Hajdúszoboszlón* és *Debrecenben.* Családi okok miatt azonban *Pécs* állomásra került távirásznak. Jelenlegi munkahelyén 1956-tól szolgál. Munkáját mindig példamutató gondossággal végezte. Többszöros kiváló dolgozó és tulajdonosa a Felszabadulási jubileumi emlékéremnek. Ebben az évben miniszteri dicséretben részesült. Több évtizede végez társadalmi munkát is. *1956-tól 1971-ig tagja volt az üzemi pártvezetőségnek, hat éve pedig a szakszervezeti bizottság nőbizottságának a vezetője.*

Aktivitása, munkaszeretete jó példa az ott dolgozó fiataloknak is.

A HELYZET NEM KILÁTÁSTALAN

Legyen minden vasutas a maga és munkatársai munkavédelmi őre

Országos munkavédelmi értekezlet a Vasúti Főosztályon

Augusztus 2-án a Vasúti Főosztály kultúrtermében a szakszervezeti munkavédelmi felügyelők és a szakvonali munkavédelmi ügyintézők részvételével értekezletet tartottak. A tanácskozáson részt vett *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Bártfai Béla*, a KPM Munkagazdasági és Szociálpolitikai főosztályának helyettes vezetője, *Füzi Lőrinc*, a SZOT Munkavédelmi osztályának munkatársa, *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettes.

14 milliárd forint munkavédelemre

Szemők Béla szakosztályvezetőhelyettes megnyitója után *Eigl Róbert* osztályvezető-helyettes tartott vitaindító előadást. Beszélt azokról az intézkedésekről, melyek végrehajtásával javult a dolgozók munkakörülménye, csökkent a veszélyforrások száma. *A MÁV az V. ötéves tervidőszakban 14 milliárd forintot fordít csupán munkavédelmi jellegű beruházásokra, a biztonságtechnikai színvonal fejlesztésére, a kedvezőtlen munkakörülmények csökkentésére, a nehéz fizikai munka gépesítésére.*

A munkavédelmi tevékenységnek, a balesetek megelőzésének mind a vasút vezetése, mind a Vasutasok Szakszervezete kiemelt fontosságot tulajdonít. Sajnos az erőfeszítések eddig nem hozták meg a kellő eredményt. *A hosszantartó javulás után 1976-ban a halálos esetek kivételével az üzemi balesetek minden mutatója romlott.*

Nem javult a helyzet 1977-ben sem. A csonkulásos balesetek kivételével még a múlt évhez viszonyítva is rosszabbodott a helyzet. Emelkedett a halálos balesetek és az üzemi balesetek miatt kiesett munkanapok száma.

Az év első felében legszembetűnőbb az üzemi balesetek számának emelkedése *a miskolci és a debreceni igazgatóság területén.* Az utóbbinál különösen kirívó a helyzet Záhony körzetében.

Halálos baleseteknél *a miskolci*, a *pécsi* és a *szegedi* területen romlott a helyzet. A 16 halálos üzemi balesetből 10 a forgalmi, 4 az építési és pályafenntartási szakszolgálat területén következett be.

A statisztikát elemezve kitűnik, hogy a megelőzési intézkedések hatásaként jelentősen csökkent a műszaki, biztonságtechnikai hiányosságból eredő balesetek száma. *Az esetek többsége személyi mulasztásokra, a munkavédelmi előírások megsértésére, a vezetők elnéző magatartására, sorozatos mulasztásokra vezethetők vissza.* Igen sok esetnél közreható ok volt az alkoholos befolyásoltság is. A balesetet szenvedettek egy része megsértette az utasításokat, az óvórendszabályokat, figyelmen kívül hagyta a veszélyforrásokat.

A vezetők felelőssége

Mindezek szemléletbeli hibákra is visszavezethetők. A munkavédelmi szervezet megerősítésére és centralizálására tett intézkedések kapcsán nem ritkán kialakul olyan elmélet, hogy a munkavédelem megszűnt a gazdasági vezetés feladata lenni.

Az ilyen szemlélet tarthatatlan, elítélendő, mi több, üldözendő. A szocialista munkavédelem alapelvként határozza meg a termelés és az emberről való gondoskodás egységét. Ennek az egységnek a biztosítása kell legyen az alapja *a vezető munkája megítélésének, de próbaköve a vezetői alkalmasságnak is.* Mindenféle beosztású vezetőnek elsőrendű feladata a dolgozó ember egészségének, testi épségének védelme, az adott lehetőségeken belül a munka biztonságának megteremtése.

A beszámolót szenvedélyes vita követte, *amelynek összegezése az, hogy a helyzet, súlyossága ellenére sem kilátástalan.* Ez a bizakodás elsősorban a kiváltó okok ismeretében reális. A balesetek jelentős része utasítás szerinti, az óvórendszabályoknak megfelelő, fegyelmezett, lelkiismeretes munkával megelőzhető. A gazdasági vezetőktől, munkavédelmi ügyintézőktől, szakszervezeti aktivistáktól, munkavédelmi őröktől, szocialista brigádoktól, KISZ-őrjáratoktól még több kezdeményezést várunk azoknak a problémáknak a megoldásában, amelyekben a fejlődést döntően szemléletbeli tényezők gátolják.

A fő módszer továbbra is a nagy türelmet igénylő nevelés, a meggyőzés, a megelőzés. De ha ilyen módon nincs megfelelő eredmény, akkor nem szabad visszariadni a vétkesek, nemtörődömök, mulasztók felelősségrevonásától sem.

A munkavédelmi oktatásra előírt idő elegendő. *Az oktatás színvonala, eredményessége azonban nem megfelelő.* Szinte alig találkozunk közvetlenül a munkahelyen történő oktatással, még kevésbé az ismeretek munka közbeni, gyakorlati ellenőrzésével.

Mindeddig nem igen vetődött fel egy-egy baleset kapcsán az oktató felelőssége, ha írásban bizonyítani tudta, hogy a balesetvédelmi oktatás megtörtént. De hogy az hogyan történt. milyen módszerrel, s főleg meggyőződött-e arról, hogy az oktatásra kötelezett dolgozó valóban megértette, ismeri az oktatott anyagot — *ezt senki nem firtatja.* Pedig lehet, hogy a balesetet kiváltó okok láncolatát éppen a felületes oktatás indította el.

A balesetvédelem önvédelem is

A szemléltető propaganda erőtlen, sokszor idejét múlt, közömbösséget szülő, lassú. A helyszíni ellenőrzés legtöbbször formális, a helytelen munkavégzés bírálata erélytelen, inkább szentesíti a rosszat, mintsem változtatna azon. Sok helyen a technológiai utasításokat régen túlhaladta a technika, az élet.

A felsoroltak mind-mind olyan okok és tények, amelyen lehet és sürgősen változtatni kell. Hogyan? Szakszervezeti és szakvonali vezetők, aktivisták kinyilvánított egyetakarásával, együttműködésével, a vezetők szemléletbeli változtatásával, a mindannyiunk ügyét szolgáló társadalmasítással.

Legyen minden beosztásban levő vasutas dolgozó a maga és munkatársai munkavédelmi őre, aki nem hagyja szó nélkül az utasítás- és óvórendszabályellenes munkát, az italozást, a fegyelmezetlenséget a saját és dolgozótársai legelemibb érdekében.

A fegyelmezetlen, italt fogyasztott dolgozó *nemcsak saját, hanem munkatársai testi épségét is veszélyezteti.* A munkából kiesők helyett legtöbbször munkatársaiknak kell többletmunkát vállalniuk. *A balesetvédelem a szó szoros értelmében vett önvédelem is!*

Ha a munka- és technológiai fegyelem párosul azokkal a műszaki megelőzésre vonatkozó intézkedésekkel, amelyek a vasút terveiben szerepelnek, akkor a ma még oly fájdalmas statisztika minden bizonnyal rohamosan javulni fog. Ennek a reményének adott egyaránt kifejezést hozzászólásában *Koszorús Ferenc* főtitkár és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes.

A jubileumi verseny újabb eredményei

A szentesi építési főnökségen

24 százalékkal növekedett a termelékenység

A Nagy Október 60. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny jegyében dolgozik a szentesi építési főnökség. Az első félév mérlege figyelemre méltó eredményeket mutat. Túlteljesítették az építési program időarányos részét. Elvégezték 11 250 méter hosszú vasúti pálya korszerűsítését és beépítettek 13 csoport kitérőt.

A számszerű adatokból is kibontakozik, hogy ez több az átlagos munkánál. Ez a többlet jelenti a munkaverseny lényegét, amelyben a szocialista brigádok az élenjárók.

A főnökség munkáinak nagy részét a szegedi és a debreceni igazgatóság területén végzi. *Valamennyi nagyobb felépítmény korszerűsítése jól összehangolt* és a különböző munkahelyek igényeivel egyeztetett haladási grafikonok, ütemtervek, gépprogramok készültek.

A fővonalak korszerűsítési munkái különösen nagy szervezést igényeltek minden szinten. A pályaszakaszokat a napi vágányzárak végére olyan állapotba kellett hozni, hogy 20 km/óra sebességkorlátozás mellett a forgalombiztonság követelményeit is kielégítsék. Törökszentmiklós állomás 4. számú vágányának átépítését két nappal korábban, a Gyoma—Ózedmajor közötti egyszerűsített vágányfektetést pedig a tervezettnél öt nappal előbb fejezték be.

A legfigyelemreméltóbb eredmény a termelékenység növekedése. A teljes keresztmetszetű termelés a bázis időszak teljesítését 14%-kal haladta meg. *A termelékenység növekedése* pedig ennél is magasabb, *24 százalékos volt.*

Az üzemanyag-takarékosságban a gázolaj-megtakarítás a legjelentősebb. A gépjárművek 4,2, a munkagépek pedig 1.9 százalék üzemanyagot takarítottak meg. Különösen kiemelkedő a *Rózsa Ferenc* és a *Petőfi* szocialista brigád eredménye.

Az évi célkitűzések megvalósításáért és a tervek túlteljesítéséért a Nagy Október tiszteletére folyó munkaversenyben együtt tevékenykednek a szocialista és a munkabrigádok. A komplex feladatok első félévi értékelése alapján a vasútépítő brigádok közül a városföldi kötőtelep *Szabadság* szocialista brigádja érte el a legjobb eredményt. A gápállomási brigádok közül pedig a *Pásztor Géza* által vezetett gépkezelő munkabrigád volt a legjobb.

A sínhegesztők közül a MÁV Kiváló Brigádja címet viselő *Dózsa* szocialista brigád ért el jó eredményt. A *Petőfi* szocialista brigáddal együtt a március 28-tól április 1-ig terjedő ünnepi műszak alatt 110 sínhegesztést készítettek el kifogástalan minőségben.

A *Béke* komplex szocialista brigád figyelemre méltó kezdeményezést tett az anyagszerkezelés ügyviteli egyszerűsítésében. Előszállítással anyagot biztosítottak a III. negyedév fontosabb munkáinak végzéséhez.

A gépállomás *Zója* szocialista brigádja a kézi portáldaruk gyors kijavításával segítette az építési munkát. *Két újításukkal 16 000 Ft értékű megtakarítást értek el.*

A tervező csoport *Ifjúság* szocialista brigádja a műszaki tervek határidő előtti elkészítésével ért el figyelemre méltó eredményt.

Kiemelkedően végzi munkáját a villanyszerelőkből álló *Kandó* szocialista brigád is.

A szentesi építési főnökség dolgozói az első félévben tartott kommunista műszakban 1520 órát dolgoztak. A társadalmi munkában összesen 360 dolgozó vett részt. 2269 óra alatt 280 ezer forint értéket termeltek.

A főnökség dolgozóinak munkaversenye biztosíték az éves terv sikeres teljesítésére.

(fogas)

Miért indulás után?

Mint vizsgáló főkalauz, gyakran megfigyeltem már *Dunai finomító* állomáson, hogy pénteki napokon sok katona utazik haza az 5123-as számú vonattal. Sajnos parancsnokaik későn engedik ki őket a laktanyából, és sokszor a vonat indulása után ugrálnak fel a lépcsőkre. Gyakran 100—150 katona is megrohamozza a mozgó szerelvényt. Szerencsére a személyzet már számít erre, és inkább megállítja a vonatot, hogy ne történjen baleset.

A vasút illetékeseinek érdemes lenne erre felhívni a honvédség figyelmét, hogy előbb engedjék el a katonákat a laktanyából. A mozgó vonatra ugrálás közben súlyos baleset is történhet.

Enyedi Sándor

Vasutasok a városért

Tapolcán a város fejlesztéséért. szépítéséért a legtöbb társadalmi munkát — 870 órát, 59 144 forint értékben — a biztosítóberendezés fenntartási főnökség és távközlő szakaszainak dolgozói végezték az idei év első felében — állapította meg a városi tanács.

A vasúti csomópont szocialista brigádjai — köztük a vontatási, a pályafenntartási, az állomás- és a szertárfőnökség, valamint a badacsonytördemici MÁV-kertészet, illetve a celldömölki építési főnökség 8. számú tapolcai építésvezetőségének dolgozói — összesen 2108 óra társadalmi munkával járultak hozzá a város építéséhez, csinosításához, 96 516 forint értékben.

Elismerést, dicséretet érdemelnek ezért a tapolcai vasutasok.

Bognár Károly

Túlteljesítették tervüket az újfehértói vasutasok

Nagy volt az izgalom Újfehértó állomáson, amikor ott jártunk: a debreceni igazgatóság vezetői éppen aznap tartottak ellenőrzést. *Szabados Lajos* intéző, aki a szabadságon levő állomásfőnököt helyettesítette, érthető örömmel újságolta, hogy a bizottság mindent rendben talált.

Az állomás életét azért is könnyű a főnök távollétében kézben tartania, mert a 16 tagú Május 1. szocialista brigád vezetője, *Szabados Lajos* forgalmi szolgálattevő is jól képzett vasutas. Ez a kollektíva két korábbi brigád összevonásából alakult és a 21 létszámú állomás dolgozóinak többségét tömöríti soraiba.

Ez a látszólag kicsinek tűnő állomás meglehetősen nagy forgalmat bonyolít le. *A havi kocsi fel- és leadás háromezer körül mozog.* Ezt persze nem elsősorban a község ipara indokolja, bár a faipari szövetkezet, a ládaüzem, a gyapjúszövőgyár. és a mezőgazdasági kísérleti intézet önmagában is elég forgalmat jelentene. De a megyeszékhely ipari üzemei, gazdaságai s a körzetbe tartozó mezőgazdasági termelőszövetkezetek is gyakran rakodnak itt. Rajtuk kívül az öt környező község közös vízmű-építkezése, az Országos Villamos Távvezeték Vállalat nemzetközi távvezeték-építése részére nagy tételekben érkeznek szerkezeti és építési anyagok. *A létszámhoz képest tehát nagy feladatok hárulnak a kis állomás vasutasaira.*

A különböző szállíttatókhoz gyakran érkeznek külföldi kocsik. Egyik legfontosabb vállalásuk ezek állásidejének a csökkentése. A napi egy pár tolatós tehervonat tartózkodásakor a tolatás 30—40 perce alatt kirakják a külföldi kocsit.

Az első félév is bizonyítja: mindent megtesznek a tervek túlteljesítéséért: *az első negyedévben árutonna-tervüket közel 200 (!), a másodikban 142 százalékra teljesítették.* A kocsikihasználás százalékos mutatói is jók, az első negyedévben 123, a másodikban 112 százalékra alakultak. Remélik. hogy az őszi mezőgazdasági csúcs idején is helytállnak.

A társadalmi munkában is élenjárnak: június negyedikén például a két szolgálatos kivételével minden brigádtag elment Záhonyba. hogy segítsen az átrakás gondjain. Nyolc széles kocsiból 16 normál nyomtávút raktak meg. *A jó munkáért 50 százalékkal megemelt jutalmat kaptak.* A pénzből olyan vasutasnapi ünnepséget rendeztek, amelyen Újfehértó állomás történetében először minden vasutascsaládtag megjelent. A kollektíva három nyugdíjas vasutast patronál, sőt, a tanács kérésére egy idős, nem vasutas támogatását is elvállalták.

Júliusban az Újfehértói Kísérleti Gazdaságban két napig a nyári almaszedésben segített a brigád, ősszel pedig az érpataki Rózsa Ferenc tsz-nél szednek majd burgonyát, társadalmi munkában. Segítettek a községi sportpálya építésénél is. Tavaly pedig a község útjainak javításánál dolgoztak 1000 társadalmi munkaórát.

A termelés és a társadalmi munka mellett tanulásra, önképzésre is van idejük: egyik brigádtagnak a közösség segít a tisztképzőre készülésében, többek szakvizsgájánál is segítették egymást és remélik, hogy az öt érettségizett brigádtagból nemsokára hét lesz, mert ketten is tanulnak gimnáziumban. A nyolc általános iskolai végzettsége mindenkinek megvan.

Szocialista módon tanulni, dolgozni, élni — ez Újfehértón nemcsak jelszó.

Szatmári Jenő István



A MÁV Budapesti Igazgatósága felvesz és kiképez NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifeliró, vonatfelvevő, távgépíró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILAGOSITÁS:
a budapesti és vidéki állomásokon,
a vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a munkaerő-felvételi irodán.
Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

Kenyér

Mit érnek
a csillogó érctek? —
A búzatenger miriád magja
többet ér
ezüstnél, aranynál,
s a kenyér,
amit az ember az asztalra
tesz, kelő s nyugvó napnál.

Az ércek
csillag-időt élnek. —
A búzaszem az ember által él,
vetése, mint a tenger,
munkája reménye: a kenyér,
és általa él az ember!

A kalász a béke zúgó aranya,
melegít s életet ad, mint az anya;
benne a jövendők testesülnek meg,
sorsot szab dolgos nemzedékeknek. —

A kenyér nyugalmat ad;
de érte vívta munkása
mindig a forradalmat!

Fazekas Lajos

Ötszáz óra társadalmi munka

A balassagyarmati vontatási főnökség fiataljai 500 óra társadalmi munkát végeztek tízezer forint értékben, a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére tett felajánlásként.*

Az augusztus 20-án átadásra kerülő szociális létesítmény alapját a KISZ-fiatalokkal együtt a mozdonyjavítók *Petőfi*, a kocsijavítók *Petőfi*, *Május 1.*, *Madách* és a villanyszerelők *Eötvös* szocialista brigádjának tagjai ásták ki. Mintegy huszonnégy köbméter földet mozgattak meg, majd *a betonozást is ők végezték*, hogy a létesítmény a tervezett időre elkészülhessen.

Krakkói vasutasok Miskolcon

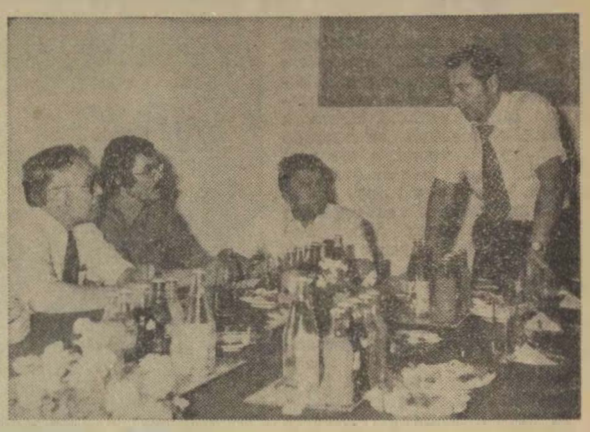
Már több éves baráti kapcsolat fűzi egymáshoz a krakkói és a miskolci vasutasfiatalokat. Ebben az évben július 25—31. között ifjúsági delegáció érkezett Krakkóból a MÁV Miskolci KISZ-bizottságának meghívására Miskolcra.

A lengyel fiatalok megismerkedtek Észak-magyarország nevezetességeivel, de ellátogattak Sárospatakra, Tokajba, Debrecenbe, a Hortobágyra és Jósvafőre is.

A krakkói vasutasfiatalok viszonzásul szeptemberben vendégül látják a miskolci vasútigazgatóság KISZ-eseit.

„Megismertük a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeit"

Négy napot töltött hazánkban a finn vasutasszakszervezet delegációja



Augusztus 8-tól 13-ig szakszervezetünk vendégeként tartózkodott hazánkban a finn vasutasszakszervezet háromtagú küldöttsége: *Unto Kesjonen* elnök, *Mauno Rajttilia* és *Eino Haapal*.

Négy napot töltöttek nálunk. Ez idő alatt meglátogatták a budakeszi MÁV Szanatóriumot, Kiskunhalas csomópontot és a Dunakeszi Járműjavítót. A delegációt fogadta *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes is. Kiskunhalason *Tánczos Sándor*, a városi tanács vb-elnöke is vendégül látta a finn vasutasok küldöttségét.

— Nem azért jöttünk, hogy a hibákat keressük — mondta *Unto Kesjonen*. — Jövetelünk fő célja az volt, hogy megismerkedjünk a magyar emberekkel, a magyar vasutasokkal. A rövid idő alatt is sokat láttunk, tapasztaltunk. Mindenütt elégedett, kiegyensúlyozott emberekkel találkoztunk.

Látogatásukat már régóta várjuk, mert a finn baráatainkon kívül egész Európában jó kapcsolataink vannak a vasutaszakszervezetekkel. A baráti kapcsolat megteremtésére a közös nyelvcsalád és az internacionalista szemléletünk is kötelez.

— *Minden szakszervezet legfontosabb feladata a dolgozók életkörülményeinek a javítása* — hangsúlyozta beszélgetésünk során a finn elnök. — *A magyar vasutas-szakszervezet sokat tesz ezért.* Be kell vallanom, sokat tanultunk magyar barátainktól. *Előttünk járnak a szociális létesítmények terén.* Jó példa számunkra az óvodai, bölcsődei és az egészségügyi ellátás magas színvonala, a dolgozók lakásgondjaival való törődés. Nagyon tetszett az is, hogy a magyar vasutasok különös gondot fordítanak a fiatalok képzésére és az utánpótlás nevelésére.

— A két vasutat nehéz összehasonlítani — folytatta *Unto Kesjonen*. — Nálunk mások a földrajzi adottságok. Amikben azonosak vagyunk, azok a vasutasgondok. Itt elsősorban az éjszakai műszakokra és a vasutasmunka egyéb nehézségeire gondolok.

Elutazásuk előtti napon a Benczur utcai székházban *Koszorús Ferenc* főtitkár búcsúztatta a vendégeket, akik kapcsolataink további fejlesztése érdekében *Koszorús Ferenc* főtitkárt hivatalos látogatásra hívták a finn vasutas-szakszervezethez, az „éjféli nap országába".

Ki mit mutat most?

Szót se az idén, nincs okunk panaszra! Előbb volt a „ki mit tud?", majd jöttek a karmesterek, aztán hogy „most mutasd meg!", végül a Metronóm. S aki tudta, megmutatta. Aki nem, az is. Már tudniillik, hogy mit nem tud. A „ki mit tud?" amatőrjei közül jó néhányan megmutatták, hogy tudnak énekelni, a Metronóm '77 profijai közül pedig jó néhányan megmutatták, hogy nem tudnak énekelni. A karmesterek pedig azt mutatták meg, hogyan tud valaki egyetlen karmozdulattal összhangot teremteni... ha tudja, hogy mikor kell magasba lendítenie a karját.

Egy szó mint száz: megmutatták nekünk. Most már igazán nem mondhatják ránk, hogy tudatlanok vagyunk. Azt is tudjuk, hogy a nemzetközi zsüri szakértő véleménye szerint aki tíz percet kér az évekből, az többet tud, mint aki azt hajtogatja, hogy múlnak a gyermekévek. De tudjuk azt is — mert akkor megmutatták —, hogy ha valaki a hasára mutat, meg a szájára, aztán hullámoztatja a karját és végül csókot dob, az vattacukor. Ez semmivel sem bonyolultabb, mint az a krimi, amelyet három estén át mutattak meg nekünk, s amelyben az áldozatoknak egy-egy baba jutott, miközben a szép szőke hősnő a rendőrnyomozónak, meg epekedő szerelmesének is megmutatta, hogy mindenkit az orránál fogva tud vezetni. Még a nézőket is.

Persze a televízió jámbor készülék, mindent azért nem mutathat meg még akkor sem, ha magyar filmrendezők is készítenek műsort a számára. Bezzeg a moziban. Ott mindent megmutatnak. Még azt is, hogyan születik a baba (nem az, amelyik a krimi áldozatainak jutott, hanem amelyik a film főszereplőnőjéé, nemcsak a korszakos kérdéseket taglaló játékfilmben, hanem a valóságban is). Ami pedig a mozijainkat illeti, megmutatják, hogyan lehet az éles képet életlenné, a tiszta hangot torzzá és a másfél órás, érthető és összefüggő filmet egy óra tizpercessé és érthetetlenné tenni. Csak azt tudnák ezek után a moziüzemek, hogy miért üresek a magyar mozik? Ők a tévét okolják. Mert hogy Metronóm, meg „most mutasd meg!", netán „Csak ülök és mesélek".

Mese például arról, hogy van olyan ember, aki a kezével lát. Bekötött szemmel is tudja, hogy mi van az asztalon, s hogy mindezt hogyan tudja, azt meg is mutatja. Aztán mások megmutatják, hogy nekik mindez smafu, mert kézzel látni nem lehet, miként boszorkányok sincsenek. S ily módon azt is megmutatják, hogy bár valóban múlnak a gyermekévek, de egy idős férfiú is képes „kézzel látót" játszani, csakhogy felfigyeljenek rá, akár egy beaténekesre. Ő sem kér több figyelmet magának, csak tíz percet az évekből.

Különben úgy hírlik: miután Columbo csaknem két éven át megmutatta, hogy milyen züllött életet tud élni ama felső tízezer, miközben neki csak egy kopottas ballon-kabátra telik, Columbo rövidesen távozik. Az egyik irodalmi hetilapunk már megmutatta Columbo utódját is. A jeles utódot Kojaknak hívják, természetesen ő is felügyelő.

Azt is rebesgetik, hogy ezen a nyáron országos össznépi játékká terebélyesedett a „most mutasd meg!". S nemcsak estefelé, a terebélyes fák alatt — amikor megmutatni ugyan lehet, látni viszont annál kevesebbet —, hanem világos nappal, az országutakon is. Hírlik: Kovásznainé azt mondta Kovásznainak, hogy „most mutasd meg, mennyivel gyorsabban érsz Siófokra, mint Belényesiék, tavaly vett Skodájukon". Nem tudom, hogy Belényesiék mikorra értek Siófokra, Kovásznaiék viszont oda készülnek utókúrára. Mihelyst kiengedik őket a balesetesek kórházából. A hivatalos közegek is gyakran kérdezősködtek az idén: „most mutasd meg, használod-e a biztonsági övedet?". E kíváncsiskodásnak a vége nemegyszer egy újabb kérdés volt: „most mutasd meg, van-e nálad ötszáz forint — bírságra?". Budapesten, a Nyugati pályaudvarnál pedig javában készülnek az aluljáró-építésnek nevezett, nagyszerű játékra, melynek kérdése: „most mutasd meg, hogy jutok ki a körútra?"

F. T.

Legénysiratás

Homokháton, a Takács ház udvarán este háromnegyed tízkor kukorékolni kezdett a kakas. A ház asszonya félálmosan ennyit mondott urának: *„Ember ez rosszat jelent. Háromszor és ilyen későn?!"*

Zala megyében egy másik kis faluban százötvenéves öreg tölgy ölelt a Domb utca utolsó házát. Itt egész nap esett az eső, de este szél kerekedett és elhajtotta a felhőket. Az ég már tiszta volt, előbújtak a csillagok, de a szél úgy tekerte, ölelte, csavarta az öreg tölgy száraz ágait, hogy a fa a szomszédok szerint sirató hangokat adott.

Ugyanezen az estén a Három Huszár csárda udvarán 22 óra 30 és 22 óra 50 perc között két legény verte egymást. Egyikük, *Takács József* 25 éves kőműves, holtan maradt az udvar kockakövein. A barátja ölte meg.

A nyomozó gondosan összefirta az események sorrendjét. Mindent megnézett, mert mindent látni akart. A rendőrségi jegyzőkönyv szerint május 18-ról 19-re virradó éjszaka öten aludtak a MÁV Tulipán utcai munkásszállásának 175-ös számú szobájában. Egy örökké asztmásan köhögő, négygyerekes bajai öreg gépkezelő, aki talán akkor lett volna életében először boldog, ha tíz napot alhat egyfolytában. Aztán egy szőrmók mecsekaljai öreglegény, aki még Sztálinvárosban szerette meg a vándorélet, és azóta örökké úton van. Mellette *Dinnyés* aludt, akit az egész építkezésen csak per *Dinnyének* szólít mindenki, mert *Dinnyés Karcsi* arról nevezetes, hogy még álmában is rángatózik ha szól a zene. Az ablak alatt a jobb oldali ágyon ifjú *Takács József* pihent három éve. A szomszédos ágy *Ács János* két éve bérelt helye.

Ács és *Takács* együtt voltak katonák. *Takács* sűrű, vérbő, fekete legény. Olyan, aki szívből tud barátot szeretni, de ha megsértik, azonnal ütésre emeli a kezét. Ellentéte *Ács János*, a megtestesült kőművesnyugalom. Társai azt mondják, akkor sem rebbent volna a szeme, ha összedől mellette egy frissen felhúzott épület. Ács szöghajú szőke, olyan magas *Takács* mellett, mint a pont fölött a felkiáltójel. Egy héttel korábban *Takáccsal* együtt méreckedtek. *Ács* éppen hogy 54 kilót nyomott a mázsán, *Takács* csak nevetett, amikor a mérleg kétnyelve megállt a 87 kilónál.

A szombat estéket mindenki szereti a munkásszálláson. A gépkezelő már hét órakor javában horkolt, a mecsekaljai öreg legény fél tízig sörözött, aztán álló órán át állt a zuhany alatt. *Dinnyés Karcsi* pedig 60 forintot dobált be a szemközti presszó zenegépébe. *Ács* és *Takács* végignézték az éjszakai filmet a tv-ben, és olyan csöndben feküdtek le aludni, hogy a többiek észre sem vették.

Elsőként mindig a legtöbbet alvó bajai ember szokott kelni. Öt óra lehetett, elszívott két cigarettát, forgolódott is egy kicsit, aztán újra elszunnyadt egy időre. Még álmodott is egyet. Nyolc óra tájt Dinnyés rádióval egybeépített magnójának harsogása ébresztette a testületet. Takács párnát vágott *Dinnyéshez*, *Ács* kacagott, hogy rengett alatta a sodrony. Mindenki felkelt és látszatra a lustálkodás határáig tett-vett. A két idősebb ember lecsókolbászt és savanyúkánosztát evett ebédre. *Dinnyés* máikonzervet és húsz deka felvágottat. *Ács* és *Takács* közös konyhát vezettek vasárnaponként és most konzervlecsó szerepelt az étlapon.

Evés közben mindenki lopva nézte a másikat. A fordulat akkor állt be, amikor a mecsekaljai öreglegény elővett a szekrényéből egy hatliteres korsót.

— *Tegnap hozta a testvérem. Ha igazság van a földön ez a miénk és a fizetség is annyi, hogy egy pohárral rá kell koccintanunk...*

Az ebéd egy óra körül kezdődött, a demizson háromnegyed négykor már üres volt.

A munkásszálás gondnoka:

— Semmit sem lehetett rajtuk látni. Az öreg bajai gépész különben is olyan ember, hogy hetek telnek el, mire két szót ki tudok belőle venni. Négy óra tájban lement egy táskával, intett is a személyel, aztán negyedóra múlva újra visszajött. Most már tudom, hogy két üveg pálinkát hozott akkor, és hozzá kísérőnek öt üveg sört. Per kopf egyet-egyet. Én lármát vagy zajt egyszer sem hallottam.

Dinnyés Károly nehézgépkezelő:

— Nagyon jól elbeszélgettünk. Olyan jól talán még soha. *Ádám* bácsi a bajai gépész arra kért, ha lenne a masinámon valami tingli tanglin kívüli — ő így nevezte az én muzsikámat — igazi zene is, akkor nyomjak már meg egy olyan gombot, ami előhozza a szép dalt. Álló órán át hallgattuk *Ádám* bácsi dalait és ha jól emlékszem vissza, már szépen estébe hajlott az idő, amikor *Ádám* bácsi azt mondta, hogy erre a jó napra, erre a szép vasárnapra akkor teszszük föl az igazi koronát, ha lemegyünk a Három Huszárba és eszünk egy finom pacalt.

Ádám bácsi a bajai gépész:

— Katonásan fölöltözött mindenki. Nem telt bele még egy-egy bolhafogásra való idő sem, lent ültünk a Három Huszár kertjében. Én szóltam a pincérnek, és mondtam, hogy hasznára válik majd, ha akkora adagokat hoz, amilyet még nem is látott a világ. Mielőtt a pincér elment, *Dinnyés* azt mondta, ha már a pacalt én vállaltam, engedje már meg a tisztes társulat, hogy az étvágyhozót ő intézze. *Dinnyés* egy-egy deci igazi cseresznyét kért mindenkinek, s hozzá kísérőnek korsó barna söröket. A pálinkát egy hajtásra itta mindenki, de a sörös korsók még félig voltak, amikor *Takács* újra megkérte a kört. A pincér kacsintott és azt mondta, hogy olyan lesz a pacal, hogy egy életen át megemlegetjük és ha ez az étel jut az eszünkbe, mindig ide vezet majd az utunk.

Mire a pacal az asztalra került már csak a második korsók voltak érintetlenek.

Ádám bácsi, a bajai gépész:

— Úgy faltunk, mint a farkasok, és olyan erős volt az a finom pacal, hogy lángot lehetett volna fújni tőle. *Kardos*, a mecsekaljai öreglegény meg is evett hozzá vagy tíz szelet kenyeret, és azt hajtogatta, ha nem iszunk még erre legalább egy kör vegveset, akkor nem tiszteliük igazán a szakács munkáját. Én kérem szabadkoztam, pedig bírom az italt, és ha szomorú vagyok minden különösebb erőfeszítés nélkül elköltök öt liter jo bort. Ács is tiltakozott, hogy elég már ne akarjunk magunknak hétfőre rosszat. De *Kardos* úgy tett, mint aki kimegy a hátsó helyiségbe a dolgát intézni és közben meg kikérte és ki is fizette az újabb kört. Amikor ezt is megittuk *Dinnye* már dobolt az asztalon, *Takács* meg fütyült hozzá.

Egyszercsak *Takács* rávert az asztalra és azt mondta, most már *Ácson* a sor. Ne vacilláljon és ne gatyázzon, hanem mint a villám kérje a következő kört.

Dinnyés Károly vallomása:

— *Ács Jancsi* csak mosolygott a barátján és azt mondta, nem egy napból és estéből áll a világ, és ő nagyon szívesen fizet egy körnél többet is, ha a társaságnak ahhoz van kedve, de nem most, hanem holnap és ezt bocsássuk meg neki, mert azért mégis csak furcsa lenne, ha holnap reggel hatkor úgy szédülne a kilencedik emeleten mint a lámpaernyő mellett az éjszakai büdösbogár. *Takács* akkor lelökte az asztalról a korsóját és azt mondta *Ács Jancsinak*, hogy eddig a barátjának tartotta, de a jövőt illetően egy patkányt is többre becsül. Aki ennyire sóher és ennyire fogához veri a garast, az nem emberek közé való, annak a pöcegödörben van a helye.

A tanúvallomások szerint *Kardos* ekkor rászólt *Takács*ra, és azt mondta neki, hogy teljesen igazat ad *Ács Jancsinak*, hiszen mindenki eleget ivott már, és holnap meg gyógyírként hat majd a most nem hiányzó korsó sör. *Ádám* bácsi is dörmögött, hogy menjenek már, mert későre jár. *Dinnyés* meg már föl is állt, hogy induljanak. De *Takács* ekkor már olyan paprikásan mérges volt és annyira szidta ágyszomszédját, hogy a szavak nem tűrnek nyomdafestéket. *Ács* ekkor fölállt, hogy elmegy a hátsó kijáraton, de *Takács* azonnal eléállt. *„Ha te vagy a soros, fizess, vagy addig verlek, amíg meg nem jön az eszed!"* Ács szelíden megfogta *Takács* kezét, és azt felelte, holnap mindent, de ma már semmit.

Akkor *Takács* egy irgalmatlan nagy pofont kevert le *Ács Jancsinak*. De mielőtt még eldőlt volna, jobbról-balról már kapta a másikat. *Ács* perceken át úgy hajladozott az ütések ide-oda sodró erejétől, mint nád a szélben. Az asztalnál ülők és az állók még fel sem ocsudtak, amikor *Ács Jancsi* a földre került. Először magykézlábra emelkedett, aztán lassan felállt, elővette a zsebkendőjét és megtörölte véres arcát. Állítólag ennyit mondott:

— *Miért? Mondd meg, hogy miért...*

Mondott valna talán még mást is, de *Takács* újra ütött. *Ács* a szédüléstől, vagy a reflex miatt jobbra hajlott és az ütés elzúgott az arca mellett. Ekkor először — és ezt minden tanú eskü alatt vallotta — *Ács* ütött. És a cingár Ács egyetlen ütéssel örökre földre, földbe küldte társát.

Ács János ökle Takács nyelőcsövét törte el, a helyszínre érkező mentőorvos már csak a halál beállítát tudta megállapítani. *Ács Jánost* tizenöt perccel később őrizetbe vette a rendőrség.

A munkásszállás 175-ös számú szobáiában május 19-e óta két ágy üresen áll.

Németh Sándor

Nagyszerű évet zártak a vasutasvívók

Világbajnoki arany és fair play-díj

Szakszervezetünk székházában fogadták a VB-n járt BVSC-s pengeforgatókat

Amolyan óévbúcsúztató ünnepséghez hasonlíthatók azok az összejövetelek, amelyekre világbajnokságot, olimpiát követően kerül sor a vívósportban. Mindez érthető, hiszen a pengék világában az esztendő legnagyobb versenye egyszersmind pontot tesz az évad végére, lezárul egy idény.

Hogy ezeknek az évadzáró összejöveteleknek a hangulata végül is milyenre sikerül, azt leginkább az idény versenyeredményei határozzák meg.

Nem volt szüksége különösebb látnoki képességre annak, aki a Vasutasok Szakszervezetében augusztus 11-én lezajlott ünnepség hangulatára tippelt, amelyen *Koszorus Ferenc*, a szakszervezet főtitkára köszöntötte az idei VB-n részt vett BVSC-s vívókat és a szakosztály vezetőit. *Gulyás János*, a MÁV vezérigazgató-helyettese pedig itt adta át *Gerevich Pál* világbajnoknak a vezérigazgatói dicséretről szóló okmányt.

Nagyszerű évet zártak a vasutasvívók. Három aranyérmet szereztek az esztendő országos felnőtt bajnokságán — a lehetséges nyolcból. Gerevich Pál a kard, Pap Jenő a párbajtőr egyéni bajnoki címet nyerte el, és természetesen első lett — ki tudja, hányadszor — a párbajtőrcsapat is.

E három arany közül a szakosztályvezetés minden bizonnyal a huszonhat esztendős *Pap Jenő* sikerének örült leginkább, aki ezzel az eredménnyel egycsapásra „bevívta" magát a világbajnoki csapatba. A szakállas, rendkívül csöndes versenyző korábban már három alkalommal szerepelt világbajnokságon, ám mindannyiszor a tőrcsapat tagjaként, ami — tekintve párbajtőrvívásunk rangját — korántsem jelent annyit, mint a kényesebb fegyvernemben kiharcolt siker. És, persze, az sem mellékes, ha valaki egyszerre két fegyvernemben is kiemelkedően szerepel...



Gulyás János vezérigazgató-helyettes Gerevich Pál világbajnoknak átadja a vezérigazgatói dicséretet (Laczkó Ildikó felvétele)

Nehéz lenne megítélni, hogy egy világbajnoki cím és egy fair play díj közül melyik a rangosabb, az értékesebb. Annyi bizonyos, hogy a BVSC és egyáltalán *a magyar sport számára az utóbbi kitüntetés* (amelyet mindeddig csak két magyar *Gulyás István* teniszező, és *Zsolt István* labdarúgó játékvezető kapott) *nagyon nagy segítséget ad a sportoló fiatalok erkölcsi és emberi neveléséhez, ugyanakkor nagyszerű példa arra, hogyan lehet egyszerre helytállni a sportban és a hivatásban.* Hiszen a 40 esztendős *Kamuti dr.* csaknem két évtizeden keresztül a világ tőrvívásának élvonalába tartozott, s eközben is sikeresen praktizált, mint a MÁV-kórház sebészorvosa.

Kamuti Jenő dr. példája egyébként csattanós válasz azok számára, akik szerint az eredményesség és a sportszerűség ma már összeegyeztethetetlen fogalmak.

Pilhál György

Egy ilyen bajnoki szereplés után **nem keltett túlságosan nagy meglepetést, hogy a Buenos Aires-i világbajnokságra utazó magyar vívóválogatottban nem kevesebb, mint hat BVSC-s pengeforgatót találhattunk.** Párbajtőrben három (Erdős Sándor, dr. Fenyvesi Csaba, Pap Jenő), női tőrben két (Bóbis Ildikó, Maros Magda), kardban pedig egy (Gerevich Pál) vasutas vívó léphetett pástra.

A VB harmadik napjának estéjén magyar himnuszt hallhatott a Buenos Aires-i Kiállítási Csarnok közönsége.

Gerevich Pál állt a dobogó tetején. Izmaiban, idegeiben még ott lüktetett a szovjet Nazlimov elleni sorsdöntő csörte minden feszültsége, kiváltképp a 4:4 utáni döntő találaté, amely a világbajnoki címet jelentette számára.

Hét év után — 1970-ben *Pézsa Tibor* győzött az ankarai VB-n — *újra magyar versenyző lett a kardvilágbajnok.* Kicsit talán hiányolhatjuk vagyunk az [illegible]m ny túlértékelésére, am ez érthető, h[illegible]en egy olyan sportágról, pontosabban fegyvernemről van szó, amelynek már puszta említése is nosztalgiát ébreszt a magyar sportkedvelők között. Aranyak tucatjai igazolják ezt.

Gerevich Pál VB-győzelme egyszersmind a 27. világ- és olimpiai bajnoki aranyat jelenti a *Gerevich-családban* hiszen az édesanya, *Bogáthy* (Bogen) *Erna négy*, az édesapa, *Gerevich Aladár* pedig huszonegy (!) alkalommal szerzett első helyezést világversenyen, ezen kívül *Pali* is nyert már egy aranyat az 1973-as VB csapatversenyében.

Jó helyre került ez az aranyérem. Biztosak lehetünk abban, hogy ezt az egyébként is halkszavú, szerény vívót a siker nem az önelégültség, netán az önhittség felé sodorja, sokkal inkább lendületet ad számára a további munkához. És lendületet ad egyesületének is, hiszen ez a siker — *Gerevich Pál* vitathatatlan érdemei mellett — a vasutas kollektíva sikere is.

Nem sokkal a világbajnokság befejezése után érkezett a hír: dr. Kamuti Jenő, az egyesület nemrég visszavonult kiváló tőrözője nemzetközi fair play díjat kapott.

Nehéz lenne megítélni, hogy egy világbajnoki cím és egy fair play díj közül melyik a rangosabb, az értékesebb. Annyi bizonyos, hogy a BVSC és egyáltalán *a magyar sport számára az utóbbi kitüntetés* (amelyet mindeddig csak két magyar *Gulyás István* teniszező, és *Zsolt István* labdarúgó játékvezető kapott) *nagyon nagy segítséget ad a sportoló fiatalok erkölcsi és emberi neveléséhez, ugyanakkor nagyszerű példa arra, hogyan lehet egyszerre helytállni a sportban és a hivatásban.* Hiszen a 40 esztendős *Kamuti dr.* csaknem két évtizeden keresztül a világ tőrvívásának élvonalába tartozott, s eközben is sikeresen praktizált, mint a MÁV-kórház sebészorvosa.

Kamuti Jenő dr. példája egyébként csattanós válasz azok számára, akik szerint az eredményesség és a sportszerűség ma már összeegyeztethetetlen fogalmak.

Pilhál György

Megélénkült a tömegsport

Színvonalas versenyek Szolnokon, Debrecenben, Szegeden, Kecskeméten és Pécsett

A vasutas sportegyesületek pályáin a tömeg- és a versenysport több országos döntőjét bonyolították le a közelmúltban. Így például Szolnokon rendezték meg az üzemi asztalitenisz- és kispályás labdarúgó-bajnokság záró küzdelmeit, ahol eldőlt a végső helyezés sorrendje.

Szakszervezetünk hét területi bizottságát képviselték a különböző korosztályokhoz tartozó csapatok, s örömmel tapasztaltuk, hogy sok új versenyző is szerepelt. Előre tehát még csak sejteni sem lehetett, hogy ki vagy kik lesznek a győztesek.

Asztaliteniszben — mind a nők, mind a férfiak versenyében — erős mezőny alakult ki. A női csapatok között végül is a BKHI, a *Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti tanácsának csapata szerezte meg az első helyet. Második lett Pécs, harmadik Budapest*, és sorrendben követte őket Szombathely, Debrecen, Szeged, Miskolc csapata.

A férfiak döntőjét csapatban a budapestiek nyerték. A további sorrend: *Szombathely*, Debrecen, Szeged, BKHI, Miskolc, Pécs.

A női egyéni verseny legjobbjának a szombathelyi *Németh Istvánné* bizonyult. Második lett *Fogarasi Ilona* (BKHI), míg harmadik helyen a szegedi *Mészáros Imréné* végzett.

A férfiaknál az első helyet *Győri Kálmán* (Budapest) szerezte meg. Második a debreceni *Szabó Gábor*, harmadik a BKHI-ben játszó *Lapsánszki Károly* lett.

A BKHI női párosa is kivívta az elsőséget, megelőzve Budapest és Pécs párosát. A férfiak páros versenyéből a budapestiek kerültek az élre Szombathely és a BKHI párosa előtt.

Ugyanez idő alatt zajlottak le — két helyen egyszerre — a kispályás üzemi labdarúgó-bajnokság izgalmas döntői. A sportszerűség és a jó felkészülés végül is a GySEV csapatának juttatta az elsőséget, egy ponttal megelőzve a Székesfehérvári Járműjavító csapatát. A további sorrend: Szombathelyi Járműjavító, Nagykanizsai Vontatási Főnökség, Miskolc TBFF, MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet, Vésztő vontatási főnökség, Debrecen vontatási főnökség.

A torna legjobb kapusa címet *Siklósi János*, a GySEV Igazgatóság csapatának kapusa, míg *a legeredményesebb játékos címet Szentgyörgyvölgyi Ferenc*, a Pécs, vagyis a nagykanizsai vontatási főnökség csapatának tagja hódította el.

A Vasutasok Szakszervezete által alapított vándorkupa egy évre a budapesti területi bizottság asztaliteniszezői, illetve a GySEV labdarúgói birtokába jutott. A budapestiek a GySEV Igazgatóság által felajánlott kupát is elnyerték mind az asztaliteniszben, mind a kispályás labdarúgásban elért összesített pontérték alapján.

★

Az országos vasutas atlétikai pályabajnokság színhelye Debrecen volt. Erre a küzdelemre 12 egyesület nevezett 324 versenyzővel. A részvevők száma és a verseny színvonala is igazolja, hogy érdemes, szükséges továbbra is segíteni az atlétikai sportágakat, mert csak így kerülhet minél több felnőtt és ifjúsági versenyző a válogatott kerettagok közé.

★

Szegeden bonyolították le a gyaloglóbajnokságot. Ezen az SZVSE, a HVSE és az NyVSC versenyzői szerepeltek kiemelkedő sikerrel, öt, tíz, illetve húsz kilométeres távon.

★

Kecskemétre az 1977. évi országos vasutas teke női, férfi, egyéni és csapatbajnokság kétnapos küzdelmeire 12 egyesület küldte el nevezését.

Férfi csapatversenyben a Kecskeméti MÁV SE győzött 2544 fával az SzVSE és a Szolnoki MÁV csapata előtt. Női csapatversenyben is *a kecskemétiek bizonyultak a legjobbnak*, megelőzve a Szentesi VSC és a Szolnoki MÁV női csapatát. A férfiak egyéni bajnoka *Szabó Dániel* (Kecskemét) lett, a nők közül pedig az ugyancsak kecskeméti *Tóth Katalin* és *Medgyesi Istvánné* szerezte meg az egyéni bajnoki címet.

★

Az országos vasutas egyéni ökölvívó-bajnokságot Pécsett rendezték. A több napos versenyen serdülő, ifjúsági és felnőtt versenyzők mérték össze erejüket, tudásukat. *A tíz egyesület közötti pontversenyben első lett a PVSK*, megelőzve a Hatvani AC és a Soproni KSC, illetve az NyVSC ökölvívóit.

A versenybíróság a legtechnikásabb versenyző címet adományozta a felnőtt korcsoportba tartozó Kertész Jenőnek (Sopron), az ifjúsági *Magyar Istvánnak* (PVSK), a serdülő *Tomasovics Zoltánnak* (PVSK) és *Zámbó Gábornak* (Haladás VSE).

A legeredményesebb edzőnek járó tiszteletdíjat *Horváth Géza*, a PVSK edzője kapta.

Az 1977. évi felnőtt vasutasbajnokok (papírsúlytól felfelé): *Szabó* (Sopron), *Papp*, *Ambrus*, *Bárdi* (Hatvan), *Magyar* (PVSK), *Budai*, *Balogh* (Sopron), *Sándor* (Nyíregyháza), *Kobela* (Cegléd), *Szőke*, *Kovács* (PVSK).

Légsúlytól felfelé: *Pirbus* (PVSK), *Ábrahám* (Hatvan), *Seregélyi*, *Erdősi* (Törekvés), *Sztuporszky* (Miskolc), *Kertész* (Sopron), *Antal* (Miskolc), *Balázsi* (Nyíregyháza), *Vaka* (Hatvan), *Salga* (Sopron).

HÍREK

— **Munkavédelmi hónap.** Miskolc-Tiszai pályaudvar társadalmi és gazdasági szervezetei szeptemberben munkavédelmi hónapot szervez-nek. A hónap első hetét kommunista hétté nyilvánítják, és ez idő alatt a szocialista brigádok megtisztítják a rendező pályaudvar irányvágányait.

— **Kirándulás.** A dombóvári vasúti csomópont szakszervezeti bizottsága nyugdíjascsoportjának 55 tagja a közelmúltban egynapos kirándulást tett Badacsonyban, ahol megtekintették Egri József festőművész kiállítását és Badacsony nevezetességeit.

— **Véradás.** Budapest-Ferencváros csomópont Vöröskeresztes szervezete augusztus 1-én és 2-án véradónapot szervezett. A két nap alatt 205-en 75,3 liter vért adtak térítésmentesen. Különösen a forgalom és a központi szertár dolgozói mutattak jó példát.

— **Társadalmi ellenőrök elismerése.** Miskolc-Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottságában 25 társadalmi ellenőr végez társadalmi munkát. A megye falvaiban, városaiban ellenőrzik az áruellátást, a kiszolgálást. A közelmúltban ünnepség keretében jutalmazták meg a legjobb társadalmi ellenőröket, közöttük Kovács Gyulát, Székely Gyulát, Pozsonyi Tibornét, Rádai Bélát és Horváth Lászlót.

— **Nyugdíjasok az Országházban.** Székesfehérvár és Várpalota csomópontok 98 nyugdíjasa Budapestre látogatott, ahol megtekintették az Országházat, majd a Közlekedési Múzeumot, az úttörővasutat és a Nemzeti Galériát.

A szerkesztőség üzeni

Varga József, Várpalota; Király János, Brandt Erzsébet, Enyedi Sándor, Budapest; Balogh Ferenc, Pintér Gyula, id. Kovács Béla, Debrecen; Szűcs Ferenc, Radi József, Hatvan; Novák Lajos, Celldömölk; Léval Laura, Dombóvár; Bognár Károly, Tapolca; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Kovács István, Kisvárdai János, Pozsonyi Tibor, Sepsi Gyula, Benkőné Lászka Ildikó, Miskolc; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Horváth László, Tapolca; Németh István, Barcs; Szalay Gézáné, Pusztaszabolcs; Hornyák József, Debrecen; Pál Dénes, Kunfehértó; Stern József, Tunyogmatolcs, leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

KERESZTREJTVÉNY

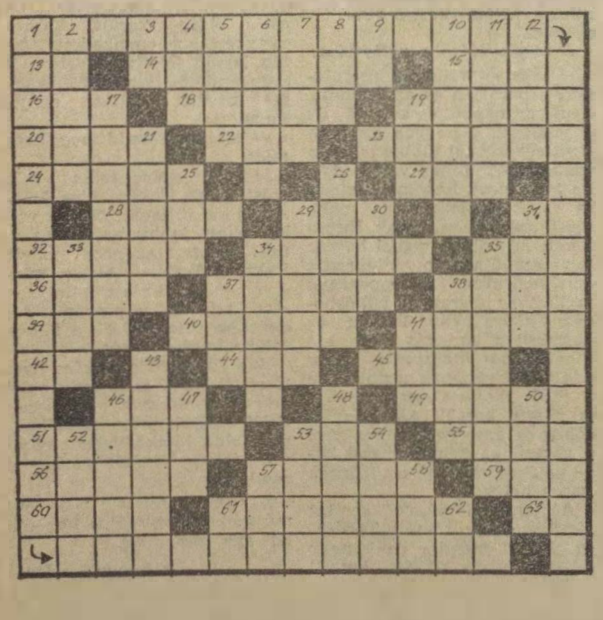
Vízszintes: 1. A vállalatok számára előírt fontos feladat. 13. Kicsinyítő képző. 14. Egy szovjet köztársaság fővárosának régi neve. 15. Költemény. 16. Szőraj. 18. Fővárosi jármű. 19. Gondjaiba ad. 20. Víz. oroszul. 22. Hatan a közepén. 23. De hosszú idő múlva. 24. Egy szovjet város végek nélkül. 27. Bemutatóra szóló kötelezvény. 28. Szovjet folyó. 29. Kérdőszó. 31. Honoris causa. 32. ... fakó! 34. Víz alatt dolgozik. 35. Nagy ellentéte. 36. ... bárónő, operettcím. 37. A mohamedánok szent könyve. 38. Nem hozó. 39. Becézett női név. 40 Olasz futballcsapat. 41. Kossuth Lajos születési helye. 42. Zöld szelei. 44. Víznyerő. 45. Afrikai [illegible]am. 46. Képzőművészeti alkotás. 49. Vajon múlt? 51. Fordítva immunis. 53. Rakétában van. 55. Kúszó növény. 56. Viselkedési mód. 57. Szultáni rendelet, kinevezés. 59. Menet vége. 60. Az Elba mellékfolyója. 61. A tengerviz mozgása. 63. Folyadék.

Függőleges: 1. A beruházások hatékonyságát növeli. 2. Nigéria fővárosa. 3 A vízszintes 13. fordítottja. 4. Régi mérték. 5. A Dráva mellékfolyója. 6. A dal. 7. Az egyik megye. 8. Orsolya becézve. 9. Hangtalan tiz. 10. Van akinek csak ezen jár az esze. 11. ... Gustave, francia orvos és szociológus. 12. Pirosodik a gyümölcs. 17. Kis fülke, szobor számára. 19. Rébbe, rabbi. 21. A-val a végén vizeletrekedés. 25. Időmérő. 26. Török államtanács. 29. ... Joachim (1767—1815) nápolyi király. 30. Talán. 31. Az egyik telefonáló. 33. Akasztófa. 34. Fehéres, zsíros ásvány. 35. A kőszénkátrány egyik jellemző anyaga. 37. Kérdőnévmás. 38. A magyarral rokon nép. 41. Magyar Optikai Művek. 43. Híres nyomda névelővel + r. 46. Vissza: az indogermán népcsoport nyugati törzse. 47. Félig vettem. 48. Zsiráffélie állat. 50. Kínai súlymérték (ék. fel.). 52. Az élen álló. 53. Város Romániában. 54. Férfinév fordítottja. 57. Pirít a közepén. 58. Nem mögé. 61. Kávé közepe. 62. Y. S.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1. Beküldési határidő: 1977. szeptember 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Elektronikus adatfeldolgozás. Az adatgyűjtés egyszerűsítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 14. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Novák Ferencné, 3700 Kazincbarcika, Építők útja 16; Hényel László, 3000 Hatvan, Tabán út 10. III. 8: Balázsi István, 5310 Kisújszállás, Erdő u. 3/6; Siska Lászlóné, 2370 Dabas, Vasút u. 4: Hetesi Sándor, 7200 Dombóvár, III. u. 37.



Magyar Vasutas

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77-3268. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

1. Mozgószolgálathoz:
önálló szakács,
kézilegény vagy kézilány,
felszolgáló,
segédmunkás,
targoncavezető,
takarító,
gyors- és gépíró munkakörökbe.
Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u 84.
Mozgószolgálati Igazgatóság (tel.: 315—317).
2. KNP Igazgatóság területére:
pavilonkezelőt: Somoskőújfalu, Zebegény, Biatorbágy, Tata,
üzletvezetőt: Dömös, Vác-hajóállomás, Komárom, Herceghalom, Salgótarján,
kezilányt: Tata, Vác, állomásokon levő egységeibe.
Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 140—803 v. 14—30).
3. Budapesti Igazgatóság területére:
cukrász,
szakács,
kézilány,
segédmunkás,
pavilonkezelő,
felszolgáló,
büfés,
pénztáros,
kereskedelmi eladó munkakörökbe.
Jelentkezés: V., Kólmán Imre u. 14. (Tel.: 310—770 v. 41—96).

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1977. SZEPTEMBER 5.

Nagy erőpróba előtt a vasút

Aktivaértekezleten vitatták meg az őszi hónapok szállítási feladatait a Vasúti Főosztályon

A Vasúti Főosztály konferencia termében augusztus 24-én aktivaértekezletet tartottak, amelyen megjelent *Pullai Árpád*, az MSZMP KB tagja, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára; *dr. Móró István*, a VI kerületi pártbizottság első titkára, *Tóth László*, az Utasellátó Vállalat főigazgatója, és *dr. Zahumenszki József*, a Volán Trösztvezérigazgató-helyettese.

Az értekezletet *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának a titkára nyitotta meg. Elmondotta, hogy a munkaértekezlet célja az első félév eredményeinek értékelése és a második félév tennivalóinak, feladatainak a meghatározása, az őszi szállítás előkészítése. A hátra levő négy hónap próbára teszi a vasutasokat, ezért arra kérte a nagyobb csomópontokról meghívott vezetőket, hogy javaslataikkal, tapasztalataik ismertetésével járuljanak hozzá az értekezlet sikeréhez.

Hét hónap alatt 76 millió tonna áru

A megnyitó után *Szücs Zoltán* vezérigazgató tartott vitaindítót.

— Az elmúlt évek növekvő szállítási feladatainak teljesítése láttán a vasutas közvélemény arra a következtetésre jutott, hogy a vasúton egész évben „csúcsforgalom" van — mondotta bevezetőjében. — *Ez a megállapítás a lapjában helytálló. Ennek ellenére ma azért jöttünk össze, hogy az 1977. évi őszi csúcsforgalom sikeres megoldását biztosító legfontosabb tennivalókat megtárgyaljuk. Megvitassuk, hogy a jelenleg rendelkezésünkre álló eszközöket, munkaerőt hogyan tudjuk hatékonyabban foglalkoztatni, mit kell tennünk tartalékaink feltárására a jobb munka érdekében.*

Az év utolsó négy hónapjában várható több mint 46 millió tonna áru elszállítása — a megtermelt mezőgazdasági javak betakarítása, az ipari termelésben eddig minden évben jelentkező évvégi felfutás, a kölcsönkeresedelem szállításai és a növekvő tranzitszállítási feladatok — *ismét nagy erőpróba elé állítanak valamennyiünket.* Az eredményes munka, a helytállás alapvető feltétele mind a végrehajtó szolgálatban, mind a vasút vezetésében az előrelátó felkészülés, a dolgozók felkészítése az adott esetben nehezebb körülmények között végzendő munkára. Ahhoz, hogy sikeresen és maradéktalanul teljesíthessük feladatainkat, számba kell vennünk az eddig végzett munkát, le kell vonnunk azokat a következtetéseket, amelyek alapján megszilárdíthatjuk, tovább fejleszthetjük kedvező vonásait és kiküszöbölhetjük hibáit.

Az év első hét hónapjában *közel 76 millió tonna árut szállítottunk el*; ez 0,5 százalékkal több a tervben előírt, és 2,2 százalékkal az előző év hasonló időszakában elszállított árumennyiségnél.

A terv túlteljesítésének és az átlagos szállítási távolság növekedésének eredményeként árutonnakilométer teljesítményünk mintegy 2,5 százalékkal, fuvardíjbevételünk 3 százalékkal meghaladta a tervezettet.

Amellett, hogy a tervünkben előirányzottnál mintegy 400 ezer tonnával több árut szállítottunk el — különösen az utóbbi négy hónapban — *nem tudtunk minden szállítási igényt napra készen kielégíteni. Emiatt időnként kocsikiállítási nehézségek hátráltatták, elsősorban az építőanyagok és esetenként egyes exportküldemények elszállítását.*

A teherkocsi hiány időnkénti jelentkezésében részben saját munkánk fogyatékosságai, részben külső körülmények játszottak közre. *Ezek között említhető, hogy a tehervonatok menetrendszerűsége alig javult, és nem alakult kedvezően az utazási sebesség sem.* A kocsiforduló idő az előző évihez képest közel 2 százalékkal nőtt, míg az egy kocsiba berakott árusúly másfél százalékkal csökkent. Az üzemi munkában előforduló hibák következtében még mindig sokszor ácsorognak a kocsik, az elegyáramlás ütemessége, sebessége nem éri el a joggal elvárható színvonalat.

A szomszédos vasutak fogadási nehézségei miatt sok vonatot kellett a határállomások körzetében feloszlatni. *Emiatt, naponta átlagban, több mint 850 kilépő kocsi ácsorgott.*

Nem volt kielégítő a szállítmányozók rakodási készsége sem. A napi kirakatlan kocsimaradvány az előző évhez képest mintegy 15 százalékkal nőtt; ez önmagában naponta 500 kocsi felhasználását tette lehetetlenné. A kocsiállásdíjak köteles órák száma mind a feladásnál, mind a leadásnál az ismertetettek következtében számottevően emelkedett.

Nem gazdálkodtunk megfelelően a hálózatunkon megforduló idegen kocsikkal. Ezek nem kielégítő kezelése, túlzott igénybevétele miatt több mint félmillió kocsinap tartozásunk keletkezett, míg a múlt év hasonló időszakát közel 150 ezer kocsinap követeléssel — tehát pozitív egyenleggel — zártuk. Ez a körülmény kedvezőtlenül befolyásolja devizagazdálkodásunkat is, mivel a kocsibérek leszámolása során jelentkező különbözetet devizában kell térítenünk.



Szücs Zoltán vezérigazgató beszédét mondja

Záhonyban a belépett árumennyiség közel 13 százalékkal nőtt. Ezzel szemben a kirakatlan széleskocsi maradvány — napi átlagban — *az előző évinek több mint 233 százalékát tette ki.* Az okok között jelentős szerepe van az átrakási nehézségeknek, a munka szervezésében jelentkező hibáknak, ami végső soron a népgazdaság részére szükséges áruknál továbbítási késedelmet, a szélesnyomtávú kocsiknál megnövekedett tartózkodási időket és ennek megfelelően több kocsibért jelent. Ez ugyancsak nem kívánatos jelenség devizagazdálkodásunk szempontjából.

A vezérigazgató ezután a személyszállítással foglalkozott. Mint mondotta: az első félévben mintegy 3 százalékkal elmaradtunk a tervezettől. Ezzel szemben az utaskilométer teljesítmény — a távolsági utasok számának növekedése miatt — megközelítette az előirányzottat.

A személyszállítás minőségi színvonaláról szólva megállapította, hogy az nem kielégítő. *A vonatok gyakran indokolatlanul és nagymértékben késnek.* A késéseket a pályahálózat építése, illetve egyes vonalszakaszok műszaki adottságai miatt fennálló sebességkorlátozások mellett elsősorban a nemtörődömség, a felületesség, esetenként fegyelmezettlenség okozza. A késési idő különösen a *budapesti*, a *debreceni* és a *pécsi* igazgatóság területén magas. Nem kielégítő az állomások, várótermek és személykocsik tisztasága sem.

A vasút első félévi baleseti helyzetével kapcsolatban megállapította, hogy mind a közlekedő vonatok, mind a személyi balesetek többségénél személyi mulasztás történt. Ez arra figyelmeztet, hogy intézkedésre, fokozottabb megelőzésre van szükség az irányítás és a végrehajtás minden szintjén.

A fogyatékosságok ismertetése után a vezérigazgató az első félévben bevezetett szervezési és egyéb intézkedésekről, majd a vasút gazdálkodásáról beszélt.

7,8 milliárd állóeszköz-fejlesztésre

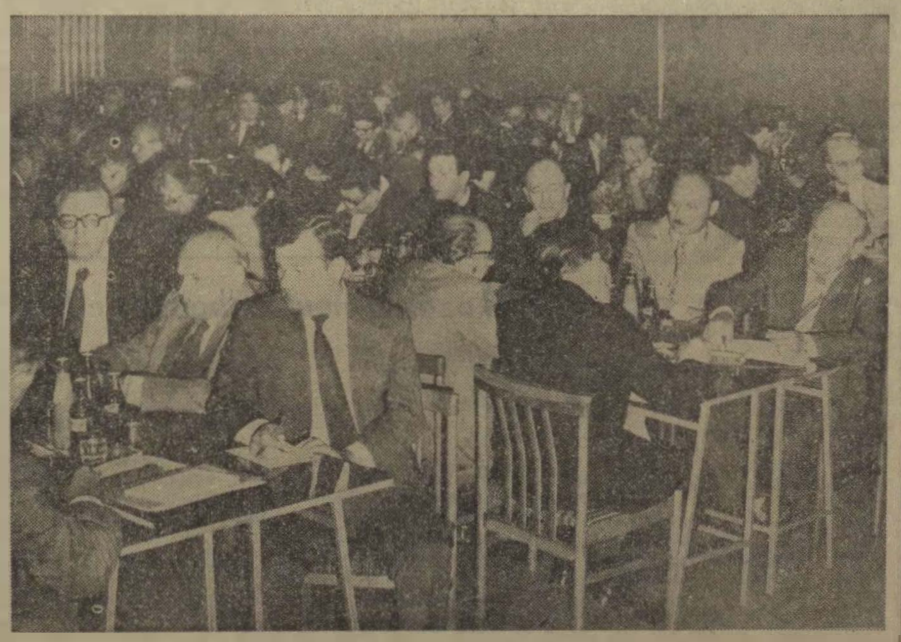
— Ez évben is jelentős összegeket fordítunk a vasút fejlesztésére, dolgozóink élet- és munkakörülményeinek javítására — hangsúlyozta. — A dolog természetéből adódóan féléves mérlegadatokkal még nem rendelkezünk, adott esetben azonban egy-egy féléves adat sem tükrözi a helyzetet reálisan. Ebben az évben megoldandó fontosabb feladatunk szemléltetése céljából csak példaként említenék néhány fontosabb adatot.

Állóeszközök fejlesztésére 7,8 milliárd forint áll rendelkezésünkre. Ennek felhasználásával mintegy 320 km hosszú vonal korszerűsítését, több mint 450 csoport kitérő cseréjét, 130 km vonalhosszon térközbiztosító berendezés, 10 állomáson biztosítóberendezés építését végezzük el. *Járműfejlesztési tervünkben közel 50 villamos- és dízel-mozdony, több mint 60 különböző személy- és mintegy 2000 teherkocsi beszerzése szerepel.*

Kiemelt fontosságot tulajdonítunk a szociális és munkavédelmi beruházásoknak; erre a célra *ebben az évben 168 millió forintot*, a múlt évinél 25 százalékkal többet irányoztunk elő. A vasutasok saját lakásépítésének támogatására több mint 100 millió forintot fordítunk. Július végéig a rákospalotai lakótelepen 65 új lakást vettek birtokukba dolgozóink, és az év végéig újabb 65 lakás átadására kerül sor.

Az év első felében fejlesztési tervünket — pénzügyileg — 34 százalékra teljesítettük. A műszaki teljesítés ennél kedvezőbb, megközelíti a 45 százalékot. Ezek az adatok arra utalnak, hogy az őszi forgalom nagy szállítási feladatainak megoldása mellett e téren is — elsősorban a pályahálózat fejlesztésén — még jelentős megoldandó feladataink lesznek.

(Folytatás a 3. oldalon.)



Az aktivaértekezlet résztvevőinek egy csoportja

(Laczkó Ildikó felvétele)

A napirend eltért a szokásostól

A MÁV időszerű feladatairól tanácskoztak az elnökség tagjai és a vasút vezetői

Augusztus 18-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Az ülésnek a szokásostól eltérő napirendi pontja volt: *az elnökség tagjai és a Vasúti Főosztály vezetői kötetlen beszélgetést folytattak a SZOT és a vasutas-szakszervezet együttes titkársági ülésén meghatározott feladatokról és egyéb időszerű kérdésekről.*

A tanácskozáson megjelent *Szücs Zoltán* vezérigazgató, *Szabó Béla* és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, valamint *Csik Sándor*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának a tagja. A beszélgetést *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára vezette.

Vitaindítójában többek között szólt a vasút előtt álló aktuális feladatokról és a munkahelyi együttműködés fontosságáról. Ez utóbbi különösen most, az őszi csúcsforgalom küszöbén fontos. Minden szolgálati helyen nagy gondot kell fordítani az átgondoltabb, az eddiginél szervezettebb munkára. Az őszi csúcsforgalom idején sem szabad azonban megfeledkezni a szociálpolitikai tennivalókról, a dolgozók munkakörülményeinek a javításáról.

Szücs Zoltán vezérigazgató kifejtette, *hogy a dolgozók érdekvédelme nemcsak a szakszervezet, hanem a gazdasági vezetők feladata is.* A vasúti munkát az utóbbi évtizedben korszerű gépek, technikai berendezések tették könnyebbé, de egyes munkakörökben — például sarus, kocsirendező, váltókezelő stb. — a fizikai, idegi igénybevétel még mindig nagy. Sajnos, ezekben a létfontosságú munkakörökben hiányzik a legtöbb ember. Átcsoportosítással, kirendeléssel ezt a gondot nem lehet véglegesen orvosolni. Hiba lenne azonban a munkaerőhelyzet miatti pesszimista hangulat, hiszen a belső tartalékok jobb kihasználásával, üzem- és munkaszervezéssel, a szociális feltételek javításával lehet csökkenteni a munkaerőhiány okozta gondokat.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes a beszélgetés során azokat a szociálpolitikai terveket ismertette, amelyek megvalósítása a jövőben várható. *Hamarosan átadják a Ferencvárosban épülő új, négyszáz személyes munkásszállót.* Hasonló építését tervezik Rákosrendező csomóponton is, amelynek kivitelezése előreláthatóan 1979-ben kezdődik. A meglevő munkásszállókon a kulturáltságot és a higiéniát szeretnék növelni.

Beszélt arról is, hogy a vasúti gyermekintézmények színvonala jó, a cél a befogadóképességük növelése. *Az V. ötéves tervben az Északi járműjavítóban 150, Miskolcon 200, Debrecenben 60 személyes gyermekintézmény létesítését tervezik.* Továbbra is — ahol erre lehetőség van — a MÁV a tanácsoktól vásárol úgynevezett „férőhelyet", az épülő óvodákban, bölcsődékben. *Budapest területén szeretnének létrehozni egy egész hetes éjjel-nappalos gyermekintézményt is.*

A MÁV a jövőben az eddiginél hatékonyabban akarja enyhíteni a vasutasok lakásgondjait. Továbbra is támogatja a szövetkezeti és a társasházépítést, elsősorban lakásépítési kölcsön biztosításával. A vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta továbbá, hogy az átadott új létesítményeket munkavédelmi szempontból következetesebben ellenőrizzék, és kevesebb legyen a „látványos", csak a határidő miatt megrendezett átadások száma. *Gulyás János* ezután a jóléti célkitűzésekről, a munkahelyi közművelődési bizottságok megalakításáról és a kulturális intézményhálózat fejlesztéséről beszélt.

Szót kért a tanácskozáson *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes is. Az áru szállítással kapcsolatban elmondotta, hogy az igényeket csak úgy tudjuk kielégíteni, ha korszerűsítjük az elegyáramlást, ha a tehervonatokat ésszerűbben közlekedtetjük. Szervezési intézkedés eredménye volt a Csm.-rendszer bevezetése is, amely jól bevált. A jövő még több ehhez hasonló intézkedést sürget. Üzemfőnökségek létrehozását tervezik például Békéscsabán és Dombóváron. Ennek lényege az, hogy a forgalmi, a vontatási és a pályafenntartási szakszolgálatokat egy vezető testület irányítaná. Folyamatos a pályák korszerűsítése, a kocsijavítás modernizálása is. A munkaügyi gócok létrehozása pedig továbbra is része a szervezési akcióprogramnak, de ezt körültekintőbben kell intézni.

Egy nap Záhonyban

Mátészalkai szocialista brigádok az átrakóban

— Beszállás a Vásárosnaményon át Záhonyig közlekedő személyvonatba! — mondta hajnali öt óra körül Mátészalka állomás hangosbemondója.

Lajta, Csenger, Ágerdőmajor irányából jöttek a Záhonyba utazó szocialista brigádok. Debrecen felől külön motorvonattal érkeztek és csatlakoztak hozzájuk a vásárosnaményiak is.

— Tudtunk a szalkaiak érkezéséről — mondja *Madai János* Záhony állomás rakodási irányítója. — *Az éjszakai műszak dolgozói időben beállították a kocsikat és az átrakó munka azonnal megkezdődhetett.*

— Huszonhét szocialista brigád 172 tagja vesz részt ebben az akcióban, amelynek az a célja, hogy a brigádok teljesítsék azt a vállalást, amit a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére tettek — magyarázza *Kovács József* Mátészalka állomás versenyügyi előadója.

Egy deszkával rakott széles kocsiban *Puskás István* személyzeti előadó dolgozik.

— Mátészalkán a vasutas szocialista brigádok iskolákat, óvodákat patronálnak — tájékoztat. — *Az átrakómunka értékének felét ezek az intézmények kapják, a megmaradó összeget a brigádok kirándulásra és kulturális célokra fordítják.*

Az átrakók között húsznő is dolgozik. Ők ötven kilós tőzegbálákat raknak át. Alig múlt pár perccel tíz óra, amikor *Varga Bálint* vonatvezetővel találkoztam. Egy papírt lobogtatott a kezében. Rajta vágány- és kocsiszámok sorakoztak. Megmutatta, hogy melyik kocsiból kell még átrakni az árut.

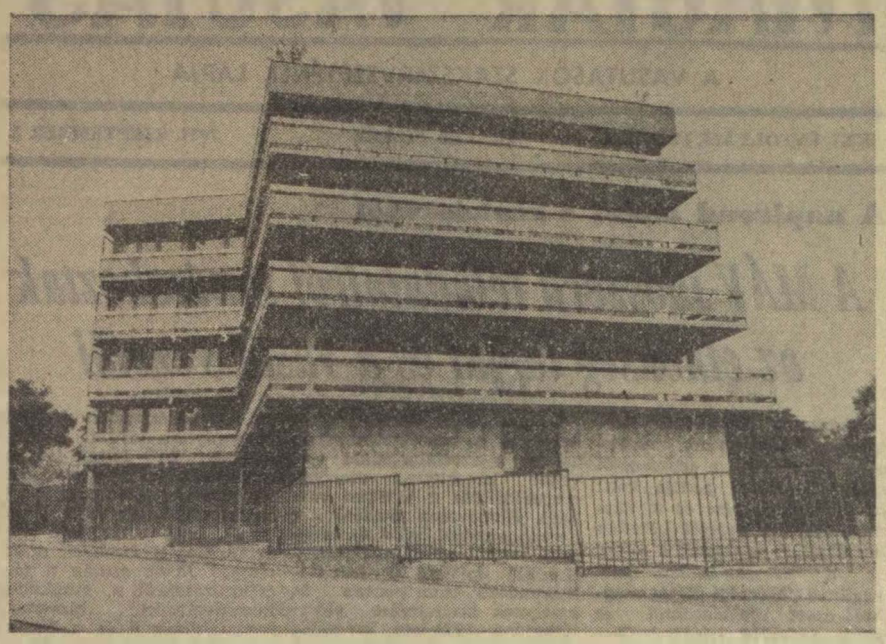
— Ezekben a kocsikban nyersvas van — mutatja. — *Ez nehezebb ugyan, mint a deszka, de megbirkózunk vele.*

A brigádok derekasan dolgoztak, teljesítették a vállalást. Ezt bizonyítják a számok is: 29 szélesnyomtávú kocsi rakományát rakták át 54 normál vagonba. Munkájuk értéke több mint húszezer forint.

Zsoldos Barnabás

Az alkotmány ünnepére

Balatonfüreden felavatták a 88 ágyas MÁV Szívszanatóriumot



A Balatonfüredi MÁV Szívszanatórium

Alkotmányunk napjának előestéjén, augusztus 19-én adták át a Balatonfüreden épült új 88 ágyas MÁV szanatóriumot, amelyet a szívbetegségben szenvedő vasutasok gyógyítására és rehabilitására létesítettek. Az ünnepélyes átadáson megjelent *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Aczél György* egészségügyi miniszterhelyettes, *Szücs Zoltán* vezérigazgató, *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára, *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettes és *Debkumár Ganguli*, a Szakszervezeti Világszövetség Közlekedési és Szállítási Munkásszakszövetségének a főtitkára.

Az ünnepséget *dr. Tari Endre*, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője nyitotta meg, majd *dr. Horváth Lajos*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője tett jelentést a beruházás befejezéséről. Ezt követően *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára mondott ünnepi beszédet.

— *A vasútegészségügy történetének jelentős állomásához érkeztünk ma, mikor átadjuk rendeltetésének ezt a modern egészségügyi létesítményt* — kezdte beszédét a főtitkár. — *Alig egy évvel ezelőtt avattuk a százhúsz ágyas hévízi szanatóriumot és az új Központi Rendelőintézetet. Most ismét gazdagabbak lettek a vasutasok egy olyan intézménnyel, amely az élet- és munkakörülmények javításában, a gyógyító, megelőző munkában tölt be fontos szerepet.*

Balatonfüreden már korábban is működött gyógyház a keringési betegségben szenvedők gyógyítására, ez azonban már nem felelt meg a követelményeknek, ezért helyette újat építettek.

Az új szanatórium kétezerhatszáz négyzetméteres alapterületű ötszintes épület, emeletenként tíz kétágyas szobával, társalgókkal, fürdőszobákkal és orvosi kezelőhelyiségekkel. *Négy orvos, nyolc középkáder és negyvenegy kisegítő segíti a betegek gyógyulását.*

A szanatóriumot *harmincegymillió forintos* beruházással építették. Az állami költségvetésen kívül (a színvonalasabb kivitelezés érdekében) mintegy hétmillió forinttal járult hozzá a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alap, amely az összberuházás huszonhárom százalékát teszi ki. Ez az intézmény tehát a vasutasoké.

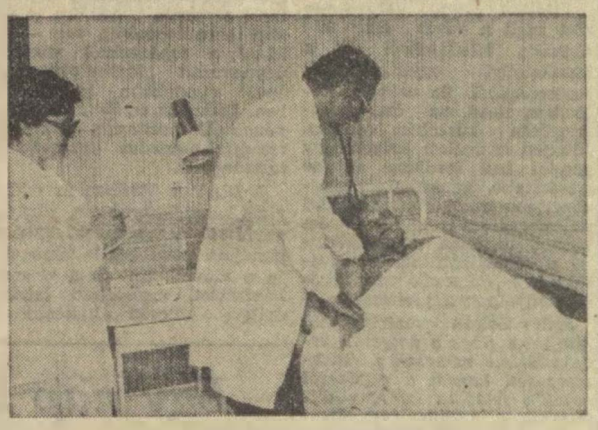
Az ipszilon alakú épület jól illeszkedik a városképbe. Befogadóképessége kétszerese a korábbinak. A konyhát, az étermet, a röntgent és a laboratóriumot a földszinten helyezték el. Az átadás napján már üzemelt a szanatórium, így mintegy harminc beteg jelen volt az ünnepségen.

Dicséret illeti a tervező kollektívát, az Általános Épülettervező Vállalatot és a beruházókat, a Veszprém megyei Állami Építőipari Vállalat dolgozóit. A szép belső kivitelezés a Szombathelyi Asztalosipari Szövetkezet munkáját dicséri.

A szanatóriumot *dr. Fehér Csaba* igazgató főorvos vette át. Beszélt arról, hogy a balatonfüredi klíma is segíti a betegek gyógyulását.

Az átadás után a vendégek megtekintették a nyolcvannyolc ágyas szanatóriumot, ahol már megkezdődött a betegek gyógyítása.

Sz. M.



Első vizit az új szanatóriumban
(Csontos Gábor felvétele)

A véradókat köszöntötték

A debreceni járműjavítóban a közelmúltban került sor a már hagyományos véradó ünnepségre, amelyen az üzem véradói és vöröskeresztes aktívái vettek részt. *Vértesi Lajosné*, az üzem véradófelelőse ismertette a véradás jelentőségét, és mondott köszönetet a sok önkéntes véradónak, akik tavaly 231, az idén pedig 117 liter vérrel járultak hozzá beteg embertársaik gyógyulásához.

Az ünnepségen *Tarr Sándorné*, a városi vöröskeresztes szervezet titkára 85 véradónak adott át kitüntetéseket és pénzjutalmat.

Szocialista módon

A munkában és a közéletben is példásan helytáll a Dózsa brigád

A szentesi építési főnökség *Dózsa* szocialista brigádja 1960-ban alakult és számos magas kitüntetés, köztük a MÁV Kiváló brigádja cím birtokosa. A brigádtagok többsége hegesztő szakmunkás, akik időközben két vagy több szakma mestereivé váltak. A vasúti pályák korszerűsítésében végeznek fontos munkát. Néhány műszaki és adminisztratív dolgozó is tagja a közösségnek. *Ez a brigád jó példája annak, hogy a többoldalú közös munka, milyen kiváló eredményeket képes létrehozni.* Azt is bizonyítja, hogy az értelmiségi dolgozók is megtalálhatják helyüket a szocialista brigádmozgalomban. A fizikai és szellemi kapacitás együtt még nagyobb erőt képvisel.

A brigád magas szakmai képzettsége és jó munkája az alapja annak az 1963 óta fennálló baráti kapcsolatnak, amelyet a miskolci Nehézipari Egyetemmel tartanak fenn. Az egyetem elméleti kutatásait a gyakorlatban a *Dózsa* szocialista brigád próbálja ki testvér brigádjával a *Petőfi* brigáddal együtt.

Telephelyükön, *Városföldön*, gyakran kerül sor nemzetközi szakmai bemutatókra, amelyeken a Dózsa brigád vezetésével a telep valamennyi szocialista brigádja öregbíti a MÁV és a vasútépítő munkások tekintélyét.

A Dózsa brigád megalakulásától dinamikusan fejlődött a munkában, a tanulásban, a szakmai és politikai képzettségben egyaránt. *A Találmányi Hivatal egy újításukat 20 évre szabadalmazta.*

Fejlődésükre az is jellemző, hogy kiléptek brigádjuk szűkebb köréből és egyre bővül közéleti tevékenységük területe. *Sokoldalú társadalmi munkájukat számos elismerő oklevél tanúsítja*, amelyeket a pártbizottságoktól, a helyi tanácstól és egyéb intézményektől kaptak. A telep szocialista brigádjai adtak otthont a község szocialista brigádvezetői tanácskozásának. Fogadtak iskolás csoportokat is és bemutatták a gyerekeknek apáik munkáját.

Különösen buszkék arra a kitüntetésre, amellyel 1974-ben elnyerték az MSZMP KB kongresszusi oklevelét. A Dózsa brigád eredményei bizonyítják a szocialista brigádmozgalomban rejlő nagy erőt.

(Fogas)

Korszerű óvoda Hatvanban

36 helyiségből álló, korszerűen felszerelt óvoda várja minden reggel kis lakóit Hatvanban, a MÁV-óvodában. Tisztán tartott, gondozott környezet teszi vidámmá a gyermekek életét. Vajon hogyan lett ilyen korszerű az óvoda? Ez év július hónapjában már elvégezték az évenként szokásos karbantartást és festést. A környezet széppé varázsolásához hozzájárultak a hatvani volt XIII-as pft szakasz és a kertészet dolgozói is.

A 23 éve működő gyermekintézmény vezetői most azon munkálkodnak, hogy a jövőben korszerű mosókonyhával fejlesszék az intézményt.

A hatvani MÁV-óvoda az idén 130 gyermeknek nyújt kellemes, barátságos otthont.

Szeptember 17. és 25. között

Képzőművészeti világhét

A Nemzetközi Képzőművészek Szövetsége 1969-ben Amsterdamban határozta el, hogy évente megrendezik a képzőművészeti világhetet.

Hazánkban már harmadszor, *szeptember 17 és 25 között* kerül sor erre az eseménysorozatra és évről évre egyre nagyobb érdeklődés kíséri.

Az idei — egész országra szóló — program fő gondolata: *„A művesz, mint a társadalom hasznos tagja"*. A kiállításokat, az író—művész—olvasó találkozókat is e gondolat jegyében rendezik. Természetesen a végső cél nem a rendezvények sokasága, hanem főként az, hogy minél több ember ismerje meg a képzőművészet különböző ágait.

Említésre méltó a rendezvénysorozatból az iskolások részére összeállított változatos program. Megtalálhatók még a sorozaton belül a már szinte hagyománnyá váló tanyanapok is, amelyek keretében a vándorkiállításokkal felkeresik a legeldugottabb településeket is.

Érdekesség még a fiatal iparművészek felajánlása. Ők munkájukkal szeretnének hozzájárulni a sikerhez. Felajánlották bemutatásra modelljeiket, amelyeket az ügyesebb kezű látogatók — ha nem is művészi szinten — elkészíthetnek. A kiállítást megtekintők kérdéseire is választ kaphatnak, például a lakás ízléses berendezéséhez és a szép díszítőelemek elrendezéséhez is.

A szeptemberi kiállítássorozat, melyet megyénként szinte minden nagyobb településen megrendeznek, méltán számíthat olvasóink érdeklődésére is.

TANÉVKEZDÉS ELŐTT

Munkaértekezleten vitatták meg a nevelőotthonok tevékenységét

A MÁV nevelőotthonokban minden évben értékelik az elmúlt tanévben végzett munkát, és meghatározzák a következő tanév legfontosabb nevelési feladatait. Az idén augusztus 23—26. között került sor erre az értekezletre a Szegedi MÁV Nevelőotthonban, amelyen (a pedagógusokon kívül) részt vettek a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium, az Oktatásügyi Minisztérium, valamint a Vasutasok Szakszervezetének képviselői is.

A Vasúti Főosztály munkaügyi és szociálpolitikai szakosztálya által rendezett munkaértekezletet Szemők Béla szakosztályvezető-helyettes nyitotta meg. Felhívta a pedagógusok figyelmét a vasút megszerettetésének a fontosságára, a tudatos nevelés jelentőségére.

A háromnapos munkaértekezlet tartalmas programja lehetőséget adott a pedagógusoknak a tapasztalatcserére, a vitákra is. A MÁV nevelőotthonok munkáját *dr. Szekeres András* szakmai tanácsadó értékelte.

Az 1976—77-es tanévben 1017 gyermek nevelésének feltételeit biztosították az intézmények falain belül. A pedagógusok gyermekszerető magatartásukkal a szülőt pótolva irányították a gyermekek életét. Biztosították az „otthon" légkörét. A nevelőotthonokba kerülő növendékek többsége sok szempontból hátrányos helyzetű gyermek. Alacsony tanulmányi eredménnyel, hiányos ismeretekkel kerülnek ide. Közülük 204-en túlkorosak voltak. A gyógypedagógiai oktatásra szoruló gyermekek száma 44, 556 gyermeknél mindkét szülő él, 139 félárva, 21 gyermek árva, állami gondozott. Elvált szülők gyermeke 254. A gyermekét 251 szülő neveli egyedül. A három és többgyermekes nagycsaládból 546-an élnek nevelőotthonban. A MÁV nevelőotthonok a gyermekek számára az egészséges életvitel minden feltételét biztosítják. Elemi-zésük, ruhaellátásuk, tanulási feltételeik, szabadidő programjuk tartalmas, színvonalas.

A 20 MÁV napközi otthonos óvoda eredményeit *dr. Szényi Ferencné* óvodai szakfelügyelő értékelte.

Az 1976/77-es tanévben közel kétezer gyermek nevelését biztosították az óvónők és a technikai dolgozók. Előtérbe került a tartalmi munka színvonalának emelése. Társadalompolitikai szempontból fontos a család szerepének erősítése. Ezért szerepelt az első nap programjában *„Az óvodai és a családi nevelés összehangolása"* című téma. Az óvónők pedagógiai ismereteinek bővítését szolgálta *„Az iskolaérettségi vizsgálatok elméleti és gyakorlati tudnivalói"* című előadás.

A háromnapos tanácskozás a következő tanév feladatainak ismertetésével zárult.

Tiltakozás a neutronbomba ellen

A szombathelyi igazgatóság katonai szállítási osztálya dolgozóiból álló *„Steinmetz Miklós"* szocialista brigád tagjai a napokban rendkívüli brigádértekezletet tartottak. Ezen mélységes felháborodásukat fejezték ki az Amerikai Egyesült Államok által törvénybe iktatott és elfogadott neutronbomba gyártása ellen.

Mint elmondották, minden becsületes embert véleménynyilvánításra késztet az amerikaiak esztelen fegyverkezési versenye. Őket, mint katonai ügyekkel foglalkozó embereket pedig különösen felháborítja a dolog, átérezve annak várható, lehetséges következményeit.

Az Országos Béketanácshoz küldött tiltakozó táviratban egyebek között ezt írták a szombathelyi vasutasok:

„Ez a tömegpusztító fegyver az emberiség legalapvetőbb emberi jogát, magát az életet veszélyezteti. Bízunk abban, hogy az egész emberiség tiltakozása jobb belátásra bírja az Egyesült Államok vezetőit és betiltják e halálos fegyver gyártását. Hisszük és reméljük, hogy győz a józan ész és békében élhetünk, dolgozhatunk."

Külföldi gyermekek Balatonkenesén

Ez év nyarán a balatonszemesi gyermeküdülőben az átépítés miatt csak külföldi csoportokat fogadtak. A vasutasszakszervezet ezzel is biztosította a lehetőséget, hogy amennyi külföldi gyerek jön, annyi magyar vasutas gyereknek legyen lehetősége „világot látni" a szakszervezettel szerződésben álló környező országokban.

Július elején 18 tagú szovjet és 44 tagú NDK-beli csoport érkezett a balatonkenesei gyermeküdülőbe. A brjanszki gyermekek és felnőtt kísérőik először jártak hazánkban. A német kísérők egy része viszont már évek óta látogatója üdülőnknek, de egy-két gyermek is akadt a csoportban, akik már voltak itt.

— *Az a legnagyszerűbb, hogy e fiatalok Magyarországon kerülnek közel egymáshoz* — mondja az egyik vendég. — *Sok élménnyel gazdagodva térnek vissza családjukhoz.*

Július második felében egy kislétszámú csoport a szomszédos Ausztriából jött, majd egy nappal később Lengyelországból 25 gyermek érkezett.

— *Sok szépet hallottunk már Magyarországról és erről a vasutas gyermeküdülőről* — mondták. — *Azt azonban nem tudtuk, hogy sátrak lesznek-e, vagy épületek, s hány menü közül választhatunk, még kevésbé azt, hogy itt szinte kitalálják a gondolatainkat is.*

A külföldi gyerekek jól érezték magukat. A társalgók csak éjszaka és fürdéskor voltak üresek. A szobák is csak éjszaka voltak szovjet, német, osztrák és lengyel szobák. nappal az egymás nyelvét nem ismerő, mégis egymást remekül megértő gyermekek együtt voltak. Cseréltek a jelvényeket, apró kis dolgaikat és barátkoztak. Nekik nem kellett tolmács.

Felejthetetlen volt valamennyiünk számára a búcsúest a Balatonnál és a hazánkban eltöltött napok. Mi sem felejtjük el őket...

Csöndes János
táborvezető



Megérkezett a szovjet csoport

Nagy erőpróba előtt a vasút

(Folytatás az 1. oldalról.)

Bérpolitikai intézkedéseink az első félévben 4 százalékos biztosított bérfejlesztést irányoztak elő. *A mozgalmi szervekkel egyetértésben a fizikai dolgozók átlagbérét nagyobb ütemben növeltük, mint az egyéb kategóriákba tartozókét.* Szállítási teljesítményeink és létszámalakulásunk ismeretében úgy ítéljük meg, hogy a vasút egy főre vetítve átlagosan mintegy 6 százalékos átlagbérnövekedést tud biztosítani.

Még ebben az évben szeptembertől saját erőnkből megkezdjük a műszakpótlék bevezetését a legfontosabb nagy szolgálati helyeink frekventált munkakörében. Ez 18 ezer vasutast érint 40 millió forintos bérkihatással. Úgy tervezzük, hogy 1978-ban ezt tovább bővítjük, mintegy 80 millió forint bérkihatással. A műszakpótlék teljeskörű bevezetését azonban csak központi támogatással tudjuk megvalósítani.

A MÁV első félévi tevékenysége a pénzügyi adatok tükrében vizsgálva is eredményesnek mondható. Bevételeink az áruszállítási többlet és az átlagos szállítási távolság emelkedése következtében meghaladták a tervezettet és kismértékű bevételnövekedés következett be a személyszállításnál is.

A vezérigazgató az első félévről adott értékelés végén, *a végzett munkát összességében eredményesnek ítélte. Külön is kiemelte, hogy a vasutas dolgozók — mint az eddig eltelt évek során mindig — ezúttal is nagy szorgalommal, kötelességtudattal, hozzáértéssel végezték — nem egyszer igen bonyolult üzemi körülmények között is — nehéz feladatukat.* Tudásuk, helytállásuk mindig olyan tényező volt, amire alapozni lehetett a nehézségek, akadályok elhárításában. A gyakran emlegetett szakmai beláthatóság, mind a záhonyi körzet helyi vezetése részéről nagy körültekintésre, a Szovjet Vasutak partnerszerveivel kialakult jó együttműködésben rejlő lehetőségek maradéktalan kihasználására van szükség ahhoz, hogy az őszi forgalom nehezebb üzemi-, és időjárási körülményei között ezt a feladatot is maradéktalanul megoldhassuk. *A záhonyi körzet munkájához minden lehetséges segítséget megadunk, mind a kocsiellátás, mind egyéb vonatkozásban,* ugyanakkor a körzet dolgozóitól is az egész vasút előtt álló feladatok súlyának átérzését, teljes helytállást és ezáltal megoldásának segítését várjuk.



Czidor András, a záhonyi átrakókörzet vezetője (a kép baloldalán) szorgalmasan jegyzetel

Átrakási gondok Záhonyban

Az aktívaértekezlet részvevői ezután részletes tájékoztatást kaptak az őszi forgalom várható alakulásáról. *Négy hónap alatt 46 millió tonna árut kell elszállítani. Ez önmagában is nagy feladat.* A jelek szerint azonban a jó mezőgazdasági termés eredmények alapján számolni kell mintegy 600 ezer tonna terven felüli igény jelentkezésével. Számottevő tüzelő- és üzemanyagot, műtrágyát és különféle ipari alapanyagot, félkész és késztermékeket kell elszállítani, hogy csak néhányat soroljunk fel a sok közül. *Ezenkívül 4,2 millió tonna export, közel 7 millió tonna import és több mint 6 millió tonna tranzitáru elszállításával kell számolni.*

— A külkereskedelem jelentőségét úgy vélem szükségtelen hosszan taglalni, hiszen közismert népgazdaságunkban betöltött szerepe — mondotta. *— Az ezzel kapcsolatos szállítási feladatok maradéktalan megoldásának fontosságát azonban ezúttal alá szeretném húzni. Minden e téren bekövetkező zavar, fennakadás fontos népgazdasági érdekeket veszélyeztet. Egy export küldemény részére gondatlanságból ki nem állított, vagy nem kellő körültekintéssel kiválasztott kocsi a szállítmány megkésését, nagyértékű áru károsodását — adott esetben kereskedelmi partnereink előtt — hitelünk, versenyképességünk csökkenését okozhatja.*

Az import küldemények gyors, fennakadás nélküli továbbítása, körültekintő kezelése a népgazdaság különböző ágazatainak zavartalan működése szempontjából elengedhetetlen. Közismert, hogy a hatékony vállalati gazdálkodás — de a népgazdasági erőforrások célszerű felhasználása is — megköveteli, hogy a zavartalan termeléshez, ellátáshoz szükséges minimális anyag- és félkésztermék készletekkel gazdálkodjunk. A biztonságos gazdálkodás egyik alapvető feltétele a folyamatos szállítás és ez a mai struktúrában döntően a vasút feladatát képezi.

A tranzit szállításokról tudnunk kell: *amellett, hogy devizabevétellel járnak, amellett, hogy a vasút számára a „legkifizetődőbb üzletet" jelentik, alapvetően a szocialista országok fejlődő gazdasági együttműködésének „lecsapódásai" is a vasút területén.* Zavartalan megoldásuk tehát, gazdasági vonatkozásuk mellett politikai jelentőséggel is bír.

A nemzetközi — elsősorban az export és import szállításokkal kapcsolatban — külön ki szeretném emelni a záhonyi körzetet és az ott folyó munka jelentőségét. *Népgazdaságunk legfontosabb gazdasági partnere a Szovjetunió; a magyar—szovjet gazdasági együttműködés nagytömegű áruszállítás lebonyolításával jár mindkét irányban.* A forgalom mennyiségének, jelentőségének jellemzésére megemlítem, hogy 1976-ban a vasúton lebonyolított népgazdasági export több mint 20 százaléka, az import forgalom 50 százaléka Záhonyt érintette.

A záhonyi forgalom folyamatosan növekszik. *Az év első felében belépett árumennyiség az előző évihez képest mintegy 13 százalékkal — 800 ezer tonnával — nőtt és némileg meghaladta a tervezettet.* Emellett egyes, főleg tömegárukból, így szénből, cementből, gabonából és különböző tranzit árukból mintegy 1,5 millió tonnás elmaradás jelentkezik. Ugyancsak némi lemaradással zártuk az év első hét hónapját a normál nyomtávon kilépő forgalomban is. Ennek pótlását nehezíti az a körülmény, hogy a harmadik és negyedik negyedévre programozott exportszállítások eleve mintegy kétszeresét képezik az előző negyedévieknek.

Igen nagy erőfeszítésekre, jól szervezett munkára és mind a felső, mind a záhonyi körzet helyi vezetése részéről nagy körültekintésre, a Szovjet Vasutak partnerszerveivel kialakult jó együttműködésben rejlő lehetőségek maradéktalan kihasználására van szükség ahhoz, hogy az őszi forgalom nehezebb üzemi-, és időjárási körülményei között ezt a feladatot is maradéktalanul megoldhassuk. *A záhonyi körzet munkájához minden lehetséges segítséget megadunk, mind a kocsiellátás, mind egyéb vonatkozásban,* ugyanakkor a körzet dolgozóitól is az egész vasút előtt álló feladatok súlyának átérzését, teljes helytállást és ezáltal megoldásának segítését várjuk.

Az elmondottakból kitűnik, hogy áruszállítási feladataink az év utolsó négy hónapjában *mind a bázis időszak teljesítményeit, mind a tervezettet lényegesen meghaladják.* Természetesen emellett csak alig csökkennek a személyszállítással kapcsolatos feladatok, nem szünetelhetnek a pályafelújítási munkák sem, és javítóiparunknak is teljesítenie kell a járműpark tervszerű karbantartását biztosító feladatait.

A fejlesztési tervünkben szereplő járművek, berendezések egy része már rendelkezésre áll a feladatok megoldásához. Önmagában ez azonban nem biztosít az ellátandó szállítási feladatokkal arányos kapacitás többletet; munkaerő gondjaink csökkenésével sem számolhatunk. Honnan biztosíthatjuk tehát az őszi forgalom ellátásához szükséges szállítókapacitást, eszközt és munkaerőt? *Mint eddig, az 1977. évi őszi forgalmi időszakban is a tárgyi feltételek megteremtése tartalékaink feltárása lehet a sikeres munka alapja.* Meglevő eszközeink hatékonyabb kihasználását kell biztosítanunk a munka szervezettségének, színvonalának javításával; ehhez fel kell tárnunk mindazokat a politikai, társadalmi, szakmai és emberi tartalékokat, amelyek ezt lehetővé teszik.

Hatékonyabban kell felhasználni a korszerű mozdonyokat

Minden munka sikerének alapvető feltétele az előrelátó felkészülés, a szervezettség és a rendszeresség. Ha a feladatok nagyobbak, még kevésbé lehet eltekinteni ezektől a követelményektől. A szervezettség és a rendszeresség nem zárja ki, sőt feltételezi a megfelelő rugalmasságot, de ez semmiképpen nem azonos a rendszertelenséggel, a rendetlenséggel. *Ezeket a fogalmakat sajnos még sokan összekeverik, vagy nem akarják megérteni, elfogadni.* Vonatkozik ez a megállapítás elsősorban a forgalomszervezésre. Nem azért, mert ott értik legkevésbé, vagy hanyagolják el leginkább, hanem azért, mert ott van ezekre a legnagyobb szükség.

A kocsiigények kielégítése az év eddigi szakaszában nem volt zökkenőmentes. Különösen nagy gondjaink vannak a fedett kocsi ellátásban. A kocsipark rakcsily kapacitása emelkedett ugyan, de teljes kihasználását egyrészt a fuvaroztatók részéről jelentkező igények, másrészt a szállított áruk fizikai jellemzői és bizonyos mértékben a kocsipark és a szállítási útvonal műszaki adottságai miatt nem biztosítható. *A teherkocsipark kihasználást mutatói sem alakultak megfelelően. Nem növekedett az egy kocsira eső berakott árusúly de a kocsik időbeli kihasználása is romlott; a kocsiforduló idő hosszabb a tervben előírtnál, és a múlt évben elért értéknél.* Ezzel kapcsolatban nagyon sokszor hangoztatjuk a szállítótaink rakodási készségének elégtelenségét, a szomszédos vasutak részéről felmerülő fogadási nehézségeket. Úgy vélem, hogy ezek mellett a kétségtelenül létező okok mellett saját portánkon is célszerű körülnézni, ott is van javítanivaló.

— Szállító kapacitásunk másik meghatározó tényezője a mozdonypark hatékony foglalkoztatása — mutatott rá a vezérigazgató. — A korszerű, nagyteljesítményű mozdonyok kihasználásában mutatkozik bizonyos javulás. Napi hasznoskilométer teljesítményük némileg meghaladja a tervezett szintet. Hozzá kell tennem, hogy a tervezett szint meglehetősen szerény: *13—15 km/mozdonyóra!* A mutatkozó kedvező tendenciára alapozva erőteljesebb javulást kell elérni a meddő, az átcsorgási, várakozási idők csökkentésével. Ez természetesen nemcsak a forgalmi szolgálat feladata, bár munkája döntő ebből a szempontból.

A mozdonyok üzemkészségének javítása mind a vontatási, mind a járműjavító szolgálat alapvető feladata. A mozdony javítási- fenntartási feladatok megoldása az év első hét hónapjában nagyrészt a tervnek megfelelően haladt, jóllehet nem kis nehézségeket okozott esetenként az anyag- és alkatrészhiány. *Ez a munka az őszi forgalom alatt sem szünetelhet, mert a szállítási feladatokat nem a járműpark leromlása árán akarjuk megoldani.* Ezzel együtt törekedni kell a javítások átfutási idejének további csökkentésére, a végzett munka minőségének egyidejű javítására. Különösen nagy gondot kell fordítani arra, hogy a viszonylag kis — néhány órás — javítást igénylő járművek mielőbb a forgalom rendelkezésére álljanak. Ugyancsak fontos feladat a javításos kocsiállag ésszerű szinten tartása. Az állagmegóvást illetően itt is érvényesek a mozdonyokkal kapcsolatban kifejtettek.

Nehezíti a helyzetet, hogy az őszi forgalom szempontjából döntő teherkocsipark tervszerű javítása az év eltelt részében — elsősorban létszámhiány miatt — nehézségekbe ütközött. A teherkocsi javítás ütemének fokozása érdekében kiadott intézkedések az utóbbi hónapokban már éreztették kedvező hatásukat. Az elért eredményekre támaszkodva a megfelelő ütemű munkát az őszi forgalom időszakában is biztosítani kell.

Pályáink műszaki állapota — mint az ismeretes — fokozott fenntartásukat, nagyobb ütemű átépítésüket teszi szükségessé. A nagyobb feladat elvégzése csak úgy lehetséges, ha a fenntartásiépítési szolgálat az őszi forgalom időszaka alatt is lehetőséget kap — kell is kapnia — feladatai ellátására. Ezért a forgalmi szolgálatnak számolni kell azzal, hogy esetenként ezek a munkák zavariák a forgalom lebonyolítását. *Olyan intézkedéseket kell tehát kidolgozniok, amelyek az előre látható zavarokat minimálisra korlátozzák;* az építési, fenntartási szolgálatnak viszont hatékony munkahelyi szervezéssel kell biztosítania a rendelkezésre álló idők megfelelő kihasználását.

Kulcskérdés a munkaerő ésszerű foglalkoztatása

A biztosítóberendezési szolgálat figyelmét alapvetően a biztonsági berendezések kifogástalan állapotban tartására hívom fel. *Az első félévben több mint 2000 esetben zavarták a forgalom lebonyolítását a berendezések hibái, s ebből — a statisztika adatai alapján — több mint 500 eset a szakszolgálat hibájából következett be.* A lényeg azonban nem az, hogy kit kell, vagy lehet hibáztatni; az erős őszi forgalomban, a nagy vonatsűrűség, adott esetben kedvezőtlen időjárási és látási viszonyok mellett is meg kell óvni a forgalom biztonságát és ebből a szempontból nélkülözhetetlen a biztonsági és ezzel összefüggésben a korszerű hírközlő rendszerek megbízható, zavartalan működése.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolításának egyik kulcskérdése az ésszerű munkaerőfoglalkoztatás. A vasút létszáma hosszú évek óta folyamatosan csökken. Ez évben eddig a létszámcsökkenés megközelítette a 2500-at. Egy sor intézkedéssel igyekeztünk ellensúlyozni, feltölteni a keletkezett, elsősorban a forgalom lebonyolítása szempontjából kulcsfontosságú munkakörökben jelentkező munkaerőhiányt. A budapesti rendezőpályaudvarokra vidékről vezényelünk dolgozókat, folyamatosan egyszerűsítjük a szolgálat ellátást ott, ahol erre mód van, nagy erőfeszítéseket teszünk a munkaerő kiváltására a technikai berendezések fejlesztésével. Éppen *ezért megengedhetetlen, hogy a forgalom-szervezés hibái, a nagy meddő idők miatt két olyan nehéz és kulcsfontosságú munkaterületen, mint a forgalmi és vontatási utazó munkakörökben, az egy szolgálati órára jutó vonatkilométer 8 kilométer körül mozog.*

A vasút létszámhelyzetének alakulása nemcsak azért kedvezőtlen, mert a végrehajtó munkakörökben nincs elegendő ember, hanem azért is, mert bizonyos, *nem termelő jellegű, főképp adminisztratív munkakörökben a létszámfelhasználás rendkívül magas.* Egyik legfontosabb feladatunk, hogy ezt a folyamatot megállítsuk és egészséges irányba tereljük. A központi intézkedéseken túlmenően, minden vezető saját hatáskörében igyekezzék ésszerűbb és egészségesebb arányokat kialakítani és munkaerőt toborozni.

Az őszi forgalom lebonyolításában résztvevő dolgozók munkáját az erkölcsi megbecsülésen túl, havonként anyagi ösztönzéssel is elő kívánjuk segíteni. *Olyan ösztönzési rendszert dolgoztunk ki, amely valóban a több és jobb munkára, a hatékonyabb gazdálkodásra serkenti az érintett dolgozókat.* Nagy gondot kell fordítani arra, hogy az őszi forgalmi anyagi juttatásban csak azok részesüljenek, akik erre munkájukkal valóban rászolgáltak.

Ne feledkezzenek meg azonban arról, hogy a feladatokat „nem minden áron" kell megoldaniuk! Az ésszerű takarékosság követelményei érvényesek az őszi forgalom időszaka alatt is. A siker szempontjából jelentősége van minden gramm anyagnak, minden kilowatt energiának és minden elköltött forintnak. Az őszi forgalom időszaka alatt is biztosítanunk kell a vasút ésszerű gazdálkodása szempontjából alapvető követelmények teljesítését.

Az őszi hónapok feladatai kétségtelenül nagyok, sikeres megoldásuk mindenkitől erőfeszítést, munkája javát követeli. Túlbecsülése, a megrettenés a feladatok nagyságától, valamilyen pánikhangulat kialakulása lefegyverezne és azt eredményezné, hogy szokásos „formánkat" sem tudjuk hozni. Lebecsülése, a rutinra való hagyatkozás ugyanilyen következménnyel járhat. Kérem tehát minden gazdasági, mind a mozgalmi vezetőket, hogy a dolgozókat készítsék fel és az egész őszi forgalmi időszak alatt vegyék elejét bármely szélsőséges hangulat kialakulásának — fejezte be beszédét Szücs Zoltán.

Rendkívüli intézkedéseket vezettek be szeptember 1-től

Az aktívaértekezleten felszólalt *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter is. *Elmondotta többek között,*



Pullai Árpád beszél

hogy a vasutasokra bonyolult, összetett munka hárul, de a gondok ellenére — valamennyiünk megelégedésére — túlteljesítették az első félévi tervet. Ezt az eredményt egy sor feszültség és munkaerőgondok mellett érte el. A személy- és áruszállításban azonban bizonyos minőségi kifogások vannak. Azért került sor ma erre a tanácskozásra, hogy többek között ezekről a gondokról is beszéljünk.

— Ez év szeptember 1-től néhány rendkívüli intézkedésre is sor kerül — mondotta a miniszter. *— Négy és fél millió tonna árut „terelnek" a közútra és egyéb intézkedésekkel is igyekeznek biztosítani azt, hogy az év hátralevő részében — ebben a népgazdaságilag rendkívül fontos periódusban — sem vasúton, sem közúton ne akadályozza semmi a szállítást.* Ezekben a hónapokban, ha a szakszolgálatok nem egységesen gondolkoznak, ha nem a közös feladatokat tekintik elsődlegesnek, akkor feszültségek, zavarok keletkeznek a munkában. A jelenlegi feltételek között nem lehetséges ritmikus, egyenletes munkát végezni, ha például a kocsifordulókat befolyásoló tényezők nincsenek összhangban. Az igazgatóságoknak egymást segítve kell munkálkodniuk. *Mindenkitől olyan munkát kell megkövetelni, hogy az akadályok megszűnjenek.*

Pullai Árpád ezután hangsúlyozta, hogy javítani kell az emberi-környezeti feltételeket, *a politikai és a gazdasági vezetők pedig gyakrabban látogassák a munkahelyeket, legyenek többet a dolgozók között.* A politikai nevelő, szervező munkának a szállítás hatékonyságára, a termelésre kell irányulnia. Befejezésül a közlekedés- és postaügyi minisztérium vezetői nevében megköszönte a vasutasok első félévben kifejtett sikeres munkáját, és annak reményének adott kifejezést, hogy ugyanilyen hozzáértéssel bonyolítják majd le az őszi csúcsforgalmat is.

Szót kért a tanácskozáson *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára. Beszédében összefoglalta azokat a fontosabb tennivalókat, amelyek a szállítási csúcs idején — lehet, hogy kedvezőtlen időjárási viszonyok között — várnak a vasutasokra. Fokozni kell az erőfeszítést annak érdekében is, hogy a vasutasok megértsék V. ötéves tervünk fontosabb célkitűzéseit, és annak szellemében munkálkodjanak. *Felhívta a figyelmet arra is, hogy a létszámhiány sokszor veszélyezteti az utasításszerű munkát. Éppen azért mindent el kell követni annak érdekében, hogy megelőzzük a személyi és tárgyi baleseteket.* Az intenzívebb munka idején sem szabad megfeledkezni a szociális körülmények fejlesztéséről és a pihenőidő biztosításáról.

Az értekezlet *Szücs Zoltán* vezérigazgató zárszavával ért véget.

100 ÉVES A NYUGATI PÁLYAUDVAR II.

Az elnyomatás korszaka

A Központi Vasút pesti indóháza és két vonala — a pest—váci és a pest—szolnoki — csakúgy, mint az egész ország, Ausztria érdekeinek lett alárendelve. A hazafiak egy része rabbilincsben vagy számkivetésben sínylődött, más része szüntelen félelem közepette letargiában élt. *Széchenyi* merész és nagy álma — Pestből, mint középpontból sugárszerűen kiágazó, centrális vaspálya-közlekedés építése szertefoszlott.

Az osztrák kormány államosító vasútpolitikába kezdett. A magántársaság — *Középponti Vasút* — részvényeinek nagy részét, az események okozta gyengébb üzletmenet miatt, az állam megvásárolta.

Az 1948. augusztus 20-án elkészült a *Marchegg—Pozsony* közti 17 km hosszú vonalrész, de a *Vác—Párkánynána* (1850. december 16.) és *Párkánynána—Pozsony* (1851. augusztus 6.) vonalszakaszokat már a Nyugati pályaudvar elődje, az Indóház új tulajdonosa, az Osztrák Délkeleti Államvasút Társaság építtette, hasonlóképpen 1853-ban, a *Cegléd—Félegyháza* és 1854-ben a *Félegyháza—Szeged* vonalakat is.

Ausztria pénzügyi helyzete az ötvenes években egyre jobban romlott, aminek következtében a vasútállamosító politikát nem tudták folytatni, sőt arra kényszerültek, hogy a korábban államosított vonalakat, valamint a továbbépítést illetően, magánvasúti rendszerre térjenek át.

A pesti Indóház néhány év — újból gazdát cserélt, mert az állam 1855. január 1-én kelt okmány értelmében — a már megépült és épülés alatt levő vonalakkal együtt — egy pénzes csoportnak eladta. A csoport élén az a báró *Sina György* állt, aki Széchenyi barátja volt és elsőként a Duna jobb partján akart Bécs irányában vasutat építeni, majd egyik főrészvényese lett a Lánchíd-építésnek.

Ez a társulás figyelmet érdemel. Azért is, mert hazánk legelső vasútjából nőtt ki, és azért is, mert a társulás kebelén belül alakult ki az első, hatalmas magánvasúttársaság: *a „Császári Királyi Szabad Osztrák Államvaspálya Társaság"*, amely a mai Nyugati pályaudvart építtette és csaknem valamennyi onnan és odavezető vonalát 36 évig birtokolta.

Sináék birtokába kerültek a *Marchegg—Pest—Cegléd—Szolnok* és a már üzemben tartott *Cegléd—Szeged*, valamint az épülő *Szeged—Temesvár* közötti vonalak és az abszolutisztikus kormány által megépített és üzemben tartott lissava—oravicza—báziási vonal is. De jogot nyertek egy Temesvárról kiinduló, a Duna irányában vezető vonal építésére, melyet — kölcsönös megállapodás értelmében — a báziási vonalba kellett csatlakoztatni. A pénzügyileg erős társaság nemcsak a vasutakat vásárolta meg, hanem az állami tulajdont képező uradalmakat, bányákat is. Ezt követően alakították meg a *„Császári Királyi Szabad Osztrák Államvaspálya", Európa — akkor legnagyobb magánvasút társaságot.*

Új tervek, megnövekedett üzleti szellem jellemezte a társaságot. Megvásárolták a bécs—brucki vonalat és azt kiegészíteni igyekeztek a bruck—győri szakasszal. *A győr—újszőnyi vonalat 1856. augusztus 11-re elkészítették, közben dolgoztak már a Szeged—Temesvár és a Szolnok—Debrecen közti (1857. november 25.) vonalakon.*

Az egykori Indóház forgalma jelentősen megnövekedett. 1858. április 24-én megnyílt a *Püspökladány—Nagyvárad* és (október 25-én pedig) a *Szajol—Arad* közti vonalrész (Tiszavidéki vasút). A következő esztendőben, 1859. május 24-én a *Debrecen—Miskolc* közötti vonal kapcsolódott be a vaspálya-közlekedésbe. A társaság építtette a *Kőbánya Alsó—Rákosrendező* állomások közötti összekötő vonalat (még ma is viseli 100 esztendős nevét: *„bevágás vágány"*), amelyen át Bécs irányából az Indóház elkerülésével közvetlen kapcsolat létesült az ország déli és délkeleti részeivel.

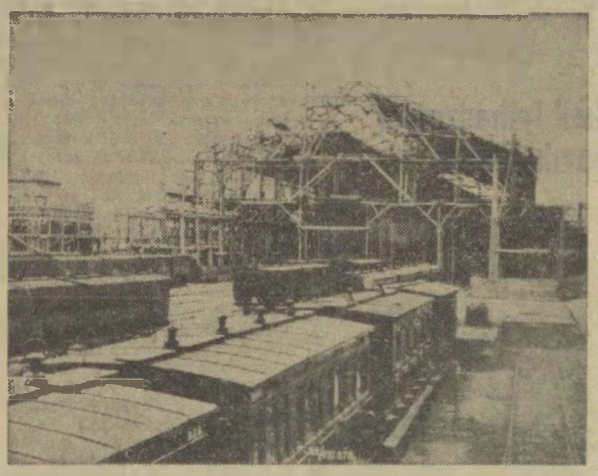
A társaságnak sok egyéb vasútépítő tevékenysége is volt, amelyek nem közvetlenül érintették az Indóház, majd utódja, a pesti állomási udvar (mai Nyugati pu.) forgalmát.

Az elnyomatás éveiben közel 2000 kilométer hosszú vasút épült hazánkban, olyan, amely magyar földön kanyargott, de főleg idegen érdekeket szolgált és idegen nyelven szabályozták. Ez a vasút mind jobban elnémetesedett. Részben az erőszak eredményeként, részben azért, mert a magyar személyzet menekült az idegen szellemből.

A kiegyezés következtében történő politikai, gazdasági változások kihatottak a társaság kereskedelmi, üzleti szellemére is. Egy *„Ideiglenes egyezmény"* (1867. XVI.) értelmében 1868. augusztus 21-én Pesten képviselőség állt fel. További vasútépítő engedélyeket kért és kapott a társaság.

Az Osztrák-Államvasút jelentős francia nagyrészvényesei a békés megegyezés felé hajlottak. Kompromisszum született, melynek eredményeként 1882-ben a vasúttársaság címébe belekerült a „magyar" szó, azaz *Császári Királyi Szabad Osztrák—Magyar Államvaspálya-Társaság* lett a vasút neve. Végre, nem könyen, de 1891. június 7-én megszületett a magyar vasútügy történetében az a nagy jelentőségű szerződés (1891. XXV. t. cz.), melynek értelmében a vasúttársaság magyarországi vonalait államosították, azaz a MÁV vonalaiba olvasztották be.

Gergely József



Eiffelék munkában. Épül a Nyugati pályaudvar csarnoka 1876-ban (Archív fotó)

BARÁTSÁGVONATTAL

Tizenkét nap a Szovjetunióban

A MÁV Hídépítési Főnökségen dolgozunk. A szocialista brigádmozgalomban kifejtett tevékenységünkért *jutalomból tizenkét felejthetetlen napot tölthettünk a Szovjetunióban.* Igy lettünk mi is a Barátság vonat utasai. Utunk során nagy hatással volt ránk a sok történelmi nevezetesség, a művészeti kincsek és nem utolsó sorban a barátságos fogadtatás.

A kora reggeli órákban érkeztünk Ukrajna fővárosába, *Kijevbe.* A Dnyeper két partjára épült városban megtekintettük a népgazdasági kiállítást is, amely bemutatta a szovjet dolgozók életét, munkájuk eredményeit. Csoportunk tagjainak legjobban az 1037-ben épült Szófia székesegyház tetszett.

A Szovjetunió második legnagyobb városába, *Leningrádba* az ötödik napon érkeztünk. A száztíz szigetre épült város méltán kapta az *„Észak Velencéje"* nevet. Megtekintettük a Téli Palotát is, amelynek történelmi jelentősége mindenki előtt ismert. Nagy hatással volt ránk az Ermitázs, ahol a világ minden jelentősebb mesterének alkotása megtalálható. A régi pénzgyűjtemény egymillió darabból áll.

Megragadta figyelmünket az aranyozott tornyairól híres Admiralitás és a monumentális Izsák székesegyház. A város két büszkesége a Nyevszkij prospekt, a híres sugárút és a legnagyobb építészeti együttes a Művészetek tere. A hősi halottak emlékművén mi is elhelyeztük a kegyelet virágait.

A híres leningrádi fehér éjszakák fényénél indultunk tovább *Moszkvába*, a világ negyedik legnagyobb városába. A szovjet fővárosban megtekintettük a Kreml történelmi hagyományait, a Vörös tér központjában pedig a Lenin mauzóleumot. A Tretyakov képtárban kizárólag az orosz művészet alkotásaiban gyönyörködhetnek a látogatók, mintegy negyvenezer műtárgy található itt. A város híres intézményei közül csak néhányat tudtunk megtekinteni: *a Történelmi Múzeumot, a KGST-palotát és a Fegyveres Erők Múzeumát.* Nagy hatással volt ránk a gigászi Űrhajózási emlékmű.

Ez a tizenkétnapos út egy életre szóló élményt jelentett a Barátság vonat minden utasának.

Hunyadvári Jánosné
Fegyvári Sándor

Óvári Miklós Biatorbágy állomáson

Politikai és állami vezetők kapuzárás előtti látogatása két vasútépítő ifjúsági táborban



A vendégek megtekintik a tábort

Óvári Miklós, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára augusztus 18-án látogatást tett Pest megyében. Ennek során megtekintette a biatorbágyi új vasútállomást és a *Ságvári Endre* építőtábort. A központi bizottság titkárát, valamint a kíséretében levő *dr. Nagy Sándort*, a KISZ KB titkárát és *Balogh Lászlót*, a megyei pártbizottság titkárát *Németh Gyulát*, a MÁV Budapesti Építési Főnökség igazgatója fogadta az új állomáson.

A főnökség igazgatójának beszámolójában szó volt a Budapest-Hegyeshalom közötti vasútvonal építésének jelentősebb mozzanatairól és arról a munkáról is, amelyet a fiatal vasútépítők végeztek. Az idén a diákok munkája felülmúlta valamennyi korábbi évek eredményét.

A vendégek megtekintették a tábort és beszélgettek a fiatalokkal, akik elmondták: *bőven akadt elfoglaltságuk munkaidőn kívül is.* Sport, szórakozás és kirándulás segítette a jó hangulatot. A táborszemlét politikai fórum követte. A diákok a központi bizottság titkárának több mint másfél órás beszámolóján megismerkedhettek a gazdaságpolitika, a kül- és belpolitika időszerű kérdéseivel és a legfrissebb világpolitikai fejleményekkel.

Urbán Lajos, közlekedési- és postaügyi minisztériumi államtitkár augusztus 23-án Balatonedericsen ismerkedett a Latinka Sándor ifjúsági építőtábor életével. Dr. Telek János szakosztályvezetővel, *Göndör Józseffel*, a KISZ KB Építőtáborok Bizottsága vezetőjével és *Belényesi Sándorral*, a Celldömölki Építési Főnökség igazgatójával együtt kereste fel a fiatalokat, akik akkor a keszthelyi állomás közelében a pályán dolgoztak. A brigádok egy része sódert terített, mások a kemény, gyökeres partoldalt szelídítették formás rézsűvé. A számukra szokatlan és nehéz munkát lelkesen és fegyelmezetten végezték.

A látogatás végén az államtitkár megállapította, hasznos volt az az alapszerződés, amelyet az *Állami Ifjúsági Bizottsággal* kötöttek a diákok foglalkoztatásáról.

Ebben az évben Balatonedericsen mintegy tíz és félezer köbméter földet mozgattak meg a diákok. Jelentős az a tízezer négyzetméter peronfelület is, amelyet a biatorbágyiak láttak el burkolattal. Ezenkívül elvégeztek tizennégyezer négyzetméter rézsűhumuszolást, valamint felbontottak négyezer méter hosszú vágányt.

A két tábor 1600 fiatalja mintegy kétmillió forint értékű munkát végzett.

Nyugdíjban a „Kacsa"

„Múzeumba" került az öreg gőzös

Egyre kevesebb gőzmozdonyt látni már vasútvonalainkon selejtezik az öreg masinákat Elkerülte azonban az olvasztót a miskolci vontatási főnökség 377—002 számú mozdonya népszerű nevén, a „Kacsa", amely több évtizedig a fűtőház tartalékmozdonya volt. A főnökség vezetői — a 7. szakosztály engedélyével — *úgy döntöttek, hogy az 1889-ben készült gépet felújítják és muzeális emlékként őrzik.* Helyét a főnökség szociális épülete és a tmk-műhely között jelölték ki.

A gépet a főnökség gőzöspárti szocialista brigádjai, valamint a mozdonyjavító és a tmk-műhely dolgozói ezer óra társadalmi munkával újjávarázsolták és a közelmúltban „nyugalomba" helyezték.

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL



(Gerse László rajza)

Munkavédelmi őrök találkoztak a budapesti vasútigazgatóságon

A budapesti vasútigazgatóság területén mintegy 3000 önkéntes munkavédelmi őr tevékenykedik, eredményesen segítve a 134 hivatásos munkavédelmi felügyelő munkáját. Mint minden évben, az idén is megtartották immár hagyományos találkozójukat. Az augusztus 26-án sorra került összejövetelen *Rékasi István* vasútigazgató-helyettes értékelte az elmúlt időszak eredményeit, a munkavédelmi helyzet alakulásának tükrében.

— Örömmel állapítjuk meg — mondotta többek között —, *hogy a múlt év hasonló időszakához képest igazgatóságunk szolgálati helyein mintegy felére csökkentek a halálos és a csonkulásos üzemi balesetek.*

Az igazgatóhelyettes kérte a jelenlévőket, hogy a jövőben is kövessenek el mindent e kedvező tendencia folytatása érdekében. Hassanak oda, hogy minden vasutas önmaga és környezete munkavédelmi őrévé váljék, különös tekintettel arra, hogy a baleseteket szinte kivétel nélkül mindig személyes mulasztások okozzák. Nem szabad megengedni, hogy ittas dolgozó munkába álljon, még akkor sem, ha a szolgálati helyen létszámhiánnyal küzdenek.

A találkozón Rékasi István 50 000 forint jutalmat osztott szét a legeredményesebben tevékenykedő 89 munkavédelmi őr, illetve — felügyelő között

Céljutalom a legjobbaknak

Újítási verseny Miskolcon a jubileumi évforduló tiszteletére

A miskolci igazgatóság vezetői a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére újítási versenyt indítottak.

A verseny célja: *a balesetmentes munka, a termelékenység fokozása, a kulturált utazás szinvonalának növelése, valamint az anyag- és energiatakarékosság.*

A verseny legjobbjai céljutalmat kapnak. Eddig a beadott 500 újításból kétszáznegyvenkettőt fogadtak el. A megtakarítás három és félmillió forint.

Az elfogadott és bevezetett újítások közül említésre méltó *Szabó Antalnak*, a vontatási főnökség dolgozójának *„Dizelmozdonyok, akkumulátortároló és töltő helyiségek kialakítása"* c. újítása, amely az igazgatóság 68 dízelmozdonyának akkumulátor ellátását biztosítja. Az újítás gazdasági haszna közel egymillió forint. *Vasas János, Turóczi Zoltán és Tóth László* mozdonyjavítók a légkompresszor automatizálását dolgozták ki. Ez a javaslat százharmincnyolcezer forintot ér.

Az utazás kényelmét növeli az a tizenegy javaslat, amely a személyszállító kocsik fűtési, világítási és egyéb belső berendezéseit módosítja.

Egy hónap alatt

764 vagon dinnyét adtak fel Kál-Kápolna állomáson

Július második felében kezdődött a dinnyeszezon. Kál-Kápolna állomáson egy hónap alatt 764 vagon sárga- és görögdinnyét adtak fel, amelynek súlya meghaladta a 9500 tonnát. Az idei jó termésből exportra is jutott. 549 vagon dinnyét szállítottak külföldre. Különösen *Dánia, Anglia* és *Svédország* vásárolt sokat az ízletes magyar dinnyéből. Kál-Kápolnán át „utazott" a Hevesen és Erdőtelken feladott dinnye is, amely szintén meghaladta a 9000 tonnát.

A nagy forgalom próbára tette a vasutasokat. Az egy hónapig tartó szezon alatt a szabadságok kiadása is szünetelt, sokan túlóráztak. Dicséretet érdemel a kocsirendezők, váltókezelők és vonatkísérők helytállása.

Kevesebb létszámmal nagyobb teljesítmény

Az elmúlt félévben csökkent a létszám a *miskolci járműjavító üzemben.* (84-en mentek el, és helyettük csak harminc dolgozót sikerült felvenni.) A termelékenység mégis 1,5 százalékkal növekedett. Öt százalékkal csökkentették a teherkocsik üzemben való tartózkodásának idejét, *és így az első félévben 877 „kocsinappal" növelték a MÁV forgalmát.* A tervezettnél 250 kocsival javították többet.

Szaporodott az újítások száma is. Az elmúlt év azonos időszakában 25 újítást fogadtak el. *Az idén ez a szám hatvanra emelkedett.* Az újításokból származó megtakarítás 550 ezer forint a tavalyi 350 ezerrel szemben.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

29. számból: 15/1977. (V. 22.) MT. Az iparban, élelmiszer-kiskereskedelemben és a vendéglátásban dolgozók műszakpótlékáról

6/1977. (IV. 28.) MÜ. M. A számítástechnikai munkakörökben foglalkoztatottak alapbéréről szóló 14/1972. (VI. 5.) körökben foglalkoztatottak alapbéréről szóló 14/1972. (VI. 5.) MÜ. M. számú rendelet módosításáról.

18/1977. (IV. 14.) ÉVM. A vállalati dolgozók alapbérének megállapításáról szóló 15/1976 (XII. 11.) MÜ. M. számú rendelet alkalmazásáról.

7/1977. (V. 18.) MÜ M-KPM A gépjárművezetők munkafeltételeinek és munkabérének (munkadíjának) megállapításáról szóló 16/1971. (VII. 7.) MÜ M-KPM számú együttes rendelet módosításáról.

107/1977 (MÜ. K. 5.) MÜ M A polgári fegyveres őrök munkabérének és munkaidejének megállapításáról.

Hol kezdődik a rendezés minősége?

Eredmények, gondok a szolnoki rendező pályaudvaron

Nem mondhatjuk, hogy Szolnok állomás és a rendező-pályaudvar rosszul dolgozott az idei első félévben, vi[illegible] átlagon felüli eredményeket sem értek el. Úgy tűnik, a gondok kerültek túlsúlyba ezen a korszerű, nagy forgalmú csomóponton.

Aggasztóan megnőtt a létszámhiány

— *Nem volt ütemes a teherforgalom* — panaszolták a pályaudvar vezetői. A debreceni, a békéscsabai és a szentesi vonalon is nappal gyakran vágányzár korlátozta a forgalmat.

A rendező pályauvaron — ahová ellátogattunk — ezt nagyon megérezték. A nappali órákban 1100—1200 volt az érkezett kocsik száma, míg kétszerte több kocsit kellet fogadni Szolnokon.

— *Éjjel sincs több emberünk...* — hangzott a panaszos megjegyzés, mert aggasztóan növekedett az idén a létszámhiány. Július végéig 26 idős vasutas ment nyugdíjba a pályaudvarról. Új dolgozók felvételével nem sikerült őket pótolni, így már a szükségesnél százzal kevesebb vasutas dolgozik a csomóponton.

7,6 százalékkal növekedett a forgalom

Nem okozna ez különösebb gondot, ha a feladatok nem éppen az ellenkező tendenciát követnék. *Az első félévben 7,6 százalékkal növekedett a rendezőpályaudvar forgalma.* Hogy ez mit jelent? — Nagyon sokat: *39 ezerrel több kocsi érkezett és 42 ezerrel több indult Szolnokról, mint a*

A rendező pályaudvar vezetőinek, szocialista brigádjainak helytállását dicséri, hogy a sok gond, nehézség ellenére is sikerrel birkóztak meg a növekvő feladatokkal. Az esztendő első felében 580 ezer elegytonnával többet továbbítottak, mint a múlt év azonos időszakában. A tehervonatok átlagos terhelésében a 100 százalékos célkitűzés helyett 102,79 százalékot teljesítettek. S ez már nem csekély eredmény, hiszen az átlagos vonatkiterhelést 1517 tonnáról 1651 tonnára növelték.

Hogy mit jelentett ez a vonatonkénti 134 tonnás többlet? — Azt, hogy elősegítették a korszerű mozdonyok jobb kihasználását, s ugyanazt az árumennyiséget 454 vonat közlekedtetésének megtakarításával lehetett eljuttatni rendeltetési helyére.

Vonatátvevők között a magasfogadón

A gurítódomb munkájáról, a szerelvények összeállításáról már többször készült riport. Ezúttal a magasfogadó felé vettük az irányt, hogy a vonatátvevők Lenin szocialista brigádjával találkozhassunk, amelynek *Nyitrai János* kocsiintéző a vezetője.

A földszintes épület [illegible]y szobájában a rendezőpályaudvar adminisztrációját végzi a brigád tagjainak egy része. Rendkívül fontos, egy percre sem nélkülözhető „bürokrácia" a brigád munkája. Itt készülnek a vonatelemzések, a gurítási jegyzékek, amelyek nélkül bizony megbénulna az egész rendező.

— *Rendelkezünk az adatfeldolgozás korszerű eszközeivel* — mondta Nyitrai János és bemutatta, hogy in veszik Selex távírógépeik az indító állomásokról küldött vonatelemzési programot, a lyukkártyákat pedig az indító szerelvények vonatelemzésének elkészítéséhez használják fel.

— *Minden vonatelemzést, amit előzetesen kapunk, gondosan ellenőriznünk kell* — monta a brigádvezető, amikor bemutatta a brigád egyik tagját, *Blaskó Erzsébet* belsős kocsifelírót. Munkatársa, *Péli Jenő*, külsős kocsifelíró URH adó segítségével diktálta neki az [illegible]ik legutóbb beérkezett szerelvény kocsijainak adatait.

Nagyobb gondot a vonatelemzésekre

A technika korszerű, a szervezettség megasfokú — így nem lehet nehéz feladat a vonatátvétel. — Megjegyzésünkre csak a fejét rázza Nyitrai János:

— *A gyakorlatban sajnos nem ilyen kedvező a mi helyzetünk.* Az előzetesen beérkező [illegible]blázatos elemzések sokszor tele vannak hibákkal. Fényesítse például egy-egy szerelvénynél 20—30 hibával adja a kocsiszámot. Bélyeccsába nem ad iránypontot és ugyancsak gyakran elírja a kocsikat. Ha azután az ilyen előzetes táblázatos elemzésekből mi előre elkészítjük a lyukkártyákat, amikor a szerelvény is befut, kezdhetjük a munkát, az egyeztetést előrő...

Amint a brigádvezető [illegible] mondta, *sűrűn előfordul, hogy mások hanyag, felületes munkája miatt több mint egy órát vesz igénybe egy olyan szerelvény vonatelemzésének rendbetétele, amelyet 15—20 perc alatt feldolgoznak a gurítón.* A vonatátvételnek nem elég csak lépést tartania ezzel az ütemmel, de előtte is kell járnia — legalább egy l[illegible]sal...

Ahhoz pedig, hogy az valóban így legyen, joggal tartanak igényt a kapcsolódó [illegible] szolgálati helyek, vonatindító állomások pontos adatszolgáltatására. Nem csupán a szolnokiak ügye ez, de kiemelten fontos vasútüzemi érdek!

L. J.



Az Üllői úton a vasúti felüljáró alatt javában folynak a metróépítés munkálatai (Laczkó Ildikó felv.)

Nehéz ősz előtt Mátészalkán

Irányvonatok képzésével növelik az állomás átbocsátóképességét

Mátészalka nem nagy, de a vasúti közlekedésben betöltött szerepét tekintve: *jelentős csomópont.* Az állomás létszámába tartozó 420 forgalmi és kereskedelmi dolgozó — ezúttal nem számítva a többi szolgálati ág ugyancsak figyelemreméltó tevékenységét — igen nehéz körülmények között állandóan [illegible] helyt. Erről beszélgettünk *Kovács Gyula* állomásfőnök-helyettessel.

— Itt gyűlik össze naponta Szatmár megye mezőgazdasági és ipari termékének nagy többsége, hogy aztán a kocsirakományú küldeményeket irányvonatokká képezzük, [illegible] tervszerűen továbbítsuk az ország belseje felé. *Munkánk ilymódon fogaskerékként illeszkedik Nyíregyháza és Debrecen csomópontok szállítási tevékenységéhez.* Ezenkívül számottevő személyforgalmat bonyolítunk le — mondja a főnök-helyettes.

— *Hat irányba napi 35 személyvonatpár közlekedik, s bizony igen nagy gondot okoz, hogyan lehet ilyen sok vonat fogadását és indítását megszervezni, az e célra igénybevehető három vágányon.* Naponta átlagosan hat-hétezer utas fordul meg az állomáson, így nem túlzás, hogy a személyvonati csoportok idején az utasok szinte állandó baleseti veszélynek vannak kitéve a zsúfoltság miatt. Szabad szombatos hétvégeken ráadásul két-két és félezer fővel többen érkeznek, indulnak, illetve szállnak át az állomásokon, mint egyéb napokon.

— A kultúrált utazás feltételeinek megteremtéséről beszélni lehet-e ilyen körülmények között?

— *Beszélni nemcsak lehet, hanem kell is.* Legalább azért, hogy világosan lássuk teendőinket, vagyis azt, hogy mit kell megvalósítanunk. Ezzel kapcsolatban a legnagyobb gondunk, hogy nincs elővételi pénztárunk, poggyászmegőrzőnk, és nincs megoldva az utasok által használt külső terek gépi takarítása. *Nincs kiépítve a csatorna-hálózat, ahová a kocsitisztításkor keletkezett szennyvíz elvezethető lenne. Hiányoznak továbbá a korszerű, vizuális utastájékoztató berendezések — hozzátéve, hogy Mátészalka már város, nem pedig holmi kis község, ami valamikor volt.* S ide kívánkozik az is, hogy az utasok kényelmének biztosításához több Mda-szerelvényre volna szükségünk.

— A város, az ipar és a mezőgazdaság fejlődése fokozódó igényeket támasztott a vasúti teherszállítással szemben is. Hogyan tartanak lépést ezekkel az igényekkel Mátészalkán?

— A rendes árukezelési helyeken lebonyolított forgalmunk évről [illegible] mérsékelten emelkedik, ezzel szemben ugrásszerűen nőtt meg az iparvágány-forgalmunk — hangzik a válasz. — *Jellemző, hogy az iparvágányok hossza már tízszeresére [illegible] s ezeken a vasúti mokor évente több mint 30 000 [illegible]t raknak meg vagy ürítenek ki.* Az állomás kocsiforgalma viszont havonta meghaladja a tizennyolcezret, az őszi forgalom időszakában pedig a havi 24—25 ezret.

A nap bizonyos szakában — főként 21 és 1, illetve hajnali 4 és 6 óra között — a helyi elegyfeldolgozó képességét messze meghaladó mu[illegible]kányezerül az állomás. *A szerelvények fontos része ezért az elvégzendő munkák rangsorolása, mégpedig úgy, hogy ne sértse a fuvaroztatók és a vasút érdekeit.* Az átbocsátó képesség növelésének fontos eszközei közé tartozik az irányvonatok képzése is.

— Milyen kilátásokkal kecsegtet az idei őszi forgalom? — kérdeztem.

— Úgy ítéljük meg — hangzott a felelet —, hogy az idei sőt több vonatkozásban meg is haladja a tavalyi termést, így az elszállítandó termények mennyiségét. Ugyanakkor a Mátészalkára és környékére telepített ipari üzemek termelése is fokozódik, s ebből adódóan ugyancsak nagyobb feladatok hárulnak Mátészalka csomópont dolgozóira. *A legnehezebb lesz tehát továbbra is az üres kocsik hiányának csökkentése, valamint a megnövekedett teherforgalomhoz — a vonatok fogadásához és rendezéséhez — a személyi és tárgyi feltételek biztosítása.* A jelenlegi létszámhiányt igyekszünk megszüntetni, ezenkívül a fuvarszervezők közreműködésével tájékozódunk a szállítási igények nagyságáról, illetve a fuvarozás várható időpontjáról, hogy a felkészülést részben a kapott információkhoz igazítsuk, másrészt pedig, hogy kapacitásunk előreláthaló hiányáról tájékoztatva partnereinket, bizonyos irányban befolyásoljuk igényeiket. Mindenekelőtt a közösségi érdekeket tartva szem előtt...

Kétségtelen, hogy a mátészalkai vasutasok — a nehéz körülmények ellenére is — évről évre jól oldják meg a reájuk háruló feladatokat. Ezt bizonyítja a sok elismerés is, amit a csomópont kapott. Az elmúlt tíz évben például hét alkalommal szereztek [illegible]szérő oklevelet, [illegible]enkívül a Kiváló főnökség [illegible] kitüntetést.

Ugyanígy vitathatatlan, hogy a csomópont felújításra vár, hiszen jobb munkakörülményekre, az utazóközönség kulturáltabb kiszolgálására van szükség. Amíg a tervek megvalósulnak, a mátészalkai vasutasok addig is megteszik tőlük telhetőt. A város épül, szépül, s e fejlődés mellett a vasút fejlesztése, korszerűsítése sem várhat magára sokáig.

Simon Ödön

Aktuális portré

Harmincnyolc munkás év a Landlerban

Kék-tiszta férfiszempár. A bajusz már fehér, ám a hajban még csak [illegible]everednek a fehér szálak. De sokan mertettek már biztatást e tiszta szempárból az elmúlt, csaknem négy évtized során itt, Rákospalotán, a Landler Jenő Járműjavító Üzemben (az egykori Istvántelki Főműhelyben). Hamarjában három név csupán, akik szintúgy részesei-tanúi az itt töltött, több mint 38 esztendőnek: *Hadi Ferenc* művezető, *Oszkai Lajos* művezető, *Mester János* hűtőkocsi-szerelő. De nemcsak a VII. kocsiosztály dolgozóit említhetjük: ha manapság divat is — rossz divat — a munkahely gyakori cseréje, akadnak egyszerelmű emberek. Akik ha megszoktak valahol, maradnak. Csupán a több pénzért nem fordítanak hátat a második otthonnak.

Talán a vasút szeretete, a gyermekkori álmok valóra vál[illegible] — gondolom a néhány hét múlva 60. születésnapját ünneplő *Németh Mátyás* szekrénylakatossal, miközben egymással szemben ülve a múlt emlékeit kutatjuk. De nem; *nem vasutas akart lenni.* Tanult szakmája: épület- és díszműlakatos. 1935-ben kisiparosnál szerzett segédlevelet, s[illegible]heder fővel, megbűvölten szemlélte, amikor keze munkája nyomán a szebbnél szebb domborművek, már-már művészi értékű rácsok megszülettek.

Akkor, honnan hát az üzemhez, a vasúthoz való kötődés?

Tanácsolja: beszéljen-e a régi időkről, a fiatalok oly gyakran intik le — ami rég [illegible] elmúlt, ma más idők járják! *De hát száműzhetők-e az emlékezetből azok az évek-évtizedek, amikor az álmok álma, a karrier csúcsa az állami állás volt.* A biztos a máról holnapra könnyen bizonytalanná válóval szemben. A teljességhez az is hozzátartozik, hogy az ugyancsak lakatos édesapja akkoriban már jó ideje a MÁV-nál dolgozott, Rákosrendezőn (az idősebb Németh is több mint 30 éven át volt hű a vasúthoz). 1939. januárjától apa és fia együtt indultak dolgozni a mintegy 27 kilométerre levő Sződligetről.

Az persze nem törvényszerű, hogy valaki ne csak az üzemhez, de a műhelyéhez is hű legyen. *Németh Mátyás már 1939-ben is a kocsikat javította*, s [illegible]pán ha az üzem érdeke diktálta, segített be egyik hónapig az alvázlakatosoknak. Talán még hunyt szemmel is eltalálna a VII. osztály bejáratához. Hogy eseménytelen, zürke lenne így az élet? Ellenkezőleg! Aki együtt él a munkahelyével, annak minden rezdülését-változását figyelemmel kísérheti.

— Egyszer sem gondolt arra, hogy másfelé esetleg jobb lenne?

— Dehogynem, gondoltam arra én is. A háború után inflációs időkben, amikor fabatkát sem ért pengőmilliomosnak lennni. De nekem szerencsém van: *remek a hátországom.* A család. A feleségem olyan asszony, aki a nehéz időkben megértő szóval ad biztatást. Ő mondta akkor is: várj türelemmel, amíg ismét jobbra fordulnak a dolgok. És neki lett igaza: *az üzemtől, fölötteseimtől mindazt a jót megkaptam, amit egy ember a megbecsüléséből elérhet.*

Pedig valóban nem jelentett könnyű a [illegible]-család élete, juthatott — jutott — gond minden napra. Az első gyerek, 1940-ben született meg, a hatodik 1954-ben: három lányt — *Kamillát, Zsuzsát és Évát* — és a három fiút — *Mátyást, Sándort* és *Gábort* — neveltek emberré. Sosem gondolt arra, hogy egyesek anyagiasnak gondolják — kellett a pénz. Ezért jöllehet az ötvenes években művezető-tanfolyamot végzett — volt munkafelvevő „belsős" és „külsős" irányító művezető is — *1957-ben visszakérte magát a nagyobb jövedelmet biztosító fizikai munkára.* Néhány hónappal később csoportvezető lett, 1959-ben szocialista brigádot alakított, amelyet *Hurszti Ferencről* neveztek el.

— *Sok örömöm telt a brigádban is: háromszor nyertünk arany érmet, egyszer ezüstöt, kétszer pedig a bronzfokozatot érdemeltük ki. S eközben többen kiváló dolgozók lettek...*

E „többek" között Németh Mátyás is ott volt, sőt: a hatvanas években érdemes vasutas lett, az idei vasutas-napon pedig a *Kiváló vasutas* kitüntetést is kiérdemelte. Mondják róla: *olyan ember, aki mindig töri a fejét.* Hogyan lehetne eredményesebben, jobban dolgozni, miként lehetne nagyobb rendet teremteni maga körül.

— A rend szeretetét, a munkakedvet alighanem apámtól örököltem. Ő volt ilyen, ő sem tudott tétlen maradni. Gyakran hangoztatom: *ha az ember szereti amit csinál, kevésbé fárad el.* Egyesek elhiszik, mások csak legyintenek... de én nemcsak hiszem tudom is, hogy így van. Talán ezért nem vagyok fáradt most, hatvanévesen, ezért nem gondolok egyelőre nyugdíjazásra. Nem hagyok fel a munkával, hacsak nem küldenek el; dehát miért is küldenének?

Pedig most, fehéredő hajjal — saját kérésére — a korábbinál is nehezebb munkát végez. Lehetővé tették, hogy a horganyzó-részlegben dolgozzék: *az ottani pótlékokkal magasabb a jövedelme.* S ha mégis úgy találná, hogy nyugalomba vonul, korántsem közömbös, ha tízezer forintnyivel többet visz haza egy évben. Azért a régi brigádtól nem búcsúzott el: majd mindennap találkoznak, tartja a kapcsolatot utódjával, *Ormándi Bélával* is. A sportköri tevékenységet sem hagyta abba: *immár másfél évtizede a Testvériség kézilabdázóinak szertárosa.* Ha mérkőzés van, motorkerékpárjára pattan: kedvelt kétkerekűjén kíséri el a gyerekeket, s együtt izgulszurkol velük.

— *Én csak motorozom, de a lányaim már az autóvezető vizsgára készülnek, két fiamnak pedig kocsija van. Az egyik lányom Olaszországban járt az unokámmal... hiába, nagyot változott a világ, nagyot változtak az igények...*

— És ha mégis ellön a búcsú napja, azután hogyan lesz, Matyi bácsi?

— Azután? Hát ott a rákospalotai kert a kolónián, ad az munkát épp eleget, igaz: meg is termi, ami a családnak kell, zöldséget, gyümölcsöt, virágot. De megmarad a szorkör is... Olvasni fogok sokat még többet, mint eddig. És [illegible] gom a mama kezét körbecsavarogjuk az országot. A lábunk bírja még, vasúti jegyre nem lesz gondunk... s az időnkből is telik.

Fábián Tamás

KÉTNAPOS SPORTVETÉLKEDŐ

A dunakesziek végeztek az első helyen a járműjavító üzemek spartakiádján

A MÁV járműjavító üzemek MHSZ és sportspartakiádját augusztus 13-án és 14-én rendezték Dunakeszin. A vasutas-szakszervezet kultúrnevelési- és sportosztálya, valamint a járműjavító szakosztály által meghirdetett vetélkedő sorozat házi versenyekkel kezdődött, amelyen nyolc járműjavító mintegy négyezer dolgozója vett részt. Augusztus 13-án és 14-én a legjobbak versenyeztek az elsőségért.

A gazdag program augusztus 12-én sportbélyegkiállítással kezdődött, amelyet *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára nyitott meg. Ezt követően *Kalmár János*, az üzem főmérnöke adta át a legjobb anyagot kiállító gyűjtők díjait. *„A sport története"* című összeállításával első díjat nyert *Szekeres László* (Dunakeszi). Második lett *„Sportversenyek-spartakiádok"* című tablójával *Török Imre* (Dunakeszi). A harmadik díjat *Kurucz Ferenc* (Dunakeszi), *„Olimpiák magyar versenyzői"* című tablója nyerte.

Augusztus 13-án a nyolc járműjavító négyszáz sportolója felvonult a Dunakeszi VSE-pályán, majd nyolc órakor *Kardos Tibor*, a járműjavító szakosztály vezetője nyitotta meg az MHSZ és sportspartakiádot. Megjelent az eseményen *dr. Beckl Sándor* államtitkár, az OTSH elnöke, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Ürögi József*, a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának titkára.

A megnyitó ünnepség után megkezdődtek a versenyek. A lelátó előtti pályán rendezték a kispályás labdarúgó-bajnokságot, amelynek győztese a *dunakeszi járműjavító* csapata lett. A második és a harmadik helyezést a *szolnoki*, illetve a *miskolci* járműjavító labdarúgói szerezték meg.

Az asztalitenisz versenyekre a sportcsarnokban került sor. Egyidőben hat asztalon játszottak a versenyzők az egyéni és a csapat-elsőségért. A női egyéniben *I. Németh Istvánné* (Szombathely), *2. Dobrovits Istvánné* (Dunakeszi), *3. Pallai Ferencné* (Szolnok).

A férfi egyéni győztese *Batha László* (Miskolc), második *Hozdik József* (Miskolc), harmadik *Győri Kálmán* (Szolnok).

A női csapatversenyt az Északi és a szombathelyi járműjavítók előtt a szolnokiak nyerték. A férfi csapatok közötti sorrend: Miskolc, Szolnok, Landler jj.



A díjkiosztás ünnepélyes pillanata

A sakkozók a sportcsarnok birkózótermében mérték össze tudásukat. E sportág egyéni győztese *Pálmai Miklós* (Szombathely), második *Höncsh Pál* (Dunakeszi), harmadik *Metercsik József* (Debrecen). Csapatversenyben: *1. Szombathely, 2. Dunakeszi, 3. Debrecen.*

A kispályás labdarúgó-mérkőzések után a füves pályát az atléták vették birtokukba. Száz és 400 méteres síkfutás, súlylökés és távolugrás szerepelt a programban. A csapatversenyek végeredménye a következő: *1. Szombathely, 2. Dunakeszi, 3. Szolnok.*

A sportpályán folyó versenyekkel egyidőben kezdődött az MHSZ-csapatok küzdelme. Ennek során először a lövészetre került sor. Ezt követően a DVSE edzőpályáján rendezett gránátdobás és árokugrás számokban mérték össze tudásukat a sportolók. A csapatversenybe a József Attila Művelődési Központban sorra került szellemi vetélkedő eredménye is beszámított. Az MHSZ versenyek összesített eredményei alapján a női egyéni versenyek győztese *Román Lászlóné* (Miskolc) lett, *Böröcz Márta* (Szombathely) és *Csides Edit* (Dunakeszi) előtt. A férfiak egyéni versenyét *Iliás Attila* (Északi jj.) nyerte. Második *Bánki Sándor* (Szolnok), harmadik *Váci Antal* (Szombathely). Az MHSZ csapatversenyben a Dunakeszi járműjavító csapata végzett az első helyen.

Az ünnepélyes eredményhirdetésen *Kardos Tibor* szakosztályvezető, a spartakiád fővédnöke értékelte a kétnapos versenyt, majd *Révay Sándorral*, a vasutas-szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának vezetőjével együtt átadták a díjakat.

Az összesített eredmények alapján *a dunakeszi járműjavító csapata lett az első.* A felajánlott fődíjakat és a vándorserlegeket *Bakó Károly* üzemigazgató, *Dobrovits István*, az üzem pártbizottságának titkára és *Bősz József* szb-titkár vette át. Második *a szolnoki*, harmadik pedig *a szombathelyi* járműjavító lett.

Szőnyi Lajos

Élen a sportban — élen a munkában

A korábbi évek hagyományaitól eltérően, ebben az évben Vas megyei Testnevelési és Sporthivatala, a KISZ Vas megyei Bizottsága, valamint a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsa Testnevelési és Sportbizottsága alkotmányunk ünnepe alkalmával osztotta ki a *„Jó sportoló — jó dolgozó"* mozgalom legjobbjainak a jutalmakat. *Nagy János*, az MTSH elnöke üdvözlő beszédében többek között a következőket mondotta:

— A szocialista sportmozgalomban nemcsak az az eszményképünk, aki a sportpályán helytáll, hanem az, aki a sportért hozott áldozatos élete mellett a munkahelyen is a legjobbak közé tartozik. A háromtagú bizottságnak nem volt könnyű döntenie, hiszen a sportegyesületektől, a munkahelyektől 15 sportolóra érkezett javaslat és közülük ötöt mellőzniük kellett.

Arra kérte a legjobbakat, hogy továbbra is mutassanak példát a fiataloknak mind a sportpályán, mind a munkában. A tíz jutalmazott sportoló közül nyolc a Haladás VSE versenyzője. Ez is igazolja, hogy a szombathelyi vasutas sportegyesületnél nemcsak a pályán való helytállásra, hanem munkára is nevelik a versenyzőket.

A Haladás VSE sportolói közül a „Jó sportoló — jó dolgozó" mozgalom 1976/77. évi Vas megye legjobbjai: *Halmosi Zoltánné*, Szombathely állomás dolgozója, a magyar atlétaválogatott csapatkapitánya, a 4x1000 m-es magyar válogatott országos csúcstartó csapatának tagja. *Horváth Viktória* szintén az állomás dolgozója, atléta, a magyar válogatott keret tagja.

Zámbó József ökölvívó, a szombathelyi járműjavító dolgozója, junior magyar bajnok.

Horváth Zoltán súlyemelő, a Vas megyei Állatforgalmi és Húsipari Vállalat dolgozója, szocialista brigádtag, az utánpótlás-válogatott keret tagja.

Domján Miklós atléta, három műszakban dolgozik a Sütőipari Vállalatnál. Országos utánpótlás-bajnok, munkáját nemcsak felettesei, de munkatársai is dicsérik.

Vámos Zoltán birkózó, a 17-es sz. Volánnál dolgozik. Szocialista brigádtag. Felnőtt válogatott kerettag.

Dr. Győrvár Sándor vívó, az NB I-es kardcsapat állandó tagja, a megyei kórházban tüdősebész.

Fatalin Károly vívó, gépészmérnök, az NB I-es tőrcsapat versenyzője.

Kiss Antal

Kisterenyei nyugdíjasok az őszi forgalomban

Kisterenye állomás társadalmi és gazdasági vezetői szoros kapcsolatot tartanak a nyugdíjasokkal. Többen közülük minden évben részt vesznek az őszi szállításban. Az idén is sokan jelentkeztek. Egyrészük a cukorrépa-kampány idején a Selypi Cukorgyárban végez majd vasúti munkát.

Az állomás kollektívája örömmel fogadja a forgalomhoz visszatérő nyugdíjasokat, hiszen segítségükkel válik lehetővé a tényleges dolgozók szabadságának a kiadása is. *Az idei cukorrépa-kampányt Kisterenyén már felkészülten várják a vasutasok.*

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Tapolca; Murányi Tibor, Bánréve; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Szűcs Ferenc, Hatvan; Fekete László, Pál István, Miskolc; Fegyvári Sándor, Hunyadvári Jánosné, Budapest, leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Sulyán Miklós, Tarjánpuszta; Bálint Lajos, Fülöpszállás, leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest VII. kerületben levő tanácsi alkovos utcai szoba konyhát és a Gyali úton kertes szoba, konyha, éléskamrás lakásokat Budapest területén két szoba komfortosra. Érdeklődni: kedd, csütörtök délután 14 órától 20 óráig a 142—678 telefonon, Nagy Antalné.

Elcserélném két szoba összkomfortos 107 négyzetméter, első emeleti utcai, kettő bejáratú, budapesti vasútigazgatóság területén levő VII. épület 11. sz. lakásomat, 1 és félszobás komfortos, plusz szobára. Érdeklődni lehet egész nap a 839—152 számú telefonon.

Eladó szabadrendelkezésű, védett területen, a kaskantyúi állomástól másfél kilométerre, fiatal ezerjó szőlővel telepített terület 500 négyszögöles parcellákban. Üdülőnek is alkalmas bugaci vadregényes erdővel határos. Négyszögölenként 30 forint. Érdeklődni Mészáros József, Budapest, II., Felhévízi u. 22. sz.

Elcserélném Budapest XIV., Ilka u. 33. szám alatti tanácsi, földszintes egy szoba-konyha, plusz a Rudas László 95. szám alatti 14 négyzetméteres önálló szobámat Budapest területén kétszobás lakásra. Érdeklődni: Böde István, Budapest XIV., Ilka u. 33. II. udvar, fsz. 7.

HÍREK

Nyugdíjasbúcsúztató. A közelmúltban Miskolc—Tiszai pályaudvar üzemi éttermében rendezett ünnepségen búcsúztatták azt a 98 vasutast, akik elmúlt időszakban vonultak nyugdíjba. Megjelentek az ünnepségen a pályaudvar társadalmi és gazdasági vezetői is. Kovács István, a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a nyugdíjasokat, majd valamennyiüket jénai díszállal ajándékozta meg. Utána a Miskolci Nemzeti Színház művészei szórakoztatták a vendégeket.

— Tisztasági őrjárat. Özd állomás vöröskeresztes szervezete a jubileum tiszteletére tisztasági őrjáratot szervezett. Vállalták, hogy a személyvonatokat egész évben tisztán tartják és mintaszerelvényként közlekedtetik. Őrjáratuk során az állomás tisztaságára is vigyáznak.

— Kirándulás. A nagykanizsai csomópont nyugdíjas csoportjának harminc tagja a hozzátartozókkal együtt Szegedre utazott, ahol a szabadtéri játékok keretében Verdi Aida című operáját tekintették meg.

— Ukrajna — képekben. A Borsod megyében rendezett Barátsági Napok alkalmából a miskolci járműjavító étteremben hatvan fotóból álló kiállítást rendeztek, amely Ukrajna építészeti, kulturális és gazdasági eredményeit mutatja be. A kiállítást Szabó László, az üzem MSZBT-tagcsoportjának ügyvezető elnöke nyitotta meg.

— Előadás a vasúti balesetekről. Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Otthon Színháztermében a csomópont dolgozói részére a Közlekedéstudományi Egyesület előadói tartottak előadást az első félévi vasúti balesetekről. Néhány közlekedő vonat balesetét filmmel is szemléltették. Az előadók az okok ismeretésén kívül arról is szóltak, hogyan lehetett volna azokat megelőzni.

Magyar Vasutas

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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: dr Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—3452. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Roder Imre igazgató

Nemzetközi verseny Szombathelyen

Felavatták a Haladás VSE atlétikai pályáját

Ünnepi díszbe öltözött augusztus 10-én *Szombathelyen* a Haladás VSE Rohonci úti sporttelepe. A székház előtti zászlótartó árbócokon a magyar és az osztrák nemzeti lobogó között, hatalmas, zöld-fehér színű zászlót lengetett a szél. *A vasutassporttelep 1969-ben kezdődött rekonstrukciója befejeződött és ünnepélyesen átadták az újjáépített atlétikai pályát.* Ezen a napon rendezték meg a Magyarország—Ausztria ifjúsági férfi és női atlétikai viadalt. A magyar válogatottban két Haladás VSE versenyző is szerepelt: *Csonka Ildikó* a győztes 4x100 m-es magyar váltóban, és *Tánczi Tibor* kalapácsvetésben, aki 55 m-es eredményével harmadik helyen végzett.

A sportesemény beszélgettünk *Laki Lászlóval*, a Haladás VSE ügyvezető elnökével.

— Széles körű társadalmi összefogás eredménye ez az atlétikai pálya — mondotta. *— Az elmúlt három évben Vas megye Tanácsától több mint egymillió forintot kaptunk. Soron kívüli juttatást biztosított a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége és a szombathelyi MÁV Igazgatóság is. Egyesületünk vezetői és versenyzői pedig több mint 400 ezer forint értékű társadalmi munkával járultak hozzá az atlétikai pálya felújításához. Ötezer köbméter kavicsot és több tonna fekete, vörös salakot építettünk be. Sokat segítettek a XII-es AFIT és a Városgazdálkodási Üzem dolgozói is.*

— Elismerés illeti a szombathelyieket, azért, hogy augusztus 10-e előtt már 10 nappal versenyzésre alkalmassá tették a pályát — mondotta *Mindszenti János*, a Magyar Atlétikai Szövetség országos szakfelügyelője. *— Szombathelyen a labdarúgás mellett hagyományai vannak az atlétikai sportágnak is.*

A Haladás VSE és a Haladás SI atlétikai szakosztályának 1977. évi eredményei biztatóak. Eddig már 63 olimpiai pontot gyűjtöttek: *tavaly egész évben nem értek el ennyit.* Az év végére százat szeretnének összegyűjteni.

K. A.

Repülőmodellezők

Bratislavában, hat európai ország részvételével rendezték meg a rádiótávirányítású műrepülő modellek versenyét, amelyen részt vettek a budapesti MÁV-klub tagjai is. *Steffel Győző* második, *Simon István* hetedik, *Takács Béla* pedig a tizenkettedik helyezést érte el. A MÁV-klub tagjai csapatversenyben az első helyen végeztek.

KIJEV:

Százkét birkózó lépett szőnyegre az USIC nemzetközi versenyén

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) megbízásából a Szovjetunió harmadik legnagyobb városában, Kijevben került megrendezésre a VII. nemzetközi vasutas birkózóbajnokság.

Az augusztus 3-tól 7-ig tartó versenyen tizenegy ország — Bulgária, Csehszlovákia, Finnország, Franciaország, India, Irak, Jugoszlávia, Magyarország, az NDK, Románia és a Szovjetunió — legjobb vasutas birkózói léptek szőnyegre. Az induló 102 versenyző között a Las Vegas-i világbajnokságon járt, dobogós helyezést elért versenyzők mellett fiatal tehetségek is szép számmal képviseltették magukat.

A magyar versenyzők a látszólagos kedvező sorsolás ellenére igen nehéz mérkőzéseket vívtak ellenfeleikkel. Sajnálatos sérülések és kisebb taktikai hibák következtében ugyan érmet nem sikerült szerezniük versenyzőinknek, de *csapatban* megismételve a négy év előtti szereplést, végeredményben *a hatodik helyen végeztek.*

Egyénileg három negyedik (Tiger, Gaál, Csapó), egy ötödik (Hornyák) és három hatodik (Vámos, Ivanics, Csábi), pontot érő helyezést értek el a magyar csapat tagjai.

A verseny elsöprő szovjet győzelemmel fejeződött be. A tíz súlycsoportból hétben szovjet, kettőben bolgár és egy súlycsoportban iráni versenyző végzett az első helyen.

(Székely)

Sportbüfé a Margitszigeten

Az *Utasellátó Vállalat* a közelmúltban adta át rendeltetésének a Margitszigeten, a KPM sportpálya mellett létesített büféjét. A régi helyiséget átépítették és új gépekkel berendezett, korszerű egységet létesítettek.

A pályát igénybevevő sportolók nagy örömmel fogadták a IV. osztályú eladási áron értékesítő Utasellátó egységet, ahol elsősorban tejtermékekkel (tej, sajt, joghurt, kefir, tojásételek stb.), valamint vegyes sültekkel látják el a vendégeket.



HÍVJA — VARJA — VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a

„LOKOMOTÍV" GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT

LOKOMOTÍV szálloda, étterem, sörözö, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1. Tel.: 14—180
VASÚTI VENDÉGLÖ ÉS BISZTRO, Sopron állomás
HALASZTANYA, FERTŐSZENTMIKLOS ÁLLOMÁS
PALYAVENDÉGLÖ, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését — előzetes bejelentésre — vállaljuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. SZEPTEMBER 20.

Napirenden az őszi szállítások

A vasutas- és a közlekedési szakszervezet segítségért fordult a fuvarozásban érdekelt szakszervezeti szervekhez

A Vasutasok Szakszervezete, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetével közösen határozta el, hogy az őszi szállítások zavartalan lebonyolítása érdekében segítségül hívja a többi érdekelt szakszervezeti szervet is.

A vasutas-szakszervezet székházában szeptember 9-én tartott tanácskozáson részt vettek a szakszervezetek megyei tanácsainak, a bányász, a vasas, az építők és a MEDOSZ-szakszervezet és a Volán Tröszt képviselői.

A tanácskozást *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára nyitotta meg. Bevezetőjében elmondotta, hogy a vasút és az egész közlekedés előtt álló szállítási feladatoknak csak a fuvaroztatók segítségével, jól összehangolt munkaval tehetnek eleget. *Közös cél, hogy a szállítás ne hátráltassa a népgazdaság fejlődését.* Ahhoz, hogy a szükséges kocsimennyiség mindenkor a fuvaroztatók rendelkezésére álljon, a kocsiforduló-idő csökkenjen, a gyors ki- és berakás is elengedhetetlen. Ezért kérte az illetékes szakszervezeti szerveket, hogy vegyék fel a kapcsolatot a szállítóvállalatokkal, és ha szükséges, kérjék is számon a gyors rakodást.

A vasút jelenlegi technikai felkészültsége és munkaerőhelyzete mellett az üzem- és munkaszervezés színvonalának javításával sem képes kielégíteni azokat az igényeket, amelyek ebben az évben a MÁV előtt állnak. Ezért elsősorban a különböző szolgálati és a közlekedési ágakkal való együttműködést kell tökéletesíteni. A népgazdasági igényeket a vasút — annak ellenére, hogy túlteljesítette eddigi áruszállítási tervét — nem tudja maradéktalanul kielégíteni.

Juhász Miklós, a Vasúti Főosztály kereskedelmi szakosztályának vezetője a vasút feladatairól tájékoztatta az értekezlet résztvevőit. *Hangsúlyozta, hogy a vasúti szállításban lényegében egész évben csúcs van, de ősszel különösen nagy feladatok állnak a közlekedési vállalatok, mindenekelőtt a MÁV előtt.* Augusztus végéig a vasút 87,4 millió tonna árut szállított. Ez mintegy 2,2 százalékkal haladja meg a bázist. 0,2 százalékkal a tervet és az abszolút értékben kifejezett többletszállítás a bázishoz viszonyítva mintegy kétmillió, a tervhez képest pedig 600 ezer tonnát tesz ki. Az importforgalom 10,6 százalékkal magasabb, az exportnál 100 százalékos a teljesítés, a tranzitfuvarozásnál pedig mintegy 2,3 százalékos a lemaradás.

Legfontosabb számunkra a magyar—szovjet forgalom. Az importforgalomban elsősorban a szovjet—magyar áruforgalom jelent nagyfokú emelkedést. Ezt jól szemlélteti, hogy az összes importszállítás több mint 60 százalékát kitevő záhonyi belépés *10,8 százalékkal, tehát 731 ezer tonnával haladta meg a bázisidőszakban belépett árumennyiséget.* Sainos a záhonyi térség munkaerő- és üreskocsi-ellátása nem tudta követni az érkezések ütemét. Ami a Szovjetunióba irányuló exportforgalmat illeti, részben áruhiány miatt, az első félévben mintegy 165 ezer tonna szállítása maradt el a bázishoz képest.

Az eddigi eredmények kedvezőek, de ha figyelembe vesszük azt, hogy a vasút az utóbbi négy hónapban minden igényt nem tudott kielégíteni, akkor megállapítható, hogy a teljesítmények kedvezőbben is alakulhattak volna. *Az első félévben a kocsihiányok elsősorban az építőipari alapanyagok, valamint egyes exportra irányuló árufélesége k elszállítását akadályozták. Ennek is része van abban, hogy a belföldi és az export áruszállítási igény egy része az őszi forgalom idejére húzódott át.*

A teherkocsik időbeni kihasználtságának csökkenését két tényező idézte elő: *a határállomások előtt veszteglő kocsik kapacitáskiesése, és a kirakatlan teherkocsi-maradvány növekedése.* A szállító vállalatok nem kielégítő rakodási készsége miatt kizárólag a leadási kocsiknál 11 százalékkal nőtt a kocsiálláspénzes órák száma a korábbi évekhez viszonyítva. A feladásoknál is hasonló jelenség tapasztalható, hiszen 10 százalékkal növekedett a kocsiálláspénzes órák száma. A késett rakodások következtében elveszett 7,9 millió kocsióra. Ez 3,51 napos kocsiforduló és 26 tonna átlagos kocsiterhelés figyelembevételével számítva 2,4 millió tonna fuvarkapacitás-kiesést eredményezett. *Ez annyit jelent, mintha a vasút 7 napig nem dolgozott volna.*

Az első és a második félév közötti szállítási egyenetlenségek ez évben a korábbi évekhez képest mérséklődtek. Változatlanul gond azonban, hogy a hét egyes napjai között nagy a berakási egyenetlenség. *Fuvaroztatóink szombati napokon, az átlagos napi berakásokhoz viszonyítva, mintegy 80 százalékos, vasárnaponként 50 százalékos berakásokra vállalkoznak.* Vasárnaponként átlagosan kétezer kocsival kevesebbet raknak ki, mint a hét egyéb napjain.

A vártnál jobb mezőgazdasági terméseredmény és a vállalatok szállításának elhúzódása miatt nagyobb szállítási igényekkel kell számolni.

A belföldi áruforgalomban elszállítandó árumennyiség várhatóan mintegy 28,1 millió tonna. Ezen belül elsősorban mintegy 3,2 millió tonna cukorrépát, 130 ezer tonna burgonyát, 200 ezer tonna gabonát és mintegy 200 ezer tonna őrlemenyt kell az igényeknek megfelelően, határidőre elszállítani. De emellett mintegy 4,5 millió tonna szén, 2,6 millió tonna ásványolaj, 5 millió tonna építőipari alapanyag és mintegy 8 millió tonna egyéb kereskedelmi áru vár még szállításra.

Alapvető népgazdasági feladat, hogy az exportigényeket 100 százalékra kielégítsük. *Előreláthatólag mintegy 4,5 millió tonna export, s 5,7 millió tonna import szállítási igénnyel számolhatunk.* Ez zömmel a záhonyi térségben lép ki, illetve be, ezért ott továbbra is rendkívüli nehézségekkel kell számolni, mert 7,2 millió tonna tranzitáru továbbítását is biztosítani kell a vasútnak.

Népgazdasági szempontból az elkövetkező 4 hónapban alapvető feladat a záhonyi átrakókörzet, a szénbányák, a melegüzemek, a timföldgyárak és a cukorrépa, valamint az exportszállítások kocsiigényének a biztosítása. *Fizek a feladatok meghaladják a korábbi évek célkitűzéseit.*

A szakszervezeti szerveknek többek között figyelemmel kell kísérni a MÁV—Volán komplex brigádok tevékenységét is. Az őszi szállítási eredményeket a MÁV és a Volán rendszeresen értékeli majd.

Juhász Miklós után *Zahumenszki József*, a Volán Tröszt vezérigazgató-helyettese tájékoztatta az értekezlet résztvevőit arról, hogy a Volán miként segíti majd az őszi szállítás zökkenőmentes lebonyolítását.

Többek között belső átcsoportosításokkal növelik kapacitásukat, amihez a szocialista brigádoktól várnak segítséget. Az idén első ízben szervezik majd meg a vasútigazgatók és Volán-igazgatók tanácskozását a trösztnél, ahol kölcsönösen tájékoztatják egymást a legfontosabb feladatokról és megbeszélik azt, hogyan segíthetnek egymásnak a nehézségek áthidalásában.

A Volán szeptember közepétől már rendkívüli műszakot szervez a hétvégeken. *A hétvégi műszakok során a trösztdolgozói közül mintegy 40 ezren teljesítenek szolgálatot.*

Az *őszi szállítási csúcs* időszakában havonta 15—16 millió tonna — a szokásosnál kétmillió tonnával több — küldeményt fuvaroznak. Az év végéig a tervezettnél 4,5 millió tonnával több árut szállítanak közúton. *Ezzel a vasút exportszállításainak teljesítését segítik elő.* A legnagyobb árukibocsátó helyeken a Volán forgalomirányítói segítik a folyamatos munkát, s ha szükséges, átirányítják a szállító járműveket.

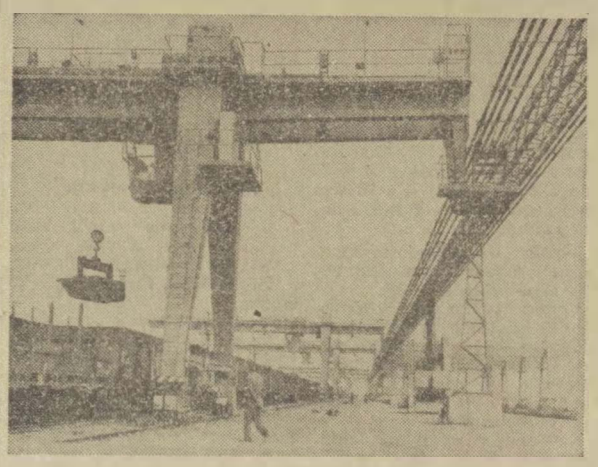
A jubileumi évforduló jegyében

Tudósítóink beszámolói a vállalások teljesítéséről

Közeledik a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója. *Már egyre világosabban kirajzolódnak a jubileum tiszteletére kibontakozott országos munkaverseny eredményei.* A szocialista brigádok és munkáskollektívák a MÁV szolgálati helyein is minden erőt vállalásaik teljesítésére összpontosítanak. Középpontba állították a munka termelékenységének fokozását, a minőség javítását, a jobb munka- és üzemszervezést. A verseny első hat hónapjában kiemelkedő eredmények születtek. A munkaverseny lendülete olyan teljesítményeket tett lehetővé, amelyek egyébként nem valósulhattak volna meg. Tudósítóink ezekről a munkasikerekről tájékoztatták szerkesztőségünket.

ZÁHONY:

A sikerek kovácsai a szocialista brigádok



Szünet nélkül rakodnak az eperjeskei darus átrakóban

A záhonyi átrakókörzet munkáskollektívája a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére indított munkaversenyen kívül csatlakozott a szovjet vasutak uzsgorodi aligazgatóságnak munkaversenyéhez is, amelyet szintén a nagy évforduló tiszteletére indítottak. Ez a munkaverseny tovább erősíti a két szomszédos nép internacionalista barátságát és együttműködését.

Az átrakókörzet vasutasai *az elmúlt fél évben 7,4 millió tonna árut raktak át és továbbítottak.* Ez 14 százalékkal több az elmúlt év hasonló időszakának teljesítményénél. Az eddigi sikerek kovácsai a szocialista brigádok voltak. Négyszáz brigad tobb mint 3000 tagja versenyez a megtisztelő címekért.

Záhonyban a különböző fórumokon sok szó esik a munka jobb megszervezéséről, a szocialista munkaverseny termelést segítő hatásának érvényesüléséről. *Érthető, hiszen amerre a szem ellát, mindenütt áruval rakott kocsik sorakoznak.* Javult a gépi átrakás aránya. Minden három kocsiból kettőt géppel raknak át. Eperjeskén már működnek az ömlesztett átrakó egyedi berendezései. Az átrakó teljesítményére jellemző, hogy műszakonként ötven kocsi átrakását végzi el.

Egeressi Zsigmond

MISKOLC:

Javult a tehervonatok átlagos terhelése

A miskolci igazgatóság területén eddig kimagasló eredmények születtek a jubileumi munkaversenyben. Az árutonnakilométer-teljesítmény például 1,8 százalékkal haladja meg az előző év hasonló időszakának eredményét, ami nagyrészt a kocsik statikus terhelésének, valamint a vonatok átlagos terhelésének a növekedéséből adódik. Tervszerűbbé vált a vonatforgalom is. *A tehervonatok átlagos terhelése az elmúlt évi 1215 tonnával szemben 1245 tonnára növekedett,* ami közel 3 százalékos túlteljesítésnek felel meg. A villamos- és dízelmozdonyok üzemkészsége a vállalt 85 százalék helyett 87,8 százalékra növekedett, az üzemanyag és energiamegtakarítás pedig 1 millió 283 ezer forint.

A vállalások között az első helyen szerepel a dolgozók szociális ellátásának javítása. *Az 1977-re rendelkezésre bocsátott 14,5 millió Ft-ból eddig 8 milliót használtak fel,* nagyrészt a füzesabonyi 464, a miskolci 440, a hidasnémeti 110, a kál-kápolnai 222 személyes szociális létesítmények építésére. Ebben az évben készült el a 200 személyes miskolci MÁV-óvoda beépítési terve is. A nehéz fizikai munka megkönnyítésére 40 különféle gépet szerzett be és állított üzembe az igazgatóság. A dolgozók lakáshelyzetének javítására eddig tízmillió Ft-ot fordítottak.

A verseny hatásaként növekedett az újítások száma és a közhasznú társadalmi munka értéke. Az elmúlt félévben négyezren összesen 35 ezer óra társadalmi munkát végeztek. Ennek értéke 500 ezer Ft volt. Ebből 250 ezer Ft-ot a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház részére, 150 ezret pedig a miskolci városi jégpálya építésére ajánlották fel.

Fekete László

DEBRECEN:

Növekedett a munka termelékenysége

A debreceni építési főnökségnél már hagyomány, hogy évenként három alkalommal értékelik az építésvezetőségek közötti munkaversenyt, és a szocialista brigádok versenyvállalásait.

A jubileumi munkaversenyhez csatlakozott a főnökség 77 brigádjának 1000 tagja is. Az első félévben 25 579 méter vágány felépítménycseréjét fejezték be. Az első félévben növekedett a termelékenység és csökkentették a vágányzárak idejét.

A szocialista brigádok ehhez 3325 óra társadalmi munkával járultak hozzá. *Kaba állomáson kitérőket cseréltek, Debrecen II. és IV. sz. építésvezetőségén a műhelycsarnok vázának építésében vettek részt.* Patronálják az ebesi általános iskolát. Az *Ybl Miklós* tervező szocialista brigád elkészítette az iskolaépület bővítési tervét. Említésre méltó a gépállomás Április 4. szocialista brigádja is. Tagjai a *Nagy Sándor* telepi kisegítő általános iskola játszóterének rendezését, festését végezték el.

Az építésvezetőségek közötti munkaversenyben I. helyezést ért el a *Püspökladányban* székelő V. sz. építésvezetőség. Második lett a *Debrecenben* működő I. sz. építésvezetőség, a velük dolgozó katonai századdal együtt.

Nyiri Ferenc

DUNAKESZI:

Csökkent a javítási idő

A jubileumi munkaversenyben a dunakeszi járműjavítóban 102 szocialista brigád vesz részt. Céljuk az, hogy termelési tervüket az évfordulóra három százalékkal túlteljesítsék.

Sikeresen zárták az első félévet. *Csökkent a kocsik javításának ideje, javult a minőség.* Az anyag- és energiamegtakarítás értéke pedig elérte a 937 ezer forintot. A hét végén szervezett kommunista műszakon kétezren vettek részt. *A kollektívák összesen 38 750 óra társadalmi munkát vállaltak.* Ennek egy részét már teljesítették. A szocialista brigádok pótvállalást is tettek, amit külön jutalmaznak. A brigádok munkáját havonta értékelik. Az eredményről az üzem területén elhelyezett húsz versenytáblán tájékoztatják a dolgozókat.

Solymosi László

A vasút augusztusi teljesítménye:

27 millió 527 ezer utas, 11 millió 605 ezer tonna áru

A vasút augusztusban *27 millió 527 ezer utast szállított,* amely 97,2 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az utaskilométer teljesítmény valamivel kedvezőbb, 98,8 százalék. A késetten közlekedett személyszállító vonatok részaránya a bázisidőszakhoz viszonyítva lényegesen nem javult. Kedvezőtlen volt a nemzetközi vonatok menetrend szerinti közlekedése is, elsősorban a szomszédos vasutakról történő késett érkezés miatt.

Az áruszállítási teljesítmények lényegesen kedvezőbben alakultak. Az augusztusban elszállított

11 millió 605 ezer tonna áru a tervezettet 5,1 százalékkal haladja meg.

Ez a bázisidőszakhoz viszonyítva is nagyobb teljesítést jelent. Még kedvezőbb az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény alakulása, amely a tervezettnél 8 százalékkal magasabb. Ez főleg a bevételek szempontjából fontos. A bázishoz viszonyítva jelentős igénynövekedés tapasztalható a szén-, a mész-, műtrágya- és tüzifaküldeményeknél. Az utóbbiaknál

az emelkedés a 12, illetve a 15 százalékot is meghaladja.

Mérsékeltebb volt viszont a fuvarozás a cement- és a kavicsküldeményeknél.

A belföldi forgalomban 3, az exportforgalomban 20,2, az importforgalomban 13 százalékkal nőtt a szállítás.

A tranzit szállítások mennyisége sajnos nem érte el a tervezettet. A késetten közlekedett tehervonatok részaránya a bázisidőszakhoz viszonyítva nem változott. Kismértékben javult a géprevárások száma, a vonatfelosztásoknál azonban emelkedés tapasztalható, főleg a kilépő vonatoknál. Jelentős volt a növekedés a záhonyi forgalomban is. Sajnos továbbra is igen magas a hálózaton igénybe vett idegen kocsik mennyisége.

A teherkocsik átlagos forduló idejének 3,68 napos értéke csak kismértékben csökkent. A korszerű mozdonyok hibátlan teljesítménye a bázisidőszaknak megfelelő szinten alakult, illetve a gőz- és villamosmozdonyok teljesítménye kismértékű javulást mutat.

Az elkövetkezendő időszakban

tovább fokozódnak a szállítási igények. Már szeptember első napjaitól kezdődően várható a cukorrépa-küldemények belépése,

de nő a többi mezőgazdasági, illetve építőipari küldemények mennyisége is. Igen fontos feladat a fuvaroztató vállalatokkal való kapcsolat erősítése, a tervszerű, ütemes, a hét minden napjára jól szervezett be- és kirakások lebonyolítása. Éppen ezért továbbra is törekedni kell az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentésére.

SZEPTEMBER 26—30-IG

Moszkvában rendezik a közlekedési szakmák nemzetközi szövetségének 7. kongresszusát

A Közlekedési, Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének 7. kongresszusára szeptember 26. és 30. között Moszkvában kerül sor. A kongresszuson a magyar vasutas és közlekedési dolgozókat négytagú vasutas-szakszervezeti delegáció képviseli.

A delegáció vezetője Koszorus Ferenc főtitkár, tagjai: Molnár György, a központi vezetőség titkára, dr. Szabó Miklós, a budapesti területi bizottság titkára és dr. Sziza Mario, a VSZTO főorvosa.

Jól meggondolta?

Nem kapott jutalmat — kilépett a szakszervezetből

Napok óta hordtam magamnál a levelet. Írója azt kérte: *tartsuk titokban a nevét.* Arról írt, hogy a Keleti pályaudvaron nem megfelelően képviselte a dolgozók érdekét a szakszervezet. Olyanok is kaptak jutalmat, akik nem érdemelték meg.

Először senkit sem találtam a szakszervezeti irodában. Átellenben a KISZ-bizottság, benyitottam. Készségesen felvilágosítottak, s amíg várakoztam beszélgettünk. Bátran bíráltak és értékeltek, de amikor elővettem a tollat és a jegyzetfüzetet, leintettek: *az időpont most nem alkalmas arra, hogy nyilatkozzanak.* — mondták.

Húsz évig volt tagja a szakszervezetnek

Majd a panaszos és munkatársai, bíztattam magam és visszamentem a szakszervezethez. Az szb-titkár még mindig nem volt a helyén.

— *Ma sem lesz itt* — mondta az adminisztrátor.

A panaszossal a vezényleti helyiségben találkoztam.

— *Igen, a levelet én írtam* — és riadtan körülnézett hallja-e valaki. — *Vártam, hogy felkeressenek. Amit elpanaszoltam, mindenki tudja, de nem beszélnek róla. Olyanok is kaptak jutalmat, akik nem érdemelték meg.* Volt, aki ittasan vette át a szolgálatot, vagy emiatt meg sem jelent. Lelkiismertesen és pontosan végzem a feladatomat, mégsem kaptam jutalmat. A fizetésemelésnél csak negyven forintot adtak, azért mert kezelő vagyok. Pedig levelező munkát is végzek. *Ezért léptem ki a szakszervezetből.* Írtam egy levelet az szb-nek. Az igazi indokot, hogy miért lépek ki, nem írtam meg. Több mint egy hónapja már, de nem keresett meg senki, hogy miért léptem ki, pedig húsz éve tagja voltam a szakszervezetnek.

Mit mondanak a többiek a jutalmazásról és a fizetésemelésről? Legtöbben csak a vállukat vonogatták. Nem rájuk tartozik. Ha meg akarom tudni, ki miért kapott jutalmat, akkor a főnökséget kérdezzem. Az ő dolguk.

— *Csak kitették a papírt a névsorral. Onnan tudtuk, hogy ki kanott jutalmat. Hogy miért így döntöttek, nem tudom* — vonta meg a vállát az egyik.

— *Úgysem lehet a pénzt igazságosan elosztani* — szólt közbe a másik.

— *Kapott olyan is, aki hanyag* — kockáztatta meg valaki halkan.

Kevés volt a pénz

Hirtelen csend lett, amikor arra kértem őket: mondják meg a nevüket, majd *Malatinszki Mihály* vonatvezető bemutatkozott, s így kezdte:

— Tavasszal szereltem le, nem is számítottam jutalomra. Csak azt nem értem, miért kaptak olyanok, akik két-három hónapja vannak a Keletiben. *Mások pedig 15—20 éve dolgoznak itt becsülettel, s nekik nem jutott.*

— Aki panaszkodott, megnézheti magát — mondta valaki a névtelenek közül.

Vukovári György segédvezénylő szerint a jutalmat szabályosan osztották el. Ott voltak a bizalmiak és a műhelybizottság. A vezénylő tisztttel együtt ők is véleményt mondtak az emberekről.

— *Ennyi pénzből mindenkinek nem juthat. Már nem is emlékszem pontosan, kik is voltak ott a megbeszélésen* — mondja elgondolkozva. — Nem kaptunk sokat. Meg kellett gondolni nagyon, hogy kinek adunk. Még a szociális helyzetet is figyelembe vettük. Hogy valaki ittas volt? Hivatalosan nincs tudomásunk róla. Azzal mi nem törődünk, mit beszélnek egymás között.

— *Panaszkodnak? De miért nem nekem* — kérdi *Lázár István*, a szakszervezeti bizottság titkára, akit végül is sikerült megtalálnom. Papírokat, jegyzőkönyveket és rendeleteket tesz elém.

— *Kevés volt az idő. tizenkétezer forintot kellett elosztani igazságosan százharminnyolc ember között.* Utólag volt is vita. A mendemondákról én is hallottam! *Jól kinéznénk, ha arra is adnánk!* Csak azt nem tudom, miért nem az elosztás előtt vitakoztak? Ha beleszólnánk az elosztásba, akkor az lenne a baj.

„Nem ér a nevem"

A titkár tudott arról, hogy valaki kilépett a szakszervezetből, de az illető levelét nem találta. Nem foglalkozott az üggyel.

A panaszos levele és a körülötte történtek egy gyermekkori játékot juttatnak az eszembe. Amikor valaki nem akart a közös játékban részt venni, csak azt kellett mondania: „*Nem ér a nevem!*" A Keleti pályaudvaron is hasonlót tapasztaltam. Ha nyíltan kell szóvátenni valamit, azonnal mondják: „nem nyilatkozom".

Kilépett egy ember a szakszervezetből. Azért fordított hátat a nagy közösségnek, mert a kis közösségben — szolgálati helyén, nem találta meg az igazát. Akik tudtak róla, nem kérdezték, miért tette...

Izsák Mária

Öregek napja Szombathelyen

A vasutas-szakszervezet szombathelyi nyugdíjas csoportja a Köztársaság téri Fegyveres Erők klubjában rendezte meg a nyugdíjasok találkozóját. Az asztalok körül közel százan foglaltak helyet. Legtöbbjük már ősz hajjal, vagy erősen kopaszodó fejjel, de szívükben a vasút iránti szeretet sohasem lankadó érzésével jöttek el.

Lippai Gyula, a nyugdíjas csoport 76 éves elnöke mondott köszönetet azért a segítségért, amelyet a Fegyveres Erők klubjának vezetőjétől kaptak ahhoz, hogy ott megrendezhették az öregek napját. Ezután *Németh Gyula*, a területi bizottság munkatársa köszöntötte azokat a volt vasutas dolgozókat, akik fegyelmezett munkára nevelték azokat, akik átvették tőlük a stafétabotot. A továbbiakban arról beszélt, hogy a vasutas dolgozók és nyugdíjasok egyaránt fokozottabban érezhetik a megbecsülés különböző jeleit. Végül arra kérte a megjelenteket, hogy legyenek segítségükre a szocialista brigádoknak olyan személyek felkutatásában, akik segítségre szorulnak.

A szombathelyi vasutas nyugdíjasok a jóízűen elfogyasztott ebéd után még 2—3 órán keresztül elbeszélgettek a régi szép emlékekről, majd jóleső érzéssel állapították meg, hogy az idén még többen jöttek el a találkozóra, mint egy évvel korábban.

Kiss Antal

A fegyveres erők napjára

Népünk körében immár hosszú évek óta szép hagyománnyá vált az, hogy minden esztendő *szeptember 29-én megünnepeljük a fegyveres erők napját.* Ezen a napon köszöntjük néphadseregünket, határőrségünket, rendőrségünket, munkásőrségünket.

Amikor békés szocialista építésünk mai fegyveres védelmezőit ünnepeljük, egyben haladó, forradalmi, történelmi, katonai, honvédő hagyományainkra is emlékezünk. Tisztelettel adózunk az 1848/49-es forradalom és szabadságharc honvédei, az 1919-es Magyar Vöröshadsereg katonái, a fasizmus ellen fegyvert fogó partizánok, a fegyveres ellenállás harcosai emlékének. *A múlt hagyományai, a mai utódoknak példaként szolgálnak.* Népünk joggal várja katonáinktól, határőreinktől, rendőreinktől, munkásőreinktől, hogy nagy elődjeik útján járjanak.

A haza védelmének fegyveres szolgálata mindig magas fokú tudatosságot, szakértelmet, hozzáértést követel. Napjainkban ez fokozottan érvényes. A mai nemzetközi helyzet is erre figyelmeztet. A nemzetközi erőviszonyokban a szocializmus, a haladás, a béke erői javára bekövetkezett változások eredményeként békében élünk. Azonban a nemzetközi imperializmus agresszív körei a nemzetközi enyhülés lelassítására, a fegyverkezési hajsza fokozására, a támadó szándékú NATO ütőképességének a fejlesztésére törekszenek.

Az ünnep alkalmából *köszöntjük fegyveres erőinket,* közöttük a határállomáson szolgálatot teljesítő határőrtiszteket, katonákat, a vasútépítő munkában részt vevő katonai egységeket, akik eredményesen segítik a vasút forgalmának zavartalan lebonyolítását. Köszöntjük azokat a vasutas dolgozókat, akik mint a Munkásőrség tagjai, a szolgálati időn túl vesznek részt a kiképzésben, s a haza védelmében.

Jubileumi kiállítást rendeznek a 175 éves Nemzeti Múzeumban

A Magyar Nemzeti Múzeumot, hazánk egyik legrégibb tudományos és művelődési intézményét *gróf Széchényi Ferenc* alapította 1802-ben. Az épületet a kor legismertebb magyar építésze, *Pollack Mihály* tervezte. Az ország máig is legszebb neoklasszicista palotájának kapuit 1847 júliusában nyitották meg.

A *Magyar Nemzeti Múzeum* ez év októberében ünnepli alapításának 175. évfordulóját. Ebből az alkalomból *jubileumi kiállítást rendeznek* és tudományos ülést is tartanak. A Múzeumi Hónap hagyományaitól eltérő új kezdeményezéssel teszik emlékezetessé az évfordulót.

Az állandó kiállítások és jubileumi rendezvények további érdeklődésre tarthatnak számot, de figyelmet érdemelnek az október 6-án, 13-án, 20-án és 27-én tíz órától este nyolc óráig tartandó programok. Itt a látogatók a tematikus diaprogramokon. műhelylátogatásokon kívül megismerkedhetnek a Magyar Nemzeti Múzeum épületével.

Érdekes előadássorozat is indul, *a Történeti zenés esték* pedig lehetőséget nyújtanak a zenekedvelőknek, hogy jelentős hazai művészek tolmácsolásában hallgassák meg kedvenc műveiket, a reneszánsztól napjainkig.

Külön érdekessége lesz az a kis füzet, amelyet a szocialista brigádok számára készítettek. A füzet összeállítói elkalauzolják a látogatókat a múzeum épületében, írnak a múzeum történetéről, segítik az épületen belüli tájékozódást, megismertetik az állandó kiállításokat.

A csongrádi állomásfőnök példája

Beosztottaival együtt dolgozott az állomás környékének rendbehozatalánál

Amikor Csongrád állomáson a főnököt kerestem, üres volt a szobája.

— *Varga Sándort ott tessék keresni az emberek között* — mutat ki az ajtón a forgalmista. — *Éppen az állomás peronját takarítják.*

— Én vagyok az állomásfőnök — mutatkozik be az egyik lapátos. — Szeretem a közös munkát, ezért lapátolok én is itt — teszi hozzá magyarázatként. — *Mi is bekapcsolódtunk a „tiszta környezetért" mozgalomba. Már hetekkel ezelőtt elkezdtük az állomás környékének tisztítását, és szeretnénk hatvan óra alatt befejezni.*

A szépítésben *Kakucska György* és *Viktor Győző* váltókezelők, *Fekete Imre* málházó, valamint *Faragó Istvánné* forgalmi szolgálattevő is részt vesz.

Az állomásfőnök az irodájába invitál. A falakon bekeretezett oklevelek bizonyítják, hogy az állomás 1975-ben és 1976-ban is élüzem lett. Az állomás huszonöt tagú kollektívája az idén is ennek szellemében dolgozik.

— *Szerencsére nincs munkaerőgodunk* — folytatja Varga Sándor. — *Ezért sem tavaly sem az idén nem kellett senkinek túlórázni.* A Szentes állomáson levő szakszervezeti bizottsággal Pető Illésné bizalmi tartja a közvetlen kapcsolatot. Két szocialista brigádunk — a dr. Csanádi és a Petőfi — most az őszi csúcsforgalomban is igyekszik helyt állni.

Varga Sándort 1974-ben Bácsbokod állomásról helyezték ide. Izzig-vérig vasutas és jó vezetőnek tartják. Amikor új munkahelyére került, az első dolga az volt, hogy irodájába hívta *Hoppe József* párttitkárt és *Pető Illésné* bizalmit — akik egyben brigádvezetők is —, és megbeszélte velük azt, hogy ezentúl minden ügyben közösen döntenek. Arra kérte őket, hogy legyenek az üzemi demokrácia őrei. Az állomáson ezen azóta sem esett csorba.

Varga Sándor vasutascsaládból származik. *Édesapja és két testvére is a MÁV-tól ment nyugdíjba.* Három gyermeke közül kettő szintén ezt a pályát választotta. István fia a szentesi vontatási főnökség diszpécsere, Zoltán pedig a békéscsabai vontatási főnökségen dolgozik.

Amikor kikísért az irodából, ismét vállára vette a lapátot. Munkatársaihoz sietett, hogy vállalásukat teljesíteni tudják.

Kesztyüs Ferenc

A szakszervezet is támogatja

Egy év alatt sokat fejlődött a Körös-parti vasutas horgásztanya

A múlt év októberében lapunkban riportot közöltünk a Körös partján fekvő *Halászlakról*, s az oda horgászni, pihenni járó vasutasokról. Mint ez várható volt; a kis település azóta sokat fejlődött. A vasúti megálló alatti kubikban például *elkészült a Hámán Kató és a ceglédi vontatási főnökség Előre horgász egyesületének tizenöt személyes, minden kényelmet kielégítő faháza.* Az épületben öt hálószoba van tágas társalgóval és az ilyen helyen nélkülözhetetlen konyhával.

Nagy László segédgépkezelő, az egyesület alelnöke ezzel kapcsolatban elmondta, hogy a Vasutasok Szakszervezetétől 200 ezer, a helyi szb-től pedig 25 ezer forint támogatást kaptak. Az egyesület tagjai, valamint főnökség szocialista brigádjai mintegy 1000 óra társadalmi munkával segítettek kutat fúrni, terepet rendezni és természetesen az építkezésből is kivették a részüket. *A szépen berendezett halásztanya megnyitása óta koratavasztól telt házzal üzemel.* A két főnökség szocialista brigádjai egymást váltva töltik ott a szabad idejüket a horgász egyesület tagjaival. (Eddig már csaknem 350-en vették igénybe az új faházat.)

Az Előre horgász egyesület tanyájától nem messze található a Keleti vontatási főnökség 1975-ben elkészült, 20 személyes faháza.

— Annak idején jobbára önerőből kezdtük el az építkezést, s így nem volt gazdája a létesítményüknek. — tájékoztat *Györke József*, a vontatási főnökség horgász elnöke. — *Tavaly viszont átvette tőlünk a házat és a hozzátartozó berendezésekkel a Vasutasok Szakszervezete. Azóta rendszeresen kapunk költségvetést, amelyből fedezni tudjuk az elhasználódott eszközök pótlását, javítását.*

Halászlakon mintegy 30 különböző méretű faház és vasúti kocsiból kialakított pihenőhely van, a vasutasok tulajdonában. A legnagyobb épületet eddig a dunakeszi járműjavító sporthorgászai hozták létre. *A most elkészült faházuk 48 személyes.* A szobákat még az idén bebútorozzák, a konyhát pedig palackos gázfőzőkkel szerelik fel.

A Körös-parti hétvégi horgász telepen évente több mint ezer vasutas tölti a szabadidejét. Az ott tapasztalt építkezésekből arra lehet következtetni, hogy ez a szám rövid időn belül megduplázódik.

Háborúk után

Nem a háború fegyverei
riasztanak s kényszerítenek
hűvös menedékbe.
Bár a szívünket körülveszi
ez a rejtett, szörnyű gépezet,
akárcsak a béke.

A múlt háborúitól terhes a föld.
Mint pestis után, tömegsíroké lett
a mező, ahol őseink — az élet
magvetői jártak; s bárhol is, a zöld
rögök, városaink alatt
csak legyőzöttek: hadak
és népek földdé bomlanak

Nem a levegő fegyverei
riasztanak s kényszerítenek
hűvös menedékbe.
— Az otthonainkat védelmezi
a békel —
De itt, amit e föld kivetett
néma tanú mind,
— jelent és jövőt int, —
háborúk emléke.

Fazekas Lajos

A névadó sírjánál tisztelgett a mátészalkai Kölcsey brigád

Kölcsey Ferenc, 1870. augusztus 8-án született Szódemeretén, de élete nagy részét *Csekén* (ma Szatmárcseke) töltötte. Ebből a csöndes, „világtól elzárt" községből írta kritikáit a kortársak költészetéről, *itt született a Hunnusz 1823-ban.* Az 500 hold földön gazdálkodó Kölcsey látta a jobbágyok nyomorúságos életét és indított harcot a felszabadításukért, ez a harc elvitte a költő-politikust Pozsonyba is az 1832—36-os reform-országgyűlésre. A csekei — csónak alakú embert ábrázoló kopjafejfákkal temetkező — temetőbe tért örök nyugalomra 1838-ban.

— *A temető és a Kölcsey síremlék műemléknek van nyilvánítva* — mondta *Lakatos József*, a helybeli iskola történelem szakos tanára.

— *Minden évben megkoszorúzzuk névadónk síremlékét,* — tájékoztat *Szabó György*, a MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett mátészalkai Kölcsey brigád vezetője. — *Nem ragaszkodunk a pontos dátumhoz, de augusztusban módját ejtjük, hogy emelt fejjel megállhassunk nagy költőnk sírjánál.*

S a harminc, munkában megkeményedett arc, az igazgatóság képviseletében megjelent *Kovács Márton* vonalbiztos, *Kovács Gusztáv* pft. főnök, *Képes Gábor* vezetőmérnök a koszorú elhelyezése alatt némán, de felemelkedett lélekkel álltak Szatmár és az ország nagy fia előtt.

A csoport útja ezután a Kölcsey család kúriájába vezetett, amely most művelődési ház, de egy szobát emlékszobának alakítottak ki.

Késő este értek Tunyogmatolcsra, ahol a „*Falu végén kurta kocsma*" kezdetű *Petőfi-vers* íródott. A korabeli kocsmának és a révnek már csak a helyét tudják a helybeliek megmutatni. Egyébként a kocsmának *Zalka Máté* apja is bérlője volt.

Zsoldos Barnabás

Október 7. és 30. között

Műszaki könyvnapok

Az idén október 7. és 31. között tizenhatodik alkalommal rendezik meg a *műszaki könyvnapokat.*

A növekvő érdeklődést mi sem jelzi jobban, hogy míg 1975-ben 16 és fél millió forintért, tavaly már 20 és fél millió forintért vásároltak műszaki kiadványokat a könyvnapon. Az előző évekhez képest emelkedett a munkás olvasók száma is. Népszerű a *Műszaki Könyvkiadó Ipari Szakkönyvtára*, mely sorozat igyekszik nyomon követni a szakmák differenciálódását is.

Az idén 473 ezer példány műszaki könyv kerül a boltokba. A Műszaki Könyvkiadó 36 kötetéből 16 alapfokon, 12 közép-, nyolc pedig felsőfokon dolgozza fel a legújabb műszaki-tudományos információkat.

A könyvnapok keretében országszerte kiállítások, szakmai ankétok, író—olvasó találkozók lesznek.

A tisztségviselők oktatása változatlanul fontos feladat

Szakszervezetünk elnöksége a közelmúltban megtárgyalta az elmúlt oktatási év tapasztalatait és megjelölte a soronkövetkező évad legfontosabb feladatait. Az elnökség megállapította, hogy az 1976/77-es oktatási feladatok minden szinten jól szolgálták az 5 éves ciklusra megjelölt célkitűzéseket.

Az elmúlt oktatási évben tovább folytatódott az új tisztségviselők alapképzése, a bentlakásos és az alapszervezetekben rendezett tanfolyamokon egyaránt. Az 5 éves oktatási időszak első két évében az új tisztségviselők 80 százalékát sikerült alapképzésben részesíteni és ez a választások során a nagymérvű cserélődést tekintve jó eredménynek mondható.

A siker alapja a gondos felkészülés

Az 1977/78-as oktatási év főbb feladatainak meghatározásánál *továbbra is első helyen szerepel a bizalmiak és bizalmi helyettesek oktatása, különös tekintettel a jog- és hatáskörök gyakorlati érvényesítésére.* A bizalmiak képzése mellett az előző évinél nagyobb gondot kell fordítani a munkahelyi bizottságok titkárainak és tagjainak tervszerű és rendszeres oktatására. Az alapszervezeteknek — a közép- és felső szervek segítségével — úgy kell kialakítani az ez évi oktatási rendjüket, hogy a műhelybizottságok munkáját is jelentősen segítsék.

Az 1977/78-as oktatási év beindítását az eddigieknél is alaposabb felkészítő munka előzi meg. *A felkészítés elengedhetetlen feltétele, hogy a propagandisták kapják meg elsősorban azokat az ismeretanyagokat, amelyeket oktatói munkájukban hasznosítani tudnak.* A tapasztalatok alapján tovább kell szélesíteni a propagandisták körét. Követelmény, hogy az alapszervezetekben is azok tartsák az előadásokat és konzultációkat, akik az adott téma legjobb ismerői.

Számos példa bizonyítja, hogy alapszervezeteink az elmúlt oktatási évben is támaszkodhattak a párt- és gazdasági vezetőkre a szakszervezeti tisztségviselők képzésénél. A szakértői foglalkozásokon túl a párt- és gazdasági vezetők az eddigieknél jobban megismerték a szakszervezeti tisztségviselők problémáit és így a gyakorlati munkához is nagyobb segítséget adtak. Ezt a lehetőséget az együttműködés és a munkakapcsolat kiszélesítése érdekében a jövőben is feltétlenül fel kell használni.

A lehetőségeket ki kell használni

A középszervek (SZMT-k, SZBT) által szervezett iskolákra *elsősorban azokat a felelősöket küldjék, akiknek a központ bentlakásos képzést ez évben nem biztosít.* Gondolunk itt elsősorban a nő- és ifjúsági felelősökre, szb-elnökökre, információfelelősökre, kereskedelmi társadalmi ellenőrökre stb. *A bizalmiak képzésének elősegítésére szintén használjanak ki minden lehetőséget, amit a középszervek felkínálnak.*

A központ által szervezett bentlakásos tanfolyamokat — a MÁV vezetőivel egyetértésben — általában olyan időpontokra terveztük, amikor tisztségviselőink a forgalmas munkaterületekről könnyebben nélkülözhetők. A téli hónapokban a közép- és alapszervezetek *elsősorban olyan tisztségviselők beiskolázását tegyék lehetővé, akik a fokozottabb szállítási feladatok ellátása miatt az őszi tavaszi tanfolyamokon nem vehetnek részt.*

A központi vezetőség osztályai és a területi bizottságok nyújtsanak segítséget az alapszervezetekben folyó oktatáshoz. Segítő, ellenőrző tevékenységükben pedig fordítsanak nagyobb gondot az oktatási munka hatékonyságára. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy még nem minden bizalmi vagy helyettes rendelkezik megfelelő politikai bátorsággal, így a jog- és hatáskörüket nem minden esetben tudják megfelelően érvényesíteni. Ennek okát elsősorban abban látjuk, hogy a különböző szabályokat nem megfelelően sajátítják el. *A bizalmiak megnövekedett jog- és hatáskörének megfelelő érvényesítése érdekében határozottabb állásfoglalásra, kezdeményezőkészségre van szükség.* Ezt a tendenciát kell erősíteni az alapszervezetek vezető, irányító munkájában, így az oktatási tevékenységben is.

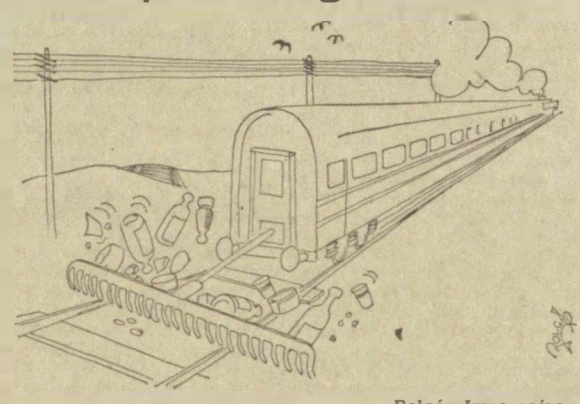
Mindig tervszerűen, jól összehangoltan

Az oktatási munka eredményességének, hatásának jelentkezni kell a kádermunkában is. A központ által rendezett bentlakásos tanfolyamokon a kiemelkedő aktivitást, képzettséget tanúsító hallgatókra az osztályok hívják fel a területi bizottságok figyelmét. Az ilyen tisztségviselők több lehetőséget kell biztosítani a továbbfejlődésre, s ügyelni kell előléptetésükre is. A tervszerű kádermunkát az oktatási tevékenység úgy segítheti, ha alapos elemzéssel és értékeléssel, az intézkedések előtt levonja a megfelelő következtetést.

Az 5 éves oktatási ciklus harmadik évébe léptünk. Ebben az évben *az alapképzés mellett a továbbképzés is szerepel a programban.* A megnövekedett követelményeknek csak úgy tudunk megfelelni, ha szintén — az előző évekhez hasonlóan — összehangoltan, tervszerűen végezzük.

Sz. Tóth András

Kép szöveg nélkül



Polgár Imre rajza

Tanévnyitás a MÁV Tisztképző Intézetben

Az 1977/78-as tanévet szeptember 12-én, hét tagozaton, mintegy 340 fiatal érettségizett, két-három évi vasúti gyakorlati tapasztalattal, szakvizsgákkal rendelkező vasúti dolgozó kezdte el a *MÁV Tisztképző Intézetben.* A megnyitón megjelentek az üzemi szakosztályok vezetői, a személyzeti és oktatási szakosztály képviselői, az intézet óraadó és főállású tanárai.

Dr. Kun Dezső igazgató köszöntő szavai után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg a 90. tanévet. Hangsúlyozta: *a vasúti tisztképzés akkor korszerű, ha a tanfolyamról kikerülő hallgatók önálló, művezetői szintű munkára képesek, ha ismerik a jelenleg működő berendezéseket, ha megértik a mérnökök, üzemmérnökök elképzeléseit, ha a felsőbb utasításokat, műszaki rajzokat, terveket le tudják fordítani a szakmunkások nyelvére és adott esetben nem riadnak vissza a fizikai munkától sem.*

Elmondotta továbbá, hogy a szolgálati főnökök azért fogadják szívesen a tiszti tanfolyamot végzett fiatalokat, mert az elméletet párosult gyakorlati tudás, a katonásabb, az egyenruhás vasúti tisztekhez méltó magatartás, *az egész vasutat átfogó általános tájékozottság olyan erkölcsi rangot kölcsönöz, amelyet semmilyen felsőbb utasítással nem lehetne kialakítani.* Felhívta a hallgatók figyelmét, hogy a tiszti tanfolyamon szerzett tudásukat ne tekintsék befejezettnek, hanem akik kedvet éreznek a tanuláshoz, folytassák azt a szakképzettségüknek megfelelő főiskolán.

Az első órák után

Szeptember közepén már zajosak az iskolák és a tanulni vágyó vasutasok is kezükbe veszik a tankönyvet, ceruzát, hogy új tudásanyaggal ismerkedjenek. S amíg a tanulmányokat kezdő felnőttek — leginkább általános iskolások — szorongva vesznek részt az első órákon, a munkahelyeken megkönnyebbülten sóhajtanak az oktatási ügyek intézői: *ezt az évet is sikerült beinditani.* Azután lezajlanak az első órák, elérkezik a negyedéves számonkérés ideje és azok, akik valamilyen oknál fogva nehezebben tanulnak, *kedvüket vesztik, megrettennek a követelményektől.* Közülük többen abba is hagyják a tanulást.

Van példa ilyenre? Sajnos van, s mint később kiderül, arra is, hogy az elbizonytalanodó, sokszor a félénkséget is nehezen leküzdő munkásoknak csak néhány biztató szó, a nehezen érthetőt magyarázó segítség hiányzik ahhoz, *hogy ne adják fel a tudatlanság elleni harcot.*

A múlt esztendőben például egyik nagy forgalmat lebonyolító pályaudvaron, kedvezőbb beosztást kért egy vasutas. *Nincs akadálya — mondta a főnök —, ha befejezi általános iskolai tanulmányait.* Abból ugyanis már csak a VIII. osztály hiányzott. Az első beszámoló néhány tantárgyból jól sikerült. Volt azonban olyan is, amely sehogysem akart érthető, teljes képpé összeállni és az emiatti kedvetlenség elvette a jó jegyek feletti örömet is. A tanulás abbahagyásának elhatározásához hozzájárult egy otthoni építkezés, így aztán megvolt az indok mindenki számára. Csak az idei oktatási év beindításánál derült ki egy beszélgetés alkalmával, hogy az anyag magyarázatában segíteni tudtak volna a képzettebb munkatársak, ha értesültek volna a problémáról, ha a tanulásban elakadt társuk szólt volna róla.

Persze az is elképzelhető, hogy nem az érdekelt szól, hanem a kollektíva, az arra illetékes ügyintézők, *netán szakszervezeti tisztségviselők veszik észre a kimaradást.* Észreveszik és segítenek azon nyomban, amíg nem késő az önbizalmat, a tanulási kedvet visszaadni, a mulasztást pótolni.

Vannak szép számmal olyan főnökségek is, ahol a sikeres kezdettel nem tartják befejezettnek az oktatási munkát. A megindított folyamatot végig kísérik és rugalmasan segítenek a buktatók kikerülésében.

Tanulni azért kell, hogy hasznosítható dolgok szülessenek belőle, a tanuló s a társadalom számára egyaránt. Ezért mondja ki a Közművelődési Törvény 14. §-a: *„A dolgozók művelődését minden munkahelyen társadalmi és munkahelyi közösségi érdeknek kell tekinteni."* Nemcsak az irányításban, a végrehajtásban is.

A szocialista brigádok például lássák meg mindenütt a bajokat, ösztönözzék, segítsék tanulótársaikat a maguk lehetőségei szerint. *A bizalmiak legyenek mindig gyors szószólói a problémák feltárásának, jelezzék, továbbítsák a vezetőknek a tanulásban megtorpanó munkatársak nehézségeit.* Ne válasszák a kényelmesebb megoldást, a közömbösen szemlélő magatartást, egyetlen szolgálati hely értelmiségi dolgozói sem. Megosztani a tudást másokkal, nemcsak szép dolog, de jóleső érzés is. A sikeres vizsga letétele pedig érdemet jelent a tanulónak s a patronálónak egyaránt.

Segítő kezet nyújthatnak a csüggedőknek a munkahelyek KISZ-fiataljai is. A tanulástól elszokott, idősebb munkatársak számára az általános iskolai anyag sokszor magas követelményt jelent. *A fiatalok, akik már rendelkeznek ezzel a végzettséggel, támaszai lehetnek az idősebbeknek.*

Fokozott figyelmet kell fordítani a bejáró vagy munkásszálláson lakó dolgozók tanulási kedvének megtartására is, hiszen ők — nehezebb körülményeik miatt — érzékenyebben reagálnak a tanulás közben jelentkező problémákra.

Ilyenkor tanév kezdetén még időben vagyunk. Ha a szervezőmunka jól sikerült, a további lépéseket kell irányítani. Akik elhatározták magukat a tanulásra, ezután a helytállásukat bizonyítják. A munkahelyi közösségek részéről az a tennivaló, hogy segítsék előrehaladásukat — az első órák után is.

Pálinkás Katalin

Munkásfiatalok egyetemi előkészítőn

A szolgálati vezetők nyújtsanak több segítséget a felvételi vizsgák előtt

Augusztus 28-án a Vasutasok Szakszervezete központjában, a kultúrnevelési és sportosztály szervezésében tanulságos beszélgetés zajlott le az egyetemi éveket kezdő szakmunkás-fiatalok, valamint az útjukra bocsátó munkahelyek szb-titkárai között.

A több órás értekezlet keretében a fiatalok elmondották tapasztalataikat, amelyeket az előkészítő éve alatt a munka melletti tanulásban szereztek.

Az érettségi nélkülli és a munka mellett érettségit tett fiatal szakmunkások egyetemi, főiskolai képzésének lehetősége a vasút számára is évről-évre kedvezőbb. A fiatalok élnek a lehetőséggel, s az üzemek, főnökségek többnyire jól választják ki a felsőfokú iskolára javasolt szakmunkást is. A felvételt megelőző előkészítő időszakában bebizonyosodik az is: *mennyire következetesek a fiatalok elhatározásuk valóraváltásában, s ehhez milyen mértékű segítséget nyújtanak számukra a munkahelyek vezetői?*

Az ankéton elhangzottak azt is igazolják, hogy nem mindenütt kielégítő a fiatalok patronálása. Pedig a lehetőségek adottak. Jó példák mutatják, hogy helyes szemlélettel, ötletes, rugalmas intézkedésekkel, bátorítást önbizalmat, eredményes segítséget adhatnak az előkészítőn résztvevőknek.

A dunakeszi járműjavító üzemben például a fiatalokat, tanulmányaik megkezdésekor *egy brigádba, azonos munkahelyre osztották és konzultációs foglalkozásokra napi 4 óra munkaidő-kedvezményt biztosítottak számukra.* Állandóan figyelemmel kísérték tanulásukat, s ennek érdekében rendszeres kapcsolatot tartottak az egyetemmel is. Az anyagi kiadások fedezésére, az előkészítő, illetve a z egyetem évei alatt is, *havi 300 forint ösztöndíjat folyósítanak részükre.*

Alapvető feladat az üzemen belüli konzultációk szervezése, a konzulensek megfelelő kiválasztása. Erre még akkor is szükség van, ha a munkahelyről egyetlen szakmunkás fiatal kiszül csak egyetemre. A felszólalók között volt olyan is, aki őszintén elmondta: *a Hámán Kató vontatási főnökség az előkészítő ideje alatt egyáltalán nem teremtett számára konzultációs lehetőséget.* Magára hagyottan tanult, csak az egyetemi foglalkozások segítségével készült a felvételi vizsgákra. Egy másik fiatal, a záhonyi vontatási főnökség hozzáállásáról beszélt. Például amikor a tanulásban könnyebbséget jelentő más munkakört kért, azt a választ kapta: *lehet róla szó, de fele fizetésért.* A jelenlevők hangsúlyozták az üzemek és az egyetem közötti jó kapcsolat szükségességét, amely azonban a Landler Jenő járműjavító üzemből felszólaló fiatal szerint — saját esetében egyáltalán nem volt meg.

Példák, ellenpéldák teszik jól érzékelhetővé, hogy az új környezettel, követelményekkel ismeredő szakmunkás fiatalok milyen vonatkozásban igénylenek elsősorban segítséget üzemüktől. Ezek az igények az egyetemek által szervezett előkészítő tananyagához igazodnak, melyek elsajátítása nem bizonyul könnyűnek egy érettségi nélküli szakmunkás számára sem. Hangsúlyozták többen azt is, hogy a megfelelő segítség sem hozhat önmagában sikert. A legfontosabb: *a tanulást vállaló erős akarata, kitartó szorgalma, az új kollektívába való fokozatos beilleszkedése.*

Az ankéton résztvevő fiatalok már túl vannak a felvételi vizsgákon és szeptembertől egyetemi, főiskolai hallgatók. Így észrevételeik elsősorban az 1977/78. évi előkészítőn újonnan kezdők érdekében tanulságként mondták el. Érdemes odafigyelni az érdekelteknek. Még időben van.

(Pálinkás)

Állomásgaléria Mohácson

Mohácson, az új állomáson állandó tárlatot nyitottak augusztus 20-án. Az újszerű állandó tárlat megnyitóinának vendégei között volt *Borsos János*, Mohács város pártbizottságának első titkára, *Fischer János* tanácselnök, *Mészáros András*, a pécsi igazgatóság helyettes vezetője.

Az országban először rendezték meg az Állomásgalériát a Rajzpedagógusok Országos Szövetségének kezdeményezésére. Az állomás falán 12 eredeti művekkel szinte azonos hatást keltő posztert állítottak ki.

A dicséretes kezdeményezésnek reméljük, hamarosan követői is akadnak. Hiszen az utasok és az érdeklődők megismerkedhetnek a múlt, illetve e e századi festőművészek jelentős alkotásaival.

Miért kevés a szakmunkástanuló?

A MÁV járműjavító üzemekben az 1976/77-es oktatási évben 514 tanulót készítettek fel szakmunkástanuló vizsgára. Ez öttel több, mint egy évvel korábban volt. A felkészítés eredményesnek mondható, mert csak 22 fiatal, az összes vizsgázó 4,2 százaléka nem tudott eredményes vizsgát tenni, az előző évi 5,5 százalékkal szemben.

A szakmunkásképző intézetek és az üzemek jó együttműködésének köszönhető az elért eredmény. Gondosabb volt a felkészítés, több konzultációt, korrepetálást szerveztek a szakmunkásvizsgára készülő tanulóknak. *E tekintetben eredményes a dunakeszi járműjavító tevékenysége, ahol a 142 vizsgázóból csupán ketten nem tudtak szakmunkásvizsgát tenni.* Nagyobb gondot kell fordítani a jövőben erre a szombathelyi és a miskolci üzemekben, ahol a vizsgázók 12,5, illetve 11,4 százaléka nem felelt meg a követelményeknek.

A szakmunkásvizsga eredményes előkészítésén kívül fontos feladat a vizsgát tett ifjú szakmunkások megtartása. *Az eredményes vizsgázók 87 százaléka a járműjavító üzemekben maradt.* Ez egy százalékkal több, mint az előző évben volt. Elgondolkodtató azonban, hogy a vizsgázott tanulóknak miért nem létesített munkaviszonyt *Debrecenben 24, a Landlerben 18, a dunakeszi üzemben pedig 16 százaléka.*

Az üzemek a tanulóviszony alatt a társadalmi tanulmányi szerződésekkel, most pedig a megfelelő órabérek biztosításával is igyekeztek a fiatal szakmunkásokat megtartani. A tanulmányi eredmények, az üzemi gyakorlati munka tapasztalatai, a szakma bonyolultságára és fontosságára való tekintettel 9,60 és 14 forint között állapították meg a kezdő órabéreket. Az említett üzemeknél tehát nem az anyagiakban keresendő a kilépés oka, annál is inkább, mivel ezek az üzemek adták a legmagasabb béreket a kezdő szakmunkásoknak.

A körülmények figyelembevételével készített tervek szerint a MÁV járműjavító üzemeknek évente több mint 900 tanuló beiskolázására lenne szükség a nyugdíjba vonulók pótlására, s a járműjavítók előtt álló feladatok megvalósításához.

Mindezek figyelembevételével, az ez évi tervek szerint 934 fő tanuló beiskolázását kellett volna biztosítani, de a 8 általános iskolát végzettek száma ezt nem tette lehetővé. *Az iskolai tanév beindulásakor, nem végleges adatok szerint, 456 fő kerül beiskolázásra,* a tervezett létszám 47,8 százaléka. Különösen nagy a lemaradás a nehéz fizikai erőkifejtést igénylő kovács, a gépek mellett dolgozó forgácsoló, hegesztő és a villanyszerelő szakmákban.

Ez is arra figyelmeztet, hogy a szakmunkástanulók szervezésére, sikeres tanulmányi eredményeik elősegítésére, továbbá az ifjú szakmunkások megtartására sokkal nagyobb gondot kell fordítani a gazdasági vezetőknek, s a mozgalmi szerveknek egyaránt.

Sebestyén János

A 60. évforduló tiszteletére

Jubileumi szerelvény készül a Landler Jenő járműjavítóban

Tavaly a nyolc járműjavító üzem versenyében a hatodik helyen végeztek; legutóbb több mint egy évtizede — 1966-ban — érdemelték ki az „Elüzem" címet. Félreértések tisztázása végett: *korántsem arról van szó, hogy a Landler Jenő Járműjavító Üzem hullámvölgybe került.* Tavaly is, a korábbi években is teljesítették a tervüket... csak éppen a mutatók nem voltak oly látványosak, hogy az élre kerüljenek.

Mostoha körülmények a műhelyekben

Nyilvánvaló: *semmilyen változás nem megy zökkenők nélkül.* Az iparból megannyi példát idézhetnénk, mikor is Európa-hírű vállalatok teljesítménye esett vissza ideigóráig a termékszerkezet korszerűsítésének esztendeiben. A magyar vasút a hetvenes években gyorsan korszerűsödik, s e váltás — érthetően — kihat a járműjavítókra is. Amíg az évtized elején a palotai üzemben havonta átlagosan 20 gőzmozdonyt javítottak meg, újítottak fel, most 9—13-ra tehető e szám. A kocsiosztály főprofilja a hűtő- és az élelmiszerszállító kocsik javítása. Régebben csak a kocsinként mintegy 200 órát igénylő fővizsgát kellett elvégezniök, három év óta viszont — évente növekvő mennyiségben — a hűtőkocsik hozzávetőleg kétezer órás főjavítása is rájuk hárul.

Folytatván a sort: *1975 óta a konténerek javításával is ők foglalkoznak, a VI. gőzmozdonyjavító osztály kapta feladatul.* Ehhez nemcsak új gépekre és szerszámokra volt — meg van — szükség, de a műhely is átalakítást igényelt, az emberek egy részét pedig át kellett képezni. Mindezt tovább nehezítik a meglehetősen mostoha körülmények. A mozdonyosztály tetejének felújítása most folyik és több évig eltart: *a dolgozókat — gépeikkel együtt — gyakorta kell költöztetni a műhely egyik részéből a másikba.*

— Igaz, lakatosmunka ez is, az is — mondja Győri István —, s az is tény, hogy a konténereknél csakúgy lemezeket munkálnak meg, mint a mozdonyoknál. Szakmai szempontból a két feladat mégsem azonos. Még az sem közömbös, hogy milyen konténereket kapunk, augusztusban például az öttonnásokból 25 darab, a húsztonnásokból viszont egy sem érkezett. Máskor a lényegesen időigényesebb húsztonnások jönnek egymás után... Három esztendeje az egész MÁV-nak mi végezzük a kormányszelepek javítását. Ezt is be kellett gyakorolni, igaz viszont, hogy a technológia a legkorszerűbb és ez jelentősen lendítője volt a termelésnek, s így van ez az idén is. Százötvenöt szocialista brigádjuknak 1345 tagja van (közülük 226 nő), s két tényezőre kiváltképp büszkék. Az egyik: *a brigádok zöme már a hatvanas evek elején megalakult, amikor a jó munkáért jobbára csak erkölcsi elismerés járt.* A másik: az üzem összes dolgozóinak háromnegyede tagja valamelyik szocialista brigádnak, s ez az arány valamennyi járműjavító között a legkedvezőbb.

A magas elismerésből is majd minden esztendőben jutott. Az 1975-ös munkájuk alapján a VIII. megmunkáló osztály *Bajkó János* vezette, 12 tagú *„Vásarhelyi Pál"* és a IX. TMK *Berkes Róbert* vezette, 13 tagú *„Kulich Gyula"*; a tavalyi munkájuk alapján pedig a VI. mozdonyosztály *Hriágyel Mihály* vezette, 7 tagú *„Kilián György"* és a VII. kocsiosztály 18 tagú, *Vojtkó Sándor* vezette *„Kun Béla"* kollektívája kiérdemelte a MÁV Kiváló Brigádja címet. Az 1975-ös eredmények elismeréseként 12 szocialista brigád az arany, 20 az ezüst, 40 pedig a bronz fokozatot; az 1976-os produktum után 10 az arany, 15 az ezüst, 36 pedig a bronz fokozatot kapta meg.

Folyamatosan csökken a létszám

Sovány vigasz, hogy nem egyedi panaszuk: *folyamatosan csökken a létszám.* Az idén, 1976-hoz képest, hatvanöttel kevesebben dolgoznak: *szilveszter napján 1430, 1976. június 30-án 1365 munkásuk volt.* S bár a munkaügyi osztályon szociológus beszélget el a kilépőkkel — aki menni akar, nemigen terithető el a szándékától. S hogy miért mennek (vagy — ha úgy tetszik — milyen okokra hivatkoznak)? Tizenheten otthonukhoz közelebbi munkahelyet kerestek; tizenketten a bérrel, kilencen a munkakörülményekkel, hárman a szociális ellátással nem voltak megelégedve; nyolcan családi ok, öten személyes problémák miatt léptek ki; tízen egyéb okokra hivatkoztak. Tizenhárom embert elbocsátottak igazolatlan hiányzás miatt, ám olyanok is akadtak közöttük, akik csupán a munkakönyvüket adták le, dolgozni viszont egy alkalommal sem jelentek meg. Tagadhatatlan: *a környező települések rohamléptekkel iparosodnak, s akik bejelentik távozási szándékukat, már tudják, hogy hová mennek.*

A Landler Jenő Járműjavító Üzem 1980-ban lesz 75 esztendős. Addigra szeretnék megszépíteni, rendbehozni, de nincs annyi pénzük, amennyi az érdemi korszerűsítéshez — a budapesti gépipari színvonal eléréséhez — kellene. A műszaki igazgató ebben látja a bajok fő okát:

— Elmaradtunk a technológiai korszerűsítéssel. Ez eszközigényes feladat. Főleg a nehéz fizikai munkát kellene felszámolni; *sok a piszkos, olajos munka is.* Ami például a tetőszerkezet halaszthatatlan cseréjét illeti: a második világháború alatt súlyosan megsérült csarnokokat a felszabadulást követően a dolgozók emlékezetesen hősies munkával maguk hozták helyre — ám a legutóbbi időkig ama falak között dolgoztak. Ez viszont tovább nem tartható: *van olyan csarnok, amelyet az életveszélyes tetőszerkezet miatt kellett kiürítenünk, tudva azt, hogy a cserére egyelőre nincs pénzünk.* Összébb kellett húzódni, már-már „szerencse" — valójában persze nem az! —, hogy eközben csökkent a létszámunk. *Azt reméljük, hogy 1980 körül nyílik mód a nagyobb arányú technológiai fejlesztésre...*

E gondfüzér ellenére is — s ez bizonyítja, hogy nem dolgoztak rosszul, csak éppen nem „Élüzem"-szinten — tavaly a létszámarányos terveket 101,4 százalékra teljesítették. Erre az évre sem voltak vérmes terveik, s az első nyolc hónapban csupán 1,2 százalékkal teljesítették túl a tervet. Most mégis abban bíznak: ha a létszámarányos tervet az őszi-téli időszakban 104—105 százalékra teljesítik, akkor az éves átlaguk 102—103 százalék lesz, és előrébb rukkolhatnak.

A termelés lendítője a munkaverseny

A legjobbakra, a szocialista brigádok tagjaira építhetnek. Rajtuk múlott, hogy a baleseti kép a rossz munkakörülmények ellenére sem sötét. Tavaly augusztus elejéig 34 üzemi baleset miatt 1068 munkanap esett ki, az idén 18 százalékkal kevesebb — szám szerint 28 — baleset történt és 35 százalékkal kevesebb — *csupán 739* — munkanap esett ki. Újítási munkájukra sem lehet panasz: *1976 első felében 1 millió 083 ezer, az idei első hat hónapban pedig 1 millió 140 ezer forintot takaríthattak meg a dolgozók újításainak eredményeként.* Egy-egy újítás átfutási ideje — az előírt 60 nappal szemben — tavaly 37,5, az idei első félévben pedig 27,1 nap volt.

A munkaverseny a korábbi években-évtizedekben egyik lendítője volt a termelésnek, s így van ez az idén is. Százötvenöt szocialista brigádjuknak 1345 tagja van (közülük 226 nő), s két tényezőre kiváltképp büszkék. Az egyik: *a brigádok zöme már a hatvanas evek elején megalakult, amikor a jó munkáért jobbára csak erkölcsi elismerés járt.* A másik: az üzem összes dolgozóinak háromnegyede tagja valamelyik szocialista brigádnak, s ez az arány valamennyi járműjavító között a legkedvezőbb.

A magas elismerésből is majd minden esztendőben jutott. Az 1975-ös munkájuk alapján a VIII. megmunkáló osztály *Bajkó János* vezette, 12 tagú *„Vásarhelyi Pál"* és a IX. TMK *Berkes Róbert* vezette, 13 tagú *„Kulich Gyula"*; a tavalyi munkájuk alapján pedig a VI. mozdonyosztály *Hriágyel Mihály* vezette, 7 tagú *„Kilián György"* és a VII. kocsiosztály 18 tagú, *Vojtkó Sándor* vezette *„Kun Béla"* kollektívája kiérdemelte a MÁV Kiváló Brigádja címet. Az 1975-ös eredmények elismeréseként 12 szocialista brigád az arany, 20 az ezüst, 40 pedig a bronz fokozatot; az 1976-os produktum után 10 az arany, 15 az ezüst, 36 pedig a bronz fokozatot kapta meg.

Készülnek az évfordulóra

Dehát immár 1977-et írunk, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom jubileumának esztendejét, s az idei verseny jellegében különbözik a korábbiaktól. A csepeli „Béke" brigád felhívásához a Landler Jenő Járműjavító Üzem kollektívái közül elsőként a VI. osztály *Tóth József* vezette *„Kossuth Lajos"* brigádja csatlakozott. A február 10-i, rendkívüli termelési tanácskozásokon már az üzem célkitűzéseit ismertették, amelyek élén egy jubileumi szerelvény elkészítése áll. *Vagyis egy 424-es gőzmozdonyt, harminc teherkocsit és két öttonnás konténer nagyjavítását vállalták.* Akik pedig ebben — műszaki okok miatt — nem működhetnek közre, 210 kormányszelep, 1 szerszámgép és 50 féntuskó javítását, továbbá kétezer órában alkatrészgyártást vállaltak, ugyancsak terven felül. *Mindez együttesen húszezer órát, két és fél millió forintot jelent.* A fizikaiakhoz az adminisztratív dolgozók brigádjai is csatlakoztak, hatékonyabb irányítást, jobb szervező munkát kínálva.

Elhatározták: újítási hónapot rendeznek — épp a szeptemberi az —, s ennek keretében sor kerül az újítók versenyére. A termelékenység javítását, a technológiai színvonal emelését és a balesetek további csökkentését tűztek ki célul. A vasút őszi csúcsforgalmának segítése érdekében *az október 22-i szabad szombaton kommunista műszakot szerveznek.* S itt említhető az a siker is, amelyet a VI. osztály *Galambos Ferenc* vezette *„Ady Endre"* műszerész brigádja ért el. A *„Ki tud többet a Szovjetunióról?"* vetélkedőben az üzem 155 szocialista brigádja közül 152 vett részt, s közülük Galambosék végeztek az első helyen. De nemcsak a házi bajnokságon, hanem a járműjavítók júliusi döntőjén is! Most a MÁV országos döntőjére készülnek...

A jubileumi szerelvényt — az évforduló tiszteletére meghirdetett munkaverseny záróakkordjaként — *november 3-án, ünnepélyesen adják át,* és feltehetőleg ekkor kerül sor a brigádok értékelésére is. A sorrend addig még változhat ugyan, de az eddigi részeredményekből arra következtethetünk: az előbb említett kollektívák „dobogós" helyezést érnek el...

Földes Tamás

Baktalórántháza:

Gyümölcsöző az együttműködés az állomás és a szállítatók között

A síneket már régen felszedték. Csak a töltés mutatja, merre is vezetett valamikor *Baktalórántházáról Kisvárda* felé a szárnyvonal. Azóta a közönség is megszokta a kék színű MÁV-emblémás buszt, amely a megszűnt szárnyvonalat pótolja. Baktalórántháza állomás jelentősége azonban egyáltalán nem csökkent azzal, hogy most már nem fejállomás, „csupán" a *Nyíregyháza—Vásárosnamény* vonal középállomása. A munka nem lett kevesebb, sőt talán még több. Erről beszélgettünk *Papp Sándor* állomásfőnökkel és *Szatmári Barna* raktárnokkal, aki a II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádot vezeti.

Papp Sándor állomásfőnök új ember itt. februárban jött *Nyírabrányból*, de már jól együttműködik a munkatársakkal, megszokta az új környezetet. Tavaly dicsérő oklevelet kapott az állomás a jó munkáért Idén sem szeretnék alább adni. A Felső-Tiszai Erdő és Fafeldolgozó Gazdaság (FEFAG) exporttelepe, a MÉK-ZÖLDÉRT épülő ezer vagonos hűtőháza az eddiginél is több feladatot ró a vasutasokra.

Baktalórántházán nincs létszámhiány és a túlórázás sem jellemző, pedig van bőven munka. Az említett két nagy szállító vállalaton kívül itt rakodik a Nyíregyházi Gépgyár baktalórántházai üzeme, az építő szakipari szövetkezet, a helyi Dózsa, a nyiribronyi, a ramocsaházi és a petneházi téeszek.

Az állomáson baleset évek óta nem fordult elő, több éve minden mutatót 100 százalék felett teljesítenek. A társadalmi munkában is serénykednek: *a záhonyi átrakással keresett pénzt például a községi ifjúsági ház építésére ajánlották fel.* Részt vesznek a jubileumi munkaversenyben is. Vállalták, hogy a kocsitartózkodási időt a tervezett 14.86 helyett 13.85 órára csökkentik. Az első félévben javult a kocsikihasználás is. A tervezett 17,3 tonnát 19-re teljesítették. A siker a jó fuvarszervezésnek, továbbá a fatelep és az állomás komplexbrigádiának is köszönhető. Kölcsönös információval, szombat-vasárnapi rakodással gyarsítják a kocsifordulókat.

A jubileumi versenyhez külön felajánlással csatlakoztak az állomás dolgozói. *Ennek hatására például az első félévben 17 ezer forint értékű energiát takarítottak meg.*

(Szatmári)

Munkásgyűlés Szeged állomáson

Szeged állomás dolgozói, ezúttal első alkalommal, augusztus 31-én közös munkásgyűlést tartottak. Tanácskozásukon értékelték az állomás első félévi munkáját, s meghatározták a soron lévő feladatokat. *Tóth József* állomásfőnök az eredményekről szólva többek között elmondotta: különös figyelmet fordítottak a személyszállításra, mivel az utazóközönség részben ezen méri le munkájukat.

Elsősorban arra törekedtek, hogy a csatlakozások miatti tartását azonban többször akadályozta, hogy kevés a tartalék kocsijuk.

Az áruszállításban Szeged állomáson is növekedtek a feladatok. *A konteneres áruforgalom például 38,34 százalékkal emelekedett.* Szeged-Tisza palyaudvaron javult a Volán rakodási készsege, ami azért fontos, mert le- és feladási forgalmuk 77,91 százalékát a Volán végzi.

Az állomásfőnök szólt a gondokról is, ami leginkább a létszámhiányból adódott. *A rendkívüli pályaudvaron minden turból ketten hiányoztak.* Így a tolatásokhoz szükséges egy plusz kettő fős csapatot csak úgy tudták biztosítani, hogy más állomásról rendeltek ki dolgozókat. **(Gellért)**

GÉP ÉS VONAT NE ÁCSOROGJON!

Szüreti vonatokat is indítanak Miskolcról

Bár „hivatalosan" még tart a nyár, az ősz már jelzi közeledtét: *megkezdte a vasút a cukorrépa szállítását.* Miskolc-Tiszai pályaudvaron pedig a személy- és az áruszállításban egyaránt jelentkeznek már az őszi feladatok.

Nyugdíjas vonatkísérők a szüreti vonatokon

— Ilyenkor, a gyümölcs, a szőlő érésének idején hagyomány nálunk, hogy minden évben szüreti vonatokat indítunk — mondotta *Mező Ferenc* állomásfőnök-helyettes. — Az idei első szüreti különvonatunk már a múlt héten leközlekedett: *szilvaszüretre vitt diákokat Halmajra.* Hegyalján az idén mindenütt gazdag termés mutatkozik, így októberben várhatóan naponként 1000—1200 diák szüreti utaztatásáról kell majd gondoskodnunk. Tőlünk is függ majd, hogy idejében megérkezik-e a segítség a gazdag szürethez Tokajra, Mádra, Tarcalra és a többi hegyaljai településre.

— Az állomás számára mit jelentenek a szüreti vonatok?

— Többletfeladatot. Hiszen az üzemi fordulóból kell kivennünk az ehhez szükséges szerelvényeket. Gyorsabban kell végeznünk a személykocsik takarítását, mert ilyenkor még kevesebb idő jut erre. A másik gondunk a szükséges vonatkíséret biztosítása. *Már a múlt hónapban gondoltunk erre, amikor állomásunk nyugdíjasait búcsúztattuk. Felkértük idős dolgozóinkat, aki csak teheti, vállaljon a szüreti vonatokhoz néhány napra vonatkísérői munkát.*

Hogy miért van erre szükség? — Azért, mert nagyon sok túlórát elvinne, ha ezekhez a szerelvényekhez is az állomási vonatkíséretből kellene dolgozókat vezényelni. Néhány nyugdíjas vasutas máris jelentkezett, s az állomás forgalmi szolgálattevői is vállalták, hogy elkísérnek útjára egy-egy szüreti különvonatot.

Az őszi forgalom feladatai Miskolc-Tiszai pályaudvar viszonylatában is azért döntően az áruszállításban jelentkeznek.

— A miskolci igazgatóság területéről több mint 8,5 millió tonna árut kell még elszállítanunk az év hátralevő időszakában — folytatta az állomásfőnök-helyettes. — *Ennek az árumennyiségnek csak egy kis része kerül nálunk berakásra, de a rendezőpályaudvarunkat nem kerülli el ez az elegy.*

Rendezői brigádok jubileumi pótvállalása

— Hogyan készültek fel ennek fogadására és továbbítására? — kérdeztük.

— Őszi forgalmi intézkedési tervünkben részletesen meghatároztuk az ezzel kapcsolatos pályaudvari feladatokat. Az egyik legfontosabb, hogy a gurítónak nappal 1250, éjjel 1200 kocsit kell feldolgoznia az őszi forgalom időszakában. Ez a célkitűzés prémiumfeladat is. Mind több a csak mozdonyvezetővel közlekedő tehervonatunk, s az itt felszabadult vonatkísérőkkel igyekeztünk megerősíteni a rendezőt, különösen a vonatfelvételt — válaszolta Mező Ferenc. — Segíti a nagy forgalom lebonyolítását az is, hogy augusztus végével végre megvalósult a gurító rádiósítása. Ez állandó és közvetlen kapcsolatot teremt a gurításvezető, a gurítós mozdonyvezető és a saruzó csoportvezető között. Az így megvalósult jobb munkaszervezés révén például *ma reggelre 1251 kocsi gurítását végezte el az éjszakai műszak.*

Érdemes megjegyezni, hogy bár a feldolgozott kocsik száma lényegesen nem több a korábbiaknál, az elegy összmennyiségét tekintve jelentős a fejlődés. Hiszen e kocsik többsége már négytengelyes. Az ilyen nagy teherbírású kocsikból kevesebb kell egy 1500 vagy 2000 tonnás szerelvény összeállításához... *Az őszi forgalom időszakára a rendezőben több szocialista brigád tett már pótvállalást is az Októberi Forradalom 60. évfordulója tiszteletére. Dékány Tibor állomásirányító szocialista brigádja például vállalta, hogy a nappali műszakban nem adják alább 1300 kocsi gurításánál.*

A nagy fuvarozótakat rendszeresen felkeresik

A rendezői felkészülést szolgálta az őszi forgalom nagy feladataira. *hogy szeptember első napjaiban nagytakarítást kezdtek* — társadalmi munkában. A tisztaság a balesetveszély elhárítását. tehát a munkavédelmet szolgálja. Ennek tudatában először a vonatkísérők takarították pihenő idejükben az e célra szabaddá tett rendezői vágányok területét, azután az állomásiak népes csoportja hordta, takarította ki a sok hulladékot, szemetet a vágányok közül.

A rendező — természetesen — csak akkor növelheti teljesítményeit, ha lesz is elegendő fuvarozni való... *Ma már Miskolc-Tiszai pályaudvaron sem csupán várják a fuvart, de igyekeznek szervezni is azt, elébe menve a szállítási igényeknek.* A pályaudvar vezetői éppen a múlt héten látogatták végig a pályaudvarhoz tartozó fuvaroztatókat, valamennyi vállalatot.

— Ezúttal nem csupán arról igyekeztünk tájékozódni, hogy milyenek a várható szállítási igények. Felhívtuk a vállalatok figyelmét arra, hogy sürgős esetben, különösen élelmiszerek, vagy exportküldemények feladásánál ne csak a szokásos „hivatalos" úton igényeljék a kocsikat, hanem közvetlenül bennünket hívjanak fel, hogy gyorsan intézkedhessünk — mondotta az állomásfőnök-helyettes. — Erre azért van szükség, mert nálunk viszonylag kevés a leadási kocsi, viszont annál nagyobb a feladási igény. Ezek rangsorolása csúcsidőben bizony operatív beavatkozást is igényel a vezetés részéről...

Miskolc-Tiszai pálvaudvar nemcsak azért tesz meg minden lehetőt az őszi forgalom időszakában. hogy növelje áruszállítási teljesítményeit. *hanem azért is. hogy túltartózkodás ne forduljon elő, gép és vonat ne ácsorogjon s minden feladott árutonna időben eljusson rendeltetési helyére.*

L. J.

A váltás nyolc nap múlva érkezik

KÍSÉRLETI MŰSZAKBAN A 2-ES GÉPLÁNC SZEMÉLYZETE

Szeptember 5., hétfő, reggel hét óra. Hatvan vasútállomás épülete mögött az úton egy zöld színű Gaz-kocsi várakozik. Finom, szürke por borítja a motorház tetejét és a sárvédőket. Ebből látni, hogy nemcsak műúton futott az imént.

— *Hideg volt az éjszaka* — mondja a gépkocsivezető, amikor *Esztergomi Endrével*, a Hatvan—Füzesabonyi pft Főnökség vezető mérnökével és *Szalkai Istvánnal*, a biztosítóberendezési és fenntartási főnökség vámosgyörki művezetőjével beülünk a kocsiba. Indulunk *Hort—Csány* felé a nyílt vonalra, ahol a Jászkiséri Építőgépjavító Üzem 2-es felépítmény-karbantartó géplánca végzi a vágányszabályozást. A munka szeptember 5-én 0 órakor kezdődött.

Műszakváltás, mindig pénteken

— *Forró délelőttünk lesz* néz ki aggódva a kocsi ablakán a fiatal mérnök, majd hozzáteszi: — *A meteorológia harminc fokot jósolt, sajnos, kilenc körül abba kell majd hagyni a munkát.*

A műút gyorsan véget ér, nyaktörő gödrök dobálják a kocsit. Amíg a helyszínre érünk, kísérőim tájékoztatnak az esemenyekről. *Egy kísérleti munkáltatás bevezetésének leszek a szemtanúja. Ezt nyolc plusz hat napos munkarendnek nevezik. A géplánc kezelői (nyolc napig) éjféltől tiz óráig dolgoznak, aztán hat nap pihenő következik.* Ehhez a munkarendhez igazodnak a vágányszabályozásban érdekelt szakszolgálatok is. A műszakváltás mindig penteken van.

Hort—Csány közeleben egy földúton fékez a kocsi. A hatalmas sárga gépek mellett a töltésoldalban munkások ülnek, kezükben müanyag tál.

— *Most reggeliznek az emberek* — mondja *Esztergomi Endre.* — *Babgulyást készített a hatvani utasellátó konyhája. Ilyen hűvös éjszaka után jólesik a forró étel.*

Kiszállunk a kocsiból. A motorház tetejére is tesznek egy tányért. A gépkocsivezető gyorsan kanalaz. Már tapasztalatból tudja, hogy bármelyik pillanatban indíthatják őt. Az éjszaka egy fel órát sem tudott aludni. Mellettünk egy szikár, kék munkaruhás férfi magyarázza:

— Zökkenőmentes volt a kezdés, minden a tervek szerint halad.

— Ő a géplánc vezetőhelyettese, *Demkó Lajosnak* hívják — mutatja be *Szalkai István.* Izgatottnak látszik. Int, hogy üljek vissza a kocsiba és kíserjem Hatvanba, mert sürgősen hívni kell az ott készenlétben álló műhelykocsit. *Hort bejáratanal eltörött egy aláverőgép csapja.* A gépkocsivezető már nem fejezi be a reggelit. Indulunk.

— Mi a véleménye erről a kísérletről? — kérdezem *Demkót.*

— *A hasznossága kétségbevonhatatlan. Jobb a gépkihasználás, megduplázódik a munka hatékonysága. Ez népgazdasági érdek.* Külföldön már sikerrel alkalmazzák ezt a módszert. *Nálunk egy kis vihart kavart.* A dolgozók — mint minden újat — fenntartással fogadták. De erről kérdezze őket. Még nincsenek tapasztalataink, de a mai műszak — szerintem — igazolja az előzetes tervek helyességét. Pedig nem tudjuk végigdolgozni a tíz órát. Ha a sínhőmérséklet eléri a 23 fokot, abba kell hagyni a munkát: a vágányzárat fel kell oldani...

Nagy a fizikai igénybevétel

Hatvanban, a hulladékvastelep mögötti tároló vágányon állnak a zöld lakókocsik. A műhelykocsit a villamos vonalfelügyelőség drótkerítése mellett találjuk. A vezetőfülkében hárman szunyókálnak. Kísérőm közli a műszaki hibát és meghatározza a helyszínt. Felbőg a motor; a felcsapó porfelhőben mi is követjük a kocsit. Én a Görög úti sorompónál szállok ki a Gazból. A géplánc B. részlege várakozik itt. A pft főnökség dolgozói a síneket keresztező útátjáró burkolatát helyezik vissza. Itt már befejezték a vágányszabályozást. Nyolc óra van. A nap egyre melegebben süt. A motorokat leállították, a gépkezelők is várakoznak. Kovács Miklós, *a géplánc vezetője intézkedik.* A pillanatnyi munkaszünetben gépkezelőkkel beszélgetek.

— *A tizórás műszak nagyon megvisel bennünket* — mondja *Buzás Attila* gépkezelő, a B. részleg szakszervezeti bizalmija. — *Itt nagy a zaj és szennyezett a levegő. Amikor az aljköztömörítő 32 kalapácsa a kavicsagyba merül, a felszálló por az arcunkba csap,* mert rossz a gépek szigetelése. A vezetők sűrűn váltják egymást, a fizikai igénybevétel azonban így is nagy. A hat nap pihenő pedig az emberek életritmusát változtatja meg. *Nem vagyok abban biztos, hogy a hat napot majd mindenki pihenéssel, kikapcsolódással tölti.*

— Jobb lenne a hangulat, ha részletesebben tájékoztattak volna bennünket — kapcsolódik a beszélgetésbe *Otta Béla* brigádvezető. — Elsősorban az anyagi ösztönzőkre gondolok. Éjszaka és szombat-vasárnap is dolgozunk. *Hallottam, hogy valamilyen műszakpótlékot kapunk majd: ezt azonban már ki kellett volna dolgozni.* Ha előbb tájékoztatnak erről, talán nem lenne ilyen bizonytalanság. A tervek szerint október 18-ig dolgozunk ebben a munkarendben. Hiányozni fog a hétvégi családi program...

Ugyancsak a sínek mellett találkozom *Zele Ferenccel*, a miskolci igazgatóság II. osztályának vonalbiztosával és *Krizsai Györggyel*, a Jászkiséri Építőgépjavító Üzem géplancelőadójával.

Krizsai György: — Ez az úgynevezett két műszakos foglalkoztatás korszerű, üzembiztonsságos. Bevezetése előtt részletes forgatókönyvet készítettünk. *A kint dolgozó géplánccal az irodakocsiból rádióösszeköttetést is létesítettünk.* Egy műszakhoz 23 gépész, két kisegítő, két gépkocsivezető, egy szervizszerelő és egy műhelykocsi tartozik három személlyel.

December helyett október 18-ra

Kovács Miklós géplancvezető most adta ki az utasítást a gépek bevonulására. A meleg miatt nem lehet folytatni a munkát. Ő is csatlakozik hozzánk.

— A dolgozók felkészítését júliusban kezdtük — mondja. — Azért esett a valasztas a 2-es géplánc szemelyzetére, mert ők dolgoztak a miskolci igazgatóság területén. A gépek főjavitását július 18-an fejezték be, tehát kitűnő állapotban vannak. *Annak ellenére, hogy ma nyolcnegyvenkor le kellett mondani a vágányzárat, túlteljesítettük a normát. A tervezett hét kilométer helyett 7,3 kilométert haladtunk.*

A beszélgetést Hatvanban, a tárolóvágányon álló irodakocsiban folytatjuk. *Zele Ferenc* vonalbiztos papírokat terít az asztalra, a kísérlet részletes programját

— A Vasúti Főosztály kezdeményezésére a miskolci igazgatóság vállalkozott erre a kísérletre — magyarázza. — Az előkészítés márciusban kezdődött. *Kidolgoztuk az ideiglenes technológiai és végrehajtási utasítást. A munkát több szakszolgálattal is össze kellett hangolni.* Érdekelt a pályafenntartás, a forgalom, a vontatás, a villamos-vonalfelügyelőség és a biztosítóberendezési szakoszolgálat. A cél az, hogy a nagy sebességre alkalmas pályán, Hatvantól Mezőzomborig a vágányszabályozást úgy végezzük el, hogy *kevesebb legyen a vágányzár és gazdaságosabb a géplánc kihasználása.*

A hagyományos munkarendben dolgozva ezen a vonalon a vágányszabályozást december 6-ra — 65 nap alatt — kellett volna befejezni. *A kísérleti műszakban ugyanezt október 18-ra* — tehát 38 nap alatt — *fejezik be.* Ez idő alatt 267 kilométer lesz a teljesítmény; közben 27 napot takarítanak meg. *A tervezett haladási sebesség naponta 7022 méter.*

Hatvantól Mezőzomborig három pályafenntartási főnökség érdekelt a vágányszabályozásban. A géplánc 19 napot tölt a hatvan—füzesabonyi, tizenhárom és felet a miskolci, öt és fél napot pedig a sátoraljaújhelyi pft főnökség területén.

— A szakszervezeti szervek egyetértésével rendelték el ezt az újszerű munkáltatást — folytatja *Zele.* — Ennek az úgynevezett átfedéses vágányzárnak az a nagy előnye még, hogy kevésbé zavarja a forgalmat, és az éjszakai órákban a sínhőmérséklet is kedvezőbb. *Ha a kísárlet jó eredménnyel zárul, akkor a nyolc plusz hat napos munkarendet minden gépláncos vágányszabályozásnál bevezetik.*

Tizenkét órája a gépek mellett

Tizenegy óra van. Az irodakocsiban a hőmérő 35 fokot mutat. *Kovács Miklós* megjegyzi, hogy délre 40 fokra is átmelegszik itt a levegő. Aludni a nagy hőség miatt ilyenkor szinte lehetetlen a lakókocsikban, pedig a dolgozók már pihenni vágynak. Most még mindenki a gépek körül serénykedik. Kijavítják a kisebb hibákat, üzemanyaghordókat gurítanak. Egy jó gépkezelő addig nem lehet nyugodt, amíg munkaeszköze nem lesz ismét üzemképes. *A fáradtság már látszik az arcukon, 12 órája vannak talpon.* Lesz egy-két óra, amikor ismét ágyba kerülnek, de az alvás ilyen melegben bizonytalan. Huszonhárom órakor pedig már megint a gépek mellett kell lenni, *mert éjfélkor indul a géplánc.* A váltás nyolc nap mulva érkezik — addig helyt kell állni! Vajon konfliktusok nélkül viselik-e el az új életritmust és műszakrendet, amit a gazdaságosabb munkára való észszerű törekvés teremtett?

A választ majd az ember érdekelnek mélyreható elemzése után lehet megadni.

Kaszala Sándor

Megkérdeztük a szakosztályvezetőt:

Mi okozza a biztosítóberendezések hibáját?

A nagy őszi erőpróba előtti aktívaértekezleten, mint arról lapunkban is beszámoltunk, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója vitaindítójában többek között számos olyan tennivalóra irányította rá a szolgálati ágak figyelmét, amelyek nagymértékben befolyásolják az évvégi csúcsforgalom sikeres lebonyolítását.

A biztosítóberendezési szakszolgálat munkáját értékelve például megemlítette, hogy az első félévben *több mint kétezer esetben zavarták a forgalmat a biztosítóberendezések hibái.* A statisztikai adatok szerint ebből *ötszáz eset a szakszolgálat hibájából következett be.* Hangsúlyozta: az őszi hónapokban még fokozottabban kell ügyelni a forgalom biztonságára. Ebből a szempontból nélkülözhetetlen a biztonsági, illetve a hírközlő rendszerek megbízható működése.

— Hogyan lehetne szűkíteni az első félévben előfordult hibák körét? — kérdeztük *Urbán Sándortól*, a biztosítóberendezési és automatizálási szakosztály vezetőjétől.

— Anélkül, hogy a szakszolgálat felelősségét, a ráháruló kötelezettségeket és a javítások szükségességét elhárítani akarnám, szeretném elöljáróban megjegyezni: *a közel kétezer hibaelőfordulás nem olyan riasztó, mert a megszabott normán belül van.* Egy hónapban 90 vonatkésés, illetve a késést előidéző vonatmegállítás fogadható el biztosítóberendezési hibából. De az összes indokolatlan megállás, illetve az ebből származó késés nem ennyi, hanem a forgalmi szakszolgálat megállapítása szerint lényegesen több. Ez azonban nem ment fel bennünket attól, hogy valamennyi esettel foglalkozzunk, minthogy foglalkozunk is. A jelzett hibakat mindig vizsgáljuk és a vizsgálatot intézkedés követi. *Itt jegyezném meg, hogy a hibák nagyrésze kizárólag a szolgálati ágak összefogasaval kiszöbölhető ki.* Annál inkább, mivel a biztosítóberendezési szakszolgálaton kívül a pályafenntartási, a forgalmi, és egyéb szolgálati ágak is megtalálhatók a meghibásodás okozói között.

— *Az a tapasztalat* —, folytatta a szakosztályvezető —, *hogy a nagygépes fenntartás bevezetése óta gyakran elvágják a kébelt és kész a zavar a biztosítóberendezés működésében.* A forgalom is sokszor elmarasztalható bizonyos kezelések elmulasztásáért, vagy kései elvégzéséért. Például: ha tolatáshoz lezárják a fénysorompót és úgy felejtik, ilyenkor sötétbe kerül a sorompó. Előfordul az is, hogy az elektromos főhálózatban zavar keletkezik és a tartalék hálózat veszi át az áramszolgáltatást. Ha erről nem értesítik a fenntartó személyzetet kimerül az akkumulátortelep és a váltókezelő nem tud váltót állítani.

— *A biztosítóberendezési szolgálatnál egyik leggyakrabban előforduló mulasztás, hogy nem cserélik idejében és rendszeresen az egységeket.* Előfordul az is, hogy az ismétlődő zavarok okát nem derítik fel idejében, az erősáramú automatikák vizsgálatát nem látják el gondosan, stb. Vannak olyan zavarok is, amelyek már hatékonyabb beavatkozást kívánnak. Ezek többnyire a pálya állapotával függnek össze. *Ha például 15 állomáson annyira elszennyeződött a kavicságyazat, hogy a szigetelt sinek már kisebb esőzés esetén is foglalatságot jeleznek, holott nincs rajtuk vonat.* Ilyen zavarok állnak elő egyes ragasztott, szigetelt sínkötések nem kielégítő minősége miatt is. A következmény: *a sínek, főleg meleg időben zárlatosakká válnak.*

— *Ezekből a példákból is kitűnik* — utalt rá a szakosztályvezető —, *hogy a biztosítóberendezések által jelzett hibák megakadályozásához, elhárításához a szolgálati ágak közös erőfeszítésére van szükség.*

Végezetül *Urbán Sándor* elmondotta, hogy a biztosítóberendezési fenntartási főnökségek vezetőivel külön is megbeszélték a szakszolgálat előtt álló feladatokat. A fenntartási főnökségek vezetői is egyetértettek abban, hogy körültekintőbb munkával a hibák nagy része megelőzhető. Azóta intézkedések is történtek. Bizonyos gócokon, ahol különösen nagy a forgalom, és ahol a biztosítóberendezések rendkívül nagy megpróbáltatásoknak vannak kitéve —, mint például a budapesti és a váci térségben —, *üzemmérnökök odahelyezésével megerősítették a műszerész gárdát.* A megerősítésről szükség szerint másutt is gondoskodnak. **(Szász)**

Új bisztró Püspökladányban

Augusztusban adták át az Utasellátó Vállalat legújabb létesítményét, *a püspokladányi új bisztrót.* Ez az egység korábban hagyományos étteremként üzemelt, de elavult, korszerűtlenné vált, a megnövekedett forgalmat nem tudta zökkenőmentesen lebonyolítani. *A korszerűsítés 2,5 millió forintjába került a vállalatnak.*

A debreceni igazgatóság területén a következő évben 7 millió forint költséggel *újabb vendéglátó egység kerül átadásra Hajdúszoboszlón.* Az új bisztró méltán fogja képviselni a fürdőváros reprezentatív színvonalát, hangulatát.

A *Debrecen* állomáson üzemelő söntés korszerűsítése is hamarosan megkezdődik. A következő évek feladata lesz a *debreceni, nyíregyházi és záhonyi* kerthelyiségek téliesítése, beépítése. Különösen a záhonyi korszerűsítés döntő fontosságú, mert az 1980-as moszkvai olimpia évében ebben az egységben a jelenleginél nagyobb forgalomra számítanak.



Az új bisztró pultja, mögötte a személyzettel

Őszi forgalom

Szeptember van. Vége a nyárnak. A cukorrépa, a tengeri, a burgonya, a gyümölcs, a zöldség százezer hektárainak hozamait már felbecsülték a szakemberek. Sürget az idő, hogy a földekről megfelelő helyre kerüljön a termés. A mezőgazdasági termények betakarítása, az év vége felé megszokottan megélénkülő ipari termelés, a növekvő külkereskedelmi szállítások az őszi csúcsforgalmat jelzik.

Az év hátralevő négy hónapjában *46 millió tonna árut kell vasúton elszállítani. Havonta 11,5 millió tonnát kell mozgósítani.* Az augusztusi aktívaértekezlet erre a nagy feladatra készítette fel a vasutasokat és a fuvaroztatókat egyaránt. Céljának tekintette olyan munkakapcsolat megteremtését, amely termékenyen segíti a szállítást.

A száznegyvenötezer vasutas többsége évek tapasztalatából ismeri a rá váró feladatok súlyát és jelentőségét. Tudja, hogy ezúttal rajta az ország szeme. *Elérkezett a vasutasok „aratása" az őszi forgalom.* Az aratógepek helyett villany-, dízel- és gőzmozdonyok indulnak útjukra súlyos vonatokkal. Az őrhelyeken, az állomások és rendezőpalyaudvarok nappali és éjszakai forgalmában mind több lesz a munka. A tolatós és irányvonatok dübörgésében benne el valamennyi vasutas áldozatos munkája.

Raktári munkások, raktárnokok, számadáskezelők, fuvardíjszámfejtők és árupénztárosok felkészülten várják a mindent mozgásban tartó nagy értéket, az árut... Ezernyi alakban árad a rakfelületekre, raktárakba, rampákra, hogy kocsikba rakva ellepje a vonatfogadó, feldolgozó és rendező vágányokat. Minden nap tizennégy-tizenötezer kocsi igénye teszi próbára az eszközöket és a munka középpontjából irányító embert.

A nap minden szakában vonatfelvevők, kocsifelírók, vonatvezetők írják fel a vonatokat. A mérleg pontosságú vonatterhelés tonnái nem léphetik túl a biztonság szabott kereteit. A terhelés, a tengelymennyiség, a fékezett súly aránya így válhat a végrehajtó forgalmi munka minőségévé. *A matematikai pontosság ekként lesz részévé a balesetmentes munkának. Elsősorban ennek kell alárendelni minden egyebet.*

Gépkísérők, kocsirendezők, tolatásvezetők gyűjtik, rendezik és osztják a kocsikba rakott árut. Lámpák fényével, messze hangzó sípszavakkal rendezik vonatokká a kocsikat. A létező veszélyt egymást féltő gondossággal, segítéssel és figyelemmel tartják távol.

Részesei e munkának a váltókezelők, vezetőváltókezelők, térfelvigyázók és forgalmi szolgálattevők. Rendelkeznek és utasítást hajtanak végre. Az adott és vett rendelkezések fegyelmezett végrehajtásával teremthetik meg a váltók, jelzők, vágányutak és vonatok ember által szabályozott biztos rendjét. Mozdulataikban, tetteikben utasítások, menetrendek, segédkönyvek szabályai parancsként érvényesülnek. Mert dolgozni csak így szabad...

Vonalgondozók, pályamesterek fokozott figyelemmel járják vonalszakaszukat. Az őszi forgalom miatt visszafogott fenntartó munkától megnövelt sebesség jobban terheli a pályák kapacitását. Ugyanakkor a felszámolt lassújelektől növelt sebesség emeli a menetrend munkaszervező értékét is.

A távközlő és biztosítóberendezési műszerészek, lakatosok, művezetők, fizikai és szellemi készsége a jó fenntartó és karbantartó munkával előzheti meg az üzemzavart, teremtheti meg a hibátlan automatizmust. Az ember szolgálatába állított önműködő rendszer így válhat hasznos segítővé. Mert az információk, amelyek a mozdonyvezetőkhöz jutnak, rendelkező erejűek. *Tehát a legkisebb mértékben sem engedhető meg, hogy üzemhibák gátolják a munkát.*

Mozdonyvezetők szokott mozdulatukkal nyúlnak a söntkerékhez, vagy a szabályozókhoz. Egy pillantás az indító feszültségre, a tolattyú feszmérőre, amely elárulja a munkakezdés megfontoltságát és felelősségét.

A hátralevő négy hónapban valamennyi vasutas többet dolgozik a megelőzőknél. Az őszi forgalom sikere érdekében hasznosítja az ember az energiák táplálta lóerők segítségét. A felsővezetékből levett kilowattokat, a fűtőolaj és szén egyenértékét. Szükség van az irányítás, vezetés és végrehajtás üzemméretű egységére a munkában és cselekvésben, hogy a teljesítmény megfeleljen a 46 millió tonnának.

Minden eddiginél nagyobb feladatokat ró az őszi forgalom az év közben is teljesítőképességenek felső határán dolgozó vasútra és vasutas dolgozókra egyaránt.

OKTÓBER 1-TŐL

A vasútegészségügyi intézményekben 1802 dolgozó részesül béremelésben

Szakszervezetünk vezető testületei az elmúlt két évben több ízben áttekintették a vasutas dolgozók és hozzátartozóik gyógyító-megelőző ellátásának helyzetét, személyi és tárgyi feltételeit. Legutóbb ez év május 12-én, e folyamat befejező részeként, a vasútegészségügyi dolgozók élet- és munkakörülményeiről tárgyalt az elnökség.

Az elnökség megállapításait és határozatát a *Magyar Vasutas* is nyilvánosságra hozta. Már akkor jeleztük, hogy október 1-re jelentős intézkedések várhajók az egészségügyi, s ezen belül a vasútegészségügyi dolgozók életkörülményeinek javításában. *Ezek az intézkedések már megjelentek.* A 3/1977. (VII. 19.) EüM-MüM sz. együttes rendelet az egészségügyi dolgozók munkabéréről, a 27/1977. (EüK. 21.) EüM-MüM számú együttes utasítás egyes egészségügyi dolgozók béremeléséről intézkedik.

Mit tartalmaz az új rendelet?

Az egészségügyi dolgozók munkabérére vonatkozó rendelet konkrétabban, jobban körülhatárolva szabja meg az általános és speciális besorolási előírásokat, a munkaköri elnevezéseket. *Az új besorolásban meghatározó szerepet tölt be, egyrészt a szakképesítés — melyben konkrétabb, jobban differenciál az új szabály —, másrészt a gyakorlottság, továbbá a munkaviszonyban eltöltött évek száma.* Egyértelműbben határozza meg azt, hogy mit kell felsőfokú, középfokú képesítésnek elismerni. A személyi átsorolásokat azoknál, akik most nem részesülnek béremelésben, *1978 januárig kell végrehajtani és 1980. március 31-ig kell az alsó határokat elérni.* A most béremelésben részesülők átsorolását október 3-ig kell megoldani, s az új bértáblázat alsó határát 1979. március 31-ig kell biztosítani.

Az új bértáblázat jellemző vonása az, hogy az alsó és felső, valamint a tól-ig határok lényegesen magasabbak. Ez lehetőséget teremt arra, hogy az objektív tények alapján *a szocialista bérezés alapvető elvei, ezen belül a differenciálás következetesebben érvényesüljön.*

Egyes egészségügyi dolgozók részére *október 1-től béremelésre is sor kerül.* A vasútegészségügy területén bérrendezésben részesülnek a háromműszakos — fekvőbeteg intézmények, szanatóriumi — munkahelyen foglalkoztatott ápolónők, műtősök, anaesthesiológiai asszisztensek; fizikai (kisegítő) állományú dolgozók, a gépkocsivezetők kivételével; alsófokú képzettségű egészségügyi dolgozók (segédápolónő, tanfolyamos ápolónő, beteghordozó, műtőssegéd, masszőr, boncmester, fertőtlenítők valamennyi intézetnél és a fekvőbeteg intézetek orvosírnokai). *A bérrendezésben 1802 dolgozó részesül, s a béremelés évi összkihatása 7 millió 797 600 forint.*

Az utasítás sajátos vonása, hogy a béremelés alsó határát határozza meg, melynél kevesebb nem adható. Ez háromműszakos munkakörben (munkahelyen) 15 év feletti munkaviszony esetében 400, 10 év felettinél 300, 10 év alatti munkaviszony, valamint a tanfolyamot végzők esetében 200 forint.

Nem csak lehet, kell is differenciálni

Az intézeteknek kiadott bérkeretek ennél magasabbak. Szakképzett középkádereknek 450, alapfokú képesítésűnél 300, kisegítőknél 300 Ft az egy főre biztosított átlag. *A különbözetet — az intézet, intézmény vezetője, a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben kialakított elvek alapján további differenciálásra használhatja.* A differenciálás elveit az egyetlen objektív mérhető tényező alapján lehet megszabni: *milyen a munkája, magatartása, a munkához, munkatársaihoz való viszonya, stb.*

Ebből következik, hogy nagyobb mértékben kell emelni a jól dolgozók bérét, de a különbségek lehetnek azonos munkakörön belül is, munkakörülmények és munkafeltételekből adódóan. Arra is kitér az utasítás, hogy a súlyos fegyelmi büntetés hatálya alatt állók bérrendezésének mértékét *a fegyelmi súlyossága és az illető magatartása alapján kell meghatározni.* Azokra is szigorított a szabály, akik az alkalmazásukat megelőző egy éven belül legalább harmadik esetben létesítettek munkaviszonyt, s korábban felmondás, vagy kilépés útján szüntették meg munkaviszonyukat, vagy munkakönyvükben „kilépett" bejegyzés van. Ez utóbbiak csak a béremelés felét kaphatják.

A személy szerinti felosztásnál az illetékes szakszervezeti szervvel egyetértésben kell meghatározni, hogy a munkabéremelést a dolgozók alapbérének vagy alapbérénél és valamely, a dolgozót megillető pótléknál együttesen biztosítja. Ez lehetőség, hiszen az utasítás kimondja, hogy *„elsősorban a dolgozó személyi alapbérét kell felemelni".* Még akkor is, ha betegség, fizetésnélküli szabadság, szülési szabadság, gyermekgondozási segély igénybevétele, külföldi szolgálat, stb. miatt a mostani besorolás időpontjában nem végez munkát.

A bérrendezéssel egyidejűleg *október 1-től kerül sor az ügyeleti és készenléti díjak emelésére is.* Az ügyeleti díjak szakorvosoknál 110-ről 240 nem szakorvosoknál 90-ről 192 forintra, egyéb szakképzett egészségügyi dolgozónál és szakmunkásoknál 50-ről 96, a nem egészségügyi dolgozóknál 40-ről 80 forintra emelkedik. *Készenléti díj az ügyeleti díj 50 százaléka lesz.*

Dr. Bordi István
a VSZTO vezetője

Fuvarjogi napok

A Közlekedéstudományi Egyesület közlekedésgazdasági szakosztálya, a közúti fuvarozási és szállítmányozási szakosztály és a vasútüzemi szakosztály augusztus 25—26-án Győrött a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán *„Fuvarjogi Napok"* címen szakszemináriumot rendezett, amelynek témája az árufuvarozással kapcsolatos felelősség volt.

A szemináriumot, melyre a fuvarozó vállalatok szakembereit, valamint a fuvaroztatók szállítási szakembereit és a vállalati jogtanácsokat hívták meg, *Rödönyi Károly* nyugalmazott közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg, majd *dr. Sárándi Imre* egyetemi tanár tartott vitaindító előadást: *„A felelősség elvi kérdései az árufuvarozás körében"* címmel. Ezt és délután a fuvaroztatók oldaláról elhangzott előadást korreferátumok, majd hozzászólások követték. Legtöbben a fuvarozói és a fuvaroztatói jogokat és kötelezettségeket érintették a vasútl kocsimegrendeléseknél, kiállításoknál és lemondásoknál.

Másnap került sor *dr. Patassy Benedeknek*, a Legfelsőbb Bíróság gazdasági kollégiuma bírójának nagy sikerű előadására „A fuvarozói felelősséggel kapcsolatos bírói gyakorlat" címen.

A szakszemináriumot *dr. Papp Endre*, a KTMF kandidátusa foglalta össze, kiemelve annak szükségességét és jelentőségét.

KIÁLTSATOK!

Vasutas Dolgozók!

Munkatársaink, Barátaink!

Pályamunkások, akik nélkül nincsenek és nem is lennének végtelenbe futó sínek.

Mozdonyvezetők, akik falutól városig, országhatártól országhatárig viszitek hétköznapi életünk kincseit, s az életet.

Kocsivizsgálók, tolatásvezetők, kocsirendezők, sarusok, izmos karú, hajlott hátú rakodók, málházók, előmunkások, fűtőházi szenesek, csőfúvók, pályamesterek, váltókezelők, mérnökök, raktárnokok, forgalmi szolgálattevők, vonalbejárók, szolgálati vezetők és minden más beosztású dolgozók,

HOZZÁTOK, ÉRTETEK SZÓLUNK!

Arra kérünk benneteket, hogy jobban vigyázzatok magatokra, vigyázzatok egymásra.

KIÁLTSATOK,

mert kell a kiáltás. Ha szóltunk, ha szóltatok volna, az idén huszonöt élettel lennénk gazdagabbak, huszonöt család nem sírna, anyák nem járnának a temetőbe és nem kérdeznék tipegni vagy olvasni tanuló gyerekek: hol van apuka?

Szomorú leírni, hogy 30 gyerek maradt árva, szomorú tudni, hogy huszonöt társunk életét követelte a biztonsági szabályok megszegése, a gondatlanság, az ittasság, a közöny és az elnézés csöndje.

KIÁLTSATOK,

ha kell, mert minden vasutast hazavár a család, az anya, a feleség, a gyermek.

Szóljatok magatokra, egymásra, ha szolgálatban italos poharat emel a kéz!

Szóljatok, ha valaki megszegi a szabályzatot!

Szóljatok önmagatokra, ha a kényelem miatt rutinból akartok dolgozni!

Szóljatok a főnökötökre és a legjobb barátotokra is!

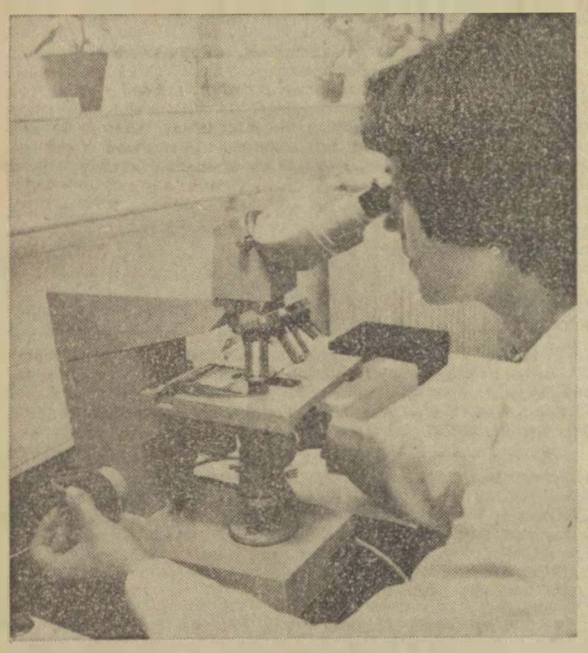
Szóljatok, mert mi nem a gyászért, hanem az életért vagyunk!

De ha nem elég a szép szó:

KIÁLTSATOK!

Minden a betegekért

Mint arról már lapunkban is hírt adtunk, egy hónapja adták át Balatonfüreden az új 88 ágyas MÁV Szanatóriumot, amely a gyógyító, megelőző munkában tölt be fontos szerepet. A 2600 négyzetméter alapterületű, ötszintes épületben a betegek gyógyulását korszerű orvosi műszerek, berendezések is segítik.



Elmélyült munka folyik a laboratóriumban



Minden emeleten ilyen kényelmes társalgóban pihenhetnek a betegek
(Csontos Gábor felvételei)

A halál oka:

Sorozatosan megszegte a biztonsági szabályokat

Augusztus 17-én Győr állomáson a vágányok között halálos baleset történt. Oka az volt, hogy *Dévényi Péterné* bárcázó nem tartotta be az F. 2-es utasítás 139. és 140. pontjában előírtakat. Munkája közben nem a járművek fékállását, illetve a közlekedésre kijelölt átjárót vette igénybe, hanem a legrövidebb utat választva akart átmenni a mozgó járművek között, és azok összenyomták.

A baleset olyan helyen történt, ahol folyamatos tolatást végeznek, *tehát mindenkinek tudnia kellett arról, hogy ott a közlekedés állandó veszéllyel jár.* A szerencsétlenül járt asszony figyelmetlenségén kívül a tolatócsapat is utasítás-ellenesen végezte munkáját. *Úgy gurítottak el tíz kocsit, hogy a járművek fékezéséről nem gondoskodtak.* A tolatócsapat egyéni védőeszközöket sem használt.

A balesetvizsgálat során kihallgatott dolgozók elmondták, hogy többször látták Dévényi Péternét szabálytalanul közlekedni, néha figyelmeztették is erre. Az állomásan mégsem vonta le senki sem a szükséges következtetéseket. *Ennek a balesetnek a tanulságai is azt bizonyítják, hogy nem hagyható szó nélkül a legkisebb fegyelmezetlenség sem.* A szabálysértések felett nem szabad szemet hunyni. Mindig gondolni kell arra, hogy munka közben elkövetett hibák, tévedések megszokottá válhatnak!

A balesetveszélyre és a szabályok betartására most az őszi csúcsforgalom idején különösen sokat kell gondolni!

Kossuth Sándor

Játszóteret építettek a szocialista brigádok

Két évvel ezelőtt kezdődött *Miskolcon* a Martin telepi játszótér építése. A tanács négyszázezer forinttal járult hozzá a létesítményhez, de kivitelező nem volt. A miskolci vontatási főnökség szocialista brigádjai vállalták a munkát. Mozdonyvezetők, kocsivizsgálók, lakatosok háromezer óra társadalmi munkát végeztek és a közelmúltban elkészült a játszótér, amelyet *Kossa Istvánról*, az egykori közlekedés- és postaügyi miniszterről neveztek el.

A szocialista brigádok a játszótér betonozását, a kerítések és a hintaállványok rögzítését végezték el. A társadalmi munkában a *Petőfi*, a *Béke* és a *Vöröscsillag* brigádok jártak élen.

Nem történt baleset

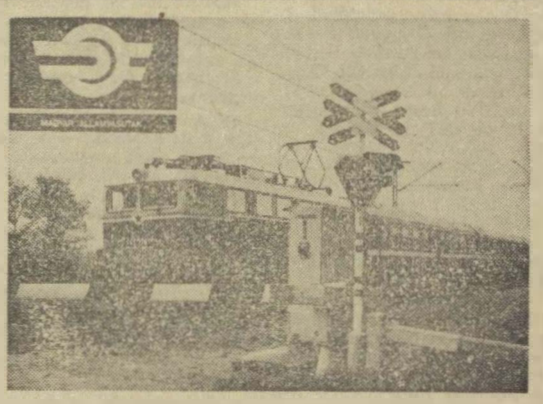
Péntek, 18.30 óra. Nyáron ilyenkor még világos van. Ezen a napon *Mátészalkára* és környékére sötétség borult. A házakat csak a sűrűn cikázó villámok világították meg rövid időre. Ez a világosság azonban inkább félelmet keltett az emberekben, mint megnyugvást.

A vasutasok azonban ebben az ítéletidőben is fogadták és menesztették a vonatokat, pedig az elemek erejének több helyen a fák sem tudtak ellenállni. Egy, a vihar előtt hatalmasnak, erősnek látszó 50 centiméter átmérőjű fa, *Nyircsászári* és *Hodász* állomás között, a 14-es őrház közelében a vasúti sínekre dőlt.

— *Az események gyorsan követték egymást* — mondja *Lázák János*. Mátészalka állomás szerelvényátvevője, aki ebben az őrházban lakik. — Feleségem kikémlelt az udvarra és amint ránézett a pályára, ijedten mondta: *egy hatalmas fa keresztben fekszik a sínéken.* Én pár perccel előbb érkeztem a munkahelyemről haza elázva. Amint a feleségem szólt, azonnal az órámra pillantottam. *Hamar a gumicsizmát, mert percekben belül itt a 6726-os* — mondtam. A következő percekben elemlámpával és szerszámokkal a kezemben rohantam Császári felé a talpfákon, hogy minél távolabb kerüljek a veszélyes helytől. *Sikerült az ív elején, a fától mintegy 500 méterre megállítani a vonatot.* Mire a vágány felszabadításával elkészültünk, az eső elállt, a vonat alig több mint 30 perc késéssel folytathatta útját.

— *Az a fontos, hogy nem történt baleset!* — fejezte be a történetet *Lázák János*.

Zsoldos



A MÁV Budapesti Igazgatósága
felvesz és kiképez
NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint

forgalmi szolgálattevő,
váltókezelő, kocsirendező,
kocsifeliró, vonatfelvevő,
távgépiró, jegyvizsgáló,
személy- és árupénztáros,
raktárnok, rakodómunkás,
mozdonyvezető-gyakornok,
kocsivizsgáló, féklakatos,
vasútépítő, karbantartó,
járműjavító szakmunkás,
takarító, segédmunkás
és sok más munkakörbe

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS:
a budapesti és vidéki állomásokon,
a vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a munkaerő-felvételi irodán.
Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

100 ÉVES A NYUGATI PÁLYAUDVAR, III.

Új állomási udvar épül Budapesten

A kiegyezésig épült 2000 kilométer hosszú vasút már jelentős szerepet játszott hazánk közlekedésében. Az új vonalak egy része szervesen kapcsolódott bele az Osztrák Államvasutak vonalaiba, s így jelentősen megnövekedett a *Pesti Állomásiudvar*, az Indóház forgalma. Jóllehet írásos bizonyíték nincs, de az 1846. évi négy vonatpárhoz viszonyítva sokszorosára nőtt a forgalom.

A Bécsből irányított Osztrák Államvaspálya Társaság vezetősége jól látva a fejlődést, újabb fejlesztésre törekedett. Érdeke volt, mert a kiegyezést követő hazai közlekedéspolitika is ezt igényelte.

Az előkészületek már megtörténtek

A Közlekedési Múzeum birtokában levő *„Kaiser und Königlich Privilegisierten Österreichisehen Steats-Eisenbahn Gesellschaft" (Császári és Királyi Szabadalmazott Osztrák Államvasút Társaság)* német nyelvű — évente kiadott — üzletjelentéseiből néhány adat „kihámozható".

A jelentések azt a célt szolgálták, hogy a már lezárult évben végzett munkáról, esetleges tervekről, üzleti eredményekről tájékoztatást nyerjenek az R. T tagjai. Az 1869. évi jelentés a személyfelvételi épület javításáról és annak részleges megnagyobbításáról beszél. Az 1870. évi tájékoztató közli az érdekeltekkel, hogy egy nagy mozdonyfordító korongot építettek. *Ugyanis az 1930-as evek elejéig (?) a Nyugati pályaudvar forgalmát mozgató gépeket a ma is meglevő „fűtőház" és „alsótároló" őrhelyek közötti területen állt fűtőházból irányították.* Azaz az erkező vonatok gépei ide, és az induló vonatokra járó gépek pedig innen jártak ki. Az őrhely mai neve is emlékeztet.

Az évi jelentés arról is tájékoztatást ad, hogy *„Minden alá van készítve a személyforgalmat szolgaló épület megnagyobbításához".*

Az 1871. évi jelentés viszont már arról is beszámol, hogy *„Megkezdődött a felveteli épület bővítése és a csarnok két oldalán, a város felöli homlokfalon pedig befejeződött a sarokpavilonok építése."*

Az 1872-es jelentés röviden csak annyit közöl, hogy 1871-ben tovább folytatódott a felvételi épület bővítése.

Az 1873. évi jelentésből a következők tűnnek ki: *„Az előző evben már szóba került, hogy milyen nehézségekbe ütközött az általunk elkészített pesti új Állomásiudvar terve.* Jelenleg már megszűnőben vannak a nehézségek azzal, hogy a pereskedés Pest város és a társaság között keletkezett. Megállapodtunk az új pályaudvar építésével kapcsolatban. A régi épület további bővítését beszüntettük." A korabeli tervek szerint ugyanis a ma is álló BVKH épületét a társaság tovább kívánta bővíteni, feileszteni és ezt a munkát állította meg a mai Nyugati pályaudvar épületének készülő terve, azaz a Vasúttársaság és Pest város közti egyesség; melynek értelmében megállapodás történt a Nagykörút építését illetően is.

Mi volt akkor Pest város érdeke?

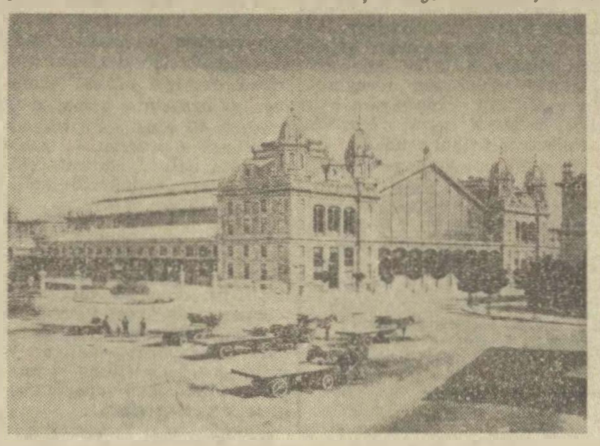
Egy évvel később, 1874-ben: *„Pesten megkezdődött az új Állomásiudvar építése. A csarnok részlegtervei már készen vannak. Az építés kivitelezésénél figyelembe vettük Pest város érdekeit.* Még 1873-ban megkezdődött az Aréna úti — Dózsa György út — aluljáró, valamint az állomás alatt vezető gyalogaluljáró építése. (Baiza utca meghosszabbítása a Lehel utca irányába.) Tovább folytatódik a már megkezdett felüljáróhíd építése. (A korábbi Nándor, majd Ferdinánd, jelenleg Élmunkás-híd.) A híd vasszerkezete a Resicán készült." Olvasható a többi között a jelentésből.

Az Osztrák Államvasutak ez utóbbi jelentésében két dolog érdemel különös figyelmet:

1. Az építés kivitelezésénél figyelembe vettük Pest város érdekeit.

2. Pesten megkezdődött az új állomás építése. (1873).

Az a vasút ugyanis, amely kihatott a város fejlődésére — bizonyos mértékben az utak és utcák mikénti kialakulására — negyedszázad multán útjába került annak.



A Nyugati pályaudvar az 1870-es évek végén (Archiv fotó)

Mi volt Pest város érdeke? Erre ad választ az 1860-as évek végéről származó, a Közmunka Tanács egyik jelentése: „A város zome minden összefüggés nélkül szórványosan csak itt-ott mutatja az emelkedésnek némi jelét, s nagyrészt elavult házakkal van megrakva. A fejlődésnek csakis azáltal lehet okszerűbb irányt adni, ha a varos területének közepén egy szép tágas, s az egész városon keresztbe átvonuló út nyittatik, mely által egyrészt felébresztetik a kedv annak mentén építkezni, másrészt ez az út mintegy határvonalat képezvén legalább a városnak [illegible] részében célszerűbb tömörülést fog előidézni."

Megkezdődött a nagy építkezés

A kitűzé bonyolult fogalmazás már arra enged következtetni, hogy a Közmunkatanács a Dunától a Duna-ig vezető „Bulvár" építét tervezte, amelynek irányvonala bizonyos mértékben adott volt, *de azon a vasút felveteli épülete, az Indóház, keresztben áll.*

A vasúttársaság építkezett, sőt további epitkezéseket is tervezett. Tulajdonképpen itt *ütközött a város és a vasút érdeke.* Az egyezség eredménye egy kompromisszum lett: *a régi épület lebontása, a terület átengedése a városnak, és az új állomási udvar épitese.*

A korábbi tárgyalások, az érdek és érdekellentétek harca közepette 1871-ben a Ház törvényjavaslatot fogadott el a Nagy-Körút epitését illetően. *Törvényjavaslat már volt, de pénz meg nem.* Ugyanis a Sugárút (korábban Andrássy út, ma Népköztársaság útja) építése is állt. Hiába volt az 1871. évi XLII. törvénycikk és a házépítésekkel kapcsolatos 15 éves adómentesség. A 300 000 lakost számláló Pest-Buda csak lassan éledezett. *Az Osztrák Államvasút Társaság új épülete a mai Nyugati pályaudvar, a regi Indóház fölé és homlokzattal a tervezett Körút északi páratlan oldalán épült.* Előtte, az egykor folyamneder helyen kialakított körút alatt a város fogyújtó csatornája vezetett és vezet. A 4141 méter hosszú (Margit-hídtól a Petőfi-hídig) 45 méter széles körút építése alatt, az Indóházzal együtt 251 elavult, öreg házat bontottak le, amelyek helyébe 253 — ma is álló — új ház épült. A Nagykörút építése gyakorlatilag csak 1896-ban a Millennium évében fejeződött be.

A vasúttársaság szót értett a várossal

A Vasúttársaság [illegible] a város végül is szót ertett egymással, *Előzetes újítási szerződéseket kötnek, például újítókkal, szocialista brigádokkal és felkérik őket a problémák megoldására.* Ilyen módszereket alkalmaznak több járműjavító üzemben és magasépítő főnökségnél. Ezeken a szolgálati helyeken az újítási feladatok 40—60 százalékát teljesítik. Ahol nem törődnek ezzel, ott csupán 15—30 százalék az eredmény.

A vasútnál is széles körben terjed a Csepel Vas- és Fémművek fiataljai által kezdeményezett *„egy brigád, egy hasznosított újítás"* mozgalom. Ennek azért van perspektívája, mert az újítás ma már egyre inkább kollektív munkát igényel.

A brigádok nem elégednek meg azzal, hogy kidolgozták és benyújtották az újítási javaslatot, hanem figyelemmel kísérik és segítik azok bevezetését, alkalmazását is. A kollektíva ereje a legfőbb biztosíték arra, hogy minden hasznosítható javaslat a termelés, a hatékonyság szolgálatába álljon.

Akiktől több segítséget várnak

Az eredmények ellenére a vasútnál még ma sem kielégítő az újítómozgalomban részt vevők száma. Van még lehetőség az újítómozgalom tömegbázisának szélesítésére. Mindenekelőtt a műszaki dolgozók intenzívebb bekapcsolódását kell segíteni, mert *ez a réteg kulcsszerepet tölt be a vasút műszaki-technikai bázisának fejlesztésében.* Fokozottabb újítói tevékenységük tehát felbecsülhetetlen eredményeket hozhat.

A műszaki dolgozók sokat segíthetnek a munkásújítóknak is, mert ők a szakvéleményezők, az elbírálók és a kísérletek vezetői is. Ők alkotják tehát az újítómozgalom legdöntőbb réteget, ezért kell fokozni aktívabb részvételüket.

Az újítómozgalom másik jelentős bázisa a munkásság. Az újítók 55 százaléka munkás, de a társadalmi szerveknek a jövőben sokkal több segítséget kell nyújtani részükre. A műszaki dolgozókból alakult szocialista brigádok pedig munkaverseny keretében vállalhatják a munkásújítók segítségét.

A mozgalomban viszonylag kevés a nők és a 30 éven aluli dolgozók száma. A fiatalok jelentős része jó szakmai-műszaki felkészültséggel rendelkezik, joggal várható tehát tőlük a fokozottabb újítási aktivitás. *Ehhez azonban több főnökségen a munkahelyi légkört kell megváltoztatni.*

Az újítások ügyintézése megfelel az előírásoknak. Az újítási javaslatok átvétele, naplózása, szakvéleményezése, elbírálása, hasznosítása és díjazása formailag és ügyrendileg kielégítőnek mondható. Szólni kell azonban a szakvélemények tartalmáról és határidőre való elkészítéséről. A tapasztalatok szerint *a szakvélemények mintegy 30—40 százaléka csak annyit tartalmaz, hogy a javaslat a vasút szempontjából hasznos és bevezetése indokolt vagy sem.* Hiányoznak a szakvéleményből olyan fontos adatok, hogy milyen a megoldás jellege, viszonylag új-e. Hiányoznak azok az alapadatok is, amelyek az újítás bevezetése esetén a kalkulációhoz szükséges információt szolgáltatnák. Ilyen pl.: *a megtakarított normaidő értéke, anyagnormaadatok, várható darabszám, stb.* Ezért fordul elő, hogy az újítások 20 százaléka van csak kalkulált alapon díjazva. Ez viszont több esetben panaszt, vagy bírósági kereset iránti kezdeményezést idéz elő.

Nagyobb gondot a propagandára

Hátrányos a mozgalomra az is, hogy az újítási előadók a főnökségeken gyakran cserélődnek. Az újítási ügyek intézése — egy kevés kivétellel mindenütt kapcsolt munkakör. Ha a főfoglalkozási munkakörben személyi változás történik, akkor ezzel párhuzamosan megváltozik az újítási ügyintéző személye is. Kedvezőtlenül hat továbbá, hogy ilyen esetekben az újítási ügyintézők nem rendelkeznek szakvizsgával.

Nem kielégítő az újítási propaganda sem. Sok helyen még mindig csak annyit tesznek a mozgalomért, amennyit a rendelet, illetve a szabályzat előír. Van ugyan újítási ügyekkel megbízott személy, aki formailag ellátja a spontán adódó újítási ügyeket, betartja az ügyrendi előírásokat, elvégzi az adminisztrációt. Ez azonban nem elég az újítási mozgalom fejlesztéséhez. Aktívabban kell bekapcsolódni a mozgalom propagálásába, szervezésébe.

Az ismertetett gondok ellenére a vasúti újítómozgalom fejlődése mind a IV., mind az V. ötéves tervidőszak eddigi eltelt ideje alatt pozitívan alakult. *A számok a mozgalom fejlődését bizonyítják.* Bőven van azonban még tennivaló az újítások kidolgozása és a határidő betartása terén.

Dr. Gyóni Béla

FÉL ÉV ALATT:

Meghaladta az ötvenmilliót a bevezetett újítások haszna

Határállomások munkaversenye

Szorjet vasutasok nyerték a vörös vándorzászlót

A szovjet—magyar gazdasági kapcsolatok fejlődése során évről évre nagyobb feladatok hárulnak hazánk legnagyobb határállomására, Záhonyra. A jubileumi munkaversenyben is a dolgozók legfontosabbnak tartják az átrakási, az áruberakási, fogadási és a szállítási feladatok teljesítését. Ennek érdekében kötöttek szerződést az év elején *Záhony* és *Csap*, *Eperjeske* és *Bátyú*, valamint az ungvári aligazgatóság és Záhony átrakókörzet vasutas kollektívái. *Ebben a munkaversenyben a szovjet vasutasok munkája bizonyult eredményesebbnek.* Különösen az árufogadási, a mozdonyforduló, a kocsitartózkodási, valamint a munkaterneiékenységi terv teljesítésében múlták felül versenytársukat.

Az első félévben az ungvári aligazgatóság kollektívája, továbbá Csap és Bátyú állomások és a csapi vontatási főnökség győzött. *Az ungvári aligazgatóság nyerte el a Vörös vándorzászlót, Csap és Bátyu állomások kollektívái pedig megkapták a határállomások munkaversenyének kisméretű Vörös vándorzászlaját.*

Brigádok a tűzvédelemért

A Nyugati pályaudvar önkéntes tűzoltói ifjúsági szocialista brigádot alakítottak. Ez a *Tűzvédelem* nevű brigád felhívással fordul a MÁV összes létesítményi tűzoltóihoz, hogy *a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére alakítsák meg ők is a tűzvédelmet szolgáló szocialista brigádokat.*

A felhívás javasolja, hogy vállalásaikkal törekedjenek a munkahely tűzvédelmi hiányosságainak felszámolására, és nyújtsanak hathatós segítséget a megelőző feladatok ellátásához.

A jubileumi évforduló tiszteletére:

Október: újítási hónap

A budapesti igazgatóság területén dolgozó vasutasok a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója méltó megünneplésére, valamint az V. ötéves terv célkitűzéseinek sikeres megvalósítása jegyében indított munkaverseny keretében *eddig 572 újítást adtak be.* Ebből 295-öt fogadtak el, melynek eredményeként 10 millió 787 ezer forint megtakarítást értek el. Ez 15 százalékkal több, mint a múlt év hasonló időszakában volt.

Bakos Tivadar az igazgatóság újítási megbízottja elmondta, hogy az év hátralevő hónapjaiban az eddiginél több javaslatra számítanak. Szeptemberben ugyanis *ötlethónapot tartanak tíz nagyobb főnökségen.* Az erre a célra kijelölt szolgálati helyeken úgynevezett ötletládákat helyeznek el. Az írásban bedobott javaslatokat, ötleteket a hónap végén értékelik és az érdemeseket 100, illetve 300 forinttal díjazzák. Októberben pedig *újítási hónapot rendeznek.* Az újítási hónap díjazására 160 ezer forintot irányoztak elő.

A budapesti igazgatóság területén folyó újítási versenyben az eddigi értékelések szerint a csomópontok közül a székesfehérváriak vezetnek 160 elfogadott javaslattal, egyénileg pedig *Makrai László*, a győri vontatási főnökség műveze ője 10 eredményes újításával áll az első helyen.

(séra)

KÖSZÖNJÜK A MEGBECSÜLÉST

Az elmúlt hónapban *Szeged-Rókus* gépállomáson a pártalapszervezet és a szakszervezeti bizottság kirándulni hívta nyugdíjas dolgozóit. *Az úticél Budapest—Szentendre—Esztergom és Balaton volt.* Mindenki előre levélben értesült a programról. A nyugdíjasok igen nagy örömmel fogadták a kedves megbecsülést. A kirándulás felejthetetlen élményt nyújtott, a gondos előkészítés pedig a szervezőket dicséri.

A nyugdíjas dolgozók nevében ezúttal mondok köszönetet azoknak, akik számunkra lehetővé tették ezt a kirándulást.

Lacsán Ferenc
Szeged

SZORGALMAS KOCSITAKARÍTÓK

Példás rendben, vízzel feltöltve hagyják el az állomásokat a *Kál-Kápolna—Kisterenye* és *Vámosgyörk—Gyöngyös* között közlekedő személyvonatok. Mindez a takarító brigádok érdeme. Kál-Kápolna állomás *női takarító brigádja* még azt is vállalta, hogy Kál-Kápolna—Kisterenye és Kisújszállás között közlekedő tehervonatok szolgálati kocsijait is rendben tartja. Gondos, alapos munkájukat dicséri, hogy a hozzájuk tartozó vonalakon az első osztályú kocsik üléselt is rendszeresen portalanítják.

Röplabdapályát építettek társadalmi összefogással

A miskolci vontatási főnökség is csatlakozott a SZOT testnevelési és sportosztályu által hirdetett sportlétesítmény-építési mozgalomhoz. A főnökség társadalmi- és gazdasági vezetőinek közreműködésével a villamos és tmk-műhelyek Május 1., Gagarin Április 4., Dózsa György és November 7. szocialista brigádjai közel háromszáz óra társadalmi munkával röplabdapályát építettek. A létesítményt a közelmúltban adták át a főnökség dolgozóinak.

Vízilabdasiker Hannoverben

A magyar vasutas válogatott veretlenül nyerte az USIC bajnokságot

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) augusztus végén, az NSZK-beli *Hannoverben* rendezte meg a vasutas vízilabdázók ötödik Európa-bajnokságát. A találkozón — bár az USIC-versenyeket hivatalosan nem tekintik Európa-bajnokságnak kilenc európai ország legjobb vasutas pólósai mérték össze tudásukat. Nem egy csapat, köztük elsősorban a románok, számos nagyválogatottat vonultattak fel.

A magyar vasutas vízilabdasportot a BVSC OB I-es csapata képviselte. Az együttes nagyszerűen helytállt. Valamennyi mérkőzésüket megnyerték *és pontveszteség nélkül végeztek az első helyen.* A bajnokság másik két nagy esélyesét, a szovjet és a román válogatottat egyaránt 7:6 arányban győzték le.

A bajnokság eredménye: 1. Magyarország (*Czigány, Gál, Gém, Heltai, Horkai, Joós, Kiss Cs., Kovács, Pottyondi, Szöghy, Varga Gy.*, edző: *Babarczy Roland*). 2. Szovjetunió, 3. Románia, 4. Bulgária, 5. Csehszlovákia, 6. NSZK.



A XIII. Nyári Úttörő Olimpián 4. helyezést elért Kőszegi MÁV Nevelőotthon kézilabdacsapata

Nemzetközi sportlövőverseny Gyöngyösön

A Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyártó Üzem MHSZ lövészklubja az idén ünnepli fennállásának 20. évfordulóját. A napokban — a GTS Wisla Kraków lengyel klub részvételével — nemzetközi sportlövőversenyt rendeztek, amelyen hat magyar lövészklub képviseltette magát. Az országos bajnokság előtt egy hónappal rendezett verseny jó eredménnyel zárult. A gyöngyösi és a krakkói klub közötti csapatversenyt a vasutasok nyerték. A különböző kategóriák győztesei a következők:

Standard puska 60. löv. fekvő, ifj. fiú: *Baranyi* (Kitérőgyártó ü.) 591; standard pu. 3×20 löv. összetett ifj. fiú: *Krieger* (Salgótarján) 539; standard pu. 60 löv. fekvő, ifj. leány: *Horváth* (Chinoin) 574; standard pu. 60 löv. fekvő, junior leány: *Oroszi* (Élgép) 589; standard pu. 3×20 löv. összetett, junior leány: *Gál* (KLK) 561; standard pu. 60 löv. fekvő, felnőtt női: *Simon* (Kitérőgyártó ü.) 588; standard pu. 3×20 löv. összetett, felnőtt női: *Simon* (Kitérőgyártó ü.) 551; kisöbű sportpuska 60 löv. fekvő, junior fiú: *Édes* (Kitérőgyártó ü.) 592 (99); kisöbű sportpuska 3×40 löv. összetett, junior fiú: *Kiss* (ILK) 1130; standard puska 3×20 löv. összetett, junior fiú: *Édes* (Kitérőgyártó ü.) 568: kisöbű sportpuska 60 löv. fekvő, felnőtt férfi: *Hering* (ILK) 597; kisöbű sportpuska 3×40 löv. összetett, felnőtt férfi: *Kotroczó L.* (KLK) 1145.

Sportpisztoly 60 löv. felnőtt, férfi: *Kovács* (Chinoin) 530; sportpisztoly 60 löv. junior fiú: *Simonyi* (Kitérőgyártó ü.) 526; standard pisztoly 30×30 felnőtt női: *Alina Tyrawa* (Wisla Kraków) 577; standard pisztoly 30×30, junior leány: *Alicja Salamonska* (Wisla Kraków) 564.

F. B.

Hat törékeny nő

Bekötött kézzel, feltört tenyérrel is helytállt a záhonyi átrakóban

— *Magasabbra emeld!*
— *Nem bírom!*
— *Akkor ketten fogjátok meg!*

Ezek a vezényszavak, bármilyen furcsa is, de Záhony körzetében hangzanak el egy hat tagú női brigádtól. Hogyan kerültek nők átrakási munkára?

— *Hallottunk a záhonyiak gondjairól, s mi segíteni jöttünk,* — mondja *Németh Dezsőné*, a lelkes női brigád egyik tagja.

— *Kötelességünk is* — vallják a jövendőbeli forgalmi szolgálattevők.

— *Fiatalok vagyunk, nekünk még jót tesz ez a fizikai munka* — mondják nevetve — és a tanfolyam elvégzése után, forgalmi szolgálattevőként is értékelni tudjuk mások fizikai munkáját.

— *Nekem a talicskázás tetszik legjobban* — szólt közbe *Kocsis Erika.* — Bár néha nem ártana, ha kevésbé lenne baleseteveszélyes az áthidaló lemez.

— Az ajtók kinyitásával rendszeresen órák telnek el — teszi szóvá *Hoffmann Margit.*

— Ügyelünk a kocsik tisztántartására is — jegyzi meg Lakatos Irén, brigádvezető, az átrakó brigád összetartója.

Sokan kétkedve fogadták a lányok és asszonyok jelentkezését. Volt olyan is, aki lebeszélte őket erről a nehéz munkáról, mondván, mások is megkísérelték, de nekik nem sikerült. Hogy a munkakedvnél az akaratuk volt-e a nagyobb, az ma már szinte mindegy. De az nem, hogy ők nem adták fel! Pedig a MÁV Miskolci Oktatási Főnökség forgalmi-kereskedelmi tanfolyamának női hallgatói nem végeznek rendszeres fizikai munkát.

Beszélik róluk, hogy az első napokban két kocsi tőzeget raktak ki, kézi erővel. *Naponta 420—430 darab 70—80 kilós zsákokat mozgattak meg.* A gyenge és törékeny nők a saját súlyuknál szinte mégegyszer annyi terhet emelgettek. Ha néha feltört tenyérrel és bekötött kézzel is, de kitartottak.

Pokol Valéria

LABDARÚGÓ TORNA

Zakariás József emlékére

A miskolci igazgatóság KISZ-bizottsága *Zakariás József* emlékére 1972-ben labdarúgótornát rendezett, amelyet azóta minden évben megismételnek. Az idén a vándorserlegért húsz csapat mérkőzött egymással. A selejtező márciusban kezdődött. A döntőt augusztus 19-én a vontatás III-as KISZ-alapszervezete és a villamos vonalfelügyelőség csapatai játszották az MVSC Szirmai úti sporttelepén. *A győzelmet a vontatásiak vívták ki,* második a villamos vonalfelügyelőség, harmadik pedig az utasellátó csapata lett.

A szerkesztőség üzeni

Zsoldos Barnabás, Mátészalka; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Murányi Tibor, Bánréve; Végh Gyula, Rákosrendező; Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Bognár Károly, Tapolca; Benkőné Lászka Ildikó, Fehérgyarmat; Kelle László, Sepsi Gyula, Pál ván, Miskolc: Szűcs Ferenc, Hatvan; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

A Hivatalos Lapból

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

30. számból: 103841977. Fiatalkorúak foglalkoztatása és képzése a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálatnál.

108458/1977. Nyugdíjasokat nyilvántartó szolgálati főnökségek adatszolgáltatási kötelezettsége.

Munkavédelmi pályázati felhívás.

32. számból: 10/1972. (IX. 26.) KPM A technikusminősítésről.

35. számból: 102945/1977. A fizetési előleggel kapcsolatos kérdések szabályozása.

36. számból: 5/1970. (VII. 23.) MüM—PM az ösztöndíjjal külföldön tartózkodók munkaviszonyáról.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest VII. kerületben levő tanácsi alkovos utcai szoba konyhát és a Gyáli úton kertes szoba konyha, éléskamrás lakásokat Budapest területén két szoba komfortosra. Érdeklődni: kedd, csütörtök délután 14 órától 20 óráig a 142—678 telefonon, Nagy Antalné.

Elcserélném Budapest VIII. ker. Festetics u. 4. szám VII. épület I. emeleti utcai két plusz személyzeti szobás, komfortos 100 négyzetméter területű, kétbejáratú lakásomat, egy másfél szobás komfortos, plusz egy szobára. Érdeklődni lehet egész nap a 839—152 számú telefonon.

Eladó szabadrendelkezésű, védett területen, Kaskantyú állomástól másfél kilométerre, fiatal ezerjó szőlővel telepített terület 500 négyszögöles parcellákban. Üdülőnek is alkalmas bugaci vadregényes erdővel határos. Négyszögölenként 30 forint. Érdeklődni Mészáros József, Budapest II., Felhévízi u. 22. sz.

Elcserélném Budapest XIV., Ilka u. 33. szám alatti tanácsi, földszintes egy szoba-konyha, plusz a Rudas László 95. szám alatti 14 négyzetméteres önálló szobámat Budapest területén kétszobás lakásra. Érdeklődni: Böde István, Budapest XIV., Ilka u. 33. II. udvar, fsz. 7.

Elcserélném Nagykáta állomás mellett 1971-ben épült 10 lakásos MÁV-bérlakásban levő 2 szoba, beépített konyha, gardrobos, loggiás, egyéni olajfűtésű 65 négyzetméteres II. emeleti szolgálati lakást legalább másfél szobás, vagy annál nagyobb budapestire. Keleti pályaudvarhoz jó közlekedéssel, lehet lakótelepi is. Érdeklődni: 17—48 telefonszámon, Erdélyiné.

Elcserélném két szoba komfortos, héra fűtésű Budapest, VIII. ker. tanácsi lakásomat Budapest környéki vagy peremkerületi szolgálati lakásra megegyezés szerint. Kizárólag részletes leveleket kérek. Lerreich Béla Budapest, VIII. Delej u. 51. szám, XII. lépcső, III. emelet 14.

Magyar Vasutas

a Vasutasok Szakszervezeténck lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1062 Bpest VI. Bencúr 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: dr Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—3732 Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

HÍREK

— **Emléklap és jutalom.** Rákosrendező pályaudvaron a közelmúltban termelési tanácskozást tartottak, amelyen az állomás Béke szocialista brigádjának, a békemozgalomban végzett eredményes munkájáért átadták az Országos Béketanács emléklapját és a pénzjutalmat. A kitüntetést Gőcze Dezső brigádvezető vette át.

— **Munkásművelődési klub.** Békéscsabán a vasutas klubkönyvtárban augusztus 30-án munkásművelődési klubot nyitottak. Szilágyi János üzemmérnök ismertette a megjelent mintegy 65 szocialista brigádvezetőnek a programot, majd dr. Tóth Béláné tartott előadást a munkásművelődésről.

— **Továbbképző tábor.** A Miskolci Járműjavító Üzem KISZ-aktivistái és sportfelelősei részére a közelmúltban kétnapos továbbképző táborozást szervezett az üzem vezetősége a nyéki István-tónál. A fiatalok előadásokat hallgattak, majd az Edzett ifjúságért mozgalom keretében sportversenyeken vettek részt.

— **Nyugdíjas búcsúztató.** Szolnok állomáson a közelmúltban bensőséges ünnepségen búcsúztatták Szabó István kocsimestert, aki 38 évi vasúti szolgálat után vonult nyugdíjba. Az állomáson töltött 27 év alatt sok fiatalból nevelt hivatását szerető vasutast. Az aktív munkától búcsúzó kocsimesternek a szakszervezeti bizottság és a munkatársak ajándékot adtak át.

— **Véradás.** Szeptember elején önkéntes véradónapokat tartottak a miskolci járműjavítóban. Két nap alatt 287-en összesen 96 liter vért adtak térítésmentesen. Megalakították a készenléti brigádot is, amelynek 36 tagja évente négy alkalommal tart ügyeletet, és ha szükséges, azonnal vért adnak.

— **Tanszervásárlási segély.** Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága minden évben tanszervásárlási segélyt ad a nagycsaládosoknak, és azoknak, akik egyedül nevelik legalább két gyermeküket. Az idén (300 és 800 Ft között) összesen 28 ezer forint segélyt adtak a szülőknek tanszervásárlásra.

— **Nyugdíjban a gőzös.** A zalaegerszegi vontatási főnökségre ebben az évben négy dízelmozdony érkezik. A 750 lóerős gépek a 375-ös gőzösöket váltják fel a rédicsi és a zalalövői vonalon.

— **Répaszállítás előtt.** A közelmúltban országos munkaértekezletet tartottak Hatvanban a KPM, a Vezérigazgatóság, a Központi Szállítási Tanács titkársága, a MÁV-igazgatóságok, illetve a Magyar Cukoripar képviselőinek részvételével. A tanácskozás résztvevői megbeszélték a közelgő cukorrépaszezonnal kapcsolatos tennivalókat, a zavartalan szállítás feltételeit.

— **Író-olvasó találkozó.** A nyíregyházi vontatási főnökségen a közelmúltban író-olvasó találkozót rendeztek. Meghívott vendégek voltak: Bodnár István és Madár János pályakezdő költők.

— **Szélcsatornában a Nyugati.** A Budapesti Műszaki Egyetem szélcsatornájában vizsgálják a Nyugati pályaudvar makettjét. Az áramlástani tanszék szakemberei azt mérik, hogy a műemlékként számon tartott épület tetőtartó vásszerkezete megfelel-e a biztonsági előírásoknak.

HALÁLOZÁSOK

Bajnóczi Sándor, a budapesti vasútigazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának munkatársa életének 57. évében rövid betegség után elhunyt. 1930-ban lakatosként kezdte pályafutását a Ferencváros fűtőházánál, majd a felszabadulás után négy évvel a budapesti igazgatóságra helyezték, ahol különböző szakmai és politikai beosztásokban dolgozott. Munkájáért többek között Kiváló Vasutas kitüntetést kapott.

Bajnóczi Sándort szeptember 13-án a Rákoskeresztúri új köztemetőben helyezték örök nyugalomra.

★

Lesz László főfelügyelő hosszú betegség után, 62 éves korában elhunyt. Negyvenegy évet töltött a vasút szolgálatában. Munkáját pályafelvigyázói írnokként kezdte Balatonkenesén. Később forgalmista, majd állomásfőnök lett. Badacsonytomaj állomásról vonult nyugdíjba. Temetésén — a tapolcai vasúti csomópont dolgozói nevében — Körmendy Lajos vonalfőnök búcsúztatta az elhunytat.

★

61 éves korában, szeptember 12-én váratlanul meghalt **Babos Lajos,** a vasutasszakszervezet pénzügyi- és gazdasági osztályának revizora, aki február 1-én vonult nyugdíjba.

1941-ben lépett a vasút szolgálatába. Azóta több szolgálati helyen dolgozott, mint gazdasági felelős. 1972-ben került a vasutasszakszervezethez revizornak, ahol még nyugdíjazása után is dolgozott. Munkáját mindig nagy szakértelemmel, lelkiismeretesen végezte. Ezt 1955-ben kormánykitüntetéssel is elismerték. Ebben az évben vette át a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát is.

Temetése szeptember 21-én volt a szombathelyi temetőben.

KERESZTREJTVÉNY

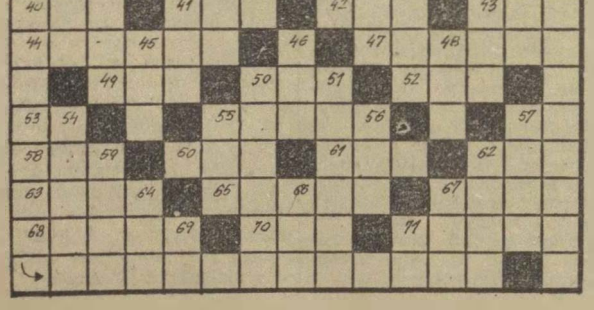
Vízszintes: 1. A termelékenyebb munkát szolgálja. 13. Drágakőnek számító ásvány. 14. Öregebb flútestvér a törököknél. 16. Súlymérték. 18. Észak-afrikai város. 17. Mohamedán hittudós. 19. Pro . . . (a városért). 20. Talál. 21. A 17 függőleges fordítottja. 22. Madárlakás. 23. Egyesületben van. 24. Azonos betűk. 26. Japán kikötőváros. 29. Azonos mássalhangzók. 30. Ez a föld fontos ásvány. 32. Menyasszony. 33. Kacsahang. 35. A távcsőnek a szem elé eső lencséje. 38. Olasz fürdőváros. 40. Bátor. 41. Gázló madár. 42. Magyar Optikai Művek. 43. Függ. 44. Ógörög ércpénz. 47. Finomgyapjas juh. 49. Néz. 50. Víznyerő. 52. Felesége van. 53. Ellentétes kötőszó. 55. . . . Auguste (1840—1917) francia szobrász. 57. Sír. 58. Kevert gól. 60. Szeszes ital. 61. Folyadék. 62. Kis dorong. 63. Szel. 65. Orosz regényíró. 67. Kérdőszó. 68. . . . William Butler, ír költő. 70. A végén gurul. 71. A Tisza mellékfolyója.

Függőleges: 1. Egyben a munkavédelmet is szolgálja. 2. Ázsiai ország. 3. Víztartalmú szilíciumoxid. 4. . . . is, latin kutya (ék. fel.) 5. Kettősbetű. 6. Külföldi pénznem. 7. Szófaj. 8. Híres spanyol futballkapus volt. 9. Gong szélei. 10. Termék a piacra. 11. . . . pour l'art. 12. . . . sade, nagykövetség. 17. Nem elő. 18. Útikártya. 25. Római 1049. 27. Angyalrang. 28. Egyik állami jövedelem. 30. Karvaly, saskeselyű. 31. Keleti bölcs. 33. A házasságkötés görög istene. 34. Dunántúli hegység. 36. Központi Ellenőrző Bizottság. 37. Nyílás. 38. Épületmaradvány. 39. Latin nem. 45. Idegen pénz. 46. Eszes, okos. 48. Szakállszín. 50. Szabolcs megyei község. 51. Olasz város Róma közelében. 54. Hajdú megyei község. 55. A futballista teszi. 56. Latin semmi. 57. Intő. 59. Shakespeare egyik királya. 62. Hideg szél Jugoszláviában. 64. Végtelen stáb. 66. Visszasúgó! 67. Testrész. 69. S. D. 71. M. A.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1. Beküldési határidő: 1977. október 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Alkalmazotti létszámcsökkentés. A kivitelezési idő csökkentése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 16. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért. Kiss Győző 2890 Tata, Vasútállomás; Ocsaval Gáborné 3000 Hatvan, Kastélykert u. 6.; Paska Károly 2500 Esztergom. Kiss János u. 32.; Kiss Zoltán 7561 Nagybajom, Fő u. 7/a.; Bodonyi József 3700 Kazincbarcika, MÁV-telep 20.



UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

1. Mozgószolgálathoz:
önálló szakács,
kézilegény vagy kézilány,
felszolgáló,
segédmunkás,
targoncavezető,
takarító,
gyors- és gépíró munkakörökbe.

Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84.
Mozgószolgálati Igazgatóság (tel.: 315—317).

2. KNP Igazgatóság területére:
pavilonkezelőt: Somoskőújfalu, Zebegény, Biatorbágy, Tata,
üzletvezetőt: Dömös, Vác-hajóállomás, Komárom, Herceghalom, Salgótarján,
kézilányt: Tata, Vác, állomásokon levő egységeibe.

Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 140—803 v. 14—30)

3. Budapesti Igazgatóság területére:
cukrász,
szakács,
kézilány,
segédmunkás,
pavilonkezelő,
felszolgáló,
büfés,
pénztáros,
kereskedelmi eladó munkakörökbe.

Jelentkezés: V., Kölmön Imre u. 14. (Tel.: 310—770 v. 41—96).

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. OKTÓBER 7.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN:

A MÁV környezetvédelmi munkája

Szakszervezetünk elnöksége szeptember 20-án ülést tartott. Első napirendi pontként a MÁV környezetvédelmi tevékenységéről készült előterjesztést, melyet *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes és *Kajcsa József* titkár terjesztett elő, vitatta meg a testület.

Bizonyára nem kell különösebben hangsúlyozni, hogy a közlekedési ágazatok, — köztük a vasút is —, hozzájárulnak a környezet szennyeződéséhez. Ebből adódik, hogy a MÁV-nak is megvannak a sajátos feladatai, melyek két területen, a vontatójárművekkel, és a helyhez kötött létesítményekkel, kazántelepekkel kapcsolatosan jelentkeznek.

Az előterjesztésből kitűnik, hogy a MÁV-nál már a IV. ötéves tervidőszak idején valamennyi részterületet átfogó intézkedési terv készült. *Ennek eredményeként — főként Budapest belterületén — minimálisra csökkent a gőzvontatás.* Ami pedig a régi, széntüzelésű kazántelepeket illeti, a Déliben és a Nyugatiban már áttértek a korszerű hőenergia szolgáltatására. A tervek szerint 1979-ben a Keletiben is megtörténik az átállás.

A MÁV Vezérigazgatósága az V. ötéves tervidőszakra még *átfogóbb intézkedési tervet dolgozott ki.* Ebben már nagyobb szerepet kap a környezetvédelemmel kapcsolatos kutató munka és a közlekedésben dolgozók mikrokörnyezeti leterheltségének vizsgálata, illetve a vasútüzemmel kapcsolatos mikrokörnyezeti követelmények kutatása.

A környezetvédelem sokrétű, közvetlen érdekvédelmi jellege a vasutas-szakszervezet részére is meghatározza a tennivalókat. Erről *Kajcsa József* titkár a következőket mondotta:

— Ez a téma, pontosabban szólva a MÁV környezetvédelmi tevékenysége először került szakszervezetünk elnöksége elé. Úgy ítéljük meg, hogy szervesen hozzátartozik a szakszervezeti munkához. Elsősorban abban akarunk segíteni a vasút vezetőinek, hogy a környezetvédelemmel való foglalkozást a szakszervezeti munka szerves részének tekintjük.

A testület az előterjesztett anyagot megvitatta. Az a vélemény alakult ki, hogy az eddig megtett intézkedések és a tennivalókat taglaló irányelvek híven tükrözik: *mit tesz a MÁV a környezetvédelemért, illetve melyek az elkövetkezendő időszak legfontosabb feladatai.* A vitában elhangoztak olyan észrevételek is, hogy nem kell mindent a kutatókra bízni, hosszasan kísérletezni. Nagyon sok olyan területe van a környezetvédelemnek, *amit kísérletezés nélkül is meg lehet, sőt meg is kell oldani.*

Az elnökség az anyagot a vitában elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta. Ugyancsak elfogadta a szakszervezeti kádermunka helyzetéről és további feladatairól készült előterjesztést, a Vasutasok Szakszervezete és a társadalombiztosítási osztály, valamint a 1/2 százalékos ÖTA 1977 első félévi gazdálkodásáról készült tájékoztató jelentést.

Nemzetközi tanácskozás Szegeden

A szovjet, a jugoszláv és a magyar vasút vezetői megállapodást írtak alá a tranzitszállítások gyorsításáról

Szeptember 21-én és 22-én a szovjet, a magyar és a jugoszláv vasutak vezetőinek tanácskozására került sor Szegeden, a vasútigazgatóság épületében. A tanácskozáson részt vevő országok delegációinak munkáját *Ivan Artyomovics Jemec* szovjet közlekedési miniszterhelyettes, *Nikola Filipovics*, a Jugoszláv Vasutak vezérigazgatója és *Szücs Zoltán*, a Magyar Államvasutak vezérigazgatója irányította.

A Szovjetunió, a Magyar Népköztársaság és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság kormányai között megkötött és 1965. november 1-én életbe lépett egyezmény szabályozza a Szovjetunió és Jugoszlávia közötti — a magyar vasutat átmenetben érintő — áruforgalmat.



Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója méltatja a tanácskozás jelentőségét
(Nagy József felvétele)

Az egyezményben részes országok kormányai felhatalmazták a vasutak vezetőit, hogy évente egy alkalommal konferenciát hívjanak össze, s azon az előző tanácskozás óta felmerült vasúti fuvarozási kérdések további szabályozására határozatokat hozzanak. *A szegedi megbeszélés feladata is az volt, hogy az eredetileg elfogadott szabályozást az igényeknek megfelelően módosítsák.*

A tanácskozáson megtárgyalták a Szovjetunió és Jugoszlávia közötti külkereskedelmi áruszállítás helyzetét, a Magyarországon átfutó szállítások gyorsítását, a határállomások közös munkájának javítását. A tanácskozás befejeztével *Szücs Zoltán* vezérigazgató adott tájékoztatást a megbeszélések jelentőségéről, a közös gondokról.

— Megtárgyaltuk a Szovjetunió és Jugoszlávia közötti, a magyar vasutakat átmenetben érintő árufuvarozás problémáit. Ebben a viszonylatban az elszállított árutonna mennyiségében a korábbi évek felfutása után, bizonyos fokú stagnálás, illetve kis mértékű visszaesés következett be. A Szovjetunióból Jugoszláviába évente 1 millió 600 ezer tonna áru érkezik, ellenkező irányban évi 505 ezer tonnányit kell szállítani. *A két ország között megkötött új árucsereforgalmi megállapodás nyomán a forgalom további felfutására lehet számítani.* Az értekezleten a szovjet és a jugoszláv vasutak vezetőivel megbeszéltük a vasutakra háruló konkrét feladatokat.

— Mindhárom vasút legnagyobb gondja a szállítások egyenetlenségéből adódik. Az ipari, de főleg a mezőgazdasági termelés időszakos jellege miatt az év utolsó negyedében jóval több árumennyiséget ajánlanak fel a vasútnak elszállításra, mint az év más időszakaiban. Ez azzal jár, hogy az érintett határállomásokon, elsősorban Záhonyban és Kelebián, az eddiginél jóval több áru átrakására, illetve átvételére és átadására kell felkészülnünk. E többletfeladat az ott dolgozó vasutasok munkáját igen megnehezíti. *Számolnunk kell olyan napokkal, esetleg hetekkel, amikor egyik vagy másik határállomásunkon jelentős vasúti kocsimennyiség halmozódik fel és ez erősen kihat a MÁV egész hálózatára.* A tanácskozáson igyekeztünk olyan megoldásokat találni, amelyek várhatóan csökkentik a torlódásokat.

Az értekezleten részleteiben megállapodtak azokban a szakmai kérdésekben is, amelyek elősegítik az év hátralevő részében esedékes áruszállítási feladatok megoldását. Ezen belül jelentős szerepet foglalt el a konténeres áruszállítás szabályozása tárgyában aláírt háromoldalú egyezmény, amely lehetővé teszi, hogy a jövőben a Szovjetunió és Jugoszlávia közötti áruforgalomban a konténerek fokozottabb igénybevételét. Ugyancsak pontosították a szocialista országok között július 1-től bevezetett új Nemzetközi Vasúti Árudíjszabás alkalmazásának feltételeit, s a végrehajtás módját.

— A tárgyalásokon megtettünk mindent annak érdekében, hogy a soron levő áruszállítási feladatokat minél teljesebb mértékben megoldjuk, s ezzel mindhárom ország népgazdaságának tervszerű fejlesztését elősegítsük — mondotta befejezésül *Szücs Zoltán.*

A kétnapos tanácskozás tapasztalatait és a megállapodásokat jegyzőkönyvbe foglalták. Az egyezményt *Ivan Artyomovics Jemec, Nikola Filipovics* és *Szücs Zoltán* ünnepélyes keretek között írta alá a szegedi Hungária Szálló különtermében.

Gellért József

Közös munkaprogram

Megállapodást írt alá a szegedi igazgatóság és a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa

A szegedi vasútigazgatóság területén az év utolsó négy hónapjában több mint 4 millió tonna árut kell rendeltetési helyére eljuttatni. Ahhoz, hogy a soron lévő áruszállítás zavartalanul bonyolódjon le, szükség van a vállalatok, állami gazdaságok, termelőszövetkezetek aktív közreműködésére, rakodási munkájuk javítására. Sok múlik az árut feladó és fogadó vállalatokon, ezért náluk *állandóan szorgalmazni kell az éjszakai, a szombat és vasárnapi rakodásokat, az exportfeladások időbeni teljesítését, az egységrakományok képzését, a biztonságos munka feltételeinek megteremtését.*

A szállításban érdekelt vállalatok többsége tisztában van a nehézségekkel és támogatja a vasút munkáját. Támogatják a vasútat a felsőbb szakszervezeti szervek is. *Erre utal az a megállapodás, amelyet szeptember 20-án kötött Szegeden a vasútigazgatóság és a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa.*

A megállapodásban a vasút vállalta, hogy elküldi az SZMT-nek a legnagyobb árufeladást, illetve kirakást végző vállalatok jegyzékét és tíznaponként tájékoztatást ad a késedelmesen rakodókról. Havonta értékeli a megyében végzett rakodások eredményeit, és az őszi forgalom befejezése után komplex értékelést készít a négy hónap munkájáról.

A kapott információk alapján az SZMT — ha szükséges, a megyei bizottságok bevonásával — arra ösztönzi a vállalatok vezetőit, hogy a rakodáshoz elegendő létszámot biztosítsanak, jobban használják ki a munkaidőalapot, a rendelkezésre álló rakodógépeket, továbbá megfelelően ösztönözzék a rakodásban résztvevőket.

Az együttműködés koordinálását, az információk cseréjét — az igazgatóság és az SZMT között — *a Vasutasok Szakszervezete Szegedi Területi Bizottsága vállalta.* A közös munkaprogram tehát jó lehetőséget ad arra, hogy a szakszervezeti szervek tevékenyen segítsék és támogassák az őszi szállítási feladatok végrehajtását.

(Gellért)

Tudósítóink írják:

A munkahelyi kollektívák teljesítik jubileumi vállalásaikat

Közeledik a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelmének 60. évfordulója. A MÁV sok szolgálati helyéről érkeznek levelek szerkesztőségünkbe, amelyekben arról számolnak be tudósítóink, hogy a szocialista brigádok, a munkahelyi kollektívák milyen erőfeszítéseket tesznek a jubileum tiszteletére vállalt felajánlások teljesítésére, és milyen sikerek, eredmények születtek eddig. Az alábbiakban ezekből a levelekből közlünk összeállítást.

Az őszi szállítások segítését tartják most a legfontosabb feladatuknak a békéscsabai pályafenntartási főnökség kollektívái is. Ennek érdekében a brigádok több munkaprogram rövidítését vállalták. Erről számolt be *Boldizsár Gyula.*

A *Szajol—Lökösháza* vonalon a felépítmény-karbantartó munkát például a tervezett határidő előtt tizenkét nappal akarják befejezni. A jobb gépkihasználás és a forgalom zavartalansága érdekében *Tiszatenyő* és *Békéscsaba* között a kitérőaláverő gépet a felépítmény-karbantartó géplánccal egy vágányzárban kívánják foglalkoztatni. Tervet készített a főnökség a sebességkorlátozások számának csökkentésére is. *A hibaforrások csökkentése érdekében pedig a beépített ragasztott kötések szabályozását, a csavarok meghúzását soron kívül végzik, a hibás kötéseket gyorsan kicserélik.* Az iparvágányok zavartalan kiszolgálását segíti az az intézkedés is, hogy az őszi vágánymeréseket legkésőbb október 20-ig befejezik.

— A helyből induló személyvonatok menetrend szerinti indítása 0,83 százalékkal jobb a tervezettnél — írja Debrecen állomásról *Czeglédi Sándor.* — *A kulturáltabb utazás érdekében a brigádok több alkalommal szerveztek szerelvénytakarítási akciót.* Az áruszállítási tervet eddig 8780 tonnával teljesítették túl. Több mint 12 százalékkal javult a teherkocsik kihasználása is. Ennek eredményeként 746 kocsit, illetve 15 vonatot takarítottak meg.

A debreceni vasutasok 3272 óra társadalmi munkával járultak hozzá az utasterek, a járművek és a pályaudvar tisztaságához. *Az állomás dolgozói a következő hónapokban fontos feladatuknak tartják a kocsik be- és kirakásának gyorsítását, valamint az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentését.*

Pál István a miskolci járműjavító eredményeiről tájékoztatta szerkesztőségünket.

— Júliusban és augusztusban 200 teherkocsi fővizsgáját végezték el terven felül a munkáskollektívák — írja. — *Szeptemberben újabb száz kocsival vállaltak többet a tervezettnél. A termelékenységi mutató 106 százalék. Több mint hat száza-*

(Folytatás a 4. oldalon)

Pullai Árpád látogatása Rákosrendező állomáson

A közelmúltban Rákosrendező állomásra látogatott *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Szűcs Zoltán* vezérigazgató. A vendégeket *Soós Károly* állomásfőnök fogadta. A megbeszélésen jelen voltak az állomás gazdasági és társadalmi vezetői is.

Pullai Árpádot tájékoztatták többek között Rákosrendező állomás őszi forgalmi feladatairól és az első félév eredményeiről. A miniszter arra kérte a vasutasokat, hogy törekedjenek a személy- és tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésére, valamint a balesetmentes munkára.

Látogatásuk során a vendégek megtekintették a gurítóban folyó munkát, és beszélgettek az ott dolgozó vasutasokkal is, akik nehéz körülmények között állnak helyt az őszi forgalomban. A gurítón *Vajda Géza* állomásfőnök-helyettes tájékoztatta és kalauzolta a vendégeket.



A metró Marx téri állomásának építésével, illetőleg a tér rendezésével egy időben kerül sor a Nyugati pályaudvar csarnokának teljes rekonstrukciójára.
(Riport a 7. oldalon)
(Laczkó Ildikó felvétele)

Október 16-án

Vasutas operabérlet

Megkezdődött az 1977/78. évad. A vasutas operabérlet első előadására október 16-án vasárnap délelőtt 11 órakor kerül sor az *Erkel Színházban.* Bemutatásra kerül: Verdi: *Traviata* című operája.

A címszerepeket *Ágay Karola, Szabó Anita, Bende Zsolt* és *Horváth Bálint,* a Magyar Állami Operaház művészei fogják énekelni.

Politikai tömegoktatás

Szeptember nemcsak a tanulóifjúság új tanévkezdetének ideje, hanem a szakszervezeti politikai tömegoktatás új évadja indulásának is a hónapja. Az 1977—78. oktatási év szervezési munkálatai még a nyári hónapokban befejeződtek. Az előzetes adatok némi számszerű emelkedést mutatnak. *Ebben az évben azonban már nem a résztvevők számának mindenáron való növelése a cél, hanem a magasabb szintű oktatás megvalósítása.* Ez ugyanis az eddiginél is eredményesebben szolgálja a marxista-leninista ideológia széles körű elterjedését, a szocialista világnézet térhódítását, a vasutas dolgozók tudatos közéleti tevékenységének kibontakoztatását.

Az oktatás módszereiben és formáiban nem lesz változás. A tanfolyamok továbbra is az időszerű kérdések tárgyalását szolgálják, társadalmi, munkahelyi és világpolitikai szinten. *A választás lehetősége tehát továbbra is fennáll.* Jóllehet a megadott kilenc témából csak három a kötelezően feldolgozásra kerülő téma. Ezek képezik a tanfolyamok legfontosabb előadásait. A fennmaradó hat témából lehet kiválasztani a feldolgozásra kerülő másik három előadás anyagát. *Az időszerű kérdések* tanfolyamán túlmenően meg kell említeni a *Szakszervezeti ifjúsági fórum* címmel indítható tanfolyamokat, amelyek az ifjúság politikai, világnézeti tisztánlátása megteremtésének ügyét szolgálják, emellett nevelnek a munkahelyi közösségekbe való beilleszkedésre, a munkahely szeretetére.

Ebben az oktatási évben a hallgatók is megkapják a tananyagot a kötelező előadásokból. Ez nagyban segíti a résztvevők felkészülését, a tartalmasabb, elemzőbb vita kialakulását. Lehetőséget nyújt a hallgatóknak az anyagból való felkészülésre, sőt arra is, hogy a bejáró dolgozók a vonaton, autóbuszon tanulmányozhassák azt.

Az egyes tematikákban olyan előadások szerepelnek, amelyek minden bizonnyal találkoznak majd a hallgatók érdeklődésével. Ennek eredményeképpen emelkedik a foglalkozások színvonala, erősödik annak vitafórum jellege, ahol a dolgozók nyíltan és őszintén beszélgetnek és vitatkoznak a napi politikáról.

A vitában meg kell tanítani a hallgatókat a téves nézetekkel szembeni harcra, a helyes álláspontok védelmére. Érvek és ellenérvek felsorakoztatásában a hibás, esetleg ellenséges nézetek megcáfolására, valamint a helyes álláspont elfogadására. Az így működő vitafórum biztosíték arra, hogy a kitűzött oktatási és nevelési cél sikeresen meg is valósul.

Az eredményes munka letéteményesei a vezetőpropagandisták és a propagandisták. A foglalkozások színvonala, hatékonysága az ő jó vagy rossz munkájuk függvénye. Ebből adódik az a feladat, hogy felkészülésüket, rendszeres segítésüket folyamatosan biztosítani kell. A vezetőpropagandisták és propagandisták a központi felkészítőkön csak a témával kapcsolatos elvi és politikai kérdések egységes értelmezéséhez, tisztázásához kapnak útmutatást. *A szakszervezeti bizottságokra hárul az a feladat, hogy a helyi körülményekről, sajátosságokról tájékoztassák őket, és így megteremtsék a lehetőségét az elméletnek a gyakorlattal való összekapcsolására.* Növelhetik a segítséget azzal, hogy az egyes témákhoz helyi szemléltető anyagokat is biztosítanak a propagandistáknak. Ne feledjék, hogy a központi tananyagok csak a propagandisták munkájának megkönnyítését szolgálják, amit mindig a helyi viszonyokra lebontva kell alkalmazni. Az előadás tehát a szó igaz értelmében előadás és ne felolvasás legyen.

A szakszervezeti politikai tömegoktatás tanfolyamai az információszerzés fontos fórumai. A szakszervezeti bizottságok a tanfolyamokon hallottakat, az ott szerzett tapasztalatokat hasznosan kamatoztathatják. A felmerült kérdések, vélemények, javaslatok alapján, képet adhatnak a munkahely politikai hangulatáról, a dolgozók egyéni problémáiról, a tömeget foglalkoztató kérdésekről.

A politikai oktatás ellenőrzése elősegíti a rendszeres, pontos munkát. Ezt megszervezni és gyakorolni minden alapszervezet kötelessége. *Természetesen arra is ügyelni kell, hogy az ellenőrzés mindig segítő szándékú legyen.* Az ellenőrzések segítenek ahhoz, hogy a szakszervezeti bizottságok megismerjék a tanfolyamok szintjét, a propagandisták felkészültségét, a foglalkozások tartalmi, minőségi színvonalát.

Még valamit. Igen jó hatást gyakorol mind a hallgatókra, mind a propagandistákra, ha az első és utolsó foglalkozást ünnepélyessé tesszük. Ezzel is rangot adunk a szakszervezeti politikai tömegoktatásnak. A törődésnek ez a formája jó hatással lesz a tanfolyamok munkájára.

Tóbiás Béla

Béke brigádok tiltakozása a neutronbomba gyártása ellen

A székesfehérvári pályafenntartási főnökség *Béke* szocialista brigádja emlékeztetőt készített. Eljuttatták a szolgálati hely 16 szocialista és 31 munkabrigádjának és valamennyi egység szak- és mozgalmi vezetőinek is azzal a céllal, hogy mindenhol röpgyűléseken vitassák meg. *Tiltakozásukat fejezték ki az újabb tömegpusztító neutronbomba gyártása ellen.*

A háború pusztítását nem feledheti senki! A közel hat évig tartó második világháború gyógyíthatatlan sebeket okozott.

A Béke szocialista brigád kilenc tagja és a székesfehérvári pályafenntartási főnökség 500 dolgozója a világ százmillióival együtt elítéli és tiltakozik a neutronbombák, a neutrontöltettel ellátott rakéták ellen.

A Budapest Keleti pályaudvaron dolgozó aranykoszorús *Béke* brigád is felhívásban tiltakozik az újabb tömegpusztító fegyverkezés ellen.

A Béke brigád felhívásában a csomópont, s a vasút valamennyi dolgozójához és szocialista brigádjához szól. Arra kérik dolgozótársaikat, emeljék fel szavukat és tiltakozzanak az Egyesült Államok fegyverkezési tervei ellen.

Mindkét brigád elküldte tiltakozását az Országos Béketanácshoz.

Segély tanszervásárlásra

A debreceni építési főnökség szakszervezeti bizottsága mellett működő segélyezési bizottság — az előző évihez hasonlóan *összeült, hogy 23 500 forint sorsáról döntsön. Körültekintően vizsgálták meg, hogy a tanszersegélyre szánt összegből kik részesüljenek.*

A tanszersegély szétosztása immár hagyomány a debrecenieknél. A nagy családosokat némi pénzzel segíti a szakszervezet a gyermekek tanszereinek a megvásárlásában. Sok az olyan család, ahol a gyermekek száma meghaladja a négy-ötöt. Ügyelnek arra, hogy azok kapják a pénzt, akiknek szüksége van rá.

Ebben az évben ötvenegy családot segítettek. Az iskolai év beindításakor több pénz jutott a nagy családosoknak a tanszerekre.

Nyíri Ferenc

A határok elmosódnak

Mitől szocialista a Régi forrás brigád?

Kvell János hangja melegséggel telt meg, amikor a többiekről kezdett beszélni. Szeretet is, büszkeség is csendült szavaiból, ahogy mondta:

— Az emberek jól érzik magukat együtt a brigádban. Nem becsülik le egymást. Ha az egyik jobban ért valamihez, megmutatja a másiknak, segít neki, hogy ő is megtanulja. Aztán meg titoktartóak is. Sohasem panaszkodnak egymásra.

Elmosolyodott:

— *Még szerencse, hogy jól ismerem őket. A szemükből, az arckifejezésükből olvasok. Így aztán előbb-utóbb csak megtudom, hol szorít a cipő.*



A Régi forrás szocialista brigád tagjai

A jó munka feltétele a kollektíva összefogása

Ettől lenne szocialista a *Régi forrás* brigád? Kvell János brigádvezető azt mondja, az összetartás lényeges feltétel, majd hozzáteszi:

— *Nem is lehetne másképpen jól dolgozni. Egymást ismerni, segíteni kell ahhoz, hogy a munkában is kimagasló eredmények születsenek.* Ahol az emberek önmagukkal szemben is feljebb állítják a mércét, ott lehet őszintén mindenről beszélni. A kötelességről, s a hibákról is.

Amikor évekkel ezelőtt a pécsi vontatási főnökség vezetője behívatta Kvell Jánost, csak annyit mondott:

— *Mindent úgy csináltok, mint a szocialista brigádok. Csak naplót nem vezettek. Beszéld meg az emberekkel, aztán legyen meg a napló is. Alakuljatok hivatalosan is szocialista brigáddá. Nektek nem lesz nehéz.*

Az emberekkel tényleg könnyű volt szót érteni, hiszen munkájukban, életmódjukban, egymáshoz való viszonyukban nem változott semmi. Kvell János javaslatára egyetértően bólintottak:

Legyen a brigád neve Régi forrás — állapadtak meg, s ez a név azóta már sokszor hirdette valamennyiük közös érdemét, ha többet, jobbat cselekedtek másoknál.

Nem lehet határvonalat húzni a brigád tagjainak munkahelyi és egyéni élete között. *Együtt vannak ha dolgozni kell s akkor is, a pihenésre, szórakozásra kerül a sor.* Persze elsősorban a munka az, ami erős kapocsként összetartja őket. A pécsi vontatási főnökség tmk műhelyében látják el sokoldalú, szerteágazó feladatukat. Van közöttük lakatos, bádogos, kőműves, s kompresszorkezelő is.

Keserű Árpád, a szakszervezeti bizottság titkára azt mondja: *rájuk mindig lehet számítani, akkor is, ha plusz tennivalókat kell ellátniuk.* Csak a határidőt kérdezik, mikorra kell, a többit már egymás között beszélik meg. Még sohasem fordult elő, hogy valamire nemet mondjanak. A kommunista műszakok, a társadalmi munkák végzésében is mindig az élen járnak.

Brigádvíkendház épült Harkányban

Részükre a szórakozás, a pihenés is többnyire munkát jelentett. *Víkendház tulajdonosok lettek, s ez úgy történt, hogy Harkányban közös nyaralót építettek.* 1971. nyarán határozták el a telekvásárlást és attól kezdve nem volt gondjuk, hol töltsék a hétvégeket. Maguk közül gazdasági felelőst választottak, s mint az az évek múlásával bebizonyosodott — jól jelöltek. *Nagyfenyvesi József*, a brigádtól kapott megbízás alapján kezelte a jutalmakból, túlórákból félretett összegeket, amelyeket mindenkinek addig kellett a közösbe adnia, amíg személyenként a huszonötezer forint együtt nem volt.

— Különös ember ez a Jóska — mondja a brigádvezető — magamban sem bíztam volna úgy, mint benne. Szigorúan vigyázott a közös kassza minden forintjára olyannyira, hogy egyszer, hallgatólagos sértődöttség is lett belőle. A sör hiánya okozta a problémát. Úgy történt a dolog, hogy a brigád hét végén ott dolgozott az építkezésen. Nagy meleg volt, jólesett volna egy-egy pohár sör. Rávalót azonban a közös kasszából Nagyfenyvesi nem adott.

— *Minden fillérre szükség van, igyatok vizet* — tanácsolta. A brigádtagok pedig tovább kókadozva a melegtől, fáradtan a munkától, szótlanul, kedvetlenül dolgoztak tovább.

Kvell János úgy meséli, hogy amikor közéjük ért, szokatlan csendesség fogadta. Rögtön észrevette a levegőben vibráló feszültséget.

— *Mi a bajotok?* — kérdezte. — *Történt valami?*

— Semmi — felelték a brigádtagok, és Kvell János hiába akarta kihúzni belőlük a csendes munka okát. Nem sikerült. Csak jóval később, amikor már enyhülni kezdett a sör miatti berzenkedés, tudta meg a brigádvezető, az eseményeket.

Hát ilyen emberek a Régi forrás tagjai. *Nem mondanak rosszat egymásról még akkor sem, ha pillanatnyi sérelem éri őket.* Mindig megtaláljak a módját annak, hogy a hirtelen feltörő indulatot gyorsan lecsendesítsék.

Közösen járnak kirándulni, szórakozni

Persze az asszonyok sem tétlenkednek. Gyakran előfordul, hogy amíg a férfiak dolgoznak, ők szervezik a programot, beszélik meg egymással a hétvégi elfoglaltságot. *Most, hogy elkészült a harkányi víkendház, pihenni járnak oda, s mint egyenlő jogokkal bíró tulajdonosok, élvezik a több éves munka beérett gyümölcsét.*

Általában kirándulni, színházba is közösen járnak. S ha mégis előfordul, hogy valamelyikük nem tart a többivel, egy-egy színházi élmény, vagy jó könyv elolvasása után, felhívják a figyelmét: *érdemes megnézni a darabot, elolvasni a könyvet.* Aztán ha megtörtént, következik az értékelés, a vita, a vélemények cseréje. A szórakozásnak tűnő állandó önképzés segíti őket a vetélkedőkön való sikeres szereplésben, a dolgok helyes megítélésében.

Szeretik a gyerekeket, az öregeket. Ezért is vállaltak védnökséget a sellyei általános iskola tanulói, és a rigópusztai szociális otthon lakói felett. A kertekbe öntözőberendezést, fóliát szerelnek, a szobákba virágtartókat, a tantermekbe szemléltető eszközöket készítenek, — mikor mire van szükség.

Így dolgoznak, élnek, becsülik egymást és másokat, a mecsekaljai város vontatási főnökségén, a Régi forrás szocialista brigád tagjai. S mert így dolgoznak, ez évben a szocialista brigádvezetők V. országos tanácskozása alkalmából, *a Régi forrás* a MÁV Kiváló Brigádja. *Kvell János* brigádvezető pedig a Munkaérdemrend ezüst fokozata kitüntetés tulajdonosa lett.

Pálinkás Katalin

A kiváló címhez méltóan

A dunakeszi járműjavító Asztalos János szocialista brigádja az idén nyerte el a MÁV Kiváló brigádja címet.

— Amikor brigádunk tizenöt évvel ezelőtt megalakult, még tanuló voltam — mondja *Pócz Péter* brigádvezető. — Nekünk, az egyes gyárrészleg villanyszerelőinek az a feladatunk, hogy az új és a főjavításos kocsikba beszereljük a világítást és a fűtést. Huszonhárman dolgozunk a brigádban, ebből hárman alapító tagok: *Péter Lajos, Geizler Sándor* és *Nemes József*. Tavaly aranykoszorús jelvényt kaptunk.

Az elmúlt évi munkáik közül legemlékezetesebb a háromszázötven óra társadalmi munkával végzett. királyréti üttörővasút kocsijainak újjávarázsolása volt. Ugyancsak társadalmi munkában tartják rendben műhelyük környékét. Megjavítottak negyven hűtőgépet és a KISZ-fiatalok a kocsimosást is vállalták műszak után. *Munkájukkal mintegy ötvennégyezer forintot takarítottak meg.*

A brigád tagjai fontosnak tartják a továbbképzést is. Öten középiskolába járnak, egy társuk pedig egyetemen tanul Az ifjú mesterek országos versenyén *Adamecz György* villanyszerelő és *Gecki László* műszerész első lett. *Seprényi József* pedig a kiváló KISZ-munkáért jutalomként tíz napot töltött a Szovjetunióban. *Pócz Péter* brigádvezető részt vehetett az FDJ kongresszusán az NDK-ban.

Sikeres volt az idei esztendő is. A „*Ki tud többet a Szovjetunióról?*” vetélkedőn kilencven csapat közül lettek az elsők. A járműjavítók országos versenyén pedig a hatodik helyet szerezték meg.

(Solymosi)

Gazdag program a téli hónapokra a megszépült művelődési otthonban

Nagykanizsán mintegy százezer forintot költöttek a *Kodály Zoltán Művelődési Otthon* tatarozására, berendezésére. A megszépült intézmény sok segítséget nyújt a szocialista brigádoknak a szabadidő hasznos eltöltésében. A látogatók azonban nemcsak nézői, hanem cselekvő részesei is egy-egy kiállításnak. Így volt ez az országos vasutas képzőművészeti kör kiállításán és a személypénztárosok hobby-kiállításán is.

Érdekes program ígérkezik a téli hónapokra is. Novemberben *Ady-szavalóversenyt* rendeznek és szó van egy *kismamaklub* megindításáról. A rendezvények sorában helyet kapnak kiállítások és művészeti előadások is. Legutóbb ötven kertbarát mutatta be szobai és kerti virágait az érdeklődőknek.

Várfalvy Gyula

Követésre méltó kezdeményezések Várpalotán

Várpalota állomás szakszervezeti bizottsága mindig sokat tett azért, hogy a nyugdíjasok érezzék, a ténylegesek nem szakadtak el tőlük. Nemrég elhatározták, hogy a szakszervezeti bizottsághoz tartozó nyugdíjas tagokat *75. életévük betöltésekor az szb-titkár és egy aktivista lakásukon felkeresi, és ajándékcsomaggal lepi meg őket.* Nem lehet leírni azt az örömet, melyet ezzel okoznak.

Ezenkívül azoknak, akik tényleges korukban rendszeresen olvasták a *Magyar Vasutast*, az állomás dolgozói elolvasás után átadják a lapot a nyugdíjas bizalmiaknak, akik tagdíjfizetéskor kiosztják részükre a lapokat.

Az szb azt is megbeszélte a szocialista brigádokkal és a KISZ-szervezettel, hogy az idős és beteg nyugdíjasok téli tüzelőjét az utcáról díjmentesen beszállítják a tárolóhelyre.

A kezdeményezések kedvező visszhangra találtak a nyugdíjasok körében.

Varga József

Vontatási számadók

A szocialista brigád címre pályáznak

Még fiatal, hiszen csak 1977. január elsején alakult meg a szombathelyi vontatási főnökségen a *Hámán Kató* nevét viselő szocialista brigád. Tizenketten vannak. Vezetőjük *Grósz Sándorné* vontatási számadó, hozzáértően végzi feladatát.

A brigád már most, nyolc hónap után is szép eredménnyel dicsekedhet. Kulturális vállalásukat várakozáson felül teljesítették, összesen 1795 forint értékű könyvet vásároltak, egy brigádtag 150 forintot költött könyvre. A brigádból ketten középiskolába járnak. Az idei színházi évadra négy színházbérletet vásároltak. Közösen járnak divatbemutatóra, hangversenyre, tárlatlátogatásra és kirándulásra is.

Névadójuk halálának 41-ik évfordulójára *koszorút helyeztek el Budapesten a Kerepesi úti temető munkásmozgalmi pantheonjában Hámán Kató síremlékén* a kecskeméti szertárfőnökség Hámán Kató szocialista brigádjával közösen.

Egymáshoz fűződő kapcsolatuk is igen jó. Ha beteg van a brigádban, meglátogatják. A gyermekgondozáson levő brigádtaggal tartják a kapcsolatot.

Hogy a könyveket nemcsak vásárolják, hanem forgatják, olvassák is, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az hogy a *„Ki tud többet a Szovjetunióról?”* vetélkedőn a főnökségi szinten második helyezést, igazgatósági szinten pedig ötödik helyezést értek el.

Eddig hatvan óra társadalmi munkát végeztek, amikor kocsitisztítás és műhelytakarítás volt a feladat. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára találkozót szervezenek, amelyre veterán szovjet elvtársakat hívnak meg.

A brigád még nagyon fiatal. Megalakulása óta arra törekedtek, hogy méltók legyenek a szocialista címre.

Csizmazia Béláné
Szombathely

— **Tarjáni vasutasok Besztercebányán.** Salgótarján és Besztercebánya vasutasai között már több éve jó a kapcsolat. Rendszeresek a tapasztalatcsere jellegű látogatások. Legutóbb (szeptember végén) a salgótarjáni vasutasok 8 tagú delegációja látogatott Besztercebányára, a csehszlovák vasutasnap alkalmából. A kétnapos program végén a két állomás vezetői elhatározták, hogy a jövőben lehetőséget teremtenek a szocialista brigádok kapcsolatainak kiszélesítésére is.

MAGAS A MÉRCE JÁSZKISÉREN

Összkomfortos szociális kombinát

Reggelente busszal érkezik az óvodába *Csilla, Pisti* és a többi kis óvodás.

A *MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzem* dolgozóinak nem kell amiatt aggódniuk, hogy nem tudják elhelyezni gyermekeiket. A hatvanszemélyes üzemi óvoda magas színvonalon látja el a gyermekeket. Három csoport: kicsik, középsősök és nagyok a szépen berendezett játszó- és tornateremben töltik a napot, amíg a szülők dolgoznak. A gondoskodó felnőttek egy miniállatkerttel is meglepték a kicsinyeket. Az óvoda kerítésétől néhány méterre egy kis házikóból az őzike és a fácán figyeli a játszadozókat.



Az üzem új szociális kombinátja
(Bognár György felvétele)

Kismamajárat

— *Minden szülőnek fontos, hogyan helyezheti el a gyermekét.* Ha ez megoldott, akkor jobban megy a munka is. Mi arra törekedtünk, hogy ez senkinek se legyen gond. A vidéki tanácsi óvodákat, ahonnan dolgozóink bejárnak, nem tudtuk volna anyagilag támogatni. Így vált szükségessé egy saját óvoda, *amelynek csak az építési anyagára volt meg a pénz. Ötvenegy nap alatt mégis elkészítettük. mi magunk* — mondja *Pethes Sándor* üzemigazgató.

Túlzás lenne azt állítani, hogy Jászkiséren már mindent megoldottak, de arra törekednek, hogy a dolgozókat az anyagi megbecsülésen kívül egyéb kedvezmények is visszatartsák.

— Megyei lapunkban nemrég azt olvastam, hogy az egyik nagy gyárunkban igen elégedettek, mert a munkaerővándorlást sikerült huszonöt százalékra csökkenteni — folytatta. — *Nálunk csak ötszázalékos a mozgás, mégis sokalljuk, s elégedetlenek vagyunk. Minden erőnkkel arra törekszünk, hogy a távozók számát a minimálisra csökkentsük.*

Halász Imréné, a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse is örül az elért eredményeknek:

— *A vidékieknek sokat jelentett a kismamajárat beindítása. Az éde. anyákkalegyütt hozzuk be a kicsiket. háromnegyed órával a rendes járat után.* Ez azért is jó, mert a szülők a kisiskolásokat is hozhatják. ők is jöhetnek ezzel a busszal. Másik nagy gondunk az iskolai nyári szünet volt. Ahol nincs nagyszülői felügyelet, ott nem tudtak délután mit kezdeni a gyermekekkel. Itt vidéken ugyanis a napköziben csak délután kettőig lehetnek. *Szakszervezeti bizottságunk a párt és a gazdasági vezetéssel közösen gyermekmegőrzőt létesített. Nyaranta pedagógusok vigyáznak az üzemi dolgozóink alsótagozatos gyermekeire. Naponta tizenkét forintért teljes ellátást kaptak.* Jól érezték magukat a nyáron is. mert minden héten elvittük őket valahová.

A jászkiséri üzemet tíz éve vásárolta a MÁV tizennégy millió forintért. Akkor kétszáznegyven dolgozója volt. Jelenleg ezren felül van a létszám. s az üzem értéke meghaladja a fél milliárd forintot. A szociális létesítmények értéke pedig hetvenmillió.

Az üzem területén már minden megvan

— *Szociális kombinátunk tizenhat millió forintnyi beruházással indult. Ami manapság még elég ritka, a kivitelező, a Jászsági Egyesült Építőipari Szövetkezet három hónappal korábban készítette el, s a tervezett összegből kétmilliót megtakarított* — így az igazgató.

— Az új kombinát sokat segített rajtunk — veszi át a szót *Szabó László*, az üzemeltetési és szerviz osztály vezetője. — Hiszen a régi épületeket már kinőttük. Azóta olyan hangot is hallottam: *minek kellenek az emeletre irodák?* Azért, mert az ott dolgozóknak is szükségük van a jó munkakörülményekre.

Az üzemigazgató tájékoztatása szerint a megtakarított kétmilliót is felhasználhatják. Az orvosi rendelőre emeletráépítést terveztek, s már elkezdődtek a munkák. Közben a rendelés zavartalanul folyik. A korszerű orvosi rendelőben és a fogászaton a legmodernebb gépek segítenek a gyógyításban.

— *A szociális kombinát nagyon szép. De még a háromszáz személyes fürdő, öltöző, a mosoda, a vasalószoba, a szárító, s a második emeleti százszemélyes szálloda sem elég* — mondja Halász Imréné. — *A most épülő új rész azonban már szinte maradéktalanul kielégít minden igényt.*

Az üzem területén ügyszólván már minden megtalálható. Van orvosi rendelő, óvoda, üzemi konyha, az emeleten és a régi épületekben szállás. Tanműhely ipari tanulóknak, ahol évente kilencven-száz gyermeket — főleg üzemi dolgozókét — képeznek a legmodernebb eszközökkel.

A gépláncoknál is teljes a komfort

— *A gépláncon dolgozókról sem feledkeztünk meg* — mondja a szakszervezet gazdasági felelőse. — *Értük is megteszünk mindent. Ahogy ma laknak, az már több, mint munkászállás. Külön étkező, konyha, háló- és kultúrkocsi is van. A lakókocsikban rádió, TV, a konyhában hűtőszekrény segíti átvészelni az élet nehézségeit.* Egy segédmunkást csak azért alkalmazunk, hogy a gépláncon dolgozók étkezési gondjait, a bevásárlást megoldja. Mosodánkból kéthetenként szállítjuk ki a tiszta ágyneműt. Semmiért nem kell fizetni, csak az étkezésért.

— Tudjuk jól, a robogó vonatok zaját, nyáron a nagy kánikulát nem tudjuk megszüntetni — teszi hozzá az igazgató. — Éppen ezért megrendeltünk részükre négy klímaberendezést. Ez a jövő nyáron már kicsit könnyíti a helyzetüket. A gépláncon dolgozókat osztályaink rendszeresen látogatják, s ha szükségük van valamire, amint csak lehet, igyekszünk megoldani.

Az üzem vezetői az elért eredmények ellenére is elégedetlenek. Jól tudják: *akik önmagukkal elégedettek, elveszítik a helyes mércét, a tisztánlátást, nem haladnak, nem fejlődnek.* A jászkisériek mércéje, melyet a szociális létesítményeknél is magasra tettek, sok helyen lehetne iránymutató.

Szalai Mária

Mozdonyvezetők társadalmi munkája

A budapesti Hámán Kató vontatási főnökség tízezer téglát rendelt a hatvani téglagyártól. Hogy a szállítmány minél előbb a rendeltetési helyére kerüljön, a hatvani vontatási főnökség *Alkotmány és Puskás Tivadar* szocialista brigádjának tagjai *vállalták, hogy a téglát pihenő napjukon vasúti kocsiba rakják.* A mozdonyvezető brigádok egy része éjjeli műszak után, másik részük pedig az esti műszak kezdése előtt végezte a nehéz fizikai munkát. Gyors társadalmi munkájuknak köszönhető, hogy a szállítmány időben eljutott a címzetthez.

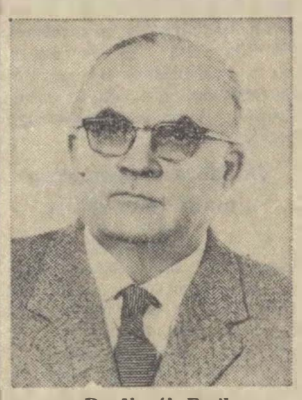
HIVATÁSUK A GYÓGYÍTÁS

Ketten a jubiláló MÁV Kórházból

Félszázados jubileumát ünnepli a vasutasok első egészségügyi intézménye, a budapesti MÁV Kórház. Ebből az alkalomból két olyan kórházi dolgozót — egy orvost és egy főnővért — mutatunk be, akik csaknem 40, illetve 30 éve fáradoznak a betegek érdekében. A kórházi törzsgárdához való tartozás mellett abban is nagy a hasonlóság köztük, hogy mindkettőjük legfőbb hivatása a gyógyítás.

— *Nagyapám és édesapám is vasutas volt. 1938-ban kerültem a MÁV Kórházba, akkor kötöttem egy életre szóló jegyességet a vasúttal. Munkakönyvemben csak egy munkahely van bejegyezve. Több már nem is lesz* — így vall magáról *dr. Novák Emil* főorvos.

A rendelőintézet hatodik emeletén találkoztunk. A főorvosról betegei szeretettel beszéltek. Nála egy vizsgálat sem lehet rutinmunka. Amikor a betegekkel foglalkozik, vizsgál, minden más megszűnik körülötte. Az asszisztensnője mel-



Dr. Novák Emil

lette tanulta és szerette meg a szakmát.

— *Orvostanhallgatóként kerültem a kórházba, munkámért reggelit és ebédet kaptam. 1943-ban Maglódra neveztek ki pályaorvosnak. A környékbeli vasutasokat és hozzátartozóikat gyógyítottam. Egy ilyen munkakör ma sem lenne haszontalan. 1948-ban már a MÁV Kórházban az orr-fül-gége osztályon dolgoztam. Onnan 1962-ben adjunktusként jöttem el, s azóta a hallásvizsgálattal, a hallásszervi betegségekkel, és azok megelőzésével foglalkozom.*

Dr. Novák Emil, a MÁV-nál először vállalkozott a vasutas szakmával járó tömeges hallásszervi megbetegedések megelőzésére, mérésére és tudományos gyógyítására. 1962 őszétől a hallásvizsgáló állomás vezetője. Szakszervezeti tisztségének kezdete is egybeesik a kórházba kerülésével. Hosszú évek óta a kulturális- és szórakoztató munka szervezője és irányítója.

Munkájáért többször részesült elismerésben. A legutóbbira a legbüszkébb, és mutatja: *„Az Esztergomi Tanítóképző Főiskola főigazgatójának a javaslatára Önnek 1977. június 1-i hatállyal a zenepedagógia területére szóló címzetes főiskolai docens címet adományozom. Budapest, május 5., dr. Polinszky Károly, oktatási miniszter."*

— Szeretem a zenét. Van egy zenekarunk, melynek tagja vagyok. Az a célunk, hogy megkedveltessük a preklaszszikus zenét. Rendszeresen adunk hangversenyt vidéken és itt a kórházban is.

A kórház átépítése során a nagycsarnokot is újjáépítik. Most nincs hely a gyakorlásra. Pedig a nyolc-tíz órai gyógyító munka után vállalt gyakorlás és fellépés amúgy is megerőltető. A főorvos aggódik a zenekarért. A szakszervezet segítségét várja, ami még egyszer sem késett.

Egy orvossal találkoztam, akiről mindenki szeretettel és tisztelettel beszélt. Azt mondta, felesége és családja is méltó társa volt szép és küzdelmes pályafutásában.

— *Semmi titkom nincs. Sem próféta, sem csudabogár nem vagyok. A munkát szeretem, mert a munka maga az öröm.*

— *Megbocsát? Megnézem van-e kint beteg, mert nem szeretném, ha várniuk kellene* — mondotta többször, míg beszélgettünk.

Cserháti Győzőné, Marika nővér, az I. számú nőgyógyászati osztály főnővére, a MÁV Kórházban dolgozik immár huszonkilenc éve. Tizennyolc évesen Gyomáról jött fel Budapestre. A kórházban, mint szobalány helyezkedett el.

— *Akkoriban még minden új emberrel úgy ismertették meg a kórházat, hogy mindenhol dolgoznia kellett egy ideig. Nem volt rossz szokás. Szállást és étkezést ingyen kaptunk, szinte semmire sem volt gondunk.* Szüleim, amikor látták, hogy milyen jó helyem van, feljöttek utánam. Édesanyám MÁV-nyugdíjas. 1948 óta első munkahelyem ez a kórház. Más nem is lesz.

1952—54-ben elvégezte a szülésznő képzőt. Hívták oktatónak, de nem ment, mert lakást kapott a kórház segítségével. A munka nem volt könnyű. Néha éjjel hívták, de ő mindig jött, soha nem mondott nemet. Igaz, akkoriban nem várta otthon sem férj, sem gyerek. Így szinte minden idejét a kórháznak szentelte. Tagja volt az ifjúsági mozgalomnak, majd a pártba is belépett. A szakszervezeti bizottságban sokáig volt sport- és



Cserháti Győzőné

tanulmányi felelős, s legutóbb főbizalmi helyettes.

— *Amikor a szülészeten dolgoztam, sok örömnek és fájdalomnak lettem tanúja. Sok kismama nem is tudja, hogy nekünk, akik segítünk, egy kis emberke világra jövetelében, milyen nagy megkönnyebbülést jelent, ha megérkezik az újszülött. S, ami a legfontosabb, egészségesen! Bevallom, nem tudom megmondani. hányszor voltam szülésnél jelen.*

Amikor osztályvezető főnővér lett, megváltozott az élete. Nem kellett már éjszakázni. Nappal volt rá szükség, mert a nappalok nehezebbek. Akkor kell mindenről gondoskodni. Ha mégis úgy adódik, bejön bárki helyett szívesen.

— *Arra kértem munkatársaimat, bánjanak úgy a rájuk bízottakkal. ahogyan maguk is elvárnák, ha betegek lennének.* Olyan a munkánk, hogy soha nem ér véget. Hiszen ott, ahol az emberek gyógyításával foglalkoznak. egymással is törődni kell. Sokan belebetegednek, ha rosszul érzik magukat munkahelyükön. Éppen ezért nem közömbös, hogy milyen a munkahelyi légkör. Ahol őszinte, ott egymás hibáit sem hallgatják el.

Az osztályvezető főorvos szerint, aki Marika mellé került, sokat tanul. Kinevezését szerencsés választásnak tartja. Szorgalmára jellemző: *úgy tanult és érettségizett. hogy közben lelkiismeretesen végezte munkáját. Csak akkor mondta meg, amikor már levizsgázott.*

— *Hogyan csinálta?* — tárja szét karját *dr. Gyöngyössy Andor* főorvos. — *Csak azt tudom, hogy gondja van mindenre. Igyekszik a betegek minden apró-cseprő kívánságát teljesíteni.* Nem keres kibúvókat hanem arra törekszik, hogyan lehet minél több problémát megoldani. Egyszer megfigyeltem. Kapott egy doboz bonbont az egyik betegtől. Tudja mit csinált? Szétosztotta munkatársainak. Megkérdeztem. miért tette. hiszen neki adták. Azt válaszolta: *„Ami abból nekem járt, azt már kivettem."*

Sz. M.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Egy jó lakatos mindenhez ért

A MÁV Építési Géptelep lakatosrészlegében találkoztam *Erdősi István* csoportvezetővel. A negyvenhét éves lakatos éppen egy mosdócsésze szerelésével bajlódott.

— *Néha boszantó az anyaghiány* — mondja. — *Ezt a csészét is — amit egy lakókocsiba kell majd szerelni — ismerősöktől kunyeráltam a telepen. Pedig a mosdócsésze nem hiánycikk.*

A művezető irodájában folytatjuk a beszélgetést, ami egy kicsit nehezen indul, mert Erdősi István fél a népszerűségtől, a nyilvános szerepléstől. A vasutasnap óta, amikor átvette a *Kiváló vasutas* kitüntetést, összesúgnak a háta mögött az emberek. A kitüntetéssel együtt járó tízezer forint borzolta fel a kedélyeket, indította el az irigykedés hullámait. Pedig ő nem tehet semmiről. Végzi a munkáját, mint eddig, kitartóan, szorgalmasan.

— Mivel foglalkoznak itt a műhelyben?

— *Azt szoktam mondani tréfásan, hogy részlegünk a faszegtől a repülőgépig mindennel foglalkozik.* Legfontosabb feladatunk az aláverők, rostáló- és földmunkagépek, tvg-k, lakókocsik karosszériájának javítása, szerelése. Még a hőlégsugaras hóolvasztók — amelynek lelke a repülőgépmotor — fúvórészét is mi javítjuk. *Sokoldalú, összetett munkát kell tehát végeznünk, amihez nélkülözhetetlen a jó szakmai felkészültség.*

1954-től dolgozik a géptelepen. A Vaskohászati Kemenceépítő Vállalattól jött ide lakatosnak. 1968-ban megalakították a most bronz koszorús *Rákóczi* szocialista brigádot. Két évvel később kinevezték csoportvezetőnek.

— *Ilyenkor ősszel nálunk is több a munka* — folytatja. — *Kezdődik a nagyjavítási szezon, jönnek a pályaépítő gépek. Novemberben már túlórázunk is, mert munkaerőhiány van.* Öt hónappal ezelőtt még tizenegyen voltunk, most pedig heten vagyunk. A téli hajrában, a gépek javításán kívül egyéb munkát is kell végezni. Kijavítjuk például az elromlott olajkályhákat és kezeljük a telep gázfejlesztő készülékét.

A brigád tagjai (néha az anyaghiány miatt) gyakran kényszerülnek arra, hogy egy-egy jó műszaki ötlettel segítsenek magukon. Olykor még alkatrészeket is gyártanak a műhelyben. Céljuk az, hogy a nagyértékű gépek minél előbb üzemképesek legyenek. Gyakran van alkalmuk újítások kidolgozására is. *Négy évvel ezelőtt például kikísérletezték egy új szikrafogó típust, amit a lakókocsik kéményébe lehet szerelni.* Azóta ezek a készülékek biztonságosan működnek.

Erdős István Ceglédbercelen lakik. A hatvan kilométeres távolságot naponta kétszer, zsúfolt vonaton utazza végig. Hajnali öt órakor már indulnia kell az állomásra, délután háromnegyed ötkor pedig ismét vonaton van. A műszak negyed ötig tart.

— *Az ingázók mindig sietnek* — magyarázza. — *Valamennyien vidékről járunk be, ezért kevés a szabad időnk.* Nehéz megszervezni egy-egy közös brigádprogramot is. A bejárók több órát töltenek vonaton, autóbuszon. Én például hat órára érek haza. Ősszel már korán sötétedik. Családi házban lakom, van egy kis kertem is. mindig akad otthon halaszthatatlan munka, elfoglaltság.

A Rákóczi brigád tagjai mégis gyakran feláldozzák szabad idejüket; *többször szerveztek például társadalmi munkát.* A géptelep patronálja a 406-os iparitanuló intézetet. A brigád az idén négyszáz órát dolgozott az intézetben. *Kerítést építettek, elkészítettek nyolc kaput és 24 kitámasztó oszlopot.* Valamennyien az idősebb korosztályhoz tartoznak már, mégis vállalkoztak arra, hogy részt vesznek a *„Ki tud többet a Szovjetunióról?"* című vetélkedőn. Otthon este könyveket forgattak, tanulmányozták az ajánlott irodalmat. Nem számítottak sikeres szereplésre. Az eredmény őket is meglepte; *megszerezték a harmadik helyezést*

Ilyen kollektívában dolgozik Erdősi: csendben, kitartóan, szorgalmasan. Ahogy egy kiváló vasutashoz illik...

K. S.

Élenjáró bizalmiak

A békéscsabai pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának munkáját 35 bizalmi segíti. Lelkiismeretesen tesz eleget ennek a megbízatásnak a többi között például *Wiand Lászlóné* is, aki a főnökség központjában dolgozik és 1953-tól bizalmi. Nemcsak a központ. hanem a szakasz dolgozóinak gondjait is feljegyzi. számon tartja, és a bizalmi értekezleteken ezekről a tapasztalatairól is beszámol.

Jakab József és *Nagy Ferenc* vágánygondozók is hasonló szorgalommal végzik társadalmi munkájukat. Húsz. illetve tizennégy éve bizalmik az V-ös és a II-es főpályamesteri szakaszokon. Csoportjaik érdekeinek intézéséért nem sajnálják a fáradságot. sokszor a szabad idő feláldozását sem.

A CÉLOK AZONOSAK

Békéscsabán szót értettek a fuvaroztató vállalatokkal

Az egységes felfogás segíti elő az eredményes munkát

Az őszi nagy erőpróba feladatait *Békéscsabán* is számbavették. A budapesti aktívaértekezlet hatása elérte a megyeszékhely állomását is. Azonos céllal meghívták a fuvaroztatókat és megbeszélték az őszi forgalom helyi teendőit, a rendelkezésre álló lehetőségeket. Az állomás vezetői a tanácskozást megelőzően felkeresték a 17 legnagyobb helyi vállalatot, hogy a terveket egyeztessék.

— *Az év első nyolc hónapjában minden szállításra felkínált árut elszállítottunk. Teljesítményünk 7,7 százalékkal haladta meg az előző év azonos időszakát* — mondotta a közös értekezleten *Molnár Gábor* állomásfőnök. — *Végrehajtottuk a kocsikiegyenlítésre kapott vasútigazgatósági rendelkezéseket, segítettük a környék és Záhony kocsiellátását is.*

Az állomás vezetői gondosan felkészültek

A békéscsabai „kisaktíva" az országos feladatokat éppen úgy sajátjának tekintette, mint a honos tennivalókat. Mindenki úgy fogalmazott, hogy *„az év végéig a 46 millió tonnát el kell szállíttatnunk!"* Senkit nem lep meg a többszámú fogalmazás, melynek lényege, hogy a helyi munkát az országos feladatok részének fogják fel.

— Az év végéig 4400 nyitott, 4400 fedett és 1400 különféle kocsira lesz szükségünk a fuvarigények kielégítéséhez. Az elszállításra tervezett árumennyiségből 27 500 tonna szocialista, 8900 tonna tőkés export érdekeltségű. A belföldi rendeltetésű áru pedig várhatóan 117 ezer tonna lesz. Mindannyian tudjuk, hogy ehhez 10 200 vasúti kocsi kiállítására lesz szükség. *Mértékkel mérve összesen 153 ezer tonnát kell elszállítanunk. Erre felkészült az állomás* — tájékoztatott *Novák András* üzemgazdász.

Mindenütt — így Békéscsabán is — előfordult, hogy nem tudták a vállalatok napi kocsigényét a hálózati kocsigazdálkodás miatt időre kiegyenlíteni. *A helyi lemaradásokat ezért a szombati és vasárnapi utórakodásokkal segítették.* Erre kötelezték el magukat most is a fuvaroztatók.

A feladásra került kocsik általában kocsiállásdíj-pénz felszámítása nélkül indultak útjukra. A helyi feladási normaidő 4,8 órájával szemben 4,64 óra alatt kerültek a kocsik megrakásra. Ez teljesítményben mérve 103,5 százalék.

Mérnöki pontossággal

A helyi leadás 25 ezer kocsija (első nyolc havi eredmény), a tervezett 5,1 óra helyett 5,07 óra alatt került beállításra. A jelentős számú vágány- és iparvágány forgalmi üzemi tervét, a kiszolgálások grafikus rendjét, a beállításokat és a kihúzásokat szinte mérnöki pontossággal, számították ki és koordinálták.

— *Vonatokban és menetekben gondolkodnak már nálunk* — folytatta az üzemgazdász. — *Egyik oldalról közel kétezer tonnás vonatok indulnak, a másik oldalról az érkezőkből kellett 5783 iparmenetet összeállítani. A szüntelen szervező, szabályozó forgalmi munka a megelőző kereskedelmi tevékenységet hangolta rendszerbe.*

Minden kocsi tolatására 4,4 percet adtak, amely jobb a bázisidőnél. A vonatképzés és feldolgozás munkájának dandárját a kocsirendezők, gépkísérők, váltókezelők, térfelvigyázók és forgalmi szolgálattevők végezték. Az üzemszervezést a vezetés és középvezetés tervezte meg.

Csurgó Zoltán gépkísérő huszonnégy óra alatt közel 80—100 gépmozgást vezet vonatokhoz és vonatoktól. Mint révkalauz viszi a mozdonyokat a váltók erdein át a különböző vágányokra. *Csávás Lajos* vezető váltókezelő, *Szabó IV. Sándor* váltókezelő, *Szabó György* térfelvigyázó a vasutasnapon kapták meg a *„Kiváló dolgozó"* kitüntetést.

— Jó kollektíva dolgozik Békéscsabán. Ez nem véletlen. Mint ahogy az sem, hogy a műszaki kocsitartózkodásnál minden átmeneti kocsi 6,2 óra helyett csak 5,7 kocsiórát tartózkodott az állomáson. Ma már ezekhez nem kell magyarázat. A vasutasságban él a teljesítményt értékelő, azt sajáttal hasonlító, és elismerő szemlélet.

Az állomásfőnök biztosította a vállalatokat, hogy teljesítik az iparvágányok grafikus kiszolgálására tett korábbi ígéretet. Megtartják a rendes kezelési helyek kiszolgálására készített időtervet.

— *Az adott szó kötelez bennünket* — mondta Molnár Gábor. — *A vállalatokat kértük rakodási készségük fokozására, hisz az igények újabb igényeket szülnek. Megmondtuk, hogy mi a lehető leggyorsabban beállítjuk a címükre érkezett kocsikat, ezzel szemben kérjük, hogy tisztán adják vissza a kiürülteket. Kértük azt is, hogy rakodjanak szombaton és vasárnap is, mert ezen sok minden eldől.*

Nagyon sok múlik a hétvégi rakodáson

Békéscsaba állomáson az árumozgatás egyenlőtlenül oszlik meg. A mérleg nyelve az érkező kocsik mennyisége felé billen. Természetszerű, hogy minden más munka is ennek megfelelően alakul. Több a feloszló vonatokból kikerült kocsi, több a beállítás és az iparmenet, mint más állomásokon. *Ezért a felszabadult üres kocsikkal a kiegyenlítést már a reggeli, délelőtti vonatokkal kezdik.*

— Az év első hét hónapjában 532 ezer tonna áru érkezett az állomásra. Az így felszabadult kocsikból fedeztük saját igényeinket és adtunk üres kocsit másoknak is, — folytatta az állomásfőnök. — A kocsik statikus terhelése 18,9 tonnáról 19,3 tonnára növekedett. Ennek ellenére nem vagyunk elégedettek, mert az állomásra érkezett kocsik kiürítése még nem megfelelő ütemben történik. Nézzük a számokat: *ma 38 százalékkal több időt használtak fel a felek a kirakásnál a tervezettnél.* Ez még akkor is hátrányos, ha a bázisidőszak 44 százalékával szemben a javulás szembetűnő. Ezen kell elsősorban segítenünk.

Mindenkinek megvan a maga tennivalója

A pártszervezetek, a szakszervezet aktivistái, a bizalmiak, a szocialista brigádok felelősséget éreznek a közös feladatok megvalósításáért. *A munkából mindenki kiveszi a részét.* Négy tartalékmozdony, négy kocsirendező csapat tolat éjjel-nappal. Azonos cél mozgat mindent és mindenkit. A munka sajátosságaiban lehetnek eltérések. A közös megvalósításban azonban csak az egységes felfogás segít.

— *Nem azt kell keresnünk a munkában, ami szétválaszt bennünket* — mondta egy öreg váltókezelő, —, *hanem azt, ami összeköt!*

Ez így igaz! Hiszen munka van bőven.

(Szabó)

Megkérdeztük a szakosztályvezetőt:

Miért közlekednek nagy késésekkel a személy-, de főként a tehervonatok?

Az utóbbi időben — az utazóközönség részéről — egyre több, jogos bírálat éri a vasutat, a személyszállító vonatok gyakori, nem egyszer indokolatlan késése miatt. Az augusztus 24-én a Vasúti Főosztály megtartott aktíváértekezleten *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója is szóvátette ezt mondván: *„a késéseket a pályahálózat építése, illetve egyes vonalszakaszok műszaki adottságai miatt fenálló sebességkorlátozások mellett elsősorban nemtörődömség, felületesség, esetenként fegyelmezetlenség okozza."*

— Mi erről a véleménye *dr. Géringer Ferencnek*, a forgalmi szakosztály vezetőjének? Miben látja a vonatok késésének legfőbb okait?

— *A menetrendszerű közlekedést, melyhez alapvető társadalmi, politikai és vasútüzemi érdekek fűződnek, számos körülmény befolyásolja.* Mindenekelőtt abból indulnék ki, hogy hazánk földrajzi helyzeténél fogva a MÁV munkájára, a hálózatunkon közlekedő vonatok menetrendszerűségére nagy mértékben kihatnak a nemzetközi forgalomban, a különböző vasútaknál időről-időre előforduló nehézségek, balesetek, torlódások, időjárási és egyéb problémák.

Az elmúlt nyári hónapokban például *7338 nemzetközi személyszállító vonatból 2123 késve lépett be a hálózatunkra*, emiatt e vonatok menetrendszerűsége a bázishoz viszonyított 2 százalékos javulás ellenére mindössze 53,5 százalékot ért el. Hasonló a helyzet a nemzetközi teherforgalomban is, tetézve azzal, hogy a környező vasútak részéről több esetben kerül sor áruforgalmi korlátozásra, ami az elegyáramlás lassulásához, esetenként torlódáshoz és eszközeink kedvezőtlen kihasználásához vezet. *Ebben az évben eddig 25 alkalommal fordult elő áruforgalmi korlátozás.*

Úgy gondolom, azzal mindenki tisztában van, hogy a nemzetközi vonatok kedvezőtlen menetrendszerűsége további származékos késéseket okoz a belföldi forgalomban. Különösen fennáll ez az összhálózat mintegy 38 százalékát kitevő törzshálózati fővonalakon, ahol az összes vonatok több mint 70 százaléka, a teljes áruforgalomnak pedig mintegy 95 százaléka bonyolódik le. *A nagy forgalom miatti túlzott igénybevétel a pályák állapotára is kedvezőtlenül hat. Ezért már jelenleg is, de az elkövetkező években még fokozottabb fenntartás szükséges* és emellett erőteljesebben kell folytatni a rekonstrukciót, a korszerűsítést. S mindezt növekvő áruszállítási feladatok mellett! Az elmondottakat igazolja, hogy a forgalom emelkedése mellett a vágányzári órák száma az elmúlt év azonos időszakához képest 13,5 százalékkal nőtt.

A korszerűsítésről szólva el kell mondani, hogy a vasút évente igen nagy összeget költ műszaki fejlesztésre, beruházásokra. Ennek ellenére még mindig sok az egyenkapacitás hiánya — egyes csomópontok, vonalrészek kimaradása a korszerűsítésből — és nincs kellő előrelépés egyes frekventált munkakörök (sarus, kocsirendező) egyre nehezebben áthidalható létszámhiányának műszaki fejlesztéssel történő kiváltásában.

— Hogyan lehetne a menetrendszerű közlekedésben előbbre lépni? Ennek érdekében mit tesz a szakosztály?

— *Természetesen — ismerve feladatainkat, gondjainkat és lehetőségeinket — nem vagyunk tétlenek és folyamatosan teszünk megfelelő szervezési és operatív intézkedéseket a vonatforgalom minél zavartalanabb lebonyolítása érdekében. Ilyenek a CSM-rendszer bevezetése és fokozatos kiterjesztése, a szolgálategyszerűsítések, kerülő útirányok kijelölése, vágányzárak szervezett előkészítése és koordinálása, menetrendi és elegytovábbítási intézkedések, stb.*

Mindezek eredményeként a menetrendszerűség — ha kismértékben is, de javult az elmúlt évhez képest. A személyszállító vonatoknál 96,08-ról 96,4, a tehervonatoknál 71,21-ről 72,33 százalékra. *Ennek ellenére nem vagyunk elégedettek, hiszen ezt az eredményt feltétlen javítani kell és lehet is.* Ennek kapcsán önkritikusan kell szólni az irányító és végrehajtó munkánkban fennálló, a menetrendszerűséget befolyásoló hiányosságokról, melyek közül az alábbiak fordulnak elő a leggyakrabban: *helytelen forgalomszabályozás, indokolatlan vonatfeltartások, utasításellenes munka, a kellő előrelátás hiánya, az ellenőrzés lazasága és következetlenség.* Ezek mind olyan okok, amelyeken sürgősen és alapvetően változtatnunk kell.

— *Végezetül szükségesnek tartom hangsúlyozni, hogy az üzemvitel eredményessége az abban érdekelt valamennyi szakszolgálat munkájának függvénye.* Éppen ezért e téren a jövőben még fokozottabb és a szolgálati érdekek tekintetbe vétele nélküli együttműködés szükséges — mondotta befejezésül a forgalmi szakosztály vezetője.

V. F.

A munkahelyi kollektívák teljesítik jubileumi vállalásaikat

(Folytatás az 1. oldalról)

lékkal csökkentették a kocsik üzemben való tartózkodásának az idejét.

A járműjavító dolgozói figyelemre méltó sikereket értek el az újítási versenyben is. Az újítási javaslatok száma *hetven százalékkal emelkedett az előző év azonos időszakához viszonyítva.* A bevezetett újításoké pedig negyven százalékkal nőtt. Az újításokból származó megtakarítás meghaladja a félmillió forintot. Az üzem kollektívái november 7-ig tovább szeretnék gazdagítani a jubileumi munkaverseny jegyében született eddigi sikereket.

Csizmazia Béláné, a szombathelyi vontatási főnökségről arról írt, hogy szeptember 21-én szocialista brigádvezetői értekezleten értékelték az elmúlt nyolc hónap eredményeit. *A jubileumi verseny sikereként könyvelik el többek között, hogy az M62-es dízelmozdonyok üzemkészsége a tervezett 85 százalék helyett 87,17 százalék lett.* Ez azt jelenti, hogy fél év alatt naponta egy mozdonnyal több vehetett részt a forgalomban. Három dízel javításának átfutási idejét pedig tizenegy napról tízre csökkentették.

Említést érdemel az üzemanyag-megtakarítás is. Ezer tonna szenet és 256 tonna gázolajat takarítottak meg. A kocsijavító műhely a bontott anyagok felhasználásával takarított meg tekintélyes összeget. A motorműhely házilag gyárt hengerpersely-gumikat és különféle tömítéseket az M62-es dízelekhez.

— *A gőzmozdonyjavító műhely* — írja a továbbiakban — *két gép vizsgálatát fejezte be terven felül.* A villamosműhely fenntartási munkát végző brigádja vállalta azt, hogy november 7-re befejezik a nagyfenntartást. A tmk-csoport földmunkát vállalt azért, hogy az előfűtő hálózat felújítása a tervek szerint haladjon.

A főnökség brigádjai eddig 74 óra társadalmi munkát fordítottak betonútépítésre; a gépek tisztítására és környezetrendezésre pedig 1900-at. Októberben tizenkilenc napra társadalmi munkaakciókat szerveznek, amelyen — az előzetes felmérések szerint — *41 brigád 1500 óra társadalmi munkát végez majd.* Ezeken a napokon egyebek között a gépek nagyisztítására, teherkocsijavításra, sínfektetésre és a tartalék alkatrészek javítására kerül sor.

„Vendégmunkán" a mozdonylakatosok

Eredményesen segíti az őszi csúcsforgalmat a szombathelyi járműjavító

Ilyen még nem volt a *szombathelyi járműjavítóban.* A mozdonyosztály dolgozói elmentek a kocsiosztályra vagonokat javítani...

A MÁV Vezérigazgatósága még július végén azzal a kéréssel fordult az üzemhez, hogy a náluk javítandó, s most az őszi csúcsforgalomban különösképpen szükséges kéttengelyes fedett kocsikból havonta a tervezettnél nyolcvannal többet javítsanak ki.

A munkáskollektíva megértette a vasút nehéz helyzetét, s a szocialista brigádokkal az élen rögtön a teljesítés módján törte a fejét. A rendkívüli feladat végrehajtása — az amúgy is feszített terv és a jubileumi munkaverseny vállalásai mellett — ugyanis nem kis áldozatvállalást igényelt. *Végül a gazdasági és mozgalmi vezetőkkel, a termelésirányítókkal, a technológiai szakemberekkel egyetértésben úgy döntöttek, hogy belső átszervezést hajtanak végre, s ilymódon teljesítik a kért plusz munkát.*

„Csatasorba" álltak a kocsi- és mozdonyosztályon kívül az anyagosztály dolgozói is, hiszen a cél közös. Egyik szabad szombatjukat együttes munkával töltötték. *A mozdony- és anyagosztály 266 dolgozója „vendégmunkára" ment a kocsiosztályra.* Ennek jelentőségét csak az tudja igazán értékelni, aki ismeri, hogy a mozdonyosok kimondatlanul, vagy tréfába bújtatva mindig is „rangosabbnak" érezték magukat más osztályok dolgozóinál. Ez a szakmai büszkeség, vagy rátartiság most egyszeriben elpárolgott. Egy emberként dolgoztak. A szükséges szerszámokat, anyagot előre elkészítették, az embereket lehetőleg úgy osztották be, hogy számukra ismert munkafolyamatokat, részműveleteket végezhessenek. Így a nap folyamán 18 vagont tettek üzemképessé.

A mozdonyosztály *Kun Béla* alvázlakatos szocialista brigádja tagjainak zöme a kocsiosztály Steinmetz brigádja mellett dolgozott. *Kőhalmi István* dízel-lakatos, a Kun Bélások fiatal társadalmi munka felelőse, jelentős részt vállalt a „vendégmunka" előkészítésében és lebonyolításában.

— *Nem kellett sokat agitálni* — mondja. — *Az emberek megértették, hogy segíteni kell. Szívesen tettük és tesszük máskor is, ha szükség lesz rá. Egyedül mi 4 vagont adtunk vissza a nap folyamán a forgalomnak. A munka nem volt ismeretlen, mert főleg az alváznál, sok azonos dolog van a mozdony és a kocsi között.*

Molnár Bertalan, a Kun Béla brigádot fogadó *Steinmetz* kocsijavító szocialista brigád tagja így beszélt:

— *Nagyszerű dolog volt együttdolgozni a mozdonyos szakikkal. Mintha mindig egymás mellett tettük volna dolgunkat. Csak a legnagyobb elismeréssel szólhatunk mindannyiukról.*

Augusztusban a kért 80 helyett 119, szeptemberben pedig 100 fedett vagont javítottak ki a terv és az eredeti vállaláson felül. Ismét jól vizsgázott az 1600 fős kollektíva, amelynek 82 százaléka brigádban dolgozik. A sok jó közül külön dicséret illeti a mozdonyosztály *Kun Béla*, a *Lenin* csőszerelő és a *Münnich Ferenc* villanyszerelő brigádot. A kocsiosztályon pedig a *Steinmetz-zel* vállvetve a *Haladás*, a *Kondits* és a *Petőfi* szocialista brigád volt a legjobb.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára tett vállalásokat időarányosan túlteljesítették. A többleteredmény elérését a munka- és üzemszervezési, újítási, műszaki fejlesztési feladatok múlt évinél magasabb szintű teljesítése, a munkaidőalapokkal való hatékonyabb gazdálkodás, a veszteségidők csökkentése eredményezte. *Az első félévben tartott kommunista szombaton 6200 óra értékben végeztek mozdony és kocsijavítást.*

Az őszi forgalmi feladatok közé tartozik a vontató járművek üzemkészségének 81 százalékos, valamint a teherkocsi javítási állag 4—5 százalékos szinten tartása. E feladatuknak is maradéktalanul eleget tettek.

Az üzem cselekvési programban rögzítette a takarékossági célkitűzéseket erre az évre. *Az elmúlt 8 hónapban 2 millió Ft értékű anyagot és egymillió Ft értékű energiát takarítottak meg.*

Szelci Teréz



A Kun Béla szocialista brigád

Megkezdődött a répakampány

Selyp állomásra szeptember 4-én, Hatvanba 10-én érkezett az első szállítmány

Amint bekötszárt a cukorrépaidény, Hatvan és az innen 11 kilométerre levő Selyp valósággal egy állomássá válnak. *A gyűjtőhelyeken Hatvan rendeltetéssel adják fel a répát és az irányító apparátus állandóan jegyzi a zárt vonatban, vagy tolatásként érkező répás kocsikat.* Amikor a szállítmány közelít Hatvanhoz, a cukorgyári irányító, — amely tavaly vasútüzemi telefont kapott és most már maga is közvetlenül tájékozódhat a vonali helyzetről —, rendelkezik: *hány kocsi maradjon Hatvanban, s hányat küldjenek tovább Selypre feldolgozásra.* Az állomásirányító és a rendelkező forgalmi szolgálattevő ennek megfelelően intézkedik, készenlétbe helyezi a kocsirendezőket, gondoskodik gépről és amint befut a vonat, azonnal dobják is szét. A selypi kocsikat rögtön továbbküldik, a helyi rendeltetésűeket pedig beadják a gyárba.

Gondosan felkészültek

Három éve, amióta ezt a rendszert bevezették, jól kialakult gyakorlat lett belőle, minden műveleti eleme pontosan le van fedezve és az így „eggyé" lett két állomáson, valamint a gyárak között megy minden, mint a karikacsapás.

Kovács Kálmán, Hatvan állomásfőnöke mondja: — Tavaly óta határozottan érezhető a rakodási készség fokozódása, a vasárnapi, hétfői rakodások erősödése. *Tavalyelőtt még 4,5 millió forint kocsiálláspénzt fizetett a gyár, tavaly már lényegesen kevesebbet és a helyzet az idén is javuló irányzatot mutat.*

Selypre szeptember 4-én, Hatvanba szeptember 10-én érkezett az első idei répaszállítmány. Azóta Szolnok felől naponta két zárt vonat, Miskolc felől ugyancsak kettő érkezik, a többi vegyes vonatokban jön. *Jelenleg 24 óránként 180 répavagon fut be Hatvanba.* Ez a mennyiség októberben 250—270 vagonra, vagy még többre ugrik fel. Az idén 20 százalékkal több répa termett, mint tavaly es jut a többletből Hatvannak, meg Selypnek is.

Kovács Kálmán és Kőrösi János kereskedelmi főnökhelyettes arra számít, hogy az idén gyorsabb, folyamatosabb lesz a répáskocsik beállítása a gyárba. A múlt évben ugyanis még az volt a helyzet, hogy csak részlegesen működött a gyár 6000 tonnás közúti répatárolója, emiatt a közúti szállítmányokat vették át előbb közvetlen feldolgozásra, a vasúti kocsikat pedig csak úgy „nyalogatták", jóformán az éjszakai műszakra halasztva átvételüket. Az idén már teljes kapacitással üzemel a nagy közúti tároló, van hol elhelyezni a teherautókkal érkező répát. *Ilyenmódon folyamatosabbá vált a vasúti kocsik átvétele, az üres kocsik visszaadása, illetve szárított répaszelettel, melasszal, állati tápszerrel rakottan való visszadása.*

Mindenkire szükség van

Részben komplikálja a kiszolgálást, hogy egy telephelyen együtt van a két nagy üzem, a cukorrépa és a tőle teljesen független konzervgyár, részben pedig könnyíti is. Könnyíti azért, mert a cukorgyáriak a náluk kiürült kocsik egyreszét rendelkezés szerint nyomban átadják rakodásra a konzerveseknek, akik aztán paradicsommal, pritaminnal, babbal, borsóval, gyalult tökkel, vegyes savanyúsággal és egyéb zöldségfélékkel adják fel újra mint export, vagy belföldi árut. *Igy a gyártelepről kizárólag nyitott kocsi jön ki üresen, amit az állomás kiegyenlítésre Záhonyba továbbit. Két üres szerelvényt indítanak mindennap.*

A cukorgyáron kívül nagy szállítója még az állomásnak a tekintélyes termelési kapacitású kavicsbánya, amely 70—75 kocsit igényel naponta. Aztán itt vannak a mezőgazdasági üzemek, meg az egyéb kisebb vállalatok. Ilyen szerteágazó tevékenységet az állomás személyzete, amely jelenleg a tervezettnél 154 fővel, a tavalyi létszámhoz viszonyítva pedig 20 fővel kevesebb, természetesen csak a legnagyobb erőfeszítések árán képes ellátni.

A repaszezonra nyugdijasokból ki tudják egészíteni a kereskedelmi szolgálat létszámát a szükséges tizenegy emberrel, kocsirendezőt azonban nem sikerült találniuk. Igy aztán a kampány idejére rendszeresített 3-as tartalék, amely a cukorgyárat és a konzervgyarat egy 411-es géppel kiszolgálja, *csupán egy plusz egy fovel*, a legnagyoob nehézségek árán működik. Nem is beszélve mindazokról a munkahelyekről, amelyek kulcsfontosságúak itt Hatvanban, a kelet—nyugati tranzitforgalom lebonyolításában, az északi iparvidék és a főváros közötti szállításokban, továbbá az itteni ipari körzet és az Alföld közötti árucsere-forgalom végrehajtásában. Természetesen szó sincs arról, hogy a munka csak egy percre is megállna. *A kampány idejére felfüggesztett pihenőnapok és szabadságnapok kiadása nélkül, óramű pontossággal forog a szerkezet, és a dolgozók a jubileumi munkaverseny lendületével teljesitik vállalásaikat.*

Élenjáró brigádok

Jó alapot szolgáltatnak ehhez azok az eredmények, amelyeket Hatvan állomás már a kampány kezdete előtt elért a gazdasági mutatók teljesítésében. Az év első nyolc hónapjában, augusztus végéig a tehervonatok átlagos terhelését a vállalt 100,50 százalék helyett 102,17 százalékra, a helyi kocsitartózkodást 108,99-re, a kocsikihasználást 102,10-re, az összes szállítási tonnatervet pedig 101,95 százalékra teljesítették. Igaz ugyan, hogy a személyvonatok menetrendszerűségében elmaradtak a 98,6 százalékos vállalástól, de már a tehervonatok menetrendszerűségének 70 százalékos vállalását ismét felülmúlták.

A kiemelkedő teljesítmények élén — talán mondani is fölösleges — a 30 szocialista brigád halad. Közülük első helyen kell megemlíteni a két rendezői, a *Geiger János* állomásirányító vezette *Egyetértés*, és a *Fain János* kocsimester vezetésével munkálkodó *Haladás* brigádot. A személypályaudvaron *Tóth Istvánné*, Kossuth Lajosról elnevezett brigádja halad a munka élén, a *Nagy Imre* vezette József Attila forgalmi brigáddal együtt. A vonatkíséretnél pedig *Szabó Béla* November 7., továbbá *Kiss János* Matroszov brigádja a legjobb.

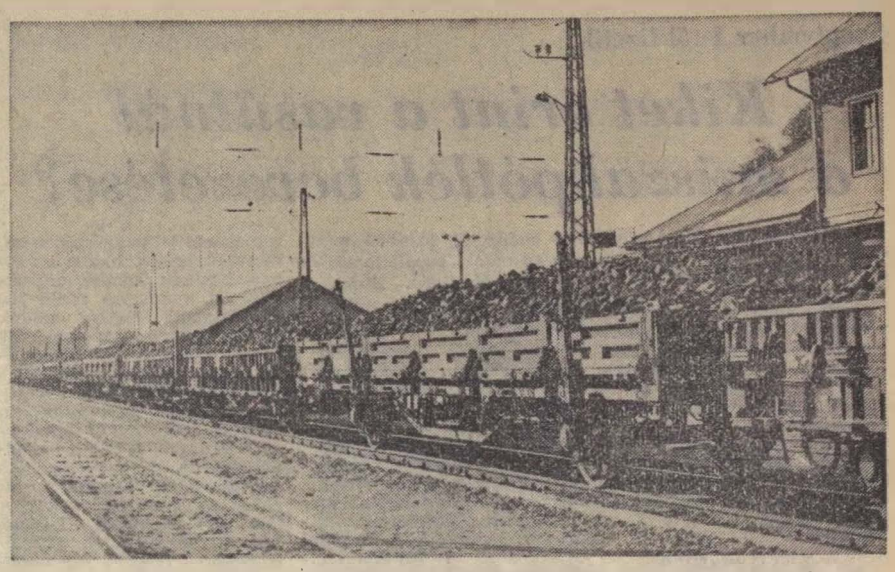
Ők, de a többiek sem hiányoznak akkor sem, ha felhangzik a társadalmi munkára szólító felhívás.

Türelmetlenül várják a korszerűsítést

Munkában és lelkesedésben tehát nincs hiány Hatvanban, csupán a munka műszaki felszereltségének alacsony színvonala szegi néha kedvét a dolgozóknak. *A kéziállitású váltók, a korszerűtlen gurítódomb, a szociális létesítmények hiánya mind olyan tényezők, amelyek ma már méltatlanok az állomás feladataihoz és amelyek inkább késleltetik, mint elősegítik a munkát.* Remélhetőleg már nem sokáig. Úgy tudják, hogy az V. ötéves tervidőszakban beütemezték az állomás korszerű biztosítóberendezésének építését 145 millió forint költséggel. A gurító korszerűsítése, a gurítóvágányok meghosszabbítása is benne van a tervben. Újjáépül a gyorsáruraktár, s rádióval látják el a tolatószolgálatot. Mosóvágányt is létesítenek a személyszállító kocsik karbantartására.

A Hatvanban tervezett központi szociális létesítmény építésére előreláthatólag az V. ötéves terv végén és a VI ötéves terv elején kerül sor.

(szász)



Szeptember elején megkezdődött a répakampány. Ács állomásra az Alföldről érkeznek az első répaszállítmányok
(Tenta György felvétele)

Határállomások a Dél-Dunántúlon

A műszakilag hiányos vagonok nehezítik a gyékényesi és a murakeresztúri vasutasok munkáját

Az év utolsó négy hónapja adja a legtöbb munkát a vasútnak. Nemcsak a betakarítás eredménye jelent ilyenkor többletmunkát a MÁV-nál, hanem például az is, hogy sokszor az év utolsó negyedére esnek a nemzetközi kereskedelmi szerződések által lekötött szállítások. A társvasutak ilyenkor általában „hazakérik" nálunk futó kocsijaikat és azokat is továbbítani kell, ha lehet. megrakva.

Hazánk dél-nyugati határán, egymástól mindössze tizenöt kilométerre két nagy pályaudvar van. Mindkettő közvetlen kapcsolatban áll a jugoszláv vasúttal.

Zárt szerelvények az adriai kikötőkbe

— Ne csak erről a tizenöt kilométerről beszéljünk, tegyük ehhez még a Murakeresztúr—Nagykanizsa távolságot, s akkor talán azt mondhatjuk, hogy ez a huszonnyolc kilométer a magyar vasút egyik legterheltebb szakasza csúcsforgalom idején, — mondja *Zámbó Tibor*, Gyékényes állomásfőnöke. — Nálunk ugyan kevés a helyi leadás-feladás, de nagyon sok — évi 128 000 kocsi —, a tranzitforgalmunk Jugoszlávia felé. A nálunk átmenő áruk a rijekai és a koperi kikötőkbe tartanak. Ezek általában zárt szerelvényekben szállíthatók. Nagyon sok vasérc, gépkocsi, papír és épületfa megy át Gyékényesen. Ez okoz nekünk némi gondot. *Éppen az előbb írtam alá egy jelentést arról, hogy augusztusban vasútüzemi okok miatt 22 átrakást kellett végeznünk.*

A Német Demokratikus Köztársaságból és Csehszlovákiából nagyon sok műtrágya indul ilyenkor útnak a fejlődő országokba. Valamennyi itt lép át a határt. Nyolc vonatpár indul, illetve érkezik Gyékényesre, a legkülönfélébb árukkal megrakva. Ezek menetrendszerű vonatok, az őszi csúcsforgalom azonban gyakran arra készteti a vasutasokat, hogy rendkívüli, a vonatközlekedtetési tervben nem szereplő vonatokat is képezzenek.

— Szerencsére nagyon jó a kapcsolat a jugoszláv kollégákkal — folytatja. *Az is nagy segítség, hogy Nagykanizsa és Murakeresztúr között megépült a bajcsi forgalmi kitérő. Ez nagyon kedvező, mert a vonalon keresztezhetik egymást a vonatok. Napi átlagban 7000 tonna kavicsot is berakunk az állomáson.*

Az említett harminc kilométernyi szakaszon a nagykanizsai vontatási főnökség egyik M62-es gépe elegyátállító szolgálatot végez. Ezzel a géppel megyek Gyékényestől Murakeresztúrig. Előbb a Dráva, majd a gyors folyású Mura szegélyezi a vasúti pályát az egyik oldalon. A másikon meredek, magas dombok. Egy ponton kicsi, ideiglenes bódéban vonalőr. A vízközelben olyan az altalaj szerkezete ezeken a dombokon, hogy nagyobb esőzések után szinte ráfolyik a pályára a nehéz, agyagos-homokos sár. Állandóan őrizni kell, és jelenteni az állapotát a szomszédos állomásoknak. *Télen a legkritikusabb szakaszon öt kilométeres lassújel volt* Állandó veszélyt, gondot jelent ez a határmenti vasutasoknak.

Vonatfogadó brigádok

Murakeresztúr felvételi épületében *Toronyi László* állomásfőnök fogad.

— Nemcsak a felvételi épületet, hanem a pályaudvart is rég kinőttük — magyarázza a főnök. *— Nyolc rendezővágányunkon nem tudunk irányvágány-rendszert kialakitani.* Teheráru-forgalmunk évi két és fél millió tonna. Tolatási, rendezési feladatainkat kénytelenek vagyunk megosztani Nagykanizsával. A magyar export-import forgalom nagy része nálunk megy keresztül. *Berendezkedtünk az élőállatforgalomra is. Az elmúlt évben hét és fél ezer állattal rakott kocsit továbbítottunk. Jelentős a konténerforgalmunk is.* Olaszországban az utóbbi években műszaki okok miatt szűkített forgalmat vezettek be. Ettől jelentősen megszaporodott a mi munkánk. Az olasz szabványnak megfelelő szűkebb rakmintát csináltattunk és minden konténert áthúzunk alatta. Maidnem mindegyiket meg kell mozgatni a vagonnlatón, hogy megfelelien a szállítási követelményeknek. Egyik dolgozónk nagyon ötletes konténermozgató szerkezetet készített, amivel két ember akár húsztonnás „dobozt" is meg tud igazítani néhány perc alatt.

Sajnos sok a műszakilag hiányos kocsi, és az olyan áru, amit útközben mendézsmáltak, megrongáltak. E két okból az elmúlt évben valamivel több, mint 13 ezer kocsit utasított vissza az átvevő vasút. Vonatfogadó brigádokat szerveztek. Egy-egy brigád hat emberből áll: két magyar, két jugoszláv kocsivizsgálóból, egy vonatátvevőből és egy kocsifelíróból. Ők fogadják az ország belseiéből érkező vonatokat, és helyben legyzőkönyvezik tapasztalataikat. Ez a módszer a jugoszláv kollégáknak is nagyon tetszik.

Kanizsa is besegít

A Murakeresztúron kilépő áruk nagy részének előrendezését Nagykanizsán végzik. A mindig zsúfolt pályaudvaron *Fehér Imre* állomásfőnök-helyettessel beszélgetek.

— A két határállomás közelsége egy s más szempontból a mi teherforgalmi munkánkat is befolyásolja. *Előrendelést végzünk, hogy a kilépő vonatokkal minél kevesebb dolga legyen a határállomási munkatársainknak.* Minden műszakra adunk egy elegyátállító, ahogy mi nevezzük „pendlis" gépet, vonatvezetővel együtt, hogy a belépő elegyet Kanizsára hozza, ahol aztán mi irányvonatokba rendezzük. *Naponta mintegy hatvan tehervonatpár indul, vagy halad át állomásunkon.* Napi kilencven vagonnyi helyi feladásunk van; körülbelül ennyi a leadás is. Ilvenkor, összel, mindenki a „fedélzeten" van. Sainos, tucatnyi emberünk állandóan egymást váltva, Ferencvárosban, illetve Dunaújvárosban van, kirendelésben. Ők most nagyon hiányoznak. De tudjuk, hogy azokon az állomásokon, ahol kirendelésben vannak még nagyobb szükség van rájuk.

Hegyes Zoltán

KÖZÖS A CÉL:

Gyorsan, gazdaságosan szállítani

Dunakeszi állomás 34 tagú kollektívája jól együttműködik a fuvaroztatókkal

Bizakodó hangulat jellemzi *Dunakeszi-állomás* vasutaskollektíváját. Ők is — mint az országban sokan máshol a létszámhiány ellenére a nap minden szakában, sokszor kedvezőtlen időjárási körülmények között is megállják helyüket. A 34 tagú vasutas közösséget helytállásukról kérdezve szűkszavúan válaszolnak, de helyettük beszélnek tetteik.

— *Az a célunk, hogy a velünk kapcsolatban levő üzemek szállítási igényét gazdaságosan és lehetőleg rövid időn belül kielégítsük* — mondja *Gyurcsik Mihály* állomásfőnök. Közben szól a telefon, utasításokat, segítséget kérnek a vasúti munkában jártas vezetőtől.

— Nem nagy állomás a miénk, de forgalma jelentős. Főleg az exportra termelő Dunakeszi Hűtőház, a Gyümölcs- és Főzelékkonzervgyár szállítási igényei nagyok. Hűtőkocsik és fedett tehervagonok soron kívüli biztosításával segítjük exportterveik teljesítését.

De nemcsak az említett két üzemmel, hanem a járműjavítóval, az Alagi Állami Gazdasággal, a fóti kisüzemekkel és valamennyi fuvaroztató partnerrel kiegyensúlyozott a kapcsolatuk. Ebben pedig jelentős szerepe van annak, hogy a forgalmi szolgálattevőtől, a kocsirendezőig minden állomási dolgozó tudása legjavát adja a közös célért.

— *A létszámhiányt csak többletfeladatok vállalásával, a II. Rákóczi Ferenc és a Hámán Kató szocialista brigádok célkitűzéseinek határidőre való teljesitésével tudjuk pótolni* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Varga Klára*.

Az 1976. évi bázisidőszakban szállított 23 ezer 600 elegytonnával szemben 1977 első felében *27 ezer elegytonnát szállított el a kollektíva*, ami összesen 1541 megrakott tehervagont jelent. Fennakadás nélkül biztosították a város utasforgalmát és a növekvő tranzitvonatok gépcseréjének tervszerű végrehajtásával csökkentették a tartózkodási időket. Az állomás kocsikihasználási mutatóját 114 százalékra, a berakott tonnák mennyiségét 111 százalékra teljesítették. Ezzel szemben lemaradás mutatkozik a tehervagonok állomási tartózkodási idejének teljesítésében. Ez a mutató a tervezett 95 százalékkal szemben 49 százalékban realizálódott. A lemaradásról így nyilatkozott *Gyurcsik Mihály:*

— A Fóti Papírértékesítő Vállalat a kirakodások hiányos végrehajtásával számos gondot okozott. Az első félévben több mint 4 millió forint kocsiállás-pénzt kellett fizetniük. Évközben két esetben szerveztünk kommunista szombatot, amikor szocialista brigádjaink javaslatára a PIÉRT vagonjainak kirakását társadalmi munkában végeztük. *Ezzel a tehérkocsik forduló idejének csökkentését és a vagonok minél előbbi forgalomba adását kívántuk elősegíteni.*

A közösségi szellemmel sincs probléma. Dunakeszi várossá nyilvánításának ünnepségére az állomás szocialista brigádjai egy emberként indultak társadalmi munkába, hogy szebbé varázsolják az állomás és Dunakeszi-gyártelep megállóhely környékét.

Az állomásfőnökkel a vágányok között figyeljük a kocsirendezők munkáját. Odalép egy gyümölcskonzervekkel telt vagonhoz és ellenőrzi az ajtók lezártságát. A „Bobo" felzúg, összetol, s *Csépló János* pedig gyorsan összekapcsolja a kocsikat...

Orosz Károly

Miért kell azzal kísérletezni, amit máshol már alkalmaznak?

A *Magyar Vasutas* 15. számában megjelent *„Lesz friss ivóvíz a pályamunkásoknak"* című írásához szeretnék hozzászólni. Az újítási javaslat lényege szerint olyan edényt kell alkalmazni, mint a honvédségnél. Ha ez így van, nem értem: *miért kell enynyit várni, hiszen a honvédségnél már biztos kellő körültekintéssel alkalmazták.* Vagy mégsem? Különben is, miért kell olyan edénnyel kísérletezni, amit máshol már alkalmaznak? Ha pedig mindenáron kísérleteznek, akkor a helyszínen, a pályamunkások között kellene megállapítani, hogy megfelel-e a célnak.

Az a véleményem, hogy ez a halogató megoldás nem nyugtatja meg azokat a pályamunkásokat, *akik alkalmas edény hiányában egész nyáron nem ittak friss vizet.* Mire ihatnának, már a természet oldja meg a hűtést. Igy ezt a nyarat is sikerült áthidalni — a pályamunkások kárára.

Kiss Lajos

Szeptember 1-től fizetik

Kiket érint a vasútnál a műszakpótlék bevezetése?

A Minisztertanács rendelete szerint *1977. július 1-től műszakpótlékot kell fizetni az iparban, az élelmiszer-kiskereskedelemben és a vendéglátásban több műszakban, illetve folytonos munkarendben foglalkoztatott fizikai és közvetlen termelésirányító munkakörben dolgozóknak.* A Minisztertanács rendeletének hatálya kiterjed a MÁV járműjavító üzemekre is, a közlekedés egyéb ágazataiban dolgozókra azonban nem vonatkozik.

A vasúti iparban 2200-an kapják

A rendelet szerint a délutáni (14—22 óra közötti) műszak pótléka 20, az éjszakaié (22—06 óra közötti) pedig 40 százalék. Azok a dolgozók, akik éjjel-nappal szűnnap nélküli munkahelyeken (folyamatos munkarendben) dolgoznak, a havi törzsbérre további 10 százalékos pótlékot kapnak. A folytonos munkarendben dolgozóknál a műszakpótlék a havi törzsbér 30 százalékában is meghatározható.

Nem fizethető műszakpótlék az állandóan egy műszakban dolgozóknak, függetlenül attól, hogy a munkaidejük a nap melyik időszakára esik.

A műszakpótlék számítási alapja az a törzsbér, amelyet a dolgozó a műszakpótlékra jogosult időre kap. A törzsbér tágabb fogalom az alapbérnél, mert az alapbérbe nem tartozó juttatásokat is tartalmaz, például a teljesített túlóra alapdíját. A fizikai foglalkozású dolgozóknál a rendszeresen fizetett prémium után is jár műszakpótlék. A műszakpótlékban részesülők éjszakai pótlékot nem kaphatnak.

A MÁV Vezérigazgatósága a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben — 1977. július 1-től — a járműjavító üzemeken kívül bevezette a műszakpótlékot a többi ipari üzemben is a két-három műszakban, illetve folytonos munkarendben foglalkoztatott fizikai dolgozóknál és közvetlen termelésirányítóknál. *Az ipari üzemekben összesen 2200 fő dolgozik műszakpótlékra jogosító munkarendben.* Ezzel az intézkedéssel a vasút ipari üzemeinek dolgozói a műszakpótlékot a külső iparban dolgozókkal azonos időben és módon kapják.

A vasúti közlekedéssel közvetlenül összefüggő munkakörökben dolgozók nagy része is több műszakban, illetve folytonos munkarendben végzi munkáját. Az ilyen munkarendben foglalkoztatott fizikaiak és termelésirányítók száma megközelíti az 50 ezret.

Mivel a közlekedési dolgozókra a műszakpótlékról szóló rendelet nem terjed ki, a vasút belső erőforrásaiból ezt a juttatást valamennyi több műszakban dolgozó részére biztosítani nem tudja.

A kiválasztás legfőbb szempontjai

Ebben az évben a vasút belső bérgazdálkodása ugyanakkor lehetőséget adott arra, hogy a folytonos munkarendben dolgozók egy részénél 1977. szeptember 1-től a műszakpótlékot bevezesse. A rendelkezésre álló pénzügyi erőforrások mintegy 21 ezer dolgozónál adtak módot a műszakpótlék fizetésére. Nagy körültekintést, alapos megfontolást igényelt azoknak a területeknek, szolgálati helyeknek a kiválasztása, ahol a műszakpótlék az első lépcsőben került alkalmazásra. A kiválasztás elsődleges szempontjai a következők voltak:

— *a dolgozók leterhelése, a munkaintenzitás mértéke,*

— *a szolgálati hely szerepe a vasút szállítási feladatainak ellátásában,*

— *vannak-e a szolgálati hely közelében olyan ipari üzemek, ahol a műszakpótlékot fizetik stb.*

Gondos mérlegelés alapján került kiválasztásra *valamenynyi budapesti, továbbá mintegy 60 vidéki vasútállomás és vontatási főnökség.* Ezeken a szolgálati helyeken műszakpótlékot kap minden folytonos munkarendben foglalkoztatott fizikai és közvetlen termelésirányító dolgozó.

Egyelőre nem kaphatnak műszakpótlékot az utazók. Az utazóknál azért nem lehet szolgálati helyenként részlegesen műszakpótlékot fizetni, mert a szolgálati helyek szerinti megkülönböztetést semmi sem indokolja. A forgalmi és vontatási utazószemélyzetnél a műszakpótlék csak egyszerre kerülhet bevezetésre.

A számítás alapja a havi törzsbér

A műszakpótlék számítási alapja a folytonos munkarendben dolgozóknál *a havi törzsbér.* A törzsbérbe beszámít minden bérjellegű juttatás, a túlóra alapdíja is. *A túlórapótlék azonban nem.* A fizikai dolgozóknál a rendszeresen fizetett prémiumot is hozzá kell adni a törzsbérhez. Az így számított összeg 30 százaléka a műszakpótlék. *Az a dolgozó például, akinek a törzsbére 3000 Ft, az 900 forintot kap műszakpótlék címén.* Ez az összeg azonban nem jelent teljes egészében keresetnövekedést, hiszen az éjszakai pótlék fizetése megszűnik. Ha a dolgozó eddig 300 Ft-ot kapott éjszakai pótlék címén, akkor ez az összeg 600 Ft-ra csökkenti a műszakpótlék keresetnövelő hatását.

A szeptember 1-től bevezetett műszakpótlék éves szinten *összesen mintegy 150 millió forint keresetnövekedést eredményez az érintett dolgozóknál, amelyből 50 millió forint ebben az évben jelentkezik.* A felsorolt adatokból látható, hogy a műszakpótlék személyenként is jelentős keresetnövekedéssel jár.

A műszakpótlék egyértelmű elismerése a több műszakos, folytonos munkarendben dolgozóknál, annak a munkarendnek, amelyben az előírt munkaidőt teljesíteni kell. Részleges — csak egyes szolgálati helyeken történő fizetése bizonyos kereseti feszültségeket okoz a szolgálati helyek dolgozói között és hátrányosan érinti az utazó személyzetet is. Ezek a feszültségek azonban nem lesznek tartósak, *mert a műszakpótlék viszonylag rövid időn belül kiterjesztésre kerül az utazókra is, valamint a többi folytonos munkarendben dolgozó fizikaiakra és közvetlen termelésirányítókra*

Dr. Simon József

Kitüntetések a fegyveres erők napja alkalmából

Szeptember 27-én, a fegyveres erők napja alkalmából kitüntetések átadására került sor a Vasúti Főosztályon. Az ünnepségen Szabó Béla vezérigazgató-helyettes mondott beszédet.

A fegyveres erők napja alkalmából — a Magyar Néphadsereg érdekében huzamosabb időn keresztül végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a honvédelmi miniszter

A HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

arany fokozata kitüntetésben részesítette: Laurencsik János műszaki-gazdasági tanácsadót, Vasúti Főosztály.

A HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

ezüst fokozata kitüntetésben részesítette: Ambrus Zoltán ügyint. csop. vez., Vasúti Főoszt.; Kálmán István ügyint. csop. vez.; Szombathely Vasútig. Martiny J. Lajos ügyint., Debrecen Vasútig.

A HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

bronz fokozata kitüntetésben részesítette: Ábrahám Lajos ügyint. csop. vez., Szombathely Vasútig.; Balkány Lászlóné ügyint., Vasúti Főoszt.; dr. Baksa Ferenc csop. vez., Pécs Vasútig.; Fekete Péter ügyint., Szentes Ép. Főn.; Horváth Lászlóné ügyint., Pusztaszabolcs Vont. Főn.; Mészáros Ferenc vez. mérnök, Miskolc-Tiszai pu. BRFF; Nagy Péter oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Radványi Tibor áll. főn., Mezőkövesd; Szikora Béla ügyint., Szeged Vasútig.; Varga József áll. főn., Pusztaszabolcs.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(25 év után) kitüntetésben részesültek: Biró János ügyint. csop. vez., Debrecen Vasútig.; Farkas János ügyint. csop. vez., Vasúti Főoszt.; Grézci Ferencné ügyint., Bp. Vasútig.; Juhász Kálmán pályamester, Miskolc Pft Főn.; Kókai Pál polgárvéd. törzspar., Záhony áll.; Magyar Károly polgárvéd. törzspar., Rákos áll.; Mészáros Mihály polgárvéd. törzspar., Komárom áll.; Molnár Gábor áll. főn., Békéscsaba; Narancsik Péter polgárvéd. törzspar., Hegyeshalom áll.; Szikora Béla polgárvéd. törzspar., Bp. Ferencváros áll.; Váczi Sándor ügyint., Vasúti Főoszt.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(30 év után) kitüntetésben részesültek: Berecz Lajos ügyint., Miskolc Vasútig.; Farkas Józsefné ügyint., Bp. Vasútig.; Felczán Antal ügyint. csop. vez., Vasúti Főoszt.; dr. Jármai Tiborné ügyint., Szeged Vasútig.; dr. Pécsi Lajos gócponti Üzemgazdász. Nagykanizsa áll.; Schida József titk. vez., Debrecen Jj. Ü.; Szabó János művez., Celldömölk Vont. Főn.; Veres Kálmán polgárvéd. törzspar., Szolnok áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(15 év után) kitüntetésben részesültek: Agócs János szem. csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Csillag József művez., Miskolc VIII. Vonalfelügy.; Ecsedi Ernő üzemvez., h. Északi Jj. Ü.; Farkas Ferenc polgárvéd. törzspar., Nyíregyháza áll., Hüvösvölgyi János lakatos, Dunakeszi Jj. Ü.; Molnár Pál ügyint., Debrecen Vasútig.; Lengyel Ferenc anyagrakt. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Papp Lajos ügyint. csop. vez., Debrecen Vasútig.; Szegedi György polgárvéd. törzspar., Debrecen áll.; Vajta József oszt. vez., Bp. MÁV Gépjav. Ü.



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes átadja a kitüntetést Radványi Tibornak, Mezőkövesd állomásfőnökének (Laczó Ildikó felvétele)

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(10 év után) kitüntetésben részesültek: Baka György forg. szolg. tevő, Szekszárd áll.; Mezei László, főműv., Miskolc Jj. Ü.; Nagy Béla ügyint., Pécs Vasútig.; Szaplonczai Gyuláné ügyint., Szerencs Vont. Főn.; Tóth Gyula csopvez., Szeged Vasútig.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Ács Kálmán ktg. tiszt., Gyékényes áll.; Németh Károly keresk. hív., Baja áll.; Somogyi István polgárvéd. törzspar., Tapolca áll.; Torma Antal ügyint., Debrecen Vasútig.; Tóth Emil forg. szolg. tevő, Verpelét áll.; Varga Tiborné ügyint., Bp. Vasútig.

Az MHSZ főtitkára

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT ÉREM

ezüst fokozatát adományozta Lengyel Veronika ügyintézőnek, Vasúti Főosztály.

Záhony állomáson

Halálos balesetet idézett elő a munkahelyi szervezetlenség

Augusztus 4-én Záhony állomáson tragikus esemény történt. *Bagi Béla* kocsivontatót halálra gázolta az állomás XIX. számú mérlegelő vágányán az általa vontatott kocsicsoport.

A kocsik mozgatása egy végtelenített drótkötélpályán történt, aminek sebessége 2 km/óra. A vizsgáló bizottság megállapította, hogy a végtelenített kötélpályára csatkoztatható tíz méter hosszú vontató kötél a tragédia helyszínétől kilencven méterre, a közlekedő útvonal mellett volt elhelyezve. *A közelben tartózkodó munkatársak a tragédia bekövetkezése után tíz perccel találtak rá a kocsi kerekei alatt Bagi Bélára, aki már halott volt.* Az elhunyt 1954-től rakodómunkásként, később pedig kocsivontatóként teljesített szolgálatot. Vezetőinek és munkatársainak véleménye szerint kiegyensúlyozott életmódot folytatott. Balesete ezért megdöbbentette környezetét.

A balesetvizsgáló bizottság azt is megállapította: *munkahelyi szervezetlenség tette lehetővé azt, hogy Bagi Béla kocsivontató felügyelet nélkül, egyedül végezzen veszélyes munkát.* Tanulságként az a következtetés vonható le, hogy a csoportban dolgozókat nem szabad csoportvezetői felügyelet nélkül foglalkoztatni.

Ez a tragédia újabb bizonyítéka annak, hogy az egymás iránti felelősségérzetet állandóan felszínen kell tartani. Figyelemmel kell lenni arra is, hogy munkatársaink az utasítás szerint dolgozzanak. *A tragédiákat csak úgy lehet megelőzni, ha a legkisebb szabálytalanságra is felfigyelünk.* A munka irányításával és ellenőrzésével megbízott vezetők határozottan lépjenek fel az utasítás megszegőivel szemben!

Csak ez lehet garancia a balesetek elkerülésére.

Magyar vasutasok kitüntetése a csehszlovák vasutasnap alkalmából

A 21. csehszlovák vasutasnap alkalmából *Imrich Bodor*, a csehszlovák államvasutak magyarországi vezérképviselője fogadást adott a budapesti nagykövetség kereskedelmi osztályán, melyen megjelent *dr. Václav Moravec*, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság meghatalmazott nagykövete, *Szergej Ivanovics Votrin*, a budapesti szovjet nagykövetség konzuli osztályának vezetője és *Szabó Béla* MÁV vezérigazgató-helyettes.

A fogadáson a magyar—csehszlovák vasúti határforgalom lebonyolításában elért kimagasló eredményeikért *Kocsis Sándor* főmenetirányítónak (Vasúti Főosztály), *Mosóczi Endréné* távközlő és biztosítóber.-i csoportvezetőnek (Bp. Igazgatóság), *Papp Dezsőné* átmenesztőnek (Rajka áll.), *Gaál László* ügyeletes tisztnek (Sturovó áll.) és *Nádasi József* vonatvezetőnek (Sátoraljaújhely áll.) átnyújtották a *„Csehszlovák közlekedés kiváló dolgozója"* kitüntetést.

Első félévi újításaik alapján:

A miskolciak végeztek az első helyen a hat vasútigazgatóság versenyében

A MÁV Vezérigazgatóság a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben — az V. ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítása céljából — vasútigazgatóságok dolgozói részére *1976. január 1-től 1980. december 31-ig újítási versenyt hirdetett meg.*

A verseny legfőbb célkitűzése, hogy az újítómozgalom kiszélesítése érdekében olyan újítások jöjjenek létre, amelyek elősegítik, illetve növelik: a szállítási igények kielégítését, a vonatforgalom tervszerűségét, az utazás kulturáltságát, a gazdasági hatékonyságot, a munka minőségének javítását a vonóerő hatékonyabb kihasználását, az önköltségcsökkentést, a meglevő állóeszközök jobb kihasználását, a munka termelékenységét, a karbantartó gépláncok teljesítményét, a munkaidőalap kihasználását, a vonatforgalom biztonságát, a fizikai munka és az adatfeldolgozás gépesítését, a takarékos anyag- és energiagazdálkodást, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását.

A célkitűzések között szerepelt még az újítási feladattervekben meghirdetett témák megoldása, az újítómozgalom eredményeinek javítása a bázisévhez viszonyítva, az újítási javaslatok hátralékmentes ügyintézése, s az újításokkal kapcsolatos perek csökkentése.

A verseny első, második és harmadik helyezettjei félévenként *30, 25, illetve 20 ezer forint anyagi elismerésben részesülnek.* A helyezést elért vasútigazgatóságok a verseny díját, az osztályok által elért eredmények figyelembevételével — az illetékes szakszervezeti szervvel egyetértésben —, a versenyben kiemelkedő érdemeket szerzett újítók, szakvéleményezők, elbírálók, újítási ügyintézők, szakszervezeti aktivisták részére ünnepélyes keretek között adják át.

Az újítási versenyt értékelő bizottság a beérkezett jelentésekben közölt *első félévi adatokat felülvizsgálta* és az alábbi helyezési sorrendet állapította meg:

	81 936 pont
1. Miskolci MÁV Igazgatóság	60 340
2. Szombathelyi MÁV Igazgatóság	55 313
3. Pécsi MÁV Igazgatóság	122 431
4. Budapesti MÁV Igazgatóság	51 087
5. Szegedi MÁV Igazgatóság	36 092
6. Debreceni MÁV Igazgatóság	

A budapesti vasútigazgatóság magas pontszáma ne tévesszen meg senkit. Az értékelésnél ugyanis — az értékelhető pontszámon kívül —, figyelembe vették az átlagos állományi létszámot és az egy dolgozóra eső pontértéket. A végső sorrendet ezek alapján alakították ki.

Vasútrongálók

Nem mindennapi bűncselekményben fejezte be a nyomozást az Ajkai Rendőrkapitányság. A bűncselekmény gyanúsítottjai vallomásaikban érzéketlenül tárják fel tettüket, s egyben jellemzést adnak önmagukról is.

1.

S. Jenő 16 éves, tanuló kislődi lakos:

— Az egyik nap *Zarka István* barátom jött hozzánk és mondta, hogy menjünk ki a kislődi tsz istállókhoz libákat lopni. El is indultunk, de hiába, mert az istállóktól elkergetett bennünket a mezőőr. Visszafelé a vasút mentén haladtunk és a fénysorompók üvegeinek kilövöldözésével szórakoztunk...

— Zarka egyébként este visszament és lopott libát is. Később találkoztam két gyermekkorú barátommal is, akik azzal dicsekedtek, hogy versenyeztek: *ki tud több neont kilőni az állomáson...*

2.

Zarka István 18 éves, segédmunkás kislődi lakos:

— A nyár elején (nem tudom pontosan melyik napon) találkoztam S. Jenő barátommal és csavarogni indultunk a vasúti töltés mentén. Amikor az egyik átjáróhoz értünk, *a haverom csúzlival rálőtt a fénysorompó fehér üvegére és sikerült is azt egyből kilőnie. Ezután én is elővettem a csúzlimat és a két pirosat céloztam meg. Mindkét lövés talált.* Ezután elindultunk hazafelé és arról beszélgettünk, hogy nagy kár volt kicsúzliznl a fényjelzőket, mert még elgázolhat egy autóst a vonat. De nem szóltunk senkinek, hogy rosszak a jelzők...

— Két nap múlva két gyerekkel ismét visszamentem a vasúti töltéshez. Először madarakra lövöldöztünk, majd az út túloldalán levő fénysorompót is elintéztük...

— *Másnap már újra S. Jenő barátommal csavarogtunk a vasút mentén. Ekkor a magas oszlopokon levő színes térközjelzőkre lövöldöztünk. Ezt Jenőnek sikerült elintézni. A következőnél én voltam az „ügyesebb", mert a jelzőlámpa mindhárom üvegét nekem sikerült kilőni...*

3.

A vallomások önmagukért beszélnek, s példátlan felelőtlenségről, a társadalmi tulajdon szándékos rongálásáról adnak számot. Nem jelentéktelen a kár sem: *21 ezer forint.* Ennél is megdöbbentőbb azonban az a tény, ahogy ezek a 17—18 éves fiúk a bűncselekmény elkövetésének módjáról beszéltek. Ahogy vallották: *csak szórakoztak, unalmukban játszottak.* Csak arra nem gondoltak: mi történik, ha egy autóbusz, vagy akár csak egy személykocsi is ráhajt a sínekre, amikor éppen jön egy vonat...? Hiszen a tilos jelzés nem működött, azaz: *több átjárónál semmilyen jelzés nem volt.* S mi van akkor, ha éjszaka egymást követő vonatok — a használhatatlan térközjelzők miatt — egymásba rohannak? *Bizony súlyos tragédiák következhettek volna be Zarka István és társainak meggondolatlan „szórakozása" miatt ..*

Nem rajtuk múlt. hogy nem követelt emberéletet ez a példátlan és eléggé el nem ítélhető vasútrongálás...

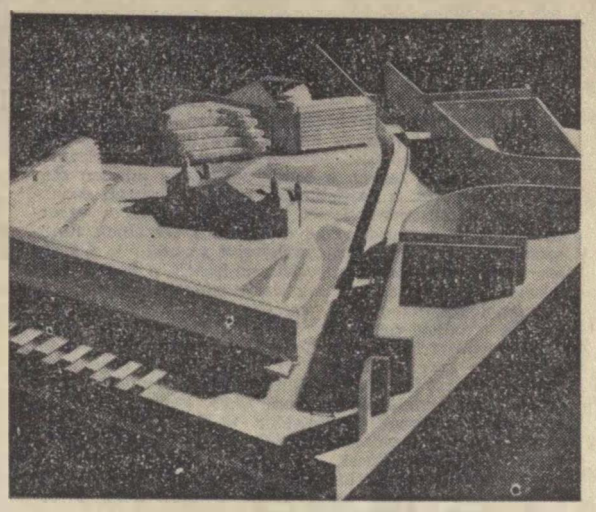
(Józsa)

1978. JANUÁR 9-ÉN

Lezárják a Nyugati pályaudvar csarnokát és megkezdik teljes rekonstrukcióját

Az átépítés alatt több helyi személyvonatot más állomásról indítanak

Mint köztudomású, 1975-ben lebontották Budapest Nyugati pályaudvar tetőzetének héjazatát, nehogy súlya összeroppantsa az erősen előregedett, korrodálódott vas tetőszerkezetet, esetleg tömegbalesetet idézzen elő és kárt tegyen az Eiffel mérnök tervezte műemlék épületben. A csarnokba akkor az időjárás viszontagságai elleni védekezésül ideiglenesen perontetőket építettek be, azzal az elhatározással, hogy a teljes rekonstrukcióra szoruló épület végleges felújítását majd az észak—déli metróvonal Marx téri csomópontjának kialakításával párhuzamosan, később végzik el.



Az átépítés után ilyen lesz a Nyugati pályaudvar, illetve a Marx tér

Utasaluljáró épül a csarnok végében

Ennek az ideje most érkezett el. Az észak—déli metró építésének előrehaladtával *a Marx téren megkezdődött a MÁV Bevételellenőrzési és Kártérítési Hivatal új székházának alapozása, illetve a székház alsó szintjeire befogadott Skála áruház helyiségeinek építése.* Ez az első lépése a metró csomópont kialakítására irányuló átrendezésnek. A MÁV a jövő év elején megkezdi a Nyugati pályaudvar teljes rekonstrukcióját, amelynek végső eredményeként az ország első, százesztendős vasútállomása, 1979 végére Eiffel mérnök megtervezte eredeti formájában, szépségében, megerősödve lesz majd dísze az új Marx térnek, szerves összeköttetésben az itteni metró állomással.

A Nyugati pályaudvari operatív bizottság, amely az érdekelt szervek bevonásával abból a célból alakult meg, hogy megszabja a rekonstrukció menetét, összehangolja a benne részt vevő tervezők, beruházók, kivitelezők munkáját, vigyázzon a vállalt építési határidők megtartására, szükség szerint intézkedjen az esetleg felmerülő nehézségek elhárításáról, *úgy határozott, hogy a felújításra váró csarnokot 1978. január 9-én le kell zárni a forgalom elől és nyomban hozzá kell fogni az átépítéshez.* Azért döntöttek a január 9-i lezárás mellett, hogy a pályaudvar az idei év végi ünnepi csúcsforgalmat még a csarnok igénybevételével bonyolíthassa le.

A január 9-i lezárás után a csarnokban az ideiglenes perontetők elbontásával kezdődik a munka. A tetőket annakidején úgy állították össze, hogy az elbontás után másutt felhasználhatók legyenek. Ugyancsak ebben az előkészítő szakaszban végzik el a csarnokban a közművek cseréjét.

Erre az időszakra esik az egyik legfontosabb munka is, amely már végleges állapotot rögzít majd: *a csarnok végében, a vágányok alatt a MÁV-TI tervei szerint a MÁV Hídépítési Főnökség aluljárót épít az utasoknak.* A 40 méternél hosszabb alagútnak fontos rendeltetése lesz a felújított csarnok utasforgalmának gyors lebonyolításában. Azoknak az utasoknak ugyanis, akik a Váci út felől és a metró állomásról érkeznek ide, de át akarnak jutni a csarnok másik oldalára, nem kell majd körbe kerülniök, hanem több mint 200 méteres utat megtakarítva juthatnak át az ellenkező oldalra.

A jövő év végére

Ezekkel a munkákkal egyidejűleg *a szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemegységében,* az UVATERV tervei szerint, hozzáfognak a csarnok vas tetőszerkezeti elemeinek gyártásához, pontosan a régiek mintájára. Mire az elemeket legyártják és megkezdik Budapestre szállításukat, a csarnokban nagy teljesítményű darut állítanak fel, ennek segítségével bontják le mind a vízszintes, mind a függőleges elavult tetőszerkezetet. Amint a szerkezet bontásával bizonyos területen végeznek, nyomban helyére emelik és illesztik az újat. Úgy tervezik, hogy ezzel a gazdaságos daruzási módszerrel gyorsan átadhatják a munkaterületet a tetőfedőknek, akik fa, bádog és üveglemezekből rakják majd fel a rá[illegible]szerkezetre a csarnok több mint hétezer négyzetméteres új héjazatát.

A terv szerint a csarnok felújításával — beleszámítva a tető oldalsó vas tartóoszlopainak statikai m[illegible]erősítését — *a jövő év végére elkészülnek és 1979. december 15-én a felújított csarnokot átadhatják a forgalomnak.*

A csarnokban a vonatok kényelmesebb, biztonságosabb megközelítése végett *a jelenlegi öt vágány helyett négy épül szigetperonnal.* Köztudo[illegible]: az öt csarnoki vágány közül egynek nincs szigetperonja, emiatt a vonat megközelítése nemcsak kényelmetlen, hanem balesetveszélyes is.

Új technológiát dolgoznak ki

Az épület egyes kisebb felújítási munkálatai — mint például a Lenin körúti műemlékhomlokzat elkészítése — *áthúzódnak 1980-ra,* ez azonban nem zavarja az újra megnyitott csarnok forgalmát.

A csarnok január 9-i lezárása új helyzetet teremt a Nyugati forgalmában, hasonlót ahhoz, amilyen az 1975. évi ideiglenes lezáráskor állt elő. Az akkorihoz hasonlóan dolgozzák ki az új pályaudvari technológiát, ami lehetővé teszi a zavarmentes forgalmat a megrövidült pályaudvaron. *Eszerint előreláthatólag 15—20 helyi személyvonatot helyeznek át más, főleg peremkerületi állomásokra,* mint például Budapest-Zuglóba, Budapest-Angyalföldre, Rákospalota-Újpestre, Rákosrendezőre. Ezeket a vonatokat úgy választják ki, hogy csúcsidőben mentesítsék a Nyugatit a tömeges indítástól és érkezéstől. Azon lesznek, hogy elsősorban olyan vonatokat telepítsenek ki, amelyekről a peremkerületi állomásokon amúgy is leszáll az utasok jelentékeny része.

Mivel a megrövidült csarnoki vágányok nem teszik lehetővé a 16 kocsiból álló nemzetközi vonatok kiállítását, közülük néhányat áthelyeznek Budapest-Keleti pályaudvarra. *Így például a Balt-Orient expressz is a Keletibe kerül.* A többiről néhány héten belül döntenek. Ezek az áthelyezések azzal a következménnyel járnak, hogy a Keletiből további helyi vonatot telepítenek át Budapest-Józsefvárosba. *Az új rend január 9-én utasítás szerint lép majd életbe, az 1978—79. évi menetrendbe pedig már be lesz építve.*

A csarnok lezárásával részben a pályaudvar utastereit és üzemi helyiségeit is átalakítják, áthelyezik. A csarnoki bakokat kihozzák az épületből a megrövidült vágányok lezárására. Köztük és a csarnok hátsó frontja között széles kereszt-peront építenek deszkából.

Kaput nyitnak a betűs vágányokhoz

Az építkezés tartama alatt *a Lenin körút felől a Hámán Kató téren át lehet majd bejutni a pályaudvarra.* A téren az év végén megszűnik a benzinkút, elszállítják onnan a Hámán Kató szobrot is és csak a rekonstrukció befejeztével viszik majd vissza. *A tér nagy része felvonulási terület lesz,* de folyosószerűen szabadon hagyott részén könnyen meg lehet majd közelíteni a külső számozott vágányokat és a pénztárcsarnokot. A Váci út felől kaput nyitnak a betűs vágányokhoz. Ezen a bejáraton a Váci út felett épülő felüljárón át közvetlenül, gyorsan juthatnak majd az utasok a pályaudvar területére.

Szász Ferenc

Japán vendégek az Utasellátónál

A közelmúltban *27 tagú japán csoport* érkezett Tokióból hazánkba, hogy a magyar vasutak utasellátását tanulmányozzák. A csoport résztvevői a Japán Vasúti Árusítóhelyi Dolgozók Szakszervezetének, a TEKKORO Headquarters-nek felelős beosztású dolgozói voltak.

A jól előkészített program szerint a vendégek szakmai tájékoztatást hallgattak az Utasellátó Vállalat Veres Pálné utcai tanácstermében, ahol kérdéseikre is megkapták a szakszerű válaszokat. Ezután megtekintették az új Déli pályaudvart, illetve az Utasellátó ottani üzemeit. A munkaebédre a vállalat Széchenyi-hegyi éttermében került sor, ahol mód kínálkozott az úttörővasút induló állomásának és az úttörővasutasok munkájának a megtekintésére is.

A tanulmányút a Keleti pályaudvari étterem különtermében fejeződött be. A japán—magyar barátság jegyében elfogyasztott vacsora közben *Kozo Segawa,* a csoport vezetője így nyilatkozott:

— *Fővárosuk csodálatosan szép. Két nap alatt sokat láttunk és szakmailag is értékes tapasztalatokat gyűjtöttünk. A magyar emberek közel állnak szívünkhöz. Köszönjük a vendéglátást.*

K. F.

SZEPTEMBER 26-TÓL

Rajkáig közlekednek a villamosmozdonyok

A *Hegyeshalom* és *Rajka* állomásokat összekötő 15 kilométer hosszú vasútvonalon elkészült a felsővezeték; *szeptember 26-án helyezték próbaüzembe* a budapesti igazgatóság szakemberei. A két állomás között most már többnyire villamos gépekkel továbbítják a vonatokat. Ezzel lényegesen csökken a Csehszlovákiából érkező szerelvények gépcseréje. Eddig ugyanis gyakran előfordult, hogy az említett okok miatt órákig várakoztak a tranzit vonatok.

Szakmunkások vetélkedője

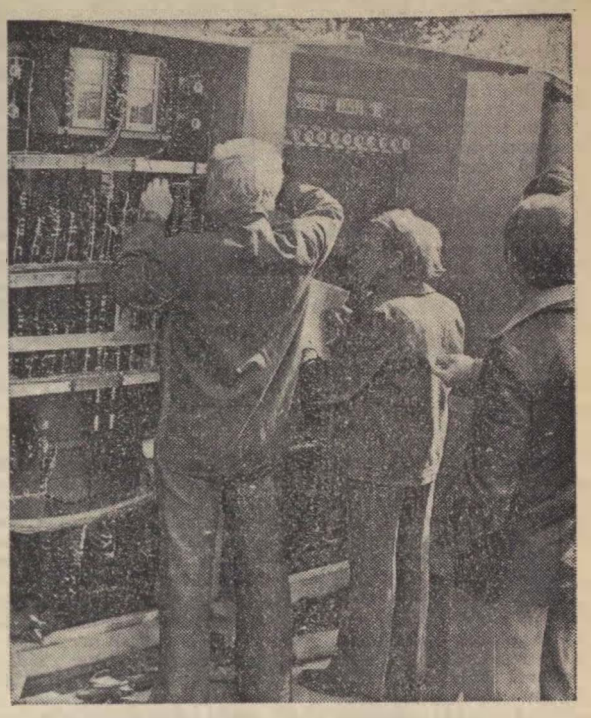
A miskolci igazgatóságon a közelmúltban rendezték meg a *„Ki minek mestere?"* című szakmai vetélkedőt, amelyen a terület 23 ifjú szakmunkása vett részt. Hat villamos-mozdonyszerelő, tíz dízelmozdony-szerelő és hét vasúti járműszerelő mérte össze tudását. A döntőbe tizennégyen kerültek.

Első helyezést értek el: *B. Tóth Imre* dízelmozdony-szerelő (miskolci vontatási főnökség); *Magyar Imre* villamosmozdonyszerelő (miskolci vontatási főnökség); *Mező István* vasúti járműszerelő (egri vontatási főnökség).

Mező István és Magyar Imre bejutott az országos „Ki minek mestere?" vetélkedőre is. Az első három helyezett 1500, 1300, illetve 1200 forint jutalomban részesült.

Szerelik a biztosítóberendezést

Bicske és Szárliget állomások között a távközlő és biztosítóberendezési építési főnökség dolgozói üzembe helyezik a nyílt vonali kiágazás biztosítóberendezéseit. A kiágazás építése az új nyomvonalú pálya miatt vált szükségessé. A munka beruházója a MÁV Beruházási Iroda. Képriportunk a szerelési munkák egy-egy pillanatát örökítette meg.



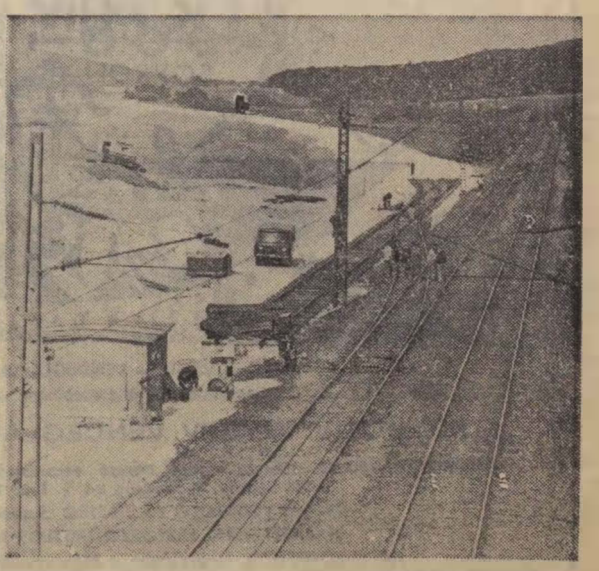
Technikusok végzik a jelfogók beszabályozását



A szakemberek ellenőrzik a szovjet-retesz működését



Az utolsó ellenőrző mérések a külsőtéri elosztóban



A nyílt vonali kiágazáson megkezdődik a vágányfektetés

(Tenta György képriportja)

BUDAPEST:

A közös feladatokról tanácskoztak a fuvarozók és a fuvaroztatók

Budapest nagyvállalatainak áruszállításáról tanácskoztak szeptember 20-án a HUNGAROVIN Budatétényi telepén. Az MSZMP Budapesti Bizottságának gazdaságpolitikai osztálya, valamint a Fővárosi Szállítási Tanács szervezésében megtartott összejövetelnek az volt a célja, hogy a fuvarozó és a fuvaroztató vállalatok tájékoztassák egymást a terveikről és koordinálják a közös feladatokat.

Kiss Károly vasútigazgató a többi között elmondta, hogy a budapesti igazgatóságnak az év hátralevő részében *13,9 millió tonna árut kell elszállítani.* Ezt a feladatot csak úgy tudják teljesíteni, ha a fuvaroztatók szorosan együttműködnek a vasúttal. Az igazgatóság az őszi forgalom idején rendszeresen tart értekezleteket a fuvaroztatókkal, minden olyan állomáson, amelyen tíz vállalatnál több rakodik. Az igazgató ezen a fórumon is felhívta a vállalatok figyelmét azokra a kedvezményekre, amelyet a vasút abban az esetben ad, ha a szállíttatók eleget tesznek az előírt rakodási kötelezettségüknek.

A népgazdasági érdeket hangsúlyozva *Kiss Károly* nagyon határozottan kitért azokra a vállalatokra, amelyek késetten adják vissza a vagonokat; a Vegyipari Termelőeszköz Kereskedelmi Vállalat például 78,7 a Bútorértékesítő Vállalat 70,7, a KOKÖV pedig 36,6 százalékát kezelte késetten a kocsiknak. Vannak persze példásan rakodó vállalatok is. Ezek közé tartozik a Magyar Kábel Művek, az 1. számú Volán 8-as üzemegysége, a Budapesti Konzervgyár.

S. R.

A KIVITELI TERV TÁRSADALMI MUNKÁBAN KÉSZÜLT

Öreg tribünből klubház épül a BVSC Tatai úti sporttelepén

Lehet-e a rozzant „tribünt", a Budapesti Vasutas Sport Klub Tatai úti labdarúgó-lelátóját kétemeletes épületté átépíteni? Ezt a kérdést a BVSC és a vasutasszakszervezet vezetői tették fel az 1974. évi vasutasnapon rendezett nagy sikerű veterán teniszbajnokságon.

A megfogalmazott igény után következett a megvalósítás első kérdése: *van-e tervező, aki az építtetői szándékra műszaki tervet készít, gondosan megvizsgálva, hogy egyáltalán lehetséges-e az átépítés?*

Köztudomású, hogy a műszaki tervezői és kivitelezői kapacitást a dinamikusan fejlődő népgazdaság feladatai általánosan lefoglalták. A MÁV Tervező Intézet kapacitását is fontos, tervezői feladatokkal töltötte ki a MÁV. Végül is a sportbarátság útján sikerült tervezőket szerezni. *A MÁV Tervező Intézet sportszerető dolgozói társadalmi munkában vállalták, hogy a tervezői szakvéleményt és a kivitelezési terveket elkészítik.*

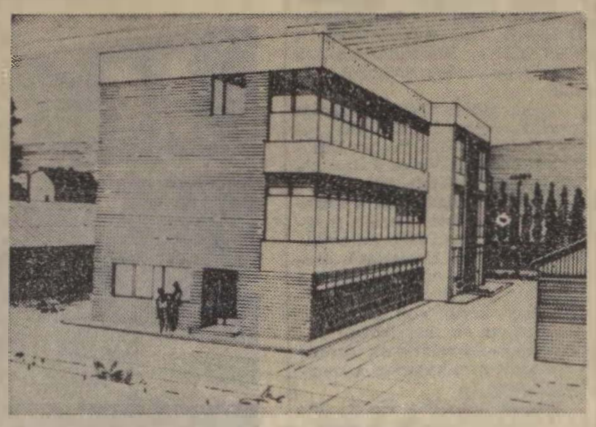
Az alapok és épületszerkezetek megtartása miatt a tervezőknek először meg kellett vizsgálni azt, hogy lehetséges-e az emeletráépítés. *Második lépésként kerülhetett sor a részletes kivitelezési tervek kidolgozására.*

Átalakítások, átépítések szakvéleményezési, majd tervezési munkáihoz szükségesek az eredeti tervek, amelyek szerint a létesítmény megépült. A tribünépület esetében még a vasbeton alap, a vasbeton keretek és födémek vasszerelési részlettervei is kellenek, mert a mérhető külső formák, adatok és vizsgáló vésések csak tájékoztatást nyújthatnak a szerkezetekre.

Az eredeti tervek után a BVSC műszaki vezetői átkutatták műszaki irattárukat. A tervezők felkeresték a hivatalos városi és vasúti tervtárakat. de eredmény nélkül. Az illetékes kerületi és tanácsi tervtáraknak is hamar a végére lehetett érni, mert ott az 1950-es évekig a MÁV területén épült épületekről, létesítményekről terveket, vagy másolatokat nem tartottak.

Az első eredeti terv *az Út-Vasúttervező Vállalat tervtárából került elő.* A sporttelep fejlesztésére 1950-ben ez a vállalat készített tanulmánytervet. Az eredeti terv megsárgult pauszáról kiolvasható volt, hogy az építési tervet *1934-ben Matykó mérnök készítette a Testvériség Sport Egylet számára.* Így jutottak a tervezők a Testvériséghez, ahol az irattárban megtalálták a korabeli tervdokumentációt.

A statikai szakvéleményben a tervezők az elvégzett feltárások, a talajmechanikai szakvélemény, a párhuzamosan készített vázlattervek és a kikutatott részlettervek birtokában készítettek számításokat, amelyek alapján megvalósíthatónak nyilvánították a tervezett létesítmény építését.



Ilyen lesz az új sportlétesítmény

A statikai épületszerkezeti szakvéleményben megállapított lehetőség egyben megszabta a programigény kielégítésének kereteit, az átépítés épületszerkezeti megkötöttségeit. *A tribün 9 m széles és 30 m hosszú létesítmény, amelynek a szerkezeti váza 7 darab emeletes, felül ferde és ráadásul konzolos vasbeton keretszerkezetből készült.*

Az épületbe öltözőket és sportcélú központi helyiségeket megfelelő összefüggésben és funkcióval kellett betervezni a meglevő szerkezeti korlátokkal számolva.

Az egyes épületszintek elrendezési alaprajza tervezésének kulcspontja volt a szerkezeti megkötöttségeken túl az, hogy a lépcsőház a meglevő épületkontúr egyik oldalán kívülről hozzáépítve a süllyedésre érzékeny épületszerkezetek miatt, úgynevezett dilatációs kapcsolással épül.

Hasonló dilatációs megoldással csatlakozik az épület fejrészéhez az I. emelet szintjén kiépített külső feljáróval rendelkező terasz is, amelynek külön szerepe van a versenyek rendezése alkalmával.

Az egyes szinteken a következő helyiségek találhatók: a *földszinten van a kazánház, a labdarúgó-öltözők, a porta és a közönség részére WC-csoport, az első emeleten találhatók a férfi és női tenisz öltözők és a szakvezetés helyiségei, a második emeleten van a központi tanácsterem, valamint a vendégcsapat részére öltözők és raktárhelyiségek.*

Az építészterveket *Ferenczi Jenő*, a szerkezeti terveket *Rumpl János* és *Schuck Ede*, az épületgépészeti terveket *Haraszti Ákos* készítették. Rajtuk kívül a MÁVTI dolgozói közül még sokan vettek részt a tervezésben.

Az építkezést az év elején kezdték, és úgy tervezik, hogy az 1978. évi 27. vasutasnapra befejezik a munkákat, Erre az ad reményt, hogy a MÁV Magasépítési főnökség vállalkozott a kivitelezésre úgy, hogy az építkezés gondját az egyik kiváló építésvezetőségre bízta.

F. J.



Honvédelmi sportnap

Jól sikerült honvédelmi sportnapot rendezett a *szombathelyi igazgatóság vontatási osztálya*, a Lövész klub és a szakszervezeti bizottság támogatásával. Az első három helyezettet az MHSZ díjazta.

A verseny után tombola, majd szalonnasütés következett a parkerdőben. Az osztály dolgozói, a szolgálatban lévők kivételével valamennyien részt vettek a versenyen.

Október 1-től

Bővül lapunk oldalterjedelme

Májusban múlt 20 éve, hogy megjelent a Magyar Vasutas első száma. Az évfordulóról, lapunk június 3-i számában is megemlékeztünk. Megírtuk, hogy a négy oldal terjedelemben és mindössze 12 ezer példányban megjelent újság mennyit fejlődött az eltelt két évtizedben.

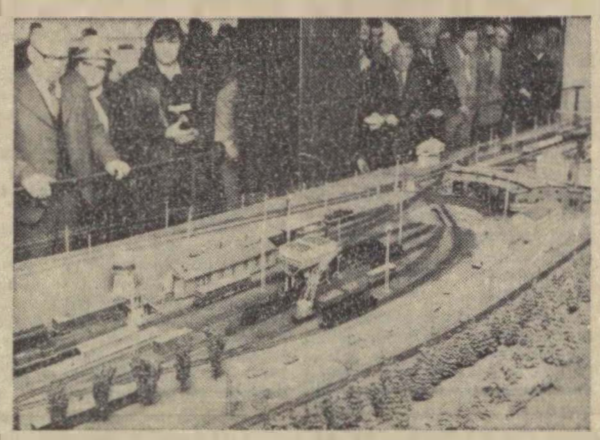
Nagy örömmel közöljük olvasóinkkal, hogy a Magyar Vasutas oldalterjedelme ismét bővül. Október 1-től nem havonta kétszer 6, illetve 8 oldal terjedelemben — elseje és 15-e körül —, hanem kéthetenként és minden lapszám 8 oldalon jelenik mek.

Ez egyrészt azt jelenti, hogy évente nem 24, hanem 26 lapot kapnak kézhez olvasóink. Másrészt az oldalterjedelem-bővülés lehetővé teszi, hogy tartalmasabb, színesebb legyen a Magyar Vasutas minden száma. A termelés, a gazdálkodás, a szakszervezeti érdekvédelem és érdekképviselet, a szociálpolitika, a vasútegészségügy, a munkavédelem aktuális témáinak rendszeres közlése mellett nagyobb teret szentelünk a szakszervezeti és kulturális nevelő munkának, a közművelődésnek. Gyakrabban közlünk vasúttörténeti írásokat, útibeszámolókat, novellákat, verseket.

Az oldalterjedelem-bővüléssel a lap ára is módosul. Az eddigi 50, illetve 70 fillér helyett, minden szám 70 fillérre kerekül. Ezáltal az évi előfizetés összege — figyelembe véve az oldalterjedelem-bővülést és a gyakoribb megjelenést — nem 14,40, hanem 18 forint lesz. 1978-ra ennek megfelelően 18 forintot kell befizetni mind az egyéni előfizetőknek, mind a szakszervezeti tisztségviselőknek.

Meggyőződésünk, hogy régi és leendő új olvasóink érdeklődéssel veszik majd kézbe tartalmasabb, színesebb lapunkat: a Magyar Vasutast.

Vasútmodell kiállítás



A felnőttek nagy érdeklődéssel figyelik a mini szerelvények közlekedését (Csontos Gábor felvétele)

1977. szeptember 30-án a Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete és a Közlekedési Múzeum közös megrendezésében nyílt meg a XXIV. nemzetközi vasútmodell-kiállítás. A kiállítást *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár nyitotta meg.

A kiállításon a magyar modellezőkön kívül részt vesznek a Csehszlovák Szocialista Köztársaság, a Lengyel Népköztársaság és a Német Demokratikus Köztársaság vasútmodellezői is.

Kispuska lőverseny a Keleti csomóponton

A *Keleti csomópont* MHSZ-szervezete a szakszervezeti bizottsággal szeptember 19—20-án „kispuskás" lőversenyt rendezett a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére. A nagyszabású honvédelmi jellegű sportvetélkedőn a pályaudvaron dolgozó hét szakszolgálat dolgozói közül 150 férfi és 30 nő vett részt.

A résztvevők közül kitűnt *Hegedűs Károlyné, Sári József, Dékány József*, valamennyien a forgalmi szakszolgálatnál dolgoznak. Mindhárman 49 köregységet értek el. Ezzel az állomásiak nyerték el azt a serleget, amelyet a Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi Bizottság adományozott a győztes csapatnak.

A szerkesztőség üzeni

Varga József, Várpalota; Szücs Ferenc, Hatvan; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kiss Lajos, Czeglédi Sándor, Nyíri Ferenc, ifj. Kovács Béla, Debrecen; Csizmazia Béláné, Szombathely; Várfalvi Gyula, Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Pál István, Sepsi Gyula, Miskolc; Szentiványi Lajos, Sajószentpéter; Madár János, Nyíregyháza; **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Gergely József, Várpalota; Ladorján János, Szerencs, Bognár Károly, Tapolca; leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Markos József zalaegerszegi olvasónk levelére válaszoljuk: a KPM Vasúti Főosztály 8. C. Menetrendi Osztály vezetője tájékoztatta szerkesztőségünket, hogy a zalaszentiváni egyórás várakozást, szeptember hó 25-től kezdődően megszüntették. Az 1401 számú vonattól Zalaszentiványban közvetlen csatlakozást biztosítottak Zalaegerszegre olyképpen hogy 21.30-as indulással egy új vonatot a 7421b sz. vonatot közlekedtetnek.

Lakáscsere

Elcserélném váci két és fél szobás, komfortos MÁV bérlakásomat két egyszobásra. Egyik Vácon, másik Budapesten lehetséges. Érdeklődni telefonon: Szíklai Viktorné, 42—63, vagy 124—000 331 sz. mellék.

Elcserélném két szoba, összkomfortos tokodi szolgálati lakásomat egy szoba összkomfortos budapestire. Érdeklődni levélben: 2531 Tokod, Bácska u. 2. sz.

Elcserélném Budapest VII. kerületben levő tanácsi alkovos utcai szoba konyhát és a Gyali uton kertes szoba konyha, éléskamrás lakásokat Budapest területén két szoba komfortosra. Érdeklődni: kedd, csütörtök délután 14 órától 20 óráig a 142—678 telefonon, Nagy Antalné.

Elcserélném Budapest VIII. ker. Festetics u. 4. sz. VII. épület I. emeleti utcai két plusz személyzeti szobás, komfortos 100 négyzetméter területű, kétbejáratú lakásomat, egy másfél szobás komfortos, plusz egy szobára. Érdeklődni lehet egész nap a 838—152 számú telefonon.

Eladó szabadrendelkezésű, védett területen, Kaskantyú állomástól másfél kilométerre, fiatal ezerjó szőlővel telepített terület 500 négyszögöles parcellákban. Üdülőnek is alkalmas bugaci vadregényes erdővel határos Négyszögölenként 30 forint. Érdeklődni Mészáros József, Budapest II., Felhévizi u. 22. sz.

Elcserélném Budapest XIV., Ilka u. 33 szám alatti tanácsi, földszintes egy szoba-konyha, plusz a Rudas László 95. szám alatti 14 négyzetméteres önálló szobámat Budapest területén kétszobás lakásra. Érdeklődni: Böde István, Budapest XIV., Ilka u. 33. II. udvar, fsz. 7.

Elcserélném két szoba komfortos, héra fűtésű Budapest, VIII. ker. tanácsi lakásomat Budapest környéki vagy peremkerületi szolgálati lakásra megegyezés szerint. Kizárólag részletes leveleket kérek. Lehrreich Béla Budapest, VIII. Delej u 51. szám, XII. lépcső, III. emelet 14.



HÍVJA – VÁRJA – VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a
„LOKOMOTÍV" GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT
LOKOMOTÍV szálloda, étterem, sörözö, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1. Tel.: 14–180
VASÚTI VENDÉGLŐ ÉS BISZTRÓ, Sopron állomás
HALASZTANYA, FERTŐSZENTMIKLÓS ÁLLOMÁS
PALVAVENDÉGLŐ, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését – előzetes bejelentésre – vállaljuk!

HÍREK

— **Pályafejlesztési konferencia.** A Közlekedéstudományi Egyesület és a Magyar Tudományos Akadémia közös rendezésében október 18-i kezdettel háromnapos pályafejlesztési konferenciát rendez az akadémián. A konferencia résztvevői a nagyobb sebességre való áttérés fejlesztési kérdéseiről tárgyalnak.

— **Kezelői tanfolyam.** Kisterenye állomáson szeptember 15-én kezelői tanfolyamot indítottak. Vezetője Nagy Győző Budapesti Igazgatóság nyugdíjasa. A tanfolyam 20 hallgatója közül három személypénztárosnak, a többi pedig jegyvizsgálónak készül.

— **Nyugdíjas-találkozó.** Sajószentpéter állomás nyugdíjasai részére szeptember 20-án találkozót rendeztek, amelyen a főbizalmi számolt be az üdülési és a segélyezési lehetőségekről. Tájékoztatta a tagokat arról is, hogy a jövőben egynapos díjmentes kirándulást szerveznek a mezőkövesdi gyógyfürdőbe, amelyen minden nyugdíjas részt vehet.

Felhívás

A Vasutasok Szakszervezete Zeneiskolája ifjúsági fúvószenekart szervez. Felvételre jelentkezhetnek mindazon vasutas dolgozók és családtagjaik, akik a fúvószenekarban használatos, fafúvós, rézfúvós vagy ütőhangszeren már játszanak, vagy tanulni szeretnének. Korhatár: *14 évtől 30 évig.*

Jelentkezni lehet: *október 5-től 15-ig*, a próbanapokon (hétfő, csütörtök) 16 és 19 óra között, a Vasutasok Szakszervezete Zeneiskolájában (Budapest, VIII., Rózsa Ferenc utca 22. szám). Telefon: *424—128.* A jelentkezők ingyenes oktatásban részesülnek és az iskola szükség esetén hangszert is biztosít.

— **Előadás Záhonyban.** A Közlekedéstudományi Egyesület nyíregyházi csoportja szeptember 22-én előadást tartott a záhonyi pályafenntartási főnökségen, a „Széles nyomtávolságú felépítmények sajátosságai és a különleges felépítményszerkezetek" címmel.

— **Névadójuk nyomában.** A Hatvan állomáson ez év elején alakult 12 tagú Zrínyi brigád elhatározta, hogy tanulmányozzák névadójuk életét. Ezzel a céllal keresnek kapcsolatot több vasutas Zrínyi brigáddal. Meglátogatják majd Munkács várát is, amely otthona volt a nagy hadvezér és költő családjának.

— **Fiatalok tanácskozása.** Debrecen állomáson szeptember 19-én rendezték meg a fiatalok tanácskozását, amelyen kétszázan vettek részt. Fekete Sándor állomásfőnök beszámolójában többek között az ifjúsági törvény helyi végrehajtásáról, az őszi forgalomban rájuk háruló feladatokról beszélt.

— **Kommunista szombat.** A debreceni építési főnökség gépállomásának szocialista brigádjai a közelmúltban kommunista szombatot szerveztek. Hajdúhadház és Újfehértó állomások között részt vettek az ágyazatrostálásban és az úgynevezett „síngombolásban". A brigádok 148 tagja 1184 óra társadalmi munkát végzett.

Magyar Vasutas

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1066 Bpest VI., Bezerédj 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: dr Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 – 11 659
77—3950. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. OKTÓBER 21.

Tudósítóink írják:

A jubileumi munkaverseny hajrájában előtérben a minőség és a hatékonyság

A csepeli munkások kezdeményezése nyomán példamutató lendülettel bontakozott ki az a jubileumi munkaverseny, amelynek hatása már az országhatáron túlra is eljutott. Eredményei nyomán sikeresen valósulnak meg az MSZMP XI. kongresszusának határozatai. A vasút legtöbb szolgálati helyének szocialista közösségei is teljesitik felajánlásaikat, sőt sok helyen előbbre is tartanak annál, amit vállaltak. A vasutasok közül egyre többen ismerik fel az összefüggést a hatékonyság növelése és a brigádvállalások között. Ezt jelzik a jobb minőségre, a nagyobb anyag- és energiatakarékosságra irányuló felajánlások is. Tudósítóink ezekről az eredményekről küldtek ismét gazdag beszámolót.

A szekszárdi pályafenntartási főnökségről *Keszthelyi Erzsébet* arról számolt be, hogy 25 brigád csatlakozott a jubileumi munkaversenyhez. *Kimagasló eredményeket értek el a kitérőcserék során.* 77-ről 72-re csökkent az egy vágánykilométerre eső hibapontok száma is. Eddig kilenc brigád teljesítette a társadalmi munka terén vállalt felajánlást, amelynek értéke több mint tízezer forint. Pécsvárad állomáson például nyolc brigád 67 tagja végezte el terven felül a 288 méter síncserét az egyik kommunista szombaton.

Tóth István arról tájékoztatta szerkesztőségünket, hogy a Budapest Józsefvárosi pft. főnökség XII-es pályamesteri szakaszának szocialista brigádjai *két kommunista műszakot szerveztek a vasúti pálya forgalombiztonságának érdekében.* Májusban tartották az elsőt, amelynek során negyven, 24 méter hosszú 48 kilogrammos sínt cseréltek be a régi helyett. A második műszakot már — az átszervezés után — a váci pft. főnökség XX-as pályamesteri szakaszaként október 8-án tartották. Ehhez csatlakozott a főnökség XXI-es pályamesteri szakaszának *Petőfi* brigádja, a balassagyarmati blokkmesteri szakasz „Palóc", továbbá a balassagyarmati vonalfőnökség brigádja is. *A műszak során Nógrádkövesd állomáson három csoport kitérőt cserélt ki hat szocialista brigád.* Az érte járó munkabért a nógrádkövesdi általános iskola építésére ajánlották fel. A hat brigád hetven tagja összesen 630 órát dolgozott. Ennek értéke tizenegyezer forint.

Említésre méltó eredményekkel büszkélkedhetnek Kiskunfélegyháza állomás szocialista brigádjai is. *Az eltelt kilenc hónap alatt 186 574 forintot takarítottak meg anyagból és villamosenergiából.* Túlteljesítették szállítási tervüket is, 1624 tonnával szállítottak többet a tervezettnél. Kocsikihasználási tervüket 2.8 százalékkal szárnyalták túl: csökkentették a kocsik gurítási és mozgatási idejét.

Az év hátralevő időszakában nagyobb gondot akarnak fordítani a tehervonatok menetrendszerinti indítására és az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentésére. *Az állomás eddig negyvenezer kocsival bocsátott át többet, mint az elmúlt évben.* A brigádok a vállalt háromezer óra társadalmi munkából eddig már több mint 2800-at teljesítettek. Ezen belül személyvonatokat takarítottak, teherkocsikat javítottak és részt vettek az őszi betakarító munkában is.

Brigádjaik a közművelődés terén is előbbre léptek. Részt vettek például a jubileumi szellemi vetélkedőn. Az igazgatósági szintű versenyen az Április 4. brigádjuk a negyedik lett. A jutalomból hétszáz forintos könyvvásárlási utalványt ajándékoztak az ének-zenei általános iskola tanulóinak.

Kisterenye állomás dolgozóinak újabb jubileumi pótfelajánlásairól *Szücs Ferenc* tudósítónktól értesültünk. Több szocialista brigád pihenőidőben vállalt munkát, amelynek értékét a kőszegi MÁV Nevelőotthonnak utalták át.

Mihályi Béla vonatvezető, a Zalka Máté brigád vezetője *Ferencvárosból Záhonyba, és onnan vissza továbbított tehervonatot szeptember 15-én és 16-án.* A brigád többi tagja helyben vállalt műszakot. Hasonló felajánlást tett az Április 4. szocialista brigád hét tagja is, *Göröcs Imre* brigádvezetővel az élen. *Zügner József* vonatvezető pedig két pihenőnapját áldozta fel erre a célra.

Ajka állomáson *Németh Gyula* fogott tollat azért, hogy beszámoljon a munkaverseny helyzetéről. Az állomás dolgozói *kilenc hónap alatt 1 417 502 tonna árut szállítottak el, ami 54 500 tonnával több az elmúlt év hasonló időszakában elért teljesítménynél.* A kocsihiány ellensúlyozása érdekében a nagyobb szállítható vállalatokat arra ösztönözték, hogy szombat-vasárnap is rakodjanak. Különösen a bakonyi bauxitbányát, a timföldgyárat és a mangánbányát illeti ezért dicséret. Az öt szocialista brigád 110 tagja jó eredményt ért el a kocsitartózkodási idő csökkentésében és a tehervonatok terhelése terén is. A *József Attila* brigád pótfelajánlást is tett. Vállalta, hogy az év végéig még hat nagy terhelésű irányvonatot továbbítanak.

— Veszprémvarsány állomás szocialista brigádjai kommunista műszakot szerveztek a helyi Jóbarát Termelő Szövetkezet betakarítási munkáinak segítésére — írja *Cserháti Károly.* — A három brigád harminc tagja a szőlő szüretelésében vett részt. A jubileum tiszteletére ezen kívül húsz esetben szerveztek rendkívüli tehervonatot a kocsitartózkodás csökkentése érdekében.

Szabó Józsefné, a szolnoki pályafenntartási főnökségtől írja: az első félév végén kapták az értesítést arról, hogy a budapesti igazgatóság építési és pályafenntartási osztálya a nagy évfordulú tiszteletére *„egy főnökség, egy iparvágány"* jelszóval munkamozgalmat szervez. A főnökség brigádjai csatlakoztak a kezdeményezéshez. Célul tűzték ki, hogy Szolnok területén elvégzik egy nagy forgalmú iparvágány felépítménycseréjét. A választás a papírgyári és a bútorgyári — 384 méter hosszú — iparvágányra esett. *Kicseréltek 550 talpfát, 768 sínfolyóméter cseréjét, ezen kívül 550 aljon fekszintszabályozást végeztek.* Beszabályoztak még két csoport kitérőt is.

Huszonkét szocialista brigád 168 tagja erre a célra 760 óra társadalmi munkát ajánlott fel. *A brigádok 1512 órát dolgoztak.* Ennek köszönhető, hogy szeptember 30-ra befejezték a munkát. Értéke: *több mint huszonegyezer forint volt.*

Kooperáció és szakosítás...



A KGST Együttműködési Egyezmény meghatalmazottainak tanácsa 3. ülését október 10. és 15. között rendezte a Vasúti Főosztály biztosítóberendezési- és automatizálási szakosztálya. Témája: „Kooperáció és szakosítás a vasúti automatika és távközlési termékek fejlesztése, tervezése és gyártása terén." A kilenc országból érkezett szakemberek tanácskozását Gulyás János vezérigazgató-helyettes nyitotta meg

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az elnökség napirendjén:

Az üzemi demokrácia rendszere és érvényesülése a MÁV területén

Szakszervezetünk elnöksége október 14-én ülést tartott. Az első napirend keretében *„Az üzemi demokrácia rendszeréről és érvényesülésének biztosításáról a MÁV területén"* című előterjesztést vitatta meg a testület. A Minisztertanács és a SZOT Elnöksége 1018/1977. (V. 7.) számú együttes határozata, továbbá a SZOT Elnöksége KPM irányelvei előírják az üzemi demokrácia továbbfejlesztése érdekében teendő intézkedéseket. A tervezetet, amely a vasút területén egységes szerkezetben tartalmazza a szolgálati helyeken, vasútigazgatósági és vezérigazgatósági szinten szervezendő fórumokat, azok működtetését és hatáskörük érvényesítésének szabályozását, e határozatok szellemében készítették el.

Az új szabályozás lényege a demokratikus fórumok rendszerének rögzítése, a fórumokon tárgyalandó főbb témák meghatározása, a hatásköröknek, s a fórumok összehívásának szabályozása. *Mint a felsorolásból is kitűnik, az MT—SZOT határozat lényegében a meglevő fórumok hatékonyabb működését teszi lehetővé.* A nemrég bevezetett új fórum a szakszervezeti bizottság és a bizalmiak együttes ülése pedig a demokratizmus gyakorlatibb megvalósulását biztosítja.

A MÁV vezérigazgatójának és a szakszervezet elnökségének egységes szabályozása jól lehet egészében sokoldalúan foglalkozik a tennivalókkal, a részletkérdésekben azonban kiegészítésre, finomításra szorul. Egyes helyeken a partner szerepét is módosítani kell. Az elnökség a vitában elhangzott észrevételeket és javaslatokat is figyelembe véve végül is úgy ítélte meg: *az előterjesztés alkalmas arra, hogy a MÁV területén az abban foglaltak értelmében biztosítsák az üzemi demokrácia érvényesülését.*

Az első napirendi pont megtárgyalása után az elnökség előbb meghallgatta *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes szóbeli tájékoztatóját a MÁV munkaerőhelyzetéről, majd az Utasellátó Vállalat munkaerőhelyzetéről készült jelentést vitatta meg, illetve fogadta el. Ugyancsak elfogadta a szervezési és káderosztály értékelő jelentését a nyugdíjas szakszervezeti tagok körében végzett szakszervezeti munkáról.

Megélénkült a forgalom a somogyi dombok között

Ismét jeleskedik a kocsikirakásban

Tab állomás MÁV—Volán komplex brigádja

Siófokot elhagyva, Tabhoz közeledve „hegyek között, völgyek között" kanyarog a vonat. A 276-os kis gőzmozdony legalább olyan romantikus az ősz eleji színes somogyi dombok között, mint a „Piroskavonat" az Alföldön.

— *Állomásunknak mindössze két átmenő és két rakodó vágánya van* — mondja *Csizmadia Rudolf* főintéző, aki 13 évi forgalmi szolgálattevői munka után tavaly került az állomás élére. — A csaknem hatezer lakosú község, az átgondolt ipartelepítés nyomán sokat fejlődött. A VIDEOTON, a Kempingcikkgyártó Vállalat, a Hungaronektár, a Mezőgép, a Gabonaforgalmi Vállalat nyáron és ősszel sok munkát ad. Előfordul, hogy havonta 400—500 kocsi fordul meg állomásunkon. Sokszor az a baj: *a korlátozott tengelynyomású vonalon két M43-ast is „elé kell fogni" egy-egy nagyobb szerelvénynek, hogy bírja az emelkedőket.* Ráadásul itt van a szomszédban a Dunapusztai Állami Gazdaság és a Budapesti Vegyigépgyár gyáregysége is, iparvágánnyal.

Akad tehát munkája Tab állomás 16 dolgozójának, akik a *Petőfi Sándor* szocialista brigádban dolgoznak. A forgalmi szolgálattevő feje felett a tábla mutatja a munkaverseny állását: a kocsikihasználást 98 százalékra vállalták, a teljesítés 101,47 százalék, az árutonna-tervet pedig 98 helyett 102,2 százalékra teljesítették.

A személyforgalommal kevesebb a gond: *16 átmenő vonatpár mellett Siófokról itt éjszakázik egy vonatpár.* A forgalom egyenletes, havonta 7—8000 utas fordul meg az állomáson. Ingadozás nincs, hiába van közel a Balaton, a szezonmunkaerőt is felszívja a helyi ipar.

— Állomásunk a pécsi igazgatóság területén a második csoportba tartozik — mondja Csizmadia Rudolf — Komlóval. Siófokkal azonos kategóriában vagyunk. *Külön örömszámunkra, hogy 1975-ben a MÁV—VOLÁN komplex brigád az első, tavaly az éves összesítésben második, idén az első félévben ismét első helyezést ért el az igazgatósági versenyben.* Kocsikirakási vállalásunkat például az első félévben 200 százalékra teljesítettük. A Volán 14, az állomás 12 dolgozója mindent megtesz, hogy az év végéig tartsuk az első helyet.

A Petőfi szocialista brigád tagjai nemcsak a szolgálatban hanem a társadalmi munkában is megállják a helyüket. Van például a faluban két vasutas nyugdíjas, akiket kéthavonta keresnek fel, hogy segítséget nyújtsanak nekik. *Bodrogi József* bácsi, aki az állomáson lakik, tavaly két hétig súlyos beteg volt. Mivel senkije sincs, a brigád tagjai hordták neki az ebédet a Csalogány Étteremből. *Egerszegi György* váltókezelő viszont házat épített tavaly, négy brigádtag 20—20 órát segített neki.

A vonatkísérők laktanyájának átalakításakor társadalmi munkában segítettek a „költözésben". Idén meg a váltók, jelzők festését végzik el, mert a pályafenntartásnak nincs ehhez elég embere.

(szatmári)

A VASÚT SZEPTEMBERI TELJESÍTMÉNYE:

28 millió 20 ezer utas és 11 millió 870 ezer tonna áru

A vasút szeptemberben *28 millió 20 ezer utast szállított,* amely 97,6 százalékos tervteljesítésnek felel meg. A bázishoz mért teljesítmény is csökkenést mutat. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége kismértékben javult, de a fajlagos késési idő jelentősen nőtt.

A szeptemberi áruszállítási teljesítmény viszont minden eddigi eredményt túlszárnyal. A vasút

11 millió 870 ezer tonnát szállított, amely a tervet mintegy 5,8 százalékkal haladja meg, a bázisidőszakhoz viszonyítva pedig közel 5,7 százalékkal emelkedett.

A belföldi küldemények a tervhez képest 8,5, az export szállítások volumene 4,5, az import küldemények mennyisége 8,3 százalékkal nőtt, míg a tranzit forgalomban fuvarozott áru 6,7 százalékkal maradt el a tervezett szinttől.

A bázishoz viszonyítva

igen erőteljes volt a forgalom cukorrépából és tűzifából,

amelyeknél a többletteljesítmény meghaladta az 50, illetve a 20 százalékot. Az építőipari küldeményekből az elszállított árumennyiség a bázisszintet általában nem érte el. Ezzel szemben jelentősen emelkedett a könnyen romló áruk szállítása, valamint az élőszállítások.

Az áruszállítás minősége csak kismértékben javult. A tehervonatok menetrendszerűsége alig több mint egy százalékkal volt jobb az elmúlt év azonos időszakához képest. Ennél lényegesen kedvezőbb volt a teherkocsik időbeli és térbeli kihasználása, valamint az átlagos áruszállítási távolság közel 10 százalékos növekedése. A jobb munkára utal, hogy az átlagos kocsiforduló idő értéke a bázishoz viszonyítva mintegy 1,4 százalékkal csökkent. A hálózaton továbbra is magas az idegen kocsik átlagos tartózkodási ideje. A tehervonati mozdonyok napi futása mindhárom vontatási nemnél meghaladta a bázisszintet, tehát az kedvezően alakult.

A vasút az év eddig eltelt háromnegyedében

240 millió 700 ezer utast szállított.

Ez a tervhez képest 96,7, a bázishoz viszonyítva 96 százalékos teljesítésnek felel meg. Ugyanakkor az utaskilométer teljesítmény mind a tervhez, mind a bázishoz viszonyítva megközelíti a 100 százalékot.

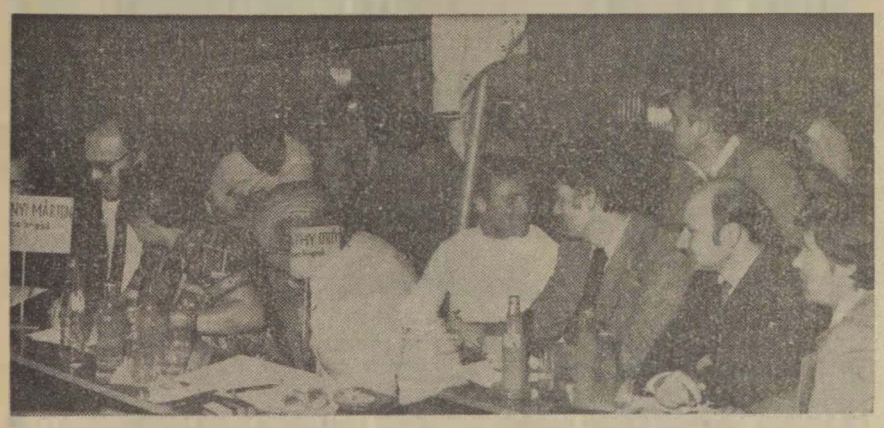
A vasút I—III. negyedévi áruszállítási teljesítménye

98 millió 829 ezer tonna, mely a tervhez képest 100,9, a bázishoz viszonyítva 102,3 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az árutonna-kilométer teljesítmény pedig mindkét viszonyítási alaphoz képest közel 5 százalékos túlteljesítést mutat.

A szellemi vetélkedő győztese:

A nagykanizsai vontatási főnökség Landler Jenő szocialista brigádja



Izgalmas pillanatok a vetélkedő döntőjében (Laczkó Ildikó felvétele)

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére a Magyar Szovjet Baráti Társaságok tagcsoportjai kezdeményezésére, a MÁV Vezérigazgatósága a vasutas szocialista brigádok részére szellemi vetélkedőket szervezett. A vetélkedő célja az volt, hogy a vasutas dolgozók szélesebb körű ismereteket szerezzenek a magyar—szovjet kapcsolatokról és még bensőségesebbé, tartalmasabbá tegyék a két nép vasutas dolgozóinak barátságát, együttműködését.

A gazdasági vezetők szívügyüknek tekintették a vetélkedő szervezését. *Országosan 3621 szocialista brigád vett részt a szolgálati helyeken, a középdöntőkön, majd az azt követő vasútigazgatósági döntőn.*

1977. október 7-én került sor a szellemi vetélkedő országos döntőjére a MÁV Vezérigazgatóság konferencia termében. A döntőn 10 szocialista brigád vett részt. A vasútigazgatóságokat 6. a pályafenntartási szakszolgálatot, a járműjavítókat, a MÁV Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyeket és az Utasellátó Vállalatot 1—1 öttagú brigád képviselte.

A zsűri elnöke: *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes volt. Megnyitó beszédében örömének adott kifejezést azért, hogy a szellemi vetélkedőt a vártnál nagyobb érdeklődés kísérte.

— A dolgozók megértették, hogy legméltóbban úgy készülhetnek fel a jubileumi évforduló megünneplésére, ha szüntelenül bővítik ismereteiket és mind teljesebben megismerik egymás munkaeredményeit és életét — mondotta többek között.

A vezérigazgató-helyettes beszéde után *dr. Jánosi Imre* játékvezető ismertette a szellemi vetélkedő előírásait, szabályait, a szóbeli feladatok, írásbeli munkák válaszrendszerét. A kérdések három fő csoportra oszlottak: *politikai, közlekedési és gazdasági, vonatkozásban adtak lehetőséget az ismeretek bizonyítására.* Szerepeltek a feladványok között teszt-lapok keresztrejtvény és magnetofonról elhangzó idézetek.

Már az első percekben kialakult az igazi vetélkedő hangulat, melyre nagyfokú figyelem, szellemi koncentrálás és egy-egy szépen elmondott, szinte kiselőadás számba menő felelet után felhangzó elismerő taps volt a legjellemzőbb.

A Békéről és a Földről szóló dekrétumról, a II. Szovjet Kongresszusról, a II. világháború momentumai magyar területen, a Magyar—Szovjet Baráti Társaságról szóltak a vetélkedők hitelesen, és meggyőzően. A közlekedési téma felölelte többek között a záhonyi átrakókörzet fejlesztésével, jellemzőivel, szerepével, a magyar—szovjet vasutak adatainak hasonlításával, a közös munkaversennyel és munkakapcsolatokkal foglalkozó kérdéseket. Végül a gazdaságpolitikai kérdések a gazdasági együttműködés keretében kiépült energiagazdálkodásról, az egyezményekről, a Zsiguli-programról, a közös gazdasági kapcsolatok szerepéről, az árucsere keretében kapott konkrét ipari segítésről.

A vetélkedő eredménye: *első a pécsi vasútigazgatóságot képviselő nagykanizsai vontatási főnökség „Landler Jenő" szocialista brigádja.* Jutalmuk: 10 000 Ft. Második a budapesti vasútigazgatóságot képviselő MÁV Építési Főnökség *„Lőrinczi"* szocialista brigádja. Jutalmuk 8000 Ft. Harmadik a szegedi vasútigazgatóságot képviselő békéscsabai állomásfőnökség *„Munkácsy"* szocialista brigádja. Jutalmuk: 6000 Ft. Negyedik a járműjavító szakszolgálatot képviselő Landler járműjavító *„Ady Endre"* szocialista brigádja. Ötödik az Építési és pályafenntartási szakszolgálat MÁV Kitérőgyártó Üzemet képviselő *„Lenin"* szocialista brigádja.

Az első helyezett brigád részt vesz a tárcaközi szellemi vetélkedőn.

(szabó)

Ki tud többet Odesszáról?

A szegedi csomópont KISZ-bizottsága az odesszai megyei barátsági hét alkalmából *„Ki tud többet Odesszáról?"* címmel vetélkedőt rendezett a vasutas művelődési házban. A döntőbe került hét KISZ-alapszervezet öt tagú csapatai a Szovjetunió történetével, gazdaságpolitikájával és Odessza megyével kapcsolatos kérdésekre válaszoltak. A versenyből a Szeged-Rókusi BFF fiataljai kerültek ki győztesen. A városi döntőn ők képviselik majd a vasút ifjúkommunistáit.

Tárlatvezetés nyugdíjasoknak

A tapolcai Batsányi János Művelődési Központban rendszeresen tartanak a nyugdíjasoknak előadásokat. A közelmúltban *Marton László* szobrászművész alkotásaival ismerkedhettek meg a látogatók. A művészről és munkásságáról *Ertli Olga* tárlatvezető beszélt. A szakszerű tájékoztatás segítségével jobban megismerhettük városunk jeles szülöttének alkotásait.

A tárlat megtekintését filmvetítés követte. Nagy sikere volt Huszka Jenő: *Bob hercegének.*

A tapolcai művelődési központ példája, az érdekes előadássorozatok, tárlatvezetések, kirándulások mind-mind azt bizonyítják, hogy kulturáltabb, magasabb színvonalú programokkal segítik az aktív vasutasok és nyugdíjasok szórakozását.

Bognár Károly
Tapolca

Minden poszton helytáll

a XVIII-as őrhely bizalmija

Az 54 éves *Bártfai József* 36 éve szolgálja a MÁV-ot, 29 éve egyfolytában Hatvan állomáson. A besorolás szerint váltókezelő, de ha a szolgálat érdeke úgy kívánja, kocsirendezőnek, tolatásvezetőnek vagy térfelvigyázónak osztják be. Hat éve már, hogy az őszi forgalom lebonyolításában mindig mint kocsimester vesz részt. *Kiválóan képzett, sokoldalú, nagy tapasztalatú vasutas, az minden poszton megállja a helyét.* De mégsem erre a legbüszkébb, hanem arra, hogy 1948 óta, amióta Hatvanban dolgozik, szakszervezeti bizalmi.

Hogy miért helyezi mozgalmi megbízatását érdemben a mesterségbeliek elé, arra így válaszol:

— Egy gyorstehervonatot siktolatással 30 perc alatt „összevágok". Ez már gyakorlat, meg egy kis ügyesség dolga. *De az emberekkel való bánást, a problémáikkal való törődést nem lehet rutinból csinálni, ügyeskedéssel elintézni.* Márpedig a bizalmiban gyakran adódnak problémák, sokan vannak az ügyes-bajos dolgaikkal, megoldásra váró kérdéseikkel hozzánk forduló emberek. Ezekkel igyekszem legjobb lelkiismeretem szerint foglalkozni. A tagdíjfizetés nem téma nálunk, az üdülési kérelmekről sem beszélek, azokkal sem igen van probléma. De már a bölcsődei, meg a nagy családosok segélykérelmei ügyében, meg a többi, hasonló dologban sokszor gondos mérlegelésre, utánjárásra van szükség. Nem beszélve a jutalmak elosztásáról, a „kiváló" címekre, bérráépítésekre vonatkozó javaslatokról. Ilyen esetekben mindig arra törekszem, *a kérelmeket igényeket úgy képviseljem a szakszervezeti bizottság előtt, hogy jogosságukhoz ne férjen kétség és a fölöttes szervek döntése mindig megfelelhessen az igazságnak.* Kimondom hát: arra vagyok a legbüszkébb, hogy az ilyen ügyekben tett javaslataimat mindig elfogadja az szb és elégedetten nyugtázza a gondjaimra bízott bizalmicsoport.

Márpedig Bártfai Józsefé a legnagyobb csoport az állomáson, *25 embere van a XVIII-as őrhelyen.* De ha csak ennyi lenne! A helyzet azonban az, hogy más bizalmicsoportokba tartozó dolgozók is elég gyakran megkérik: *segítsen egy-egy „nehéz fiú" megnevelésében.* „Öreg, vállald már el, mert mi nem bírunk vele!" — kérik. Józsi bácsi ilyenkor sohasem késlekedik, „beszél a fejükkel", legtöbbször sikerrel. A szolgálatból ittasság miatt elmaradozó, nem egy fiatal jobb útra térítésében is eredményesen működött már közre. Olyan eset is előfordult, nem is egy, hogy hűtlenkedő fiatalokat vett kezelésbe és sikerült őket visszatéríteni a vasúthoz. A H. gyerek is elment a tsz-be erdészneki és most ismét az álloméson dolgozik. B. Laci visszatértében is része van. Sz. Jóska pedig a saját maga jószántából fordult hozzá, kérve: *egyenesse visszaútját a szolgálatba.*

A többséggel persze nincsenek ilyen bajok. Saját csoportjának nagyobb része régi, komoly, megfontolt vasutas. *„A fiatalokat meg viszi magával a tömeg"* — mondja. Iszákos egy sincs köztük, ha nagyonéha mégis előfordul és másként nem boldogulunk vele azt „leadjuk" — fejezi ki magát finoman Józsi bácsi.

Bizalmimunkáján kívül még valamire igen büszke Bártfai József, és ez a családja. Felesége a hatvani kórházban egészségügyi dolgozó, asszony-lánya — kisunokájuk édesanyja — tanítónő, fia a szakmunkásképző intézetnél autószerelő-oktató és szeptember óta a Nehézipari Műszaki Egyetem levelező tagozatának hallgatója.

(szász)

VASÚTI TÖLTÉSEN

Kattogó vonatok
viszik Erzsi álmát,
ismerem én minden
kis szívdobbanását.
Siró sínek útja
munkába kiséri,
csak viszi a vágány
s ő a tájat nézi.
Szíve egyensúlyoz,
a távolságot méri,
álmában összeér
tudom az a két sín.
Szíve dobbanása bennem futó vonat,
így zakatol álmunk
váltva a gondokat.
Vidd csak örök vonat,
futó boldog vonat,
zakatolja szívünk
együtt az álmokat.

Bencze József

Nyugdíjas bizalmiak értekezlete

Szeptemberben tartott bizalmi értekezletet a Budapest-Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja. Itt mutatkozott be először *Torda József* új főbizalmi, majd ismertette a nyugdíjas csoport eddigi munkáját, eredményeit.

A bizalmiak az értekezleten elmondták többek között, *hogy mintegy kétezer nyugdíjas szakszervezeti taggal kell törődniük.* Ezt a nagy feladatot a jelenlegi bizalmi gárda már nehezen tudja elvégezni. Ezért az olyan 55—65 év közötti nyugdíjasok önkéntes jelentkezésére számítanak, akik szívesen dolgoznának bizalmiként.

A tapasztalat azt bizonyítja, hogy a legtöbb nyugdíjas nem ismeri a szociális kedvezmények lehetőségeit, ezért sokan nem élnek a törvény biztosította jogaikkal. Előfordul az is, hogy nem veszik igénybe az ÖTA kedvezményeit, a vasúti jegyeket, bérleteket, és nem kérik a lakáshozzájárulást, a gyógyüdültetést sem.

Az értekezleten néhány munkát könnyítő javaslat is elhangzott. Például az, hogy a pontos nyilvántartás és a gyorssegélyezés érdekében a nyugdíjfizetési szelvényeket össze kell gyűjteni a bizalmiaknak.

Az öregekről való gondoskodás, segítségnyújtás a szakszervezeti bizottságok egyik fontos feladata. Ennek érdekében tevékenykednek a Keleti pályaudvar nyugdíjas csoportjának bizalmiai is.

Jamniczky Ferenc

„Zrínyi Ilonáék" ajándéka:

16 ezer forint értékű betétkönyv

Debrecen állomás személypénztárosainak *Zrínyi Ilona* szocialista brigádja 1963-ban alakult. Azóta négyszer nyerték el a szocialista üzemrész címet. A tizenhat tagú brigád 1964-ben vállalta egy állami gondozott leány patronálását. Takarékbetétkönyvet váltottak a nevére és minden hónapban növelték annak érékét. 1976-ban — amikor patronáltjuk, *Lakatos Erzsike* tizennyolc éves lett — *átadták részére a betétkönyvet, amelynek értéke 16 ezer forint volt.* A brigád azóta is tartja vele a kapcsolatot és segített az elhelyezkedésben is.

Jó munkájuk elismeréseként 1974-ben és 1977-ben a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel tüntették ki a tizenhat tagú kollektívát, akik szakvonali munkájuk mellett sok társadalmi munkát is végeztek. Július 26-án például a záhonyi átrakókörzetben segítették az áruk átrakását.

Ifj. Kovács Béla

HARMINCÉVES

a szegedi vasutas képzőművészeti kör

A szegedi vasutas képzőművészeti kör *30 éves fennállása alkalmából* nagy érdeklődéssel kísért kiállítást rendeztek Szegeden. Ha végiglapozzuk a kör történetét, akkor elénk tárulnak a hazai és külföldi sikerek, amelyek az eredményes munkát jelzik. A legfrissebb eseményekre emlékezve az 1977. évi szentesi kiállítás után a Bácska-Topolyai Nemzetközi Munkás Művésztábor következett. Meleg szeretettel fogadták a bácskai városban *Bede Istvánt* és *Szekfű Jánost*, a kör két festőművészét.

A szegedi jubileumi kiállítást *Szelesi Zoltán* művészettörténész rendezte. A megnyitót *Tandi Lajos* író mondta, aki hangsúlyozta, hogy a szegedi vasutas képzőművészeti kör az öntevékeny művészeknek olyan otthona, amelyben jól megfér a munkás, a főiskolai hallgató, a tanár, a vasutas, az igazgató, a tisztviselő és a háztartásvezető nők.

A kiállítás anyagából a szakértők és a közönség által is a legtöbb dicséretet Bede István *„Elhagyott fészkek"* című grafikája kapta.

Nagy hatást keltettek az idősebb és a fiatalabb munkásgenerációhoz tartozó művészek alkotásai. Kiemeljük *Szekfű János* Bácska-Topolyán készített *„Krivaj patak"* olajfestményét, *Kovács Gyula* élethű *„Kukoricagóréját"* és valamennyi képének gazdag színvilágát, realizmusát. Megragadó képek voltak még *Domonkos Istvántól* a *„Sziklás táj"* és a *„Kubik"*, *Birinyi Györgytől* a *„Farakás"* című olajfestmények. *Mehelka Béla* akvarelljei külön figyelemre méltóak. Legjobban a *„Táj"* című képe tetszett.

Láthattuk még *Borbély Zsolt, Drégelyi József, Garam-völgyi Vilmosné, Göcsey József, Krátyikné Benke Eta* és *Török László* képeit.

A vasutasok képzőművészeti köre a felszabadulás után az első volt, amely Dél-Magyarországon szervezett keretbe tömörítette az amatőr művészeket. Harminc évvel ezelőtt a múlt évben elhunyt *Szőke Győző* lakásán kezdték meg működésüket. Ma is szűk, kopottas helyen, mostoha körülmények között tevékenykednek, de művészetszeretetük felülkerekedik a nehézségeken.

A jubileumi kiállítást a makói kiállítás követte. Az 1977. évi kiállítások jól reprezentálják a szegedi vasutasok képzőművészetének fejlődését. Művészi sikereik elismertek a városban, túljutottak megyei és országhatáron. Az erkölcsi elismerések mellett azonban nagyobb anyagi támogatást érdemelnének.

(fogas)



A Zrínyi Ilona szocialista brigád

VÉRADÓÜNNEPSÉG MISKOLCON

Véradóünnepséget rendezett a közelmúltban a miskolci vontatási főnökség vöröskeresztes szervezete. A megjelenteket *Bodrogi Károlyné*, a szervezet titkára köszöntötte, majd *dr. Mádi János*, a vérellátó állomás vezetője beszélt a mozgalom jelentőségéről. A főnökség vöröskeresztes szervezete eddig kilencszer nyerte el a *Mintaszervezet* címet.

Az ünnepségen *Hernádi István*, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője 23 többszörös véradónak kitüntetést és pénzjutalmat adott át. Nyolcvanegyen oklevelet kaptak.

Ötvenéves a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet

BENSŐSÉGES ÜNNEPSÉGEN EMLÉKEZTEK MEG AZ INTÉZMÉNY FÉLÉVSZÁZADOS FENNÁLLÁSÁRÓL



Dr. Tari Endre megnyitja az ünnepséget

Ötven évvel ezelőtt Budapesten, közel a Nyugati pályaudvarhoz nyitotta meg kapuit a MÁV új rendelőintézete és a hozzákapcsolt 52 ágyas kórház. Az egészségügyi intézmény félévszázados fennállásáról október 5-én bensőséges ünnepségen emlékeztek meg. A MEDOSZ-székház Jókai utcai kultúrtermében rendezett ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Aczél György* egészségügyi miniszter-helyettes, *dr. Moró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Györffi József*, az MSZMP KB alosztályvezetője, *Molnár György*, a vasutas szakszervezet titkára, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *dr. Füredi László*, a VI. kerületi tanács vb elnöke.

Az ünnepséget *dr. Tari Endre*, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője nyitotta meg, majd *dr. Vajda György*, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet főigazgatója mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében utalt rá, hogy a vasútegészségügynek hazánkban évszázados hagyománya van. A központi kórház és rendelőintézet létesítésére azonban csak a húszas évek második felében kerülhetett sor.

— Az új intézetben 30 orvosi állást hirdettek meg, melyre 427-en adták be pályázati kérelmüket — hangsúlyozta a főigazgató. — *Kezdetben 600—700 beteg volt a rendelő napi forgalma. Ez tíz évvel később, 1937-ben már 3500-ra növekedett.* A kórházi ágyak száma is kevésnek bizonyult, ezért a félszázalékos ÖTA segítségével hamarosan bővítésre került sor. *Így a tízéves évfordulón már 400 kórházi ágy állt a vasutas biztosítottak rendelkezésére.* Néhány évvel később az intézményt szinte teljesen tönkretette az esztelen fasiszta rombolás. A kórház annyira romossá vált, hogy csak az alagsorban elhelyezett 50 ágyon folyt betegellátás.

— A kórház történetének első szakasza, amely 18 évig tartott, ezzel lezárult — folytatta. — *A következő 32 évet ismét 50 ággyal, szükségkórházként kezdte. A vasutasság összefogása* azonban *bámulatosan rövid idő alatt állította talpra az intézetet. 1945. áprilisában 80, októberben pedig 380 ággyal működött. Hihetetlen gyorsasággal létesültek az új osztályok és rendelések. A 25 éves évfordulóra már 670 ágyas kórház és napi 4000 vizsgálatot meghaladó járóbeteg-rendelés szolgálta a vasútegészségügyet.*

Dr. Vajda György ezután arról beszélt, hogy a megnövekedett feladatok maradéktalan ellátása érdekében milyen belső átalakításokat, korszerűsítéseket kellett végrehajtani, majd így folytatta:

— Az orvostudomány fejlődésével újabb szakterületek bevonása vált szükségessé a betegellátásban, ezért a vasúti közlekedésben oly nagy fontosságú hallásvizsgálatra korszerű audiológiai állomást szerveztünk. Ugyancsak bővítettük diagnosztikus eljárásaink lehetőségeit elektronenkefalográfiai laboratórium létesítésével. *Az ágylétszám közben 830-ra, majd 1963-ban, a Jávor utcai éjjeli szanatórium kórházi célokra történő átalakításával, 1068-ra nőtt.* A szanatórium helyén — ismét a vasút üzemi szempontjait véve figyelembe — a baleseti sérültek utókezelésére, korszerű rehabilitációs osztályt, gyógytorna és fürdőkezelést szerveztünk.

Saját erőnkből és terveink alapján megnyitottuk az intenzív terápiás részleget, ahol lehetőség nyílik a műtét utáni folyamatos — gépekkel végzett — észlelésre és kezelésre. 1968-ban felállítottuk a légzésfunkciós laboratóriumot és központi sterilizálót is építettünk. *A közelmúltban nyílt meg a szívbetegek részére szervezett coronaria őrző, mely korszerű eszközeivel, jól képzett nővér- és orvosgárdájával a szívinfarktus kezelésében hathatós támogatója lesz az intézet gyógyító munkájának.*

A továbbiakban részletesen ismertette a gazdasági egységekben végbement változásokat. A kórház központi konyháját felújították, a régi helyett új mosodát építettek, átalakították az elavult dokumentációs rendszert. A nővérhiányon pedig úgy igyekeztek segíteni, hogy az új nővérszállás felépüléséig 40 ápolónő részére ideiglenes szállást biztosítottak. Beszélt az orvosok és az egészségügyi dolgozók képzésének és továbbképzésének lehetőségeiről, a közeli és a távolabbi célkitűzésekről. Végül a kórház és a rendelőintézet jövőjéről adott rövid tájékoztatást.

— A kórház és rendelőintézetre háruló országos szintű vasútegészségügyi és tudományos feladatok eggyre inkább szükségessé tették az immár 50 éves épületkomplexum teljes rekonstrukcióját. A kórház évente 22 000 beteget kezel és ezt a munkát az elavult kiszolgáló helyiségek, épületgépészeti felszerelések, a zsúfolt kórtermek és a dolgozók hiányos szociális ellátottsága egyre nehezebbé teszi

Olyan rekonstrukciós tervet kellett elkészíteni, mely egyrészt biztosítja a folyamatos betegellátás melletti építkezést, másrészt olyan alapelvekkel rendelkezik, melyek az intézet fő feladatát képező munkát — a betegellátást — az újonnan épülő blokkba helyezi, meglévő épületeinkbe pedig a gazdasági kiszolgáló egységeket telepíti.

A rekonstrukció során központi műtő és diagnosztikus tömb, valamint 350 ágyas kórházi szárny épül. *A volt rendelő épületébe új központi étterem, konyha és mosoda kerül.* A kórház közelében több mint 100 ágyas korszerű, kétszemélyes szobákkal rendelkező nővérszállás lesz, mely 1978 decemberben kerül átadásra.

Az ünnepi beszéd után kitüntetések átadására került sor. A kormány- és a miniszteri kitüntetéseket *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, illetve *dr. Aczél György* egészségügyi miniszterhelyettes, a szakszervezeti kitüntetéseket *Molnár György* titkár, a vezérigazgatói elismeréseket *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, az egyéb elismeréseket, jutalmakat *dr. Vajda György* főigazgató adta át.

Az ünnepi megemlékezést követő napon, október 6-án, a Vasúti Főosztály konferenciatermében tudományos ülésszakot rendeztek, melyen számos, a gyógyító és megelőző munkával kapcsolatos szakelőadás, azokat követő hozzászólás hangzott el.

Visi Ferenc

Panaszok és panaszosok

Sokan keresik fel a miskolci területi bizottság jogsegélyszolgálatát

Miskolc-Tiszai pályaudvaron az állomásfőnöki iroda mellett található a területi bizottság jogsegélyszolgálatának irodája. Vezetője és egyben jogtanácsosa *dr. Kispál Mária*. Alig ültünk le beszélgetni, amikor egy idős nyugdíjas állt meg az ajtó előtt. Láttam, hogy az adminisztrátor hellyel kínálta, s beszélgettek.

— Ő már rendszeres vendégem — mondja mosolyogva dr. Kispál Mária —, *akkor is felkeres, ha nincs problémája. Úgy látom, most is csak látogatóba jött.*

Fél év alatt 374 panaszos

Folytatjuk a beszélgetést, miközben egy másik ügyfél érkezik. A jogtanácsosnő elnézést kér — mondván: *az illető tárgyalásra megy.* Sebtében néhány tanácsot adott neki és megkérte, hogy a tárgyalás végeztével feltétlenül jöjjön vissza. Azt is a lelkére kötötte, hogy el ne feledjen jegyzőkönyvmásolatot kérni.

— A férje baleset áldozata lett és két árva maradt utána. A tragédia mellett az a legszomorúbb, hogy hosszú ideig nem akadt senki, aki az özvegyet felvilágosította volna, mit kell ilyen esetben tennie. Szerencsére az ügy jól áll. Remélem, nem lesz semmi akadálya, hogy megkapja a jogosan követelt összeget.

A miskolci területi bizottság jogsegélyszolgálatát sokan igénybe veszik. Csupán a múlt év második felében háromszázhetvennégy ügyfelük volt. Ebből ötvenhatan csak felvilágosítást kértek, százkilenc esetben beadványt kellett készíteni, harminchárom esetben az ügyet eljárás követte, százkilenc esetben azonnali intézkedés történt, s harminchatszor a panaszos képviseletét kellett ellátni.

1977 első félévének munkája a következőképpen alakult: százhetvenkilencszer kértek felvilágosítást, hetvenkilenc beadvány készült, hatvannégyszer eljárást kezdeményeztek, a képviseletet százhetvenhét esetben látták el, négy esetben megtagadták, százhetvenkilenc esetben az ügy sikertelenül zárult.

— A jogszabály kimondja: *az ügyek ellátásánál tekintettel kell lenni arra is, hogy a jogsegélyszolgálat csak akkor láthat el jogvitában, perben képviseletet, ha az adott ügy támogatása nem ellentétes a szocialista erkölcs követelményeivel.* Nos, az említett négy esetben ellentétes volt, ezért kellett megtagadni.

Mindennel kell foglalkozni

— Milyen ügyekkel fordulnak leggyakrabban a jogsegélyszolgálathoz?

— A múlt évben a következő ügyekben kerestek fel: *munkajog, társadalombiztosítás, családjog, államigazgatás, polgárjog, szabálysértés, büntető jog, és még számos egyéb problémával.*

— Említene konkrét eseteket?

— Szívesen, de csak név nélkül, mert a titoktartás kötelez. Egyik ügyfelem balesetet szenvedett és rokkant nyugdíjas lett. Emiatt elmaradt 3300 forint jutalom kifizetése. Intézkedtünk és megkapta. A MÁV összvonalas szabadjegy csak harminc év után jár a törzsgárda arany fokozatával rendelkező vasutasoknak. Egyik dolgozónk 28 év és 6 hónap szolgálattal rendelkezett, amikor nyugalomba vonult. Közbenjárásunkra megkapta a szabadjegyet. Egy halálos baleset után három kiskorú maradt árván. *A feleség nem kapott csak özvegyi járadékot. A bíróság huszonnyolcezer forintot és havonként 1700 forint járadékot ítélt meg a családnak.* Egy idős vasutas kertje tönkrement a vasút mellett. Intézkedésünkre ároktisztítás történt és rendbejött a kert. Ezeken kívül elintéztem óvodai ügyet, baleseti kártérítést, nyugdíjpótlékot, ápolási költséget, lakásügyet. Foglalkoztam özvegyi nyugdíjjal, árvaellátással, családi pótlékkal, jubileumi jutalmakkal, elszámolásokkal.

Szervezettebb lett az érdekképviselet

A fiatal, energikus jogtanácsosnő méltó képviselője a miskolci területi bizottság jogsegélyszolgálatának. Azt mondja: *legfontosabb számára a dolgozók érdekeinek jogi képviselete, pontosabban fogalmazva az, hogy jogi védelmet, tanácsadást, segítségnyújtást és jogi képviseletet adjon a rászorulóknak.*

A miskolci tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a jogsegélyszolgálat bevezetése óta gyorsabb a dolgozók ügyeinek intézése, ezáltal csökken a munkából kiesett idő is. Szervezettebbé vált az érdekképviselet, tovább erősödött a szakszervezet és a dolgozók kapcsolata.

Szalai Mária

KITÜNTETÉSEK

A MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet fennállásának 50. évfordulója alkalmából — több évtizeden keresztül végzett áldozatkész munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Munka Érdemrend arany fokozatát adományozta: dr. Vajda György főigazgató főorvosnak. A Munka Érdemrend ezüst fokozatát Cserháti Győzőné osztályvezető főnővér, a Munka Érdemrend bronz fokozatát pedig Murányi Józsefné vezető asszisztens kapta.

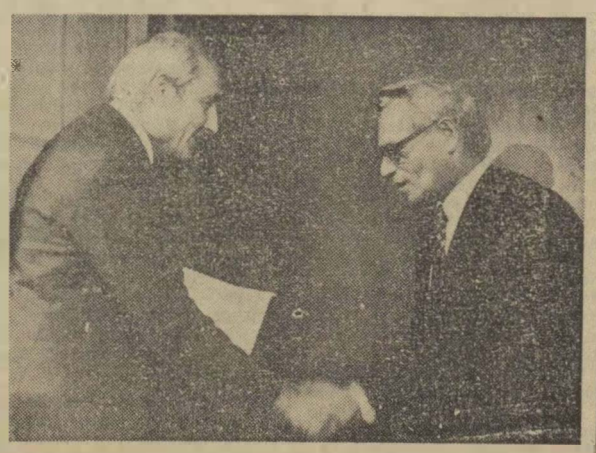
A közlekedés- és postaügyi miniszter a Kiváló vasutas kitüntető címet adományozta: Cservenka Mihályné vezető asszisztensnek és dr. Horváth Lajos osztályvezető főorvosnak. Dicséretben részesítette: Csabai István mentőápolót, Csekő Józsefné előadót, Domján Zoltánné előadót, Mikes István kazánfűtőt, Szmicsek László portást és dr. Szűcs Ottó osztályvezető főorvost.

Az egészségügyi miniszter az **Egészségügy Kiváló Dolgozója** kitüntetésben részesítette: dr. Kneisz László főigazgató főorvoshelyettest, Kolmer Erzsébet ápolónőt, Kovács Józsefné osztályvezető főnővért, dr. Novák Emil vezető főorvost, Vass Mártonné ápolónőt.

A szakszervezeti mozgalomban eltöltött több évtizedes munkájuk elismeréseként — a Szakszervezetek Országos Tanácsa a Szakszervezeti Munkáért arany fokozata kitüntetésben részesítette: dr. Genszky Kázmér főigazgató főorvoshelyettest. A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozata kitüntetésben részesült: dr. Rétfalvi Attila szakorvos. Szakszervezeti Munkáért oklevelet kapott Konda Imréné ápolónő.

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Elismerő oklevélben részesítette: dr Geruska Lóránt osztályvezető főorvost, Bódi Éva asszisztensnőt.

A MÁV vezérigazgatója Dicséretben részesítette: dr. Benkő Antal vezető főorvost, Dobsonyi Istvánné szakácsnőt, Kiss Sándor vízvezeték-szerelőt, Majsa Vincéné asszisztensnőt, Mátyus Jánosné szülésznőt, dr. Németh Józsefné asszisztensnőt dr. Paál Istvánné vezető asszisztensnőt, Polgár Sándorné portást, Tarr Gyuláné vezető asszisztensnőt.



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter átnyújtja a kormánykitüntetést dr. Vajda György főigazgatónak

(Laczkó Ildikó felvételei)

OKTÓBER 31:

a világtakarékosság napja

Hazánkban október utolsó munkanapján több mint egy évtizede emlékezünk meg a takarékosság nemzetközi ünnepéről. A takarékpénztári, a takarékszövetkezeti fiókoknál és a postahivatalokná ünnepi ügyfélszolgálatot tartanak s egyidejűleg az OTP — a társadalmi és tömegszervezetek bevonásával — a nagyközönség körében ismerteti és értékeli a lakosság takarékoskodásának eredményeit. Ezen a napon a sajtó, a rádió, a tv is többet foglalkozik a takarékossággal.

A *Világtakarékossági Nap* jó alkalom arra is, hogy a párt és a kormány által meghirdetett takarékossági programhoz kapcsolódva, a lakosság pénztakarékosságának alakulása mellett *beszéljünk az általános, a szélesebb értelemben vett takarékosság jelentőségéről és hasznosságáról.*

Az Országos Takarékpénztár „számvetése" kedvező képet mutat: *a múlt év hasonló időszakában a lakossági megtakarítások összege 88,9 milliárd forintot tett ki, most pedig elérte a 100 milliárd forintot.* Míg tavaly az előző évhez viszonyított növekedés 8 milliárd volt, addig az idén, 1976 októberéhez viszonyítva 11 milliárd forint. Emelkedett az egy főre jutó megtakarítás is, a múlt évi 8500 Ft-ról 9500 Ft-ra. S az a tény, hogy jelenleg 5 millió 800 ezer db takarékkönyv van forgalomban, igazolja, hogy 1977-ben többen takarékoskodnak, mint tavaly, hiszen 1976 hasonló időszakában „csak" 5 millió 300 ezer takarékkönyv volt forgalomban.

A fejlődés ellenére azonban még ma is sokan vannak olyanok, akik nem osztják be takarékosan a pénzüket. Adatok vannak arról, hogy pénztakarékosság tekintetében lemaradunk az élenjáró országoktól. Mindebből adódik a feladat: *a takarékosság gondolatának további népszerűsítése.* A takarékossági szokások terjesztése minden réteg körében fontos feladat, de különösen szükséges a fiatalok takarékosságra nevelése. Elsősorban a most munkába lépő fiatalokat kell e gondolatnak megnyerni. A Világtakarékossági Nap kitűnő alkalom rá, hogy nevelő szándékú befolyásunk hozzájuk, s mindazokhoz eljusson, akik még nem érzékelik kellőképpen a megtakarított pénz adta biztonság érzetét, a tervezés szilárd alapját.

De másról is szó van. *A takarékosság nemcsak gondtalanabb, hanem ugyanakkor szebb, gazdagabb, kulturáltabb életet is jelent.* Mindnyájan tudjuk — az asszonyokról, anyákról nem is beszélve —, hogy az automata mosógép, a nagyteljesítményű hűtőszekrény, a korszerű otthon, vagy a hétvégi ház, a gépkocsi könnyebbé teszi, megszépíti az emberek életét. Az imént felsorolt — „fogyasztási" — cikkek megszerzése nem megy egyik napról a másikra. Azokért meg kell küzdeni, magyarán szólva rendszeresen takarékoskodni kell.

Az Országos Takarékpénztár a legkülönbözőbb betételhelyezési formákat kínálja fiataloknak és időseknek egyaránt. Ilyenek például a *kamatozó, a nyereménybetétkönyv, a gépkocsi-nyereménybetétkönyv, vagy az 1977. január 1-én bevezetett takaréklevél.* S itt kell megemlíteni a 14—30 évesek takarékossági formáját: *az ifjúsági takarékbetétet,* amely lehetőséget ad a családalapító fiatalok részére, külön lakásépítési, illetve vásárlási vagy kedvezményes áruvásárlási kölcsön igénybevételére.

Az Országos Takarékpénztár igen sokrétű tevékenységet folytat. A takarékbetétek megőrzése mellett kölcsönnel segíti a saját otthon megteremtését azoknál, akik a szükséges készpénz egyrészét takarékosság útján előteremtik, de igen sokan veszik igénybe a Takarékpénztár nyújtotta áruvásárlási, lakáskorszerűsítési, tatarozási hiteleket is, vagy akár a mezőgazdasági hiteleket és egyéb célokra rendszeresített kölcsönöket, az OTP valuta- és egyéb pénzügyi szolgáltatásairól nem is beszélve.

Érdemes hát évente legalább egyszer mérlegelni a takarékos életforma előnyeit, mert a legnagyobb művészet nem a pénz megszerzése, hanem annak beosztása.

A társadalmi munka haszna:

Feloldhatták a sebességkorlátozást több dél-dunántúli vonalszakaszon

Néhány hete történt, de ma is szívesen emlegetik a szekszárdi pályafenntartási főnökségnél a Pécsvárad állomáson megtartott kommunista szombatot.

— *Nagyon lelkesen dolgozott mind a nyolc szocialista brigád, akik eljöttek pályamesteri szakaszainkból erre a kommunista műszakra* — mondta *Harmai Ferenc*, a főnökség szb-elnöke. — *Soós Sándor szocialista brigádjában magam is ott voltam Pécsváradon, s amikor 14 órakor befejeztük a munkát, közel kétszáz százalékos teljesítményt összegezhettünk.*

— Mit végeztek Pécsváradon? — kérdeztük *Méhes Istvántól*, a főnökség vezető mérnökétől.

— Síncserét az első vágány teljes hosszában. Kisméretű, 1888-as évjáratú sínek voltak beépítve ezen a 340 folyóméter vágányon. Így ezt csak 12 tonna tengelynyomással lehetett használni, s miatta az itt lévő vágányhídmérleg kiszolgálása is akadályokba ütközött. Nagyon sok a sínserés munkánk, a létszámunk pedig kevés. *A tervszerű felújítások keretében igy az idén erre a vágányra még nem is kerülhetett volna sor. A kezdeményezést, hogy a sincserét végezzük el egy kommunista szombat keretében, szocialista brigádjaink egyetértéssel fogadták, már csak azért is, mivel jubileumi felajánlásaikban társadalmi munka is szerepelt.*

— Így legalább ténylegesen hasznos társadalmi munkát végeztünk — jegyezte meg az szb-elnök. — S képzelheti, mennyire örült ennek Pécsvárad állomás nyolc főnyi személyzete. Örömmel segítettek, hogy megszabaduljanak végre a sok problémát okozó régi vágánytól... *Nagyon szakszerűen ők vagdalták le hidegvágókkal a régi sincsavarokat.* Ezen a felújított vágányon most már 16 tonnára emelhettük a tengelynyomást.

A közelmúltban oldódott meg egyébként a főnökség egy másik régi gondja is: *a Bátaszék—Dombóvár vonalon elkészült az utolsó szakasz felújítása is, Mágocs—Alsómocsolád és Kúrasz—Köblény állomások közötti.* Elég hosszadalmas munka volt ez, hisz 12 évig tartott, amíg a 104 éves vonalat sikerült átépíteni 21 tonna tengelynyomásúra. Mivel az utolsó szakasz is elkészült, már az M 62-es gépek is járhatnak ezen a fontos vonalon. Most — a fővárost elkerülendő — itt halad át a nyugat-dunántúli megyékből a záhonyi elegy jelentős része a bajai híd irányába.

Az idei őszi forgalomra való felkészülés keretében két komoly „fegyvertényt" is végrehajtottak a szekszárdiak. *Az egyik az volt, hogy a 604 méter hosszú mórágy—mőcsényi alagútban felújították az elavult vágányt.* Az ország második leghosszabb vasúti alagútjában végzendő munkát, annak számos nehézsége miatt egyik építési főnökség sem vállalta... *A szekszárdi főnökség dolgozóit az érdem azért, hogy feloldhatták az alagútban a több éve tartó 20 kilométeres sebességkorlátozást, s itt is 80 km az engedélyezett óránkénti sebesség.*

A másik rendkívüli feladatnak számító munkát Pécs külváros és Pécs-felső állomások között végezték, ahol 3,7 km hosszban még mindig vasaljas pályán haladt a vasút. De hogyan?! — *A 10—16 méter mélységű, elvizesedett bevágásokban már két éve csak 10 km/óra sebességkorlátozással cammoghattak a járművek.* A 11 millió forint értékű munka során 8000 négyzetméter műanyagszövetet építettek be az ágyazat alá, hogy a töltés helyenként nedves anyaga ne keveredjen az ágyazatkővel.

Az átépítés után, az őszi forgalom kezdetére ezen a vonalon is feloldhatták a sebességkorlátozást.

L. J.



— A Gellérthegy arra van, ez itt egy répahegy.

(Polgár Imre rajza)

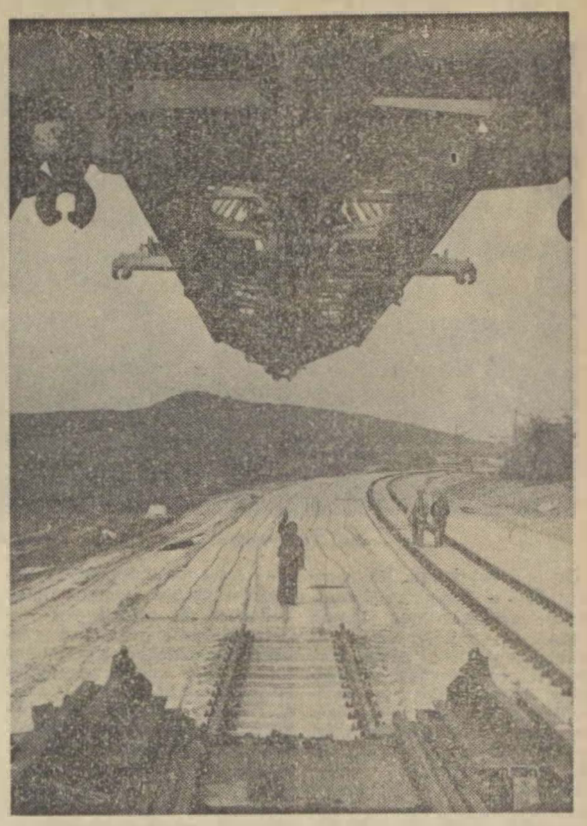
A tervezett ütemnek megfelelően halad a pályafenntartási szolgálat átszervezése

A cél kettős: profiltisztítás, illetve a fenntartás korszerű szervezetének mielőbbi kialakítása

Szeptember 29-én szakszervezetünk Benczúr utcai székházában tanácskozásra került sor. *Kajcsa József* titkár megnyitója után előbb *Feleky Pál* alelnök, a központi vezetőség építési és pályafenntartási szakbizottságának elnöke, majd *dr. Telek János*, a 6. szakosztály vezetője, a pályafenntartási szakszolgálat átszervezéséről, az átszervezés előrehaladásáról és a soronkövetkező feladatairól tájékoztatta a központ osztályvezetőit, a területi bizottságok titkárait és pályafenntartási főnökségek szakszervezeti bizottságainak titkárait.

Elmondották, hogy a pályafenntartási szakszolgálat átszervezése két irányú feladat. Egyrészt profiltisztítás, másrészt a vasúti pálya fenntartásával foglalkozó részleg korszerű szervezetének kialakítása. *A profiltisztítás lényegében azt jelenti, hogy a pályafenntartási főnökségekről leválasztották a magasépítmények és a hidak fenntartását, annak érdekében, hogy a vasúti pálya fenntartásának, minden erő felhasználásával eleget tudjanak tenni.* E célból a budapesti vasútigazgatóság kivételével az öt vidéki igazgatóságon egy-egy pályafenntartási főnökség megszüntetésével, ezek helyiségeinek, eszközeinek felhasználásával, épület- és hídfenntartó főnökséget hoztak létre. A budapesti igazgatóságon az állóeszközök nagyságára való tekintettel két önálló épületfenntartó és egy önálló hídfenntartó főnökséget létesítettek. Ezeknek az a feladata, hogy a jövőben a vasút állagában levő magasépítményeket és műtárgyakat fenntartsák.

A pályafenntartási főnökségek *a jövőben kizárólag a vasúti pályák fenntartásával, továbbá a hidak és műtárgyak időszakos vizsgálatával foglalkoznak*, mivel ezek a vasúti pályának szerves részei. A pályafenntartási főnökségek a hidaknál végzett időszakos vizsgálatok megállapításai alapján, az épület- és hídfenntartó főnökségnél, illetve a budapesti igazgatóságon a hídfenntartó főnökségnél rendelik meg a szükséges javítási munkák végrehajtását.



A hegyeshalmi fővonal rekonstrukciójánál korszerű vágányfektető gépek segítik a munkát
(Tenta György felvétele)

— Az elmúlt években létrejött és egyre fejlődő fenntartási munkák korszerű gépesítésével és az ezek felhasználásával kialakult korszerű technológiával összhangba kellett hozni a szervezetet, mivel a régi már fékjévé vált a nagy értéket képviselő, korszerű fenntartó géppark kihasználásának, a modern technológiák alkalmazásának — hangsúlyozta *dr. Telek János.*

A profiltisztítás után megmaradt pályafenntartási főnökségek központjában változást nem hajtunk végre, de a főnökségek „külszolgálatánál" a pályamesteri szakaszokat összevontuk és főpályamesteri szakaszokat alakítottunk ki. A főpályamesteri szakasz vezetője tiszti végzettségű műszaki, esetleg üzemmérnök. Munkájában segíti három pályamester, közülük az egyik a pályafelügyelettel foglalkozik, másik a főpályamesteri szakaszokon levő ütőképes KMPE (Közúti Mozgó Pálvamesteri Egység) munkáját irányítja, a harmadik a főpályamesteri szakasz elszámolási munkáit végzi. A főpályamesteri szakasz nagyságától függően, a KMPE munkáját egy vagy két pályamester irányítja. Így a pálvafenntartási főnökségeken levő GMPSZ (Gépesített Mozgó Pályamesteri Szakasz), továbbá a főpályamesteri szakaszokon levő KMPE *már alkalmas a nagyértékű géppark és a korszerű technológia megfelelő kihasználására.* Az átszervezést az év elején kezdtük, azóta tervszerűen, teljes erővel folytatjuk és 1978 harmadik negyedév végéig kívánjuk befejezni.

— *A másik nagy jelentőségű intézkedés a 8+6-os munkáltatási rend bevezetése* — folytatta. — *Ez lényegében azt* jelenti, hogy a nagy teljesítményű géppark személyzete nyolc *napig dolgozik és hat napot pihen.* A nyolc napból az utolsón a géppark leáll, közben belép a következő váltó személyzet. Így a lelépő és a belépő gépszemélyzet együtt van, a géplánc minőségi átadását-átvételét, a kisebb javításokat és a karbantartásokat közösen tudják elvégezni. Amíg a jelenlegi rendszerben a gélláncok általában négy és fél napot dolgoznak vágányzárban, addig az új rendszer szerint hetente hat napot tudnak dolgozni. Csupán a váltónapon nincs vágányzár. *Hogy ez a nap a hét melyik napja legyen, azt az adott vonalakon a forgalmi szakszolgálat dönti el.*

A szakosztályvezető azt is elmondotta, hogy az új munkáltatási rendet a kelet—nyugati és észak—déli irányú tranzitvonalon 1978 márciusától kezdve kívánják bevezetni. Az átszervezés ennek az ütemnek megfelelően folyik. A 8+6-os rendben ez év őszén további kísérleti munkáltatást végeznek.

AZ IPAR SŰRŰJÉBEN

Reflektorfényben a „palotai" állomásfőnök

— Ha arra gondolok: *nekünk, vasutasoknak is részünk van abban, hogy a hatezer lélekszámú Várpalotából közel harmincezer lakosú város lett, s körülötte hatalmas ipari objektumok nőttek ki a földből, nálunk óriási a fejlődés* — mondja *Kondor Pál* Várpalota állomásfőnöke.

Az is köztudott, hogy Várpalotán nem könnyű a vasúti szolgálat. *A csaknem 200-as létszámú állomás a szombathelyi igazgatóság egyik legnagyobb feladási forgalmat lebonyolító szolgálati helye.* Az áruforgalom közel egynegyedét — az idén például 1 millió 800 ezer tonnát — ez az állomás adja fel. Nem beszélve arról, hogy népgazdaságilag rendkívül fontos ipari üzemeket — a Várpalotai Szénbányákat, a Péti Nitrogénműveket, a November 7 Erőművet, az Inotai Alumíniumkohót, az új péti műtrágyagyárat —, szolgál ki. Az állomáshoz tartozó 77 kilométeres iparvágány-hálózaton naponta 5—6000 tonna áru szállítását igénylik a partnerek.

Hosszú volt az út, amíg a Rába menti Nick község földműves fiából várpalotai állomásfőnök, közéleti ember lett. 1940-ben pályamunkásként kezdett a vasútnál Egy év múlva Várpalotára szólította a munka. Ez egész életében meghatározó lett Közben hat évig az igazgatóságon is dolgozott, majd ismét Várpalota következett. Igaz ekkor már a munka meliett felesége is ide kötötte. Sokáig volt forgalmi szolgálattevő, majd főnökhelyettes, s 1963 óta állomásfőnök. 1945-től tagja a pártnak, és ehhez mérten vette, veszi ki részét a társadalmi munkából.

Jelenleg a városi pártbizottság pártépítési munkabizottságának tagja. Munkásőr, több éve vezeti a szakszervezeti politikai oktatást. Sok olyan vasutast nevelt már, akik közül többen vonalbiztosként dolgoznak különböző, főleg a dunántúli szolgálati helyeken

— A párt-, a szakszervezeti és a KISZ-vezetőkkel jól megértjük egymást. Viták vannak, de ez így jó. *Bólogató Jánosokra sehol sincs szükség.* Nem nézzük, hogy ez párt-, szakszervezeti, vagy gazdasági feladat, hanem csak azt, hogy a munkát, a vasút és a népgazdaság iránt érzett felelősségből meg kell csinálni. Sajnos nálunk sem megy minden „olajozottan". *Három-négy éve létszámhiánnyal küzdünk, főleg olyan fontos posztokon, mint a kocsirendezői, tolatásvezetői.* Nem tudtuk megvalósítani a négyes fordulót ezeken a területeken; közbeváltós módszerrel biztosítjuk az emereknek a pihenő időt. Pedig kapunk „kirendelt" dolgozókat is.

— Állandó gondunk állomásunk nagymértékű szennyeződése a szomszédos bányaüzemtől. A sokmilliós elszívóberendezések ellenére jócskán jut nekünk is az aydrálás „melléktermékeiből". *Szocialista brigádjaink az állomás takarításakor társadalmi munkában, 15 köbméter szemetet vittek el a vágányok közül. A szennyeződés olyan mértékű, hogy esőben a dominórendszerű biztosítóberendezés nem megbizhatóan üzemel.* A vonatforgalom, a tolatási műveletek lelassulnak. Ilyenkor a váltóállítást emberek közvetítésével végezzük.

Szeptemberig jelentősen túlteljesítették időarányos szállítási előirányzataikat, azóta pedig folyton mínuszban vannak, úgy hogy szerzett előnyük napról napra csappan, *mert nem kapnak elegendő fedett kocsit.* A nehéz helyzet, a sok munka, a munkaerőhiány ellenére sem panaszkodnak.

— *Szeretjük a vasutat, főleg ha rendben, a szó szoros és tágabb értelmében menetrendszerűen mennek a dolgok* — folytatta *Kondor Pál.* — *A nyolc szocialista brigád a legmelegebb helyzetben is helytáll, mindig számithatunk rájuk.* Az idén különösen sokat tettek a kollektívák belső életének javításáért. Kirándulásokra mentek, sok társadalmi munkát végeztek. Rendezték, csinosították állomásunkat. A váltókat például szocialista megőrzésre vették át: *esős időben fokozottan gondozzák, takarítják.* A maroknyi, de lelkes KISZ-szervezet is mindenbe „bevethető".

Várpalota állomás iskolapéldája annak, hogy ha törődnek a renddel és a tisztasággal, a legnagyobb szennyezés ellenére is rendben tarthatók a szolgálati helyek. *Bármikor nyit az utas a várótermekbe, érkezik a peronra, vagy jegyváltáshoz,* tisztaságot, rendet



tapasztal. Törődnek vele, lelkiismeretesen takarítanak. Ez is benne van — elsődlegesen természetesen az áruszállítási teljesítmény — abban az elismeréssorozatban, amelyet Kondor Pál főnöksége ideje alatt ért el az állomás. 1963 óta — két kivétellel — *minden esztendőben vezérigazgatói elismerésben részesültek.* Maga a főnök tízszeres kiváló dolgozó. Érdemes vasutas, tulajdonosa a Munkaérdeméremnek a Munkaérdemrend ezüst fokozatának, az Árvízvédelmi emlékéremnek, a szakszervezeti munkáért kitüntetés ezüst fokozatának, és a 27. vasutasnapon kiváló vasutas kitüntetést kapott. Valamennyi kitüntetését úgy fogadta, hogy az nemcsak a személyes megbecsülés jele, hanem az állomás kollektívájának is szól, amely nélkül nem születhettek volna meg a palotai munkasikerek.

Azt vallja Kondor Pál: *úrrá lenni a nehézségeken, megtalálni a megoldást a „meleg helyzetekben" is, ez az egyik legfőbb vezetői erény.*

Szelci Teréz

Kanizsai műszaki napok

Nagykanizsán a Közlekedéstudományi Egyesület vasútépítési és pályafenntartási szakcsoportja — *a kanizsai műszaki napok keretében* — október 6-án szakmai ankétot szervezett. Az ankéton a pécsi igazgatóság pályafenntartási főnökségeinek képviselői vettek részt és megvitatták többek között az új főpályamesteri szervezeti rendszer eddigi tapasztalatait.

A tanácskozáson *Varga István*, a pécsi igazgatóság építési és pályafenntartási szakcsoportjának vezetője tartott vitaindító előadást. A hozzászólók között volt *Halmay Árpád*, a pécsi területi bizottság titkára is. Korreferátumában hangsúlyozta, hogy az új szervezeti rendszerben sem szabad megfeledkezni a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáról, a jó munkahelyi közérzet biztosításáról.

Sári Antal, a Vasúti Főosztály 6 szakosztályának képviselője ismertette azokat a később megvalósuló korszerű technikai intézkedéseket, amelyek tovább könnyítik majd a pályafenntartási dolgozók munkáját.

Az ankét résztvevőinek délután Szántód-Kőröshegy állomáson szakmai bemutató rendeztek. Sor került itt *Sárai Alexander Sándor* és *Plecskó József* újítási javaslatának üzemszerű próbájára is.

Az egész napos program eredményét *Varga István* osztályvezető értékelte.

A „magány" tizenkét órája

VENDÉG VOLTAM EGY V43-AS VILLANYMOZDONYON

Szeptember 23., péntek. Miskolc-Tiszai pályaudvarról 9.30-kor indul a 6437. b. számú személyvonat Füzesabonyba. „Csak" mozdonyvezetővel közlekedik. A jegyvizsgálók a szerelvény mellett várják az indulást. Felkapaszkodom a villanygépre. *Cs. Kiss József* mozdonyvezető most kezdi a szolgálatot. A gép átvételével kapcsolatos teendőket már elvégezte, de még ellenőriz valamit. Én addig elfoglalom a vonatvezető helyét. Indulás előtt pár perccel még egy civilruhás érkezik a vezérállásba: *Oleszka József* oktatótiszt. Vonali ellenőrzésre jött. Véletlen találkozás. Cs. Kiss József nem látszik izgatottnak, csak az órájára pillant gyakrabban, mert már indulnia kellene. A hatodikon állunk. Végre magasban az indítótárcsa. Két perc késéssel meglódul a gép.

A műszerek „lelkére" utalva

— *Nyékládházáig vágányzár van a bal vágányon* — mondja Kiss, és elhelyezkedik a forgószéken. Elhagyjuk a Tiszait. A sebességmérő mutatója fürgén kúszik a nyolcvanas számra. A bal vágányon hamarosan megpillantjuk a pályamunkásokat. Hosszan szól a mozdonykürt, szétrebbenti a táj csendjét. A vonatbefolyásoló berendezés ismétlő jelzőjén világít a megnyugtató zöld fény. Tovább gyorsulunk.

A vonatvezető nélküli közlekedést (a CsM-et) a miskolci vontatási főnökségnél 1976. januárjában vezették be. Az eltelt majdnem két év tapasztalatairól igyekszem információkat gyűjteni. *Előttem a jegyzetfüzet táncot jár az asztalon, pedig itt jó a pálya.* Szóval megyünk, de mindjárt csökkentjük a sebességet, mert közeledünk Kistokaj megállóhelyhez.

— *Figyelje majd az indítást!* — mondja Oleszka József, aki eddig is szorgalmasan jegyezgetett a hátam mögött füzetébe. — *Ahol nincs forgalmi szolgálattevő, ott a vezető jegyvizsgálónak kellene közölni a mozdonyvezetővel, hogy „a 6437. b. sz. vonat mehet!"*

Kistokaiban kihajolok az ablakon. A vezető jegyvizsgáló feltartott kézzel jelzi az indulást.

— *A szöveg most is elmaradt, mint általában* — jegyzi meg mosolyogva vezérünk. — De ez érthető is — érvel tovább —, hiszen amíg idejön a mozdonyhoz és visszamegy, addig értékes másodperceket veszítünk. Olyan rendelkezés ez is, amit nem szabad mereven értelmezni, mert különben tovább növelnénk a késést.

A vezérállásban kellemes meleg van, a szerelvényt is fűtjük. Nyolc kocsi „röpül" utánunk. Cs. Kiss felál, úgy figyel előre, *mert a CsM-ben mindenért a mozdonyvezető felel.* Amikor mellette volt a vonatvezető, megoszlott a felelősség. Ő is figyelte a jelzőket, a megállókat, ellenőrizte a menetidőt, vezette a menetlevelet — egyszóval megkönnyítette a vezér dolgát. Beszélgető partner volt, segítőtárs. Most egyedül van; a kétszál sínen futó jármű műszereire és önmagára utalva. *Csak jelek, színek, hangok jutnak el hozzá, csupa technikai információ, amit önműködő berendezések, automaták és félautomaták bocsátanak ki elektromos „lelkükből".* Emberi szót csak a háta mögött recsegő mozdonyrádióból hall, ami olyan, mint a taxik URH-s adóvevője. Most is beszél valaki, mozdonyvezetők hívják egymást. Az oktatótiszt a kereső gombbal próbálja kiszűrni a fülsértő zajt.

Ha százzal megyünk, elkapjuk a Zilt

9 óra 45 perc. Nyékládháza állomás váltóin csattogunk. A jelzőismétlő berendezés pici körablakainak egyikén opálos fehér fény gyullad ki, jelezve, hogy itt a váltókörzetben megszűnt a vonatbefolyásolás; a fényjelzők színei nem jutnak be a vezetőfülke kis műszerébe. *Amikor kihaladunk az állomásból, ismét ellenőriz, befolyásol az automatika — mint egy szigorú, beprogramozott robot. Kilencven kilométeres sebességgel robogunk Emőd felé.* Az állomáson három tehervonat is várakozik. Két rakott és egy üres szerelvény. A vágányzár miatt egyiket sem indították el, pedig a bal vágányon Miskolctól egyetlen szerelvénnyel sem találkoztunk. *Forgalomszervezési hiba, vagy túlzott óvatosság?* Nem egyedüli elgondolkoztató jelenség ez az őszi forgalom idején.

Nincs sok időnk a meditálásra, mert Emőd után egy fénysorompóval védett közúti átjáróban — a vörös fény ellenére — ráhajt a sínekre egy Zil tehergépkocsi. Jók a látási viszonyok, kilencvennel haladunk, Cs. *Kiss József* a fékező berendezés felé nyúl, de félúton megáll a keze a levegőben. A kocsi szerencsésen átjutott.

— *Ha százzal jövünk, elkapjuk! Egy páran ráfizettek már erre* — bosszankodik vezetőnk, és még utána néz a kanyarodó gépkocsinak, amelynek rendszáma: *FD 69—64.*

Nagy rutinja van már a pillanatra felvillanó számok elolvasásában, rögzítésében, hiszen feladatuk a mellettük elhaladó vonatok megfigyelése, a gépszámok gyors leolvasása is. Ha rendellenességet észlelnek, mozdonyrádión értesítik a személyzetet.

Éjszaka fárasztóbb az egyedüllét

— *Nekünk, egyedül közlekedő mozdonyvezetőknek a legtöbb gondot a menetlevél vezetése okozza* —, mondja Mezőkeresztes-Mezőnyárád után Cs. Kiss. — *Ha megállunk a nyílt vonalon, azt rögzíteni kell a naplóba.* „Éles" váltásoknál sokszor nincs idő kitölteni a rovatokat. Ha szigorúan a paragrafusok betűihez ragaszkodnánk, akkor többször ácsorognának. késnének a vonatok. *Egyébként mi gyorsan megszoktuk a magányt a gépeken.* Az első szolgálat volt a legizgalmasabb. Hangosan mondtam a jelzők színeit.

Éjszaka és kődben fárasztóbb az egyedüllét, a tizenkétórás szolgálat. Előfordult már például, *hogy a jelzőnél negyven perce ácsorgó tehervonat vezetője hajnalban elaludt és fel kellett ébreszteni.*

— A CsM-es közlekedés során azonban a miskolci igazgatóságon eddig nem történt baleset — mondja *Oleszka József.* — Csak egy rendkívüli eseményre emlékszem. *Egyik mozdonyvezetőnk tehervonattal nem állt meg az állomáson és meghaladta a kitiárati megállj állású jelzőt.* Rádión figyelmeztették a megállásra.

Közeledünk Füzesabonyhoz. A térközjelzőn sárga fény. Tehervonat halad előttünk. Csökkentjük a sebességet, mert a bejárati jelzőn várhatóan vörös fény gyullad. Már látjuk is a tilos színt. Egy percre megállunk. Addig a mozdonyvezető bejegyzi ezt a menetlevélre. *„Füzesabony 6. jelzőjénél 10.30-kor megálltunk. Indulás: 10.31-kor."*

Füzesabonyba tíz óra harmincháromkor érkeztünk. kettő perc késéssel.

Késés – hanyagság miatt

Tizenegy órakor — utasok nélkül — szerelvényvonatként indulunk vissza Miskolcra. Cs. Kiss József reggel kilenc órakor kezdte a szolgálatot és 21 órakor fejezi be. Közben 286 kilométert utazik. Az Április 4. szocialista brigádjukból hárman nem feleltek meg a CsM-re előírt szigorított orvosi vizsgálaton. A vontatási főnökség huszonnégy mozdonyvezetője közlekedik vonatvezető nélkül a személyforgalomban. Mindannyiuk tapasztalatát összegezi, amikor megállapítja:

— *Most, az őszi forgalom idején gyakrabban kitérőztetik a személyvonatokat.* Mi igyekszünk vinni a szerelvényt, ezért érthető, ha boszszankodunk a késve kezelt jelzők és az ácsorgások miatt. Amikor befutunk az üres állomásba és megkérdezzük a várakozás okát a forgalmistától, *sokszor azt a választ kapjuk, hogy „nem állt be a váltó".* Hamar kiderül, hogy ez gyakran csak hanyagságot álcázó kifogás.

— *Előfordul azonban egyéb elgondolkoztató fegyelmezetlenség is* — magyarázza tovább. — *Szeptember 21-én például Felsőzsolcán a 4425-ös személyvonatot indította késve a forgalmista, mert egy utassal beszélgetett. Ezért pár perc késéssel érkeztünk Miskolcra, ahol már várt a csatlakozó 6435-ös.*

Miskolcról én is ezzel a vonattal utazom ismét vissza Füzesabonyba, amelynek mozdonyvezetője *Bukovenszky János.* A gépet Cs. Kiss átadja váltótársának. Ő Nyíregyházára viszi majd 15.02-kor a 2314-es számú vonatot.

A tehervonatos vezérek panasza

Bukovenszky a tehervonatos CsM-esekhez tartozik, most helyettesít valakit.

— *Emlékszem a csak mozdonyvezetővel való közlekedés bevezetésének első heteire* — mondja. — *Néhány vonatvezető azt jósolta, hogy „egyedül majd nekimentek a falnak". Szerencsére nem így történt. Egy 150—160 tengelyes vonaton — ahol még jegyvizsgáló sincs — nagy felelősség ez az egyedüllét.*

— Milyen ismétlődő gondjaik vannak a szolgálattal kapcsolatban?

— A tehervonatos személyzet váltása a miskolci és a debreceni igazgatóság térségében történik. *A miskolci mozdonyvezetőket gyakran indokolatlanul kevés szolgálati óra után önköltségben hazaküldi a nyíregyházi mozdonyfelvigyázó.* Arra hivatkozik, hogy nincs vonat. Pedig lenne...

Táskájából egy naplót húz elő. Szolgálati óráiról 1973-tól pontos feljegyzést vezet. Elmélyülten lapozgat és már idézi is a tényeket:

— *Augusztusban ötször történt haza önköltségben (hét és fél óra szolgálat után) Nyíregyházáról. Szeptember 21-én is hasonló eset történt, amikor a 2380-ast vittem oda.* Csak négyóra kényszerpihenő után közölték velem, hogy vonat nincs. utazzam vissza Miskolcra. *Ennek a hanyagságnak a vasút látja kárát!*

A két igazgatóság szakemberei valóban felfigyelhetnének a munkaerő-kihasználás ilyen meglehetősen szubjektív gyakorlatára!

Bukovenszky néha lekapcsolja a feszültséget, úgy „futtatja" a szerelvényt. Az energiatakarékosság miatt teszi. Ők is versenyben vannak. Ezért idegeskednek, ha hanyagság miatt meg kell állni. *Az újraindulás legalább ötszáz forint.* Elhúz mellettünk egy teher. Amikor elcsitul a zaj. a tapasztalt vezér a szélvédő üveg mögötti kis termoszra mutat:

— *Forró fekete van benne, a feleségem készítette éjszakára. Töltsön magának egy duplát! Itt a gépen, a tizenkétórás magányban sokszor hasznos frissítő a kávé.*

Megfogadtam a tanácsát.

Kaszala Sándor

A jó munka eredménye:

A tervezettnél többet szállított a pécsi vasútigazgatóság

A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Bizottsága legutóbbi ülésén megállapította, hogy az év eddig eltelt időszakában jól dolgoztak a szocialista brigádok. *Annyi árut, mint az első félévben, még sohasem szállított a pécsi vasútigazgatóság.* Ugyanakkor hatékonyabbá vált a gazdálkodás, csökkent az önköltség, javult a baleseti helyzet. A szolgálati főnökségek vezetői, a párt-, a KISZ- és a szakszervezet tisztségviselői mindent megtettek annak érdekében, hogy a jubileumi munkaverseny eredményes legyen.

A vállalásokat a brigádok időarányosan teljesítették, illetve túlteljesítették. Javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége, kényelmesebbé vált az utazás, tisztábbak a személykocsik és a pályaudvarok. Dombóváron elkészült a karbantartó vágány. A gyors kivitelezéshez hozzájárultak az állomás és a vontatás szocialista brigádjai. Több, mint ötszáz dolgozó végzett társadalmi munkát.

Az igazgatóság az áruszállítási tervét 102,4 százalékra teljesítette. Szervezési és műszaki fejlesztési intézkedésekkel elérték: *több, mint 81 ezer órával csökkent a túlórák száma.* Javult a vasutasok szociális ellátottsága. Szigetváron öltözőt és mosdót alakítottak ki. A vasútigazgatóság dolgozói az első félévben 3 millió forint támogatást kaptak a lakásgondok enyhítésére.

A nagyobb állomások közül a legeredményesebben teljesítette vállalásait *Nagykanizsa,* de dicséretet érdemel *Pécs, Kaposvár, Bátaszék* és *Dombóvár* is. Ugyanakkor sok még a javítani való a *dunaújvárosiak* munkájában, főként a személy- és tehervonatok menetrendszerű indításában, a vonatközlekedési terv teljesítésében, az átlagos kocsitartózkodási idő csökkentésében. A közép állomások közül valamennyi célkitűzését túlteljesítette *Gyékényes, Komló, Balatonszentgyörgy* és *Fonyód.*

A területi bizottság ülésén meghatározták a második félév legfontosabb célkitűzéseit is. *Többek között meg kell gyorsítani az elegymozgatást. A fuvaroztatókkal olyan kapcsolatot kell kialakítani, ami biztosítja az egyenletes rakodást a hét valamennyi napján.* A pályák és rakodóhelyek állapotát olyan szinten kell tartani, hogy az őszi csúcsforgalom lebonyolítását ne akadályozza. Szorgalmazza a területi bizottság azt is, hogy a brigádok tegyenek pótvállalásokat a vasúti munka minőségi és mennyiségi javítására.

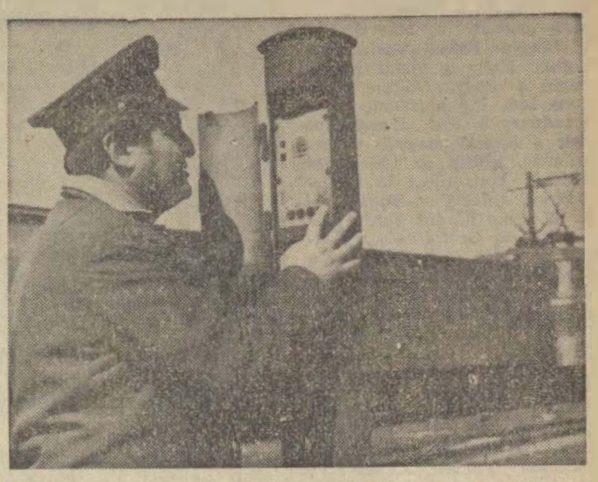
Együtt Nyíregyházáért

Nyíregyháza Városi Tanácsa és a társadalmi szervek *„Együtt Nyíregyházáért"* felhívásához a pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága és pártalapszervezete is csatlakozott. Szeptember 24-én a fizikai és a hivatali dolgozók útátjáró cserélést, *Tarcal* állomáson vágányszabályozást, *Sóstó* állomáson alépítményi munkát végeztek.

A 87 társadalmi munkás összesen 769 munkaórát teljesített. A munkáért járó bért, *11 535 forintot* átutalták a városi KISZ-bizottság egyszámlájára.

Csúcsforgalom Rákosrendezőn

Az őszi csúcsforgalom Rákosrendező pályaudvar vasutasait is próbára teszi. Naponta átlag 2200 kocsi érkezik ide és indul tovább. Ezekben a hetekben a gurítódombon is hajrá van. Az itt dolgozó kocsirendezők, saruzók, forgalmi szolgálattevők, vonatfelvevők sokszor hősies helytállásának köszönhető, hogy folyamatosan indulhatnak rendeltetési helyükre az áruval megrakott szerelvények. Képriportunk a rendező életének egy-egy pillanatát mutatja be.



Langer István külsős forgalmi szolgálattevő külsőtéri telefonon „hangolja" össze a gurítódombbal a vonatok kijáratását



Olmosi János gépkísérő a gurítódombon szétakasztja a kocsikat



Egymás után érkeznek a kocsik a gurítóról. Szabó Ferenc sarus „megszelídíti" a rohanó vagonokat



Az induló vonatokról rádió segítségével készül a vonatterhelési kimutatás. Fischer János vonatfelvevő munka közben

(Laczkó Ildikó képriportja)

Százéves a ferencvárosi pályaudvar

Az állomás kizárólag a teherforgalomnak épült

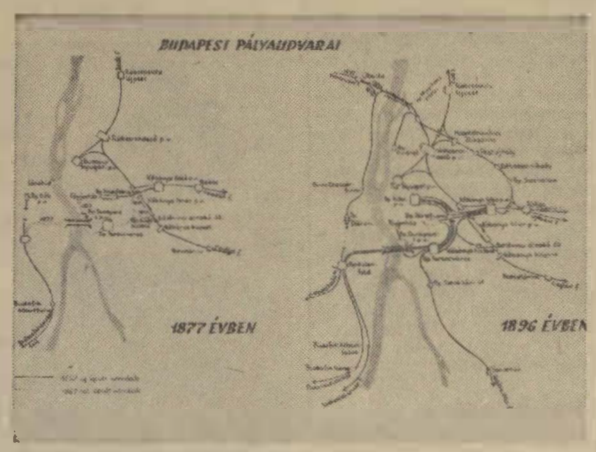
A kiegyezést követően pénzügyi zavarok léptek fel a *pest—losonczi* vonalat építtető Magyar Északi Vasúttársaságnál. Ezért a vonal hamarosan a magyar állam tulajdona lett. Így a *Losonczi pályaudvar*, a mai *Józsefváros* volt a legelső magyar vasútállomás. Ebben az időben öt állomás bonyolított le teheráruforgalamat Pest-Budán. Az öt állomást három gazda birtokolta: *az Osztrák Államvasúttársaság, a Déli Vasút és a Magyar Északi Vasút.* A vasút széttagoltsága miatt, Pest-Buda áruellátása szempontjából, a helyzet már türhetetlenné vált.

Az 1868. évi országgyűlés — szükségszerűen — nagyarányú vasútfejlesztést határozott el. A déli összekötő vasút fejlesztése volt az elsődleges feladat. Józsefváros periférikus, rossz helye sürgette a megoldáskeresést, az újabb pályaudvarok építésének gondolatát. *Ilyen törekvések közepette épült Újbuda (később Kelenföld) és az összekötő vasútihíd építése kapcsán (1877) Budapest—Ferencváros, majd Duna-part, a Fővámház, a Sertéshizlalda és Marhavásártér állomás.*

Ferencváros és Újbuda állomás kizárólag teherforgalom céljából épült, szoros összefüggésben az 1876. március 1-re átadott Déli összekötő vasútihíddal és a Körvasút továbbfejlesztésével.

Néhány év múltán (1882), amikor a pécsi vasútvonal is elkészült és már épült a Keleti pályaudvar, Ferencvárost személyforgalom számára is berendezték. Új vágányokkal, épületekkel, szogálati helyekkel bővült az állomás. *Ebben az időben a Körvasút főállomása Duna-part állomás volt,* amely a „Stáczió utcai" állomást, (a mai Józsefvárost) mentesítette.

Ferencváros állomás léte és fejlődése szorosan összefügg a Körvasút építésével. Egyrészt azért, mert ebben az összefüggésben nőtt naggyá, másrészt a Dunántúl, a Duna jobb partján létesített vasútvonalak is hatással voltak fejlődésére. *Ferencváros igazi jelentősége azonban Rákosrendező és Rákos-állomások megnövekedett szerepkörében kezdett kibontakozni,* pontosabban az Osztrák Államvasutak, később az Osztrák Magyar Államvasutak 1891-ben magyar, azaz MÁV tulajdonba történő átvétele után.



A Balparti Körvasút, illetve Ferencváros ezeken az állomásokon keresztül került összeköttetésbe *Rákosrendező, Angyalföld, Lipótváros, Vizafogó* állomásokkal. Az 1896-ban átadott Északi Összekötő Duna-híd nemcsak Angyalföld állomás és a körvasút, hanem Ferencváros szerepét is növelte. Ezáltal a dorogi szénmedence terméke szabadutat kapott az ország minden irányába.

A rendező az első világháború alatt épült. A háborút követő években tovább nőtt Ferencváros jelentősége. Előtérbe került az állomás bővítése, átépítése. Újabb vágányok, őrhelyek létesültek. *Háromszorosára nőtt az állomás vonatfogadó, indító és átbocsátó kapacitása.* Elkezdődött a gurítással történő kocsirendezés. Először nagyon szerény viszonyok között, majd külföldi tapasztalatok felhasználásával szabályozták a gurítódomb és az irányvágányok esésszögét.

1928-ban a „Vasgyár utca", Kőbánya—Kispest és Ferencváros között elkészült a vágánykapcsolat. Ezzel szabad út nyílt Debrecen és Szeged irányába. A Duna és Tiszántúl között meggyorsult az áruforgalom. A harmincas évek elején a Csepel kikötőt összekötötték a nagy vasúttal. Ezzel a kapcsolattal a vízi és szárazföldi viszonylatban jelentősen rövidült a fuvarozási határidő. *Ferencváros és Soroksári út* állomás jelentősége tovább növekedett, ugyanakkor Duna-part állomásé csökkent.

Figyelemre méltó még akkor is, ha ellentmondásosnak tűnik, *Káin Albert* szakíró 1902-ben fogalmazott megállapítása: *„A budapesti teherpályaudvarok — így Budapest—Ferencváros is — a fejlődő forgalom követelményéhez képest számos átépítésen, bővítésen mentek keresztül, amelyek azonban nem valamely előre megállapított terv vezérfonala nyomán, hanem esetről esetre keletkeztek és részlettervek szerint végeztettek, amint azt az esetről esetre felmerült szükséglet megkívánta."*

Még néhány érdekes adat idekívánkozik. A harmincas évek elején, a 17 budapesti teherpályaudvar közül kilenc 300 ezer tonnát meghaladó áruforgalmat bonyolított le, azaz az összes vasúti teherforgalom 77 százalékát. Fontossági sorrendben akkor még Józsefváros, Duna-part, Soroksári út, Kelenföld és a Nyugati pályaudvar után következett csak Ferencváros, jóllehet az állomás átbocsátó és rendező szerepét illetően már a legnagyobb volt Budapesten.

Gergely József
(Folytatjuk)

POSTÁNKBÓL

Egyenruhában vagy civilben?

Régi fényképeken láttam és idősebb kollégák visszaemlékezéseiből tudom, hogyan öltözködtek egykor a mozdonyvezetők. Pincskalapban és glasszékeszty ben teljesítettek szolgálatot. Ez az öltözet hűen tükrözte a társadalomban elfoglalt helyüket, s azt, hogy a Horthy-rendszer munkásarisztokráciájához tartoztak.

Hogyan öltözködünk ma? A gőzösön a hagyományos munkaruha és szolgálati sapka a divat, míg a korszerű járművek mozdonyvezetőit megfigyelve igen tarka képet kapunk. Lehet látni egyenruhát, munkaruhát, szolgálati sapkát, svájci sapkát. Egyszóval eléggé csiri-csáré az öltözet.

Márciusban a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter — emlékezetem szerint — a következőket mondta: „Kevés egyenruhás vasutast látok, mondják meg: szégyellik viselni?"

Nekem az a véleményem, hogy egyenruhánk elegáns, korszerű, aránylag jó minőségű anyagból készül. Egyébként a szabályok értelmében az egyenruha viselése szolgálatban kötelező.

Vajon hányan vagyunk olyanok, akik ha szolgálatba megyünk, mindig rendeltetésszerűen viseljük az egyenruhát? Az is eszembe jutott: vajon hány olyan szolgálati vezető van, aki megköveteli beosztottaitól, hogy az egyenruha viselésében is tartsák be az előírásokat?

Pozsonyi Tibor
mozdonyvezető

Debrecen:

Közlekedési ifjúmunkásnapok

Közlekedési ifjúmunkásnapokat rendeztek *Debrecenben* szeptember 30-tól október 7-ig. A megnyitóünnepséget az állomás nagy oktatótermében tartották, amelyen *Vágó László*, Hajdú-Bihar megye KISZ Bizottságának titkára mondott beszédet.

Az egyhetes programot gazdag kulturális és sportrendezvények alkották. Az eseményen négyezer fiatal vett részt. *Meghívták az ifjúmunkásnapokra a kabai cukorgyár építkezésén dolgozó lengyel fiatalokat is.* A rendezvénysorozat október 7-én záróünnepséggel és díjkiosztással ért véget. Az ünnepségen az ifjúmunkásnapokat *Kiss László*, a csomópont KISZ-bizottságának titkára értékelte, és adta át a versenyzőknek járó díjakat.

Az összetett sportversenyben a postaigazgatóság fiataljai lettek az elsők. Második a vasúti csomópont KISZ-bizottsága, harmadik pedig a Volán 6 számú vállalatának csapata lett.

Ifj. Kovács Béla

A szerkesztőség üzeni

Várfalvi Gyula, Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; ifj. Kovács Béla, Debrecen; Cserháti Károly, Veszprémvarsány; Bognár Károly, Tapolca; Németh Gyula, Ajka; Vágvölgyi István, Dunakeszi; Keszthelyi Erzsébet, Szekszárd; Szűcs Ferenc, Hatvan; Csizmadia Béláné, Szombathely; Bódogh Mihály, Léval Laura, Dombóvár; Pál István, Pozsonyi Tibor, Sepsi Gyula, Miskolc; Szabó Józsefné, Szolnok; Jamniczky Ferenc, Budapest: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Baksy Magda, Inárcs; levelét illetékes helyre továbbítottuk.

Mint azt lapunk október 7-én megjelent számának nyolcadik oldalán közöltük, ez év október 1-től bővült a Magyar Vasutas oldalterjedelme és nem havonta, hanem kéthetenként jelenik meg nyolc oldalterjedelemben. A lap ára eddig 50, illetve 70 fillér volt, a jövőben tekintettel az oldalterjedelem bővülésére, minden lapszám 70 fillérbe kerül. Mint közöltük az 1978. évi előfizetéseket ennek figyelembe vételével kell szervezni. Ez azt jelenti, hogy az eddigi 14,40 helyett 18,00 forint lesz az évi előfizetés összege. Egyben közöljük azt is, hogy ez év negyedik negyedévében már minden lapszám nyolc oldalon jelenik meg, a különbözetet azonban azoknak nem kell befizetniök, akik 1977-ben egész évre befizettek a Magyar Vasutasra.

„KÖSZÖNJÜK A SEGÍTSÉGET"

Verőcemaros állomás *Arany János* szocialista brigádja a nagyközségi tanács óvodájában végzett igen értékes társadalmi munkát. A brigád tagjai összesen kétszáznyolcvan órát dolgoztak. A többi között megjavították a gyermekek második otthonának berendezéseit. Az óvoda környékének rendezése, a játékok megjavítása is szerepelt a vállalásukban.

Önzetlen, fáradságot nem ismerő munkájukért a kis óvodások és az óvoda valamennyi dolgozója nevében köszönetet mondok.

Zelenay Vilmosné
Verőcemaros

Színvonalas műsor nyugdíjasoknak

A nyugdíjas vasutasok tiszteletére színvonalas műsorral kedveskedett a békéscsabai vasutas klubkönyvtár. *Portörő István*, nyugdíjas elnök köszöntötte a megjelenteket. Az ünnepi köszöntő után a szegedi vasutasok Petőfi Sándor művelődési házának citerazenekara, a hatéves *Hadobás Zoltán* hegedűjátékkal, *dr. Kovács Tamásné* zongorakíséretével, valamint *Lázár Mária* énekes szórakoztatta a részvevőket.

Az ünnepségen néhány idős veterán is jelen volt, így *Kovács János* kilencvenhárom éves, *Lente Pál* kilencvenegy éves, *Medovarszki György* nyolckankilenc éves nyugdíjas vasutas.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

A jubileumi évforduló jegyében

A hatvani csomópont pártbizottsága a közelmúltban napirendre tűzte a Magyar—Szovjet Baráti Társaság helyi tagcsoportja munkájának értékelését. *Berta Béla* ügyvezető ismertette az idei tevékenységet, amelyet a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára történő felkészülés jellemzett.

A tavasszal rendezett jubileumi brigádvetélkedőn 61 brigád 307 tagja vett részt. Sikeresek voltak azok a sport- és kulturális rendezvények is, amelyeket a szovjet katonai alakulatokkal közösen szerveztek. *Az idei tervek között szerepel még a Csuvas Autonóm Köztársaság megismertetése előadások keretében.* Filmvetítéssel egybekötött előadást terveznek még a szocialista forradalomról és a szovjet vasutak fejlődéséről is.

Szűcs Ferenc

TÍZ FELEJTHETETLEN NAP AZ ADRIAI TENGERPARTON

Szeptember 15-én a Keleti pályaudvaron kilenc nyugdíjas topogott izgatottan. A meghatott csoportot hamarosan az Adriai tenger felé repítette a *Maistral expressz.* A végcél a tengerpart melletti *Omis* volt. Tíz gyönyörű napot töltöttek a belgrádi utasellátó panziójában. Napközben igen sok szép élményben volt részünk, többek között megtekintettük *Split* kikötőjét és történelmi nevezetességekben gazdag városát. A hosszú vasutas szakszervezet csoportja autóbuszkirándulásra hívta meg a magyar nyugdíjasokat. *Dubrovnikot* tekintettük meg közösen. A tengerparti városban szinte minden ház műemléknek számít.

A nyugdíjas társaim nevében is köszönetemet fejezem ki a szép útért.

Lévay Laura
Dombóvár

Ha az indóház mesélni tudna...

Százados szokásainkat megtagadva nem készülünk hetedhét országra szóló ünnepségsorozatra, nem tartunk több napos tudományos szimpoziont, nem hívtuk vendégül — egy tévhitet tovább tartósítandó — Eiffel Gusztáv kései leszármazottait, talán még egy pezsgőspohár sem telik meg e centenárium alkalmából. Pedig mi, magyarok, szeretünk ünnepelni: megünnepeljük a jegyesünkkel való megismerkedés első évfordulóját, majd a hónapfordulót, az évfordulókat és végül a szakítást is. Ünnepelnénk most is — nem kertelek tovább, kimondom: az idén száz esztendős Nyugati pályaudvarról van szó —, ha az ünnepelt nem lenne olyannyira száz esztendős. De az. A teteje lebontva, s az egykori üveglapok helyén becsurog az őszi eső, körötte légkalapácsok döngetik az aszfaltot, hogy lenn a mélyben is legyen egy másfajta — föld alatti — pályaudvar. A pestiek manapság nem gyögyörködni mennek a Nyugati környékére.

Hej, pedig akkortájt, amikor e korszerű vasúti csarnok még újszülött volt: százak és százak igyekeztek e látványosság csodálására! Nézték a füstokádó lokomotívokat, s irigykedve tekintgettek a kényelmetes kupékban távolba — netán a télből a nyárias időjárású országokba — utazókra. Dehát mondom: ma már az indóház sem csoda, meg az sem, ha valaki a távolba utazik. A füstokádó lokomotívok is eltűntek onnan, s a vasút környezetvédőinek arra kell ügyelniük, hogy minél kevesebb füstgáz jöjjön be az üvegfalú csarnokba a Nagykörút forgatagából.

Az ünneplésről mégse mondunk le — csak elhalasztjuk. Mikorra? Amikor kétszeres okunk lesz a pezsgőbontásra. Ha majd az öreg pályaudvar — a már készülő tervek alapján — visszanyeri eredeti formáját, a környéke pedig teljesen megújul. Lesz ama vidéken aluljáró meg felüljáró, teraszos étterem és áruház, mozgólépcső, de talán szökőkút is, mivel, hogy az idén ismét polgárjogot nyert Budapest utcáin-terein. S hogy néhány, ugyancsak öreg épület eltűnik a tájról, ki bánja! Épül helyettük ott, és másutt sokkalta szebb, korszerűbb, a közelgő harmadik évezredhez illőbb.

... És én, a Nyugati környékén felnőtt egykori kissrác mégis vegyes érzésekkel nézem e mostanság kezdődött, s hétről hétre fokozódó sürgést. Mert nekünk, terézvárosi diáknebulóknak, húszvalahány évvel ezelőtt eme ezerarcú környék helyettesítette a grundot (mert grund, játszótér Budapest talán legzsúfoltabb — hatodik — kerületében másutt nincs). Ezerarcút írok? Nincs benne túlzás: ha nem ezer sorban is, sorolom hát menten. Az egyik arc: a viszonylag csendesebb Hámán Kató udvar. Oda jártunk snóblizni, s onnan néztük a postai szerelvények indulását. A másik arc: az immár vak ablakú, de még elbontatlan cukrászsarok, ahol 50 fillérért is készségesen mérték a fagylaltot. Szemben a Szikra mozi, amelynek átépítése — úgy tűnik — tovább tart, mint amennyit az egész Marx téri megújulás igényel: ott láttam először Chaplin-bokázatot, s ott lépett fel élő mivoltában, csaknem élőnek tűnő bábfiguráival a bábzsonglőr Szergej Obraczov, valamikor az ötvenes évek elején.

Aztán „troli-trolibuszra vártam én", de sokszor és milyen sokáig, mert, hogy a táncdal második sorát meghazudtoló módon dehogy „jött is gyorsan, könnyedén". Álltam a 72-es végállomásán, szorongattam a nehéz iskolatáskát, s mikorra feltülekedtem, az öt megállónyira levő iskolában már órakezdést jelzett a harsány hangú csengő. Megszünt a trolivégállomás (helyén lesz majd az áruház, a felső emeleteken pedig a MÁV néhány hivatala), mély munkaárok jelzi az építkezés kezdetét. S jó ideje nincs már ott az Ilkovics, amelyről annyi rosszat mondtak, hogy kötelességemnek érzem védelmében is szót ejteni: a korhelyek szomszédságában, egy kisebb teremben laktató bablevest meg jó ízű paprikás krumplit is mértek, árukat a diákzsebhez méretezve, mármár fillérekért.

S hogy honnan teremtődtek elő a pótebédhez szükséges fillérek? Elárulom azt is — hát a pályaudvarról. Becsületes munkával. Megérkeztek a sok csomagú nénikék, s mi tizenéves karizmainkat megfeszítve siettünk segítségükre, vállalva, hogy a hordárok — ha észrevették az alkalmi konkurrenciát — megkergettek. Megragadtuk a pakkot és sebesen lépdeltünk a közeli villamosmegállóhoz (emlékszem, egyszer még egy kerek ötforintos is dukált érte; azt mondják, ma kelendő kincs — ezüstöt tartalmazott).

Hogy helyén marad-e a villamosmegálló, nem tudom. Miként azt sem: milyen lesz — no persze, szép, világvárosi, de mégis: milyen? — az állomás előtti tér. S ezért biztos pont a most százesztendős Nyugati. Amely ha megújul, olyan lesz, mintha régi lenne: patinásan új. Ki tudja, talán nekem sem árt majd a patina, s ismét megragadom egy nénike pakkját. A kerek ötösért? Dehogy. Csupán, hogy bizonyítsam: nem vagyok még renoválásra érett.

Mozgólépcsőn viszem majd a mélybe a csomagokat. S a néni az öreg-új Nyugatitól újdonatúj metróval robog tovább...

(földes)

Hasznos és érdekes tartalommal, szép kivitelben, 256 oldalon, 7000 Ft-os rejtvénypályázattal megjelent a

NÉPSZAVA ÉVKÖNYV 1978,

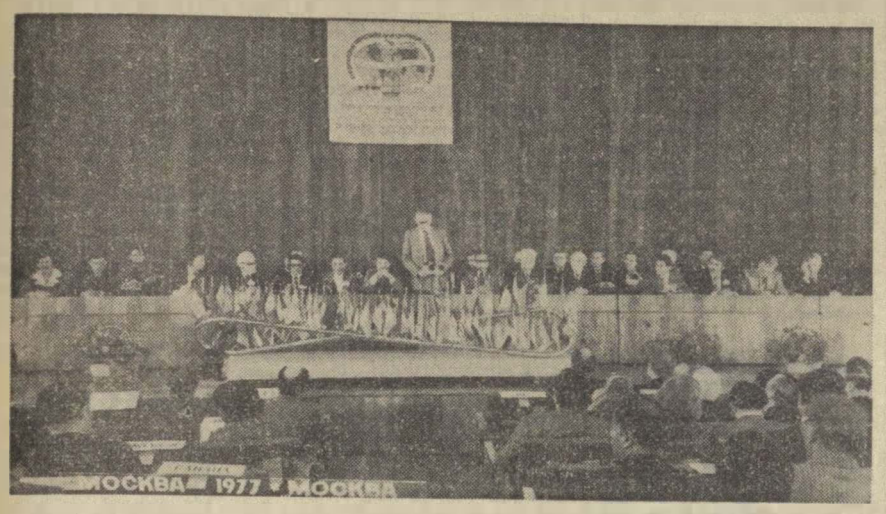
amely segítséget ad a szakszervezeti munkához, egyben az olvasók számára is szórakoztató kiadvány.

- A szakszervezeti bizalmi jogai,
- 30 év — 30 színész
- Kerttulajdonosoknak — háztáji tudnivalók,
- Divat- és háztartási tanácsok
- A 101 szabadnap eltöltése

KAPHATÓ AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL, ÁRA 16 Ft

Cselekvés az egységért

Koszorns Ferenc főtitkárt a vasutas ágazati bizottság elnökének választották az UIS VII. konferenciáján



Tanácskozik a konferencia. Képünkön az elnökségben helyet foglaló vezetők láthatók

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége (UIS) szeptember 26. és 30. között Moszkvában tartotta VII. konferenciáját. Mint arról lapunk szeptember 20-i számában már hírt adtunk, a szervezett magyar vasutasokat *Koszorus Ferenc* főtitkár vezetésével négytagú, a közlekedési dolgozókat *Kuróczi Gyulánénak*, a KSZDSZ titkárának vezetésével háromtagú delegáció képviselte.

A moszkvai konferencián a világ 74 országa 127 szakszervezetének több száz képviselője vett részt. *A küldöttek csaknem 19 millió vasutas, autó- és légiközlekedési, tengerhajózási dolgozót, halászati és dokkmunkást képviseltek.* Nemcsak a tagországok, hanem más szakszervezeti szövetségekhez tartozó szakmák is elküldték képviselőiket.

A szövetség beszámolóját feletti vita lezárása után került sor az ágazati bizottság ülésére. A vasutas ágazati bizottság ülésén tizenhárman szólaltak fel, köztük *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára is, aki többek között a következőket mondotta:

— *A vasutas ágazati bizottság helyesen mérte fel a világban végbement pozitív változásokat, illetve az azokban rejlő lehetőségeket és olyan munkát végzett a tagszervezetek között, amely lehetővé tette, hogy megismerkedhessünk a világ különböző övezeteiben dolgozó osztálytestvéreink, a vasutasok élet- és munkakörülményeivel.* Szakszervezetünk is ezeknek, a közösen kialakított célkitűzéseknek a szellemében dolgozik. Ez vonatkozik nemzetközi kapcsolatainkra és a hazánkban folyó békés építőmunkára egyaránt.

Molnár György ezután részletesebben szólt a magyar vasutasok munkájáról, élet- és munkakörülményeik alakulásáról. Befejezésül pedig szakszervezetünk további támogatásáról biztosította az ágazati bizottságot és a szakmai szövetséget.

Az ágazati bizottság ülésének vitáját *Koszorus Ferenc* főtitkár foglalta össze. Mint mondotta — ezt a felszólalók is kifejezésre juttatták —, *a konferencia eredményes munkát végzett, azokat a kérdéseket tárgyalta meg, amelyek minden országban az érdeklődés és a szakszervezetek tevékenységének középpontjában állnak.* Egyetértett azokkal a javaslatokkal is, melyek azt szorgalmazták, hogy a különböző országok szakszervezetei, illetve a különböző irányzatú szakszervezeti központok erősítsék kapcsolatukat, együttműködésüket és tegyenek meg mindent az egység további erősítése érdekében. Eredményesnek ítélte meg az eddigi nemzetközi vasutas szemináriumokat és kérte, hogy a jövőre Berlinben sorra kerülő szeminárium sikeréhez is járuljanak hozzá.

A konferencia utolsó napján került sor a vezetőség megválasztására. A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének főtitkárává ismét *Debkumár Gangulit*, egyik titkárává pedig *Blatenszki Kálmánt* választották. A vasutas ágazati bizottságnak is magyar vezetője van. A konferencia ugyanis *Koszorus Ferenc* főtitkárt választotta meg a bizottság elnökének.

A szegedi vasútigazgatóság munkája a megyei pártbizottság napirendjén

Az MSZMP Csongrád megyei Bizottsága szeptember 22-i kibővített ülésén értékelte az MSZMP Központi Bizottsága 1976. december 1-i határozatában, valamint a megyei pártbizottság 1977. évi gazdaságpolitikai állásfoglalásában megjelölt feladatok végrehajtásának első félévi eredményeit. Az ülésen *Lovász Lázár* vasútigazgató is beszámolt a szegedi igazgatóság munkájáról és a jelenlegi feladatokról.

Elmondotta, hogy az igazgatóság 1977. első félévi gazdaságpolitikai célkitűzései a mennyiségi igények kielégítése mellett elsősorban a hatékonyságra, a minőség fokozására irányultak. Személyszállításban az igényeket a korábbinál magasabb színvonalon elégítették ki. *A minőség javítása, a kulturáltabb utazás érdekében hozott intézkedések eredményeként javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége, csökkent a fajlagos késési idő.* A korábbinál több személyszállító-vonatot továbbítottak korszerű vontatójárművel. Mérséklődött a zsúfoltság is.

A fuvarozásra felkínált árukat rendeltetési helyükre juttatták. Igaz, előfordult olyan eset is, hogy csak késve tudták a kocsikat rakodáshoz átadni. Az első félévi áruszállítás nagyságára jellemző, *hogy teljesítményük a tervezettet 16,8 százalékkal, a bázisidőszakét 17,1 százalékkal meghaladta.*

A korábbinál nagyobb üzemi teljesítményeket 2,1 százalékkal, azaz 265 fővel kevesebb létszámmal oldották meg. Nagymértékben nőtt a munka termelékenysége, miközben csökkent a túlórák száma.

A hatékonyabb áruszállítást segítette a korszerű szállítási módok fokozott alkalmazása. Különösen a konténeres áruszállítás növekedett: *a tavalyihoz képest 78,3 százalékkal több árut fuvaroztak.*

A vasútigazgató elmondotta még, hogy a meglévő nehézségeket belső intézkedések egész sorával csökkentették. *Ennek ellenére az áruszállításban feszültség tapasztalható.* Okaként az egyenletlen áruszállítást, a korábbinál nagyobb szállítási igényt és az üres kocsi kiegyenlítése miatt jelentkező kocsihiányt említette.

A munka eredményesebbé tétele érdekében tett számos szervezési intézkedés közül a legjelentősebbeket emelte ki. A zöldség-gyümölcs, a gabona- és a cukorrépa-szállítások zökkenőmentes végzése érdekében például a vállalatokkal megbeszélték a feladatokat. A VOLÁN vállalatokkal szorosabb munkakapcsolatot alakítottak ki, közös intézkedési tervet készítettek. *Jobban támaszkodnak a MÁV—Volán komplexbrigádok munkájára,* s segítik a Volán rakodási műszakjait.

A megyei szállítási bizottságok értekezletén értékelték az őszi forgalomra való felkészülést. A feladatok koordinálására *operatív bizottságot hoztak létre, amely minden héten fontossági sorrendet határoz meg az áruk továbbításánál.* Javították az együttműködést a fuvaroztatókkal: mintegy 70 vállalattal folytattak közvetlen megbeszélést a hétvégi rakodások fokozásáról, *rakodási versenyt hirdettek meg a tavalyi 57 vállalattal szemben 79-cel kötöttek megállapodást.*

A tett intézkedések biztosítják a soronlévő szállítási feladatok sikeres megoldását. Ehhez azonban — mint az a tanácskozáson is elhangzott — a vállalatok részéről is nagyobb megértés és támogatás szükséges.

(gellért)

A segítség nem késett

Emberségből is példát mutat a Kandó brigád

A szombathelyi vontatási főnökség *Kandó Kálmán* szocialista brigádja 1970-ben alakult 13 fővel *Gyimes József* motorvezető vezetésével. Vállalásaik mind magasabb szintű teljesítése eredményeként 1974., majd 1975. évi munkájukkal elnyerték az arany fokozatot.

A múlt évben is eredményesen dolgoztak, de a brigád egy tagja II. csoportos balesetet okozott és ez kizárta őket az elismerésből. Nem tettek neki szemrehányást, a kudarcot szocialista embertípushoz méltóan viselték el. Lendületük sem hagyott alább, nem csüggedtek. Tették továbbra is a dolgukat becsülettel, nagy igyekezettel.

Ebben az évben már 3 baleesetet hárítottak el, *s közel 800 óra társadalmi munkát tudnak maguk mögött.* Színházbérletek vannak, közösen járnak tárlatokra, szerveztek közös kirándulásokat. A brigád valamennyi tagja részt vesz szakszervezeti vagy pártoktatáson.

1975. decemberében *Meiszner Ferenc*, a szakszervezeti bizottság titkára hívta fel figyelmüket a vontatási főnökség egy volt dolgozójára, *Porpáczy Jenő* műszaki kocsiátvevőre, akit 40 évesen lerokkantosítottak. A brigád először meglátogatta az akkor már alig lépegető Porpáczy Jenőt, akivel elbeszélgettek, megkérdezték miben lehetnek segítségére. Látták, hogy félben áll a házának tatarozása. Tehát sürgős segítségre volt szükség.

A következő évi vállalásukba már beépítették Porpáczy Jenő támogatását. Az összefogás eredményeként a házon befejezték az ablakcserét, és a tatarozást, rendszeressé tették a család látogatását, megvásárolták a téli tüzelőt, hazaszállították, és levitték a pincébe, a két kiskorú gyermeknek könyveket vásároltak. A nagyobbik fiú úttörőavatásán a brigád vezetője avató szülőként vett részt. A fiatal emberbe lelket öntöttek, visszaadták az életbe való hitét, megértették vele, hogy még így is, rokkantan is érdemes élni. Kell, hogy érezze: *szüksége van rá a családjának, hogy szeretik a régi munkatársak.*

A Kandó Kálmán szocialista brigád érzelme és szeretete az elesettek iránt nemcsak ebben nyilvánul meg. 1973-ban kapcsolatot teremtettek a répcevidéki szentgyörgyi MÁV Nevelőotthonnal, azóta patronálnak egy teljesen árva fiút, akit túl a segítségen szakmájuk megismerésére, megszerettetésére is neveltek. *A fiú jelenleg az Északi járműjavítóban tanul és jövő évben lesz a szakmunkásvizsgája. A brigád tagjai négy év óta rendszeresen látogatják, köszöntik névnapján, születésnapján, érdeklődnek utána munkahelyén, valamint a kollégiumban.*

Csizmazia Béláné

Bélyeggyűjtőknek:

Jubileumi kiállítást rendeznek Dunakeszin

A dunakeszi *József Attila* Művelődési Központ ebben az évben ünnepli fennállásának 50. évfordulóját. Ebből az alkalomból a járműjavító üzem bélyeggyűjtő körével közösen november 11—14 között *bélyegkiállítást rendeznek.*

A kiállításon kizárólag kulturális témájú (zene, irodalom, festészet, feltalálók, felfedezők, tudósok) bélyegeket mutatnak be. Jelentkezési határidő: *november 1.* Cím: *2120. Dunakeszi — Gyártelep, József Attila Művelődési Központ.* A jelentkező lapon fel kell tüntetni a jelentkező nevét, a kiállítandó anyag megnevezését, az album terjedelmét, a gyűjtemény témájának rövid leírását. A bélyegeket kizárólag szabvány méretű albumlapon fogadják el. A gyűjtemény 12, 24, 36 albumlapot tartalmazhat. A gyűjteményeket értéknyilvántartással kell postára adni.

Nagy aktivitással dolgozik a KTE szentesi csoportja

Pezsdülő élet, fokozódó érdeklődés, nagy aktivitás. Ezek a jellemzői a *Közlekedéstudományi Egyesület szentesi helyi csoportjának.* A megújult vezetőség következetes munkát végzett ebben az évben az alapszabályban foglalt célok megvalósításáért. Az elmúlt időszak alatt máris jó eredményekről számolhatunk be.

A társadalmi úton történő tudományos művelés csak vonzó, közérdeklődésre számottartó programmal valósulhat meg. A szentesi csoport munkatervében ez a cél áll középpontban.

A megalakult szakcsoportokban megnövekedett a tagság száma és örvendetes a fiatalok bekapcsolódása. A szakcsoportok szorosan együttműködnek és nagy érdeklődéssel látogatják egymás rendezvényeit.

A vasútépítési és pályafenntartási szakcsoport programjából *különös érdeklődésre tartanak számot a hézagnélküli vágányok építési tapasztalatai.* A műszakiak művelődését szolgálják azok az előadások, amelyek az ipari műanyagszövet vasútépítésben történő alkalmazásáról tájékoztatnak. Nagy az érdeklődés a Csongrádnál létesülő új tiszai vízlépcső iránt. Fokozott figyelemmel kísérik az épülő szegedi Tisza híd munkafolyamatait és a szentes-csongrádi Tisza híd építkezésének előkészületeit.

A szakcsoport szervezésében került sor a *Tiszalöki Vízlépcső és Erőmű* meglátogatására, de a *Ferihegyi repülőtér* forgalmával és üzemvitelével is megismerkedtek a helyi csoport tagjai.

A vasútgépészeti szakcsoport szervezésében került sor a győri üzemlátogatásra a Vagon- és Gépgyárban. Az 50 éves szentesi motorgarázs, a róla szóló előadássorozat nemcsak szakmai érdekességeket tartalmaz, hanem az események feltárásával helytörténeti jelentősége is van.

A KTE szentesi csoportja sikeres működéséhez nagy segítséget nyújt *Feleky Pál*, a szentesi építési főnökség igazgatója, a helyi szakcsoport elnöke és a titkári teendőket nagy ambícióval végző *Nagypál Ferenc* építésztechnikus. Munkásságuk révén megnyílt a lehetőség a közlekedés és hírközlés műszaki-gazdasági fejlődésének a jobb megismerésére. Tág tere van a tagság szakmai fejlődésének és a tudományos tapasztalatcseréknek.

Fogas Pál



A MÁV Budapesti Igazgatósága felvesz és kiképez NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifeliró, vonatfelvevő, távgépíró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS:
a budapesti és vidéki állomásokon,
a vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a munkaerő-felvételi irodán,
Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

A bátrak sportja

Látogatás a MÁV Repülőklub ejtőernyős szakosztályánál

A *MÁV Repülőklubban* 1952-ben alakult meg az ejtőernyős szakosztály, de csak az 1960-as években szerzett rangot, országos viszonylatban is elkor indult fejlődésnek. A klub ejtőernyősei kezdettől fogva az élvonalba tartoztak. A mintegy hatvanas létszámú gárdához mindig tartozott legalább 3—4 válogatott kerettag, akik ebben a rendkívül nagy bátorságot, kifogástalan reflexeket követelő sportban országos és nemzetközi versenyeken növelték a klub jó hírnevét.

Egyéni és csapatteljesítményekben egyaránt hosszú idő óta az élvonalba tartoznak. A 11 évvel ezelőtt Wroclawban alapított *Odera kékszalag* versenyen minden évben részt vesznek. 1968-ban csapatbajnokságot nyertek, 1975-ben pedig *Kovács József* az összetett versenyszámban a dobogó legfelső fokán állt. A baráti országok rangos találkozóira rendszeresen nevező klubtagok az 1971-es drezdai versenyen „vertek rá" minden addigi eredményeikre. A csapatgyőzelmen kívül az összes létező egyéni díjat is ők kapták.

A MÁV Vezérigazgatóság által alapított, évenként megrendezésre kerülő *MÁV Kupát* eddig négyszer nyerték el, utoljára ezen a nyáron. Az 1977. évi sportidény még egy sikert eredményezett a kollektívának: *Balázs Sándor*, aki tavaly az országos stílusugró bajnokságon szerzett első helyezése alapján került a válogatott keretbe, a nemzetközi bajnokságon, összetettben, második lett.

Oross János szakosztályvezető azzal egészíti ki az elmondottakat, hogy bár eredményeikre büszkék, munkájuk nem merül ki csupán a versenyzésben. *„Az állami feladatként megszabott" évi sorköteles tervet is állandóan 100 százalékra teljesítik.* Fontos céljuknak tekintik azt is, hogy minél több MÁV-nál dolgozó fiatalt vonjanak be ebbe az ügyességet, bátorságot és fizikai állóképességet kívánó sportágba, *s nagyon várják azoknak a 16—18 éves ifjú vasutasoknak a jelentkezését*, akik egyszer talán hivatásuknak is választhatják az ejtőernyőzést. Ebből a klubból ugvanis már többen kerültek a Néphadsereg kötelékébe. A 10 évig a MÁV-nál dolgozó *Kovács József*, ma a Légiközlekedés és Repülőtéri Igazgatóság szakmai előadója.



Ugrás után. A kép bal oldalán a klub ejtőernyős szakosztályának oktatója
(Paxián Beatrix felvétele)

A szakosztályt a vasutasszakszervezet is messzemenően támogatja: 1974-ben például az országban elsőként vásárolhattak négy modern csehszlovák ernyőt. A jelenleg rendelkezésre álló 14 ejtőernyő azonban csak mennyiségileg elég: *öt már annyira elavult, hogy rövidesen selejtezni kell.*

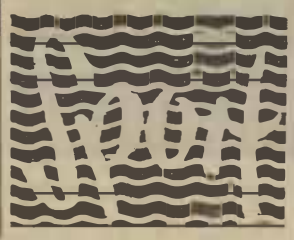
(simon)

Ötvenéves a DVSE

A *Dombóvári Vasutas Sportegyesület* ebben az évben ünnepli fennállásának 50. évfordulóját. Ebből az alkalomból jubileumi sportműsort rendeznek, amely október 16-tól november 2-ig tart.

A gazdag programban szerepel többek között nemzetközi kosárlabda-mérkőzés a DVSE és az *Erfurti Lokomotiv* (NDK) csapatai között, továbbá asztalitenisz, kosárlabda, labdarúgás, sakk és tömegsportjellegű versenyek is. A rendezvények megtekintése díjmentes.

Az egyesület vezetősége november 2-án ünnepi közgyűlést tart a városi tanács nagytermében.



A KISZ-bizottság kezdeményezésére:

Járőrverseny a budai hegyekben

A Déli csomópont KISZ-bizottsága és MHSZ-lövészklubja a fegyveres erők napja és a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére, *szeptember 29-én rendezte meg hagyományos járőrversenyét* a MÁV pályafenntartási főnökség Ságvári ligeti telepén, illetve a környező erdőben. A résztvevők a Déli és Keleti csomópontok KISZ-alapszervezeteinek tagjai, valamint az Utasellátó budapesti igazgatóságának KISZ-fiataljai voltak.

A verseny előkészítésében és lebonyolításában nagy szerepe volt *Török Istvánnak*, a Déli csomópont pártbizottsága titkárának, *Péter Andrásnak*, a Déli csomópont KISZ-bizottsága titkárának, *Tóth Istvánnak*, a lövészklub titkárának, továbbá *Mészöly Ferencnek*, a Jobbparti Épületfenntartási Főnökség szakszervezeti bizottsága titkárának, és *Papp Lászlónak*, a KISZ-bizottság sportfelelősének.

A járőrverseny megkezdése előtt minden csapat vezetője megkapta a rajtszámot, s megkezdődött a verseny. *Már több mint száz résztvevővel az első „megállónál" az Utasellátó egyik csapata a megszerezhető harminc pontból 23-at a magáénak mondhatott.* A következő állomáson gránátdobás volt a feladat. Mindenki három gránátot dobhatott, s a négy legjobb eredmény került a papírra. Utána a lövészet következett.

A kulturális vetélkedő színhelyén *Péter András* KISZ-titkárt kérdezem: — Hogyan sikerült ilyen sok fiatalt mozgósítani?

— *Nem volt könnyű, de gyakorlatunk van benne. Az előző években is szerveztünk járőrversenyeket, s az idén sok segítséget kaptam másoktól is. Már hetekkel előbb szétküldtük a meghívókat, összeállítottuk a kérdéseket.* Magam is meglepődtem, hogy ilyen sokan vagyunk. A fiúk nagy része éjszakás volt, délelőtt KISZ-gyűlést tartottunk, s most sem fáradtak. Jó érzés tudni, hogy szívesen eljöttek, és jól érzik magukat.

Már messziről látni a kis csapatot, amint az utolsó akadálynál éppen célbadobnak, illetve rúgnak. *Kinek mi megy jobban, úgy igyekszik értékes pontot szerezni.* Bizony a sportfelelős nem győzi visszadobni a labdát, annyi „gólt" kapott. Ezután irány a kötél, a lajhármászás következik. A fiúk készségesen vállalkoznak az oda-vissza útra. Ettől az állomástól futólépésben mennek a csapatok, mert a célbaérés idejével is lehet még kozmetikázni az eredményt.

Időközben megérkezett a hűsítő és a gulyásleves is, amit a MÁV Utasellátó 34-es üzemének brigádja készített.

A MÁV Számítástechnika csapata már harmadszor vesz részt a járőrversenyen. Összesen nyolcan jöttek el: *Malik Judit, Szabó Erzsébet, Hohl Mária, Tiszavölgyi István, Kristál Györgyné, Vári Katalin, Popovics Ilona* és *Marics Miklós.*

A sarokban vidáman beszélget négy fiú. Ők a Nyugati pályaudvar Utasellátó étteremben dolgoznak. *Körmendi József*, a brigád vezetője a következőket mondja:

— *Remélem jól szerepelünk. Szorgalmasan készültünk, tanultunk. Igaz, nemcsak erre a versenyre, hanem a Hatvan év a szocializmus útján című szellemi vetélkedőre is.* Az országos döntőben a harmadikok lettünk. Tudásunkból sok mindent fel tudtunk használni ezen a versenyen.

Miután mindenki elfogyasztotta ízletes vacsoráját, *Török István* párttitkár hirdette ki az eredményeket, és *Péter András* KISZ-titkárral együtt adták át a díjakat. Első helyezett a *Nyugati Utasellátó* csapata lett. Ők kapták a KISZ-bizottság különdíját valamint az Utasellátó ajándékát is. Második helyen a MÁV Számítástechnika *Rajk László* alapszervezete végzett. A harmadik helyezett a Déli Vontatás csapata lett.

A politikai kérdésekre a MÁV Számítástechnika I-es csapata válaszolt a legtökéletesebben, míg a legjobb női csapat az Utasellátó Budapesti Igazgatóságának versenyzői közül került ki.

Fazekas Eszter

HÍREK

— **Nyugdíjas találkozó.** Ajka állomás szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjas találkozót rendezett az Utasellátó termében. Csejtei Lajos állomásfőnök ismertette a megjelentekkel az állomás eredményeit, majd a 8-as számú általános iskola úttörői énekszámokkal köszöntötték a nyugdíjasokat.

— A LENINI ÚTON. A Szakszervezetek Országos Tanácsa október 19-én kiállítást rendezett a Csepel Művek Munkásotthonában a „Szovjet szakszervezetek a lenini úton" címmel. Az érdekes kiállítást Földvári Aladár, a SZOT elnöke nyitotta meg.

— **Hobbikiállítás.** A Jászkiséri Építőgépjavító Üzem Lenin KISZ-alapszervezete „Alkotó ifjúság és hobbi" címmel kiállítást rendezett. A zsüri hat kategóriába sorolva értékelte a műveket. A legjobb pályamunkák részt vettek a Jászalsószentgyörgyön rendezett járási kiállításon is.

— HANGVERSENY. A nagykanizsai vasutas Kodály Zoltán Művelődési Otthon nyugdíjas klubjának tagjai részére a közelmúltban egyórás hangversenyt adott a városi zeneiskola. A magyar nóta- és operett dalokból álló műsor nagy sikert aratott.

— **Nyugdíjasok Balatonlellén.** A dunakeszi járműjavító vezetősége már harmadik alkalommal tette lehetővé, hogy nyugdíjasaik egy csoportja öt napot tölthessen térítésmentesen Balatonlellén, az üzem üdülőjében. Ebben az évben (szeptember 11—16-ig) tizenkét család és hat egyedülálló nyugdíjas üdülhetett a Balaton mellett.

— FÉNYJELZŐK. Tapolca csomópont dolgozói társadalmi munkában vállalták, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére társadalmi munkában cserélik ki a petróleumlámpákkal feszerelt régi karos jelzőket, modern fényjelzőkre. A munkát a távközlő- és biztosítóberendezési, valamint a pályafenntartási főnökségek szakemberei irányítják.

— **Együttműködés.** A záhonyi átrakókörzet 1600 dolgozója a záhonyi Lenin és a tiszabezdédi Kossuth termelőszövetkezet almabetakarítását segítette szeptemberben. A szocialista szerződés alapján nyolcezer óra társadalmi munkát végeznek a vasutasok. A termelőszövetkezet dolgozói novemberben és decemberben a vasúti átrakómunkát segítik majd.

— ZENEKAR, TÁRSADALMI RENDEZVÉNYEKHEZ. A vasutasszakszervezet fúvószenekarának nyugdíjasai közreműködést vállalnak a társadalmi temetéseken és egyéb rendezvényeken. Cím: Bereczky János, 1087. Budapest, Kőbányai út 18. Telefon: 333—875.

— **Továbbképző tanfolyam.** A balassagyarmati vontatási főnökség huszonkét lakatosa részére október 6-án dizeltovábbképző tanfolyamot indítottak. A heti egynapos foglalkozásokat budapesti előadók tartják hat hónapon át.

LAKÁSCSERE

Elcserélném balatonföldvári kétszoba komfortos tanácsi lakásom budapesti szolgálati lakásra, lehetőleg a peremkerületekben. Mesics Árpád 1094 Budapest, Angyal u. 18. fszt. 2.

Elcserélném szolnoki másfél szobás, összkomfortos MÁV bérlakásomat budapestire vagy Budapest környékire. Érdeklődni: Szegedi Antal, 1154 Budapest, Csorvás u. 3.

Elcserélném budapesti tanácsi főbérleti egyszoba félkomfortos I. emeleti lakásomat XI. kerületi kétszobás tanácsira. Érdeklődni: 07-51-70 telefonon. Huszár Károly, 8440. Herend MÁV-állomás.

Elcserélném Nagykáta állomás mellett 1971-ben épült 10 lakásos MÁV-bérlakásban levő 2 szoba, beépített konyha, gardrobos loggiás, olajfűtésű 65 négyzetméteres II. emeleti szolgálati lakást legalább másfél szobás, vagy annál nagyobb budapestire. Keleti pályaudvarhoz jó közlekedéssel, lehet lakótelepi is. Érdeklődni: 17-48 telefonszámon, Erdélyiné.

Elcserélném váci két és félszobás komfortos MÁV-bérlakásomat két egyszobásra. Egyik Vácon, másik Budapesten lehetséges. Érdeklődni telefonon: Szíklai Viktorné. 42—63 vagy 124—000 331. sz. mellék.

Elcserélném kétszoba, összkomfortos tokodi szolgálati lakásomat egyszoba összkomfortos budapestire. Érdeklődni levélben: 2531 Tokod, Bácska u. 2. sz.

Halálozás

Súlyos betegség után, 45 éves korában elhunyt Hoffmann Mihály, a szegedi vasútigazgatóság tervgazdasági és műszakfejlesztési osztályának vezetője.

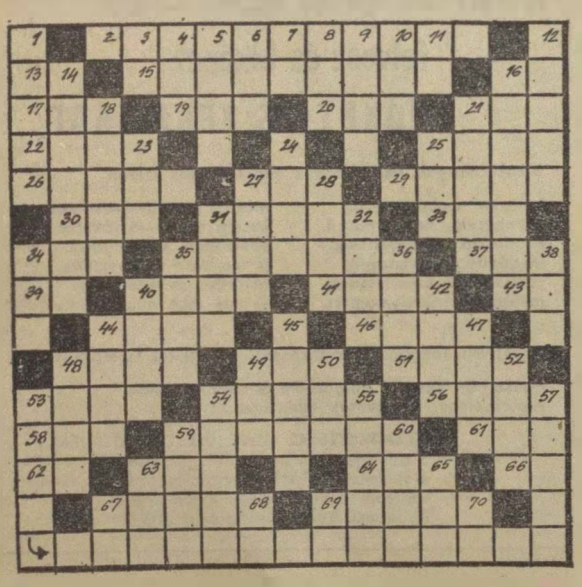
Vasúti pályáját a Közlekedési Műszaki Egyetem elvégzése után 1957-ben, a békéscsabai vontatási főnökségen kezdte. 1961-ben került az igazgatóság vontatási osztályára. 1977. március 1-én bízták meg a műszaki fejlesztési osztály vezetésével. Munkáját a pontosság és az újatakarás jellemezte. Tagja volt az igazgatóság szakszervezeti bizottságának, a munkaügyi döntőbizottságnak és az üzemi pártbizottság koordinációs bizottságának. Pédamutatóan dolgozott a területi bizottság vontatási szakbizottságában is.

Temetése október 7-én volt a szegedi temetőben.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 2. John Reed amerikai író világhírű könyve a Nagy Októberi Szocialista Forradalomról (Folytatása az 53 függőlegesben). 13. Az okozat szülője. 15. A gót stílus elemeit felelevenítő építészeti irányzat. 16. A voltamper rövidítése. 17. Kis ház. 19. Semmi, latinul. 20. Vajon ül? 21. Végtag. 22. Erdélvi város. 25. Ritka halfajta. 26. A Bug mellékfolyója. 27. Megy. 29. Európai nép. 30. Veszteség. 31. Bolyhos felületű vastag szövet. 33. Nem húz. 34. Etelt készít. 35. Előadóművészek, sportolók szerepléseit szervezi. 37. Jugoszláv folyó. 39. Állati lakás. 40. Ilyen szerencse is van. 41. Mókus-féle állat. 43. Numero. 44. Nem tud járni. 46. Kis „villanytelep". 48. Lábbeli. 49. Békaporonty. 51. Esztendős. 53. ... Hari, híres kémnő. 54. Forró égövi disznóvény. 56. A zenében technikai gyakorlat. 58. Futó madár. 59. A színészetben hőszerelmes. 61. Menyasszony. 62. Gvalu szélei. 63. Tejtermék. 64. Korszak (ék. hiány). 66. Üröm végei. 67. Hangoskodó kutya. 69. Attila másképpen.

Függőleges: 1. A közel-keleti háború során sokat hallott fennsík neve. 3. Csontokat köt össze. 4. A buddhizmus Japánban elterjedt ága. 5. Fekete, franciául. 6. Tagló a közepén. 7. Olasz folyó. 8. Varrószerszám, névelővel. 9. Másképpen Melos görög sziget. 10. Földműves szerszám. 11. Éneklőhang. 12. A francia forradalom egyik alakja. 14. Finomgyanjas juh. 16. Gyógyászatban használt kenőcs. 18. Drágakövek súlvegysége. 21. Athéni vezér. Miltiádesz fia. 23. Német névelő. 24. Göngyöleg. 25. Megszegi a parancsot. 27. A Földközi-tenger melléktengere. 28. Mese, monda. 31. Szovjet személvgépkocsi. 32. Első rovat a személyi lapon. 34. Ételt ízesít. 35. A hindu mítoszban az emberiség ősapja 36. Jelfogó, áramközvetítő. 38. Erdei gvümölcs. 40. Zeusz hitvese. 42. Sivatagi állat. 44. Neves tatár kán volt. 45. Betűpótlással vegves szórakoztató műfaj. 47. ... morfózis, átalakulás. 48. Férfinév. 49. Lélektanban az egvéniség. 50. Jugoszláv férfinév. 52. Nem ritka. 54. Helvhatározószó. 55. Nem gyakori. 57. Vele, németül. 59. Búzát kaszál. 60. Szoviet város. 63. Szófaj. 65. Nem fölé. 67. Végtelen ruró. 68. A 60. függőleges magánhangzói. 69. E. V. 70. Eger fele.



Beküldendő: vízszintes 2 és folytatásaként a függőleges 53. **Beküldési határidő:** 1977. november 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A kocsivizsgálat megszigorítása. A tolatómozdonyok rádiósítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 18. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Forgács Magdolna 8855 Belezna. Petőfi u. 73.; Kelemen Sándor, 6721 Szeged. Vadász u. 8.; Bella Ernőné, 8500 Pápa. Gyurász F. u. 18.; Gaigóczi Miklós. 6628 Tiszaszentmárton, Ady E. u. 8.; Sinkó László. 9700 Szombathely, Petőfi S. u. 41.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vidi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 43
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII. Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: dr Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 659
77—4198. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

UTASELLÁTÓ
AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT
FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT
alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:
1. Mozgószolgálathoz:
önálló szakács,
kézilegény vagy kézilány,
felszolgáló,
segédmunkás,
targoncavezető,
takarító,
gyors- és gépíró munkakörökbe.
Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84.
Mozgószolgálati Igazgatósága (tel.: 315—317).
2. KNP Igazgatóság területére:
pavilonkezelőt: Somoskőújfalu. Zebegény, Biatorbágy, Tata.
üzletvezetőt: Dömös, Vác-hajóállomás, Komárom, Herceghalom. Salgótarján,
kézilányt: Tata. Vác. állomásokon levő egységeibe.
Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 140—803 v. 14—30).
3. Budapesti Igazgatóság területére:
cukrász,
szakács,
kézilány,
segédmunkás,
pavilonkezelő,
felszolgáló,
büfés,
pénztáros,
kereskedelmi eladó munkakörökbe.
Jelentkezés: V., Kálmán Imre u. 14. (Tel.: 310—770 v. 41—96).

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. NOVEMBER 4.

DUNAÚJVÁROSI JELENTÉS

Kiugró teljesítmények születtek a jubileumi munkaversenyben

Hatékonyabb a munka, tervszerűbb a takarékosság

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára tett felajánlások sikeres teljesítéséről értesítette szerkesztőségünket a *dunaújvárosi pályafenntartási főnökség* szakszervezeti bizottsága. Eszerint a munka hatékonysága, a termelékenység fokozása érdekében megfogalmazott azon vállalást, hogy a teljesítménybéres órák arányát 1 százalékkal fogják növelni az idén — *tizszeresen teljesítették*. Az arány 10 százalékos tényleges növelése azt jelenti, hogy az összes ledolgozott órák 70 százalékát teszik ki a teljesítménybéres munkaidők.

Hasonló mértékű a jubileumi felajánlás többi pontjában foglaltak túlteljesítése is. A megszabáshoz képest vállalt 2 százalékos villamosenergia-megtakarítás ténylegesen 18 százalékkal kevesebb áramfogyasztást eredményezett. Az anyagtakarékosság kimutatható eredménye a vállalt 50 000 forint helyett körülbelül 60 000 forint lesz év végéig. *A felépítményi karbantartó géplánccal végzett munka 22 százalékkal haladja meg a vállalt 188,9 vágánykilométert. A Buda típusú aláverőgéppel 99,6 vágánykilométert teljesítettek a főnökség dolgozói, ami a jubileumi felajánlás 150 százalékos teljesítésének felel meg.* Csaknem ugyanilyen arányban mutatkozik túlteljesítés az ágyazatrostálási, illetve az ágyazatcserére irányuló vállalások értékelésénél is. Ezáltal *lényegesen hozzájárultak a főnökség pályamunkásai az őszi forgalom sikeres lebonyolításához.*

A 60. évforduló tiszteletére öt dunaújvárosi szocialista brigád *kommunista műszakot* is tartott, s az így ledolgozott 1019 óra munkabérét — mintegy 13 000 forintot — a *városi tanács* fejlesztési alapjának számlájára utaltatták át, ily módon segítve elő a helyi gyermekintézmények bővítését. Három nem fizikai állományú szocialista brigád tagjai 333 órát dolgoztak a *Rétszilas* és *Sárbogárd* közötti vonalrészen, vágányfesztelenítési munkát végezve, ezenkívül még 863 óra társadalmi munka fűződik a pályafenntartási dolgozók nevéhez, pedig a jubileumi felajánlások teljesítése még be sem fejeződött.

A szakszervezeti bizottság megállapítása szerint *eddig még soha nem tapasztalt helytállást tanúsítottak a főnökség dolgozói, a szocialista brigádok tagjai a jubileumi felajánlások teljesítése idején*, annak ellenére, hogy a munkaversenyben mindig élenjárók voltak.

Évtizedes hiányt pótol

Pullai Árpád adta át rendeltetésének az új ferencvárosi munkásszállót

A 65 milliós beruházással épült 402 személyes létesítmény második otthona lesz a vidéki vasutasoknak

Ferencváros csomópont újabb szociális létesítménnyel gazdagodott. Október 31-én átadták a 402 személyes új munkásszállót, amely a budapesti igazgatóság területén a legnagyobb és a legkorszerűbb. Az átadási ünnepségen megjelent *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szűcs Zoltán* vezérigazgató, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára, *dr. Szabó Miklós*, a budapesti területi bizottság titkára, *Nagy Károly*, a Vasútl Főosztály pártbizottságának titkára és *Horváth Ernő*, a IX. kerületi Pártbizottság titkára.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes megnyitó szavai után *Kiss Károly*, a budapesti igazgatóság vezetője méltatta a létesítmény jelentőségét. Hangsúlyozta, hogy a csomópont 3500 dolgozójának a munkáját ismerték el, amikor a vasút vezetői lehetőséget teremtettek ennek a létesítménynek a kivitelezésére. A pályaudvar műszaki-technikai fejlődésével párhuzamosan nem emelkedett a szociális ellátás színvonala. A csomóponton üzemelő tizenhét szállás már nem elégítette ki az igényeket. *Évtizedes hiányt pótol tehát ez a szálló, amely a munkaerőhiány miatt ide rendelt vidéki vasutasok kultúrált pihenését szolgálja.*

A munkásszálló építésének gondolata 1975-ben született. A tervezőknek és a kivitelezőknek egyaránt gyors és jó munkát kellett végezni. A *MÁV Tervező Intézet* 1976 májusában készítette el a tervdokumentációt. A kivitelezést a *MÁV Magasépítési Főnökség* — több főnökséggel és külső vállalattal kooperálva — 1976. július 7-én kezdte meg. A munkát gyorsan és szervezetten végezték. Ennek köszönhető, hogy 1977. szeptember 30-ra a 65 millió forint értékű létesítmény elkészült.

— *A tervezők arra is gondoltak* — folytatta az igazgató —, *hogy az itt lakó dolgozók a szállót második otthonuknak érezzék. Ezt a célt szolgálja többek között a 200 adagos tálalókonyha, a könyvtárak, a klub, a tv- és játékszobák, valamint az udvaron épített sportpálya.* A kettő- és négyágyas szobák is kényelmesek, modernek. A szálló üzembe helyezése lehetővé tette, hogy az állomásfőnökség, a vontatási- és pályafenntartási főnökség, valamint a MÁV Magasépítési Főnökség szállásain is csökkenjen a zsúfoltság.

Az igazgató ezután a csomóponton épülő egyéb szociális létesítmények terveiről beszélt, majd köszönetet mondott a vasút vezetőinek, a MÁV Tervező Intézet, a MÁV Magasépítési Főnökség, a Szak- és Szerelőipari Főnökség és az alvállalkozó vállalatok dolgozóinak a gyors és kifogástalan munkáért.

Ezután *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter átvágta a szalagot, ezzel átadta rendeltetésének a munkásszállót, majd a kivitelezésben élen járó dolgozóknak kitüntetést, miniszteri és vezérigazgatói dicséretet adott át.

Utána a vendégek — *Dömötör László* állomásfőnök-helyettes vezetésével — megtekintették az új létesítményt.

K. S.



Pullai Árpád átvágja a szalagot
(Laczkó Ildikó felvétele)



Hatvan éve a békéért, a társadalmi haladásért

1917 októbere új fejezetet nyitott az emberiség történetében. A négyéves háború eresztékeiben remegtette meg a földkerekség legzsarnokibb, legelmaradottabb birodalmát, a cári Oroszországot. Október végén a kornyilovista kormály helyzete tarthatatlanná vált. 24-én Lenin, a forradalom vezére elküldte drámai hangú felhívását a bolsevik párt központi bizottságához.

„Elvtársak!

Ezeket a sorokat 24-én este írom. A helyzet végletekig kritikus. Napnál világosabb, hogy a felkelés halogatása most már igazán egyértelmű a halállal. Most minden egy hajszálon függ. Nem szabad várni! Mindent elveszíthetünk!

A dolgot feltétlenül el kell dönteni ma este vagy éjjel. A történelem nem bocsátja meg a késlekedést a forradalmároknak, akik ma győzhetnek és ma egész biztosan győzni fognak. Holnap viszont azt kockáztathatják, hogy sokat vesztenek, azt kockáztatják, hogy mindent elveszítenek. Az akció latolgatása egyértelmű a halállal!"

S röviddel ezután az Aurora ágyulövése már az emberiség új hajnalának kezdetét jelentette.

A bolsevikok pártjának vezetésével kivívott forradalom megnyitotta az emberiség számára a kapitalizmusból a szocializmusba való átmenet korszakát. Megbomlott az imperializmus összefüggő láncolata, s létrejött a világ első munkás-paraszt állama, amely a forradalmi erők, a béke, a társadalmi haladás és a szocializmus ügyének kipróbált, megbízható támasza és önzetlen segítője az egész világon.

Az eltelt 60 év alatt a szovjet állam politikai, gazdasági, katonai téren a világ élenjáró hatalma lett. A szovjet nép felépítette a szocialista társadalmat. A Nagy Honvédő Háborúban megvédte hazáját, s napjainkban eredményesen munkálkodik a kommunista társadalom építésén.

E hat évtized fejlődését tükrözi a Szovjetunió közelmúltban elfogadott új alkotmánya. Ezt a tényt *Brezsnyev* elvtárs így fogalmazta meg:

„Jóváhagytuk a világ első össznépi szocialista államának alaptörvényét. Az alkotmányban rögzítettük a kommunizmus útján elért történelmi határvonalat — a fejlett szocialista társadalom felépítését.

Évek, évtizedek telnek el, de ez az októberi nap mindörökre úgy marad meg a nép emlékezetében, mint a néphatalom leninii elveinek, igazi diadalának fényes bizonyítéka. Minél tovább jut el társadalmunk a kommunizmushoz vezető úton, annál teljesebben bontakoznak ki a szocialista demokráciának — a nép hatalmának, a nép érdekében gyakorolt hatalomnak — az új alkotmányban foglalt, óriási alkotá lehetőségei."

A Szovjetunió fennállása óta következetes békepolitikát folytat. Ez a szocialista társadalmi rend természetéből, s a marxizmus-leninizmus elveiből fakad. Békepolitikája internacionalista módon kifejezi és képviseli a dolgozó emberek, végső fokon az egész emberiség létérdekeit, a népek békeakaratát.

Az SZKP XXV. kongresszusa ismételten igazolta, hogy a Szovjetunió békepolitikája szilárd és következetes elvi alapokra épül. Napjainban e politikának óriási szerepe van a nemzetközi kapcsolatokban, a nemzetközi osztályharcban, az egyetemes béke fenntartásában, az emberiség életében.

A Szovjetunió, a többi szocialista ország szövetsége, s más békeszerető erők közös fellépése döntően hozzájárult az európai biztonsági és együttműködési konferencia létrejöttéhez és sikeréhez. Európa és a világ haladó erőinek egyöntetű érdeke, hogy folytatódjék és visszafordíthatatlanná váljék a nemzetközi enyhülés irányvonala. Ehhez, amit a helsinki konferencia óta eltelt két év tapasztalatai is bizonyítják, *el kell hárítani egyes agresszív imperialista körök kísérleteit.* Ezek időről időre meg akarják mérgezni a nemzetközi légkört, szítják a fegyverkezési versenyt, feszültségeket teremtenek a világ különböző térségeiben.

Ezt emelte ki a belgrádi tanácskozáson hazánk képviselője, amikor azt mondotta, hogy a helsinki folyamat elleni támadások, valamint az időnként tapasztalható türelmetlenség — bármilyen jó indulatú legyen is az — szükségessé teszik a záróokmány lényeges vonásainak ismételt hangsúlyozását. — *A világ valamennyi békeszerető népével együtt, mi magyarok is növekvő aggodalommal tekintünk a fegyverkezési verseny újabb megnyilvánulásaira.* Továbbra is úgy véljük, hogy az országok közötti bizalmat csak határozott leszerelési intézkedésekkel lehet hatékonyan előmozdítani.

Népünk történelme 1917 óta ezer szállal fűződik az Októberi Forradalomhoz. Tettekkel tanúsították ezt azok a magyar internacionalisták, akik fegyverrel a kézben, maguk is részt vettek a forradalom győzelemre vitelében és megvédésében. A forradalom a magyar munkásosztálynak, parasztságnak is utat mutatott gyötrő társadalmi problémáinak megoldásához, *olyannyira, hogy a Tanácsköztársaság kivívásával elsőként követte az orosz példát.* És 26 évvel később a Szovjetunió hadserege űzte ki hazánkból a német megszállókat.

Szabadságunk, nemzeti függetlenségünk éppúgy az Októberi Forradalomban gyökeredzik, mint az a segítség, amelyet a Szovjetunió kivívott szabadságunk, nemzeti függetlenségünk védelmében, országunk gazdasági életének talpra állításában, majd a szocializmus sikeres építése során nyújtott számunkra. A szovjet népben barátra találtunk nemcsak a napsütéses időben, de akkor is, amikor nehéz és kritikus helyzetek adódtak szocialista fejlődésünkben.

A magyar dolgozók szívében mélyen él a proletár internacionalizmus szelleme, a Szovjetunió népeivel való szoros barátság érzülete. Ennek gyakorlati kifejezése a csepeli dolgozóknak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére szóló munkaverseny-felhívása, amely túlnőtt hazánk határain, s milliók csatlakoznak hozzá a szocialista tábor országaiban.

Az ünnepi munkaverseny során a vasutas dolgozók is derekasan helytállnak. *Szeptemberben például kiemelkedő teljesítmények születtek a vasúton. Az elfuvarozott 11 806 ezer tonna áru 651 ezer tonnával volt több, mint a múlt év azonos időszakában.* Ez természetesen azt jelenti, hogy a népgazdaság más ágazataiban dolgozók túlteljesítik az ünnepre vállalt kötelezettségeiket, eleget téve az MSZMP XI. kongresszusa határozatainak, amely a fejlett szocialista társadalom építésének fontosságát hangsúlyozta, a korábbinál magasabb szinten.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmából szívből köszöntjük a szovjet népet. További sikereket kívánunk a kommunizmus építésében és a világbéke megvédésében kifejtett történelemalakító munkájukhoz.

60 ÉV

A kortársak szemével

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom

Hatvan évvel ezelőtt a magyar vasutasság — a korabeli dokumentumok tanúsága szerint — „lélegzetvisszafojtva és tiszteltelteljes ámulattal" figyelte az 1917-es oroszországi forradalmakról érkező híreket. Már a februári forradalom felcsillantotta a béke reményét, s lelkesedéssel töltötte el a háborúban meggyötört dolgozókat. A vonatkísérők polgári befolyás alatt álló lapja így írt márciusi vezércikkében: „... akár kivirul az orosz forradalom révén vértől öntözgetve, tavaszi naptól melengetve a béke gyenge virágpalántája, akár pedig újabb erőre kap a háborús őrület, soká már a világveszedelem mégsem tarthat. A cárnak voltak céljai a háborúval ... De mi célja volna az orosz népnek a háborúval? Az orosz népnek nincsenek féltékenységi bogarai, nincsenek hóditó vágyai. Ott túlnyomó a béke vágya és az igyekezet, megtartani azt, ami van és begyógyitani a sajgó sebeket. Akárhogy galvanizálja tehát az angol a háborút, ez ma már csak időre kötött üzlet, nagyon közel a lejárathoz ..." (Vonatkisérő, 1917. március)

Az orosz forradalom bűvkörében

Landler Jenő így emlékezett a februári forradalom hatására: „A tömegek mozgásba jönnek. Már nincsenek a scheidemannista pártvezetőség kezében, már bekerültek az orosz forradalom bűvkörébe. Már a cárizmus bukásának híre is forradalmasító hatást váltott ki Magyarországon. A magyar munkásság mindig hű maradt a májusi tradiciókhoz. A háború alatt azonban a munkásság bizalmi férfiai hiába sürgették május megünneplését, a párt- és szakszervezeti bürokrácia megakadályozta azt. *1917-ben az orosz tavasz szinte pehelyként fújta el az akadályt. 1917. május elseje újra munkásünnep lett Magyarországon,* és május másodikán az összes gyárakban tüntető sztrájkot rendezett a munkásság a béke mellett. 1917 májusában, annak ellenére, hogy az összes nagyobb üzemek hadifelügyelet alatt állottak, és a sztrájkot kivételes törvények lázadásnak minősítették, hatalmas sztrájkhullám indul meg. *Mikor az Északi Főműhelyben a statáriumot hirdettek ki, a sztrájkoló munkások minden szakaszra a „Marseillaise" éneklésével felelnek.* 1917. május 23-án megbukik Tisza, és ... 1917 őszén a gyárakban a munkástanácsok megalkotásának szükségszerűségéről beszélnek az osztálytudatosabb munkások."

Petrográdról megkésve és rendszertelenül érkeztek a hírek, de a Magyar Vasutas igyekezett lépést tartani a fejleményekkel. Május elsején közölte a hírt, hogy a forradalom eredményeként Oroszországban bevezették a nyolcórás munkanapot. Júliusban és októberben az orosz vasutasok sztrájkkal fenyegető bérmozgalmairól tudósított. Július 20-i számában ezt írta:

„Munkásmozgalmak Oroszországban. Pétervárott 120 gyárban újból sztrájk tört ki. — *A moszkvai és pétervári kerület vasúti munkásai munkabérük javítása érdekében igen erélyesen léptek fel.* Heparandából jelentik, hogy Oroszországban vasúti sztrájktól tartanak. — Bolsevik szocialisták mindenütt nagy népgyűléseket tartanak. Lenin és Zinovjev a Putyilov Művek 20 000 munkása előtt nagy beszédet mondott. A moszkvai munkások hatalmas népgyűlésre gyűltek össze."

A Magyar Vasutas Lenin és a bolsevikok tevékenységéről

Lenin neve azon a napon szerepelt először a *Magyar Vasutasban*, amikor Pétervárott az ideiglenes kormány elrendelte a letartóztatását. A párt Központi Bizottsága ekkor úgy határozott, hogy a *Konsztantyin Petrovics Ivanov* figyelmesen megnézték az utasokat. Már egészen közel értek a mozdonyhoz. Még egy-két perc, és elfogják Lenint. Jalava mozdonyvezető azonban gyorsan feltalálta magát; *leakasztotta a mozdonyt, s a daruhoz ment vizet venni.* Néhány kínos perc következett. Elérkezett a vonat indulási ideje, de a mozdony még mindig a darunál. Jalava csak az utolsó pillanatban robogott vissza a mozdonnyal, sebtében rákapcsolta a mozdonyt a vonatra, s máris indult. *Kerenszkij kopóinak nem volt idejük arra, hogy a mozdonyra is felmenjenek. Így jutott át Lenin a finn határon.*



munkás névre kiállított igazolvánnyal illegalitásban élő Lenint Finnországban rejti el a kormány kopói elől. Az Ordzsonikidze vezetésével kidolgozott terv szerint Leninnek egy bolsevik finn mozdonyvezető, *Hugo Jalava* segítségével kellett átjutni a határon.

Lenin ötjével érkezett Ugyelnajaba. *Másnap, a tervnek megfelelően munkásruhában, parókában kiment az állomás melletti útátjáróhoz, ott fellépett a Finnországba menő vonat mozdonyára, kezébe vette a lapátot és azonnal hozzáfogott a fűtéshez.* Terioki állomásig Lenin mint Jalava mozdonyfűtője tette meg az utat. A határállomáson az ideiglenes kormány határőrei végigmentek a vonaton, gondosan ellenőrizték az útleveleket és

A vasutasok abban az időben a magyarországi munkásmozgalom élvonalában menetelteknek. Ezért nem tekinthető véletlennek, hogy hazánkban *elsőként az 1917. november 9-i vasutas nagygyűlés ünnepelte a Lenin vezette pétervári munkásság november 7-i győzelmét.* A Népszava tudósítása szerint ez *„a háborús évek leghatalmasabb gyűlése volt. Ember-ember hátán szorongott ..."* Az izzó hangulatú gyűlésen *Landler Jenő* „nagyszerű szavakkal emlékezett meg az orosz forradalmi proletariátus titáni küzdelméről".

A *Magyar Vasutas* így számolt be a proletárforradalom győzelméről:

„Oroszországban újra dübörög a föld és a márciusi forradalom úgy látszik most kezd megérni. Pétervár utcáin újra lövések hangzanak és a Romanovok Téli Palotájába belövet a forradalmi proletárság. Az események nagy forgatagában emberek támadnak fel és tűnnek el, rövid idő alatt. *Kerenszkijt, Oroszország ismert nevű diktátorát éppen úgy elsöpörte a milliók békeakarása, mint koronázott elődjét.* Ma még nem tudjuk, hogy alakul ki Oroszország újabb forradalma, de az bizonyos, hogy ugyanazok csinálták, akik az elsőt és ugyanazért: *a békéért.* Az orosz proletárság harca minden ország proletárságának vágyáért folyik, és ezért minden hadviselő állam munkássága szívszorongva lesi annak lefolyását.

Még nem tudjuk, mennyi vért kíván az új átalakulás, de bizonyos, hogy osztályok hatalomért való versengése nem lehet vértelen. A burzsoá kormányt elsöpörte a bolsevikok nagy megmozdulása és ez új lendületet, reményt és erőt ad minden ország békét akaró munkásságának. Vajha ez a remény teljesedésbe menne, és az orosz békeforradalom meghozná az egész fuldokló világnak az olyan régen sóvárgott békét."

(Magyar Vasutas, 1917. november 10.)

„Üdvözöljük az orosz békeajánlatot"

Részletek a Vonatkísérő december 5-i Béke című vezércikkéből:

„Kelet felől jött az ige. Kelet felől kél a nap, onnan árad a világosság. Nyugaton — az úgynevezett művelt Nyugaton — még mindig nem akarják megunni a negyedik éve dúló


NÉPSZAVA

Fegyverszünetet és békét!

Az orosz forradalmi kormány békeajánlata.

A szociáldemokrata párt állásfoglalása.

rettenetes világháborúnak borzalmait ... Oroszországban azonban a nép kerekedett felül. A munkás, aki megunta, hogy fia és testvére ismeretlen célokért vigye továbbra is bőrét a vásárra. A paraszt, aki végtelen véráldozatáért többet kér annak a hazának földjéből, amelyet eddig vérével öntözött, és végül a katona, és benne és általa az egész nemzet, aki túlontúl tele van a hároméves vakondok-élet borzalmaival. *És meg kellett buknia a cári uralomnak, hogy helyébe jöjjön a forradalom,* és midőn a forradalmi kormány az angol és francia kormány szolgálatába szegődött, és tovább akarta folytatni a vérontást, el kellett ezeknek is bukniuk, hogy olyan irányvnak adjanak helyet, amely nem akar mást, mint békét és vele a forradalom vívmányainak megszilárdítását.

Lélegzetvisszafojtva és tiszteletteljes ámulattal szemléljük már kilenc hónapja azokat az eseményeket, melyek Oroszországban előttünk lepergenek ... És láttuk, hogy e forradalom kezdettől fogva a békét írta zászlajára. De kegyetlen polgárháborúnak kellett hónapokig dúlnia, míg a hivatalos békeüzenet hozzánk eljuthatott. *Az orosz nép félrelökte azokat a vezető férfiakat, akik a béke gondolatának útjában állottak. Veszedelmes példa a nyugati úszítókra nézve.* Örömrepesve üdvözöljük tehát az orosz békeajánlatot. Mert az orosz béke nyomán el kell következnie a világmegváltó általános békének."

Landler Jenő az októberi forradalom tizedik évfordulóján írta:

„Az 1917. októberi forradalom mint hatalmas fénycsóva, úgy tört át az áthatolhatatlannak látszó háborús sötétségen ... Egyszerre lett világosság is, irány is az európai munkástömegek előtt. Visszanyerte a keleti fénysugártól látását is, az imperialista háborút túlsivító keleti forradalmi dübörgéstől hallását is a nyugati proletárság.

Íme, a dialektikus csudaugrás: *a szemétdomb-világ legelmaradottabb egyötödéből előugrik az örök tenyészet. Measzületik az első győzelmes proletárállam.* Az imperialista háborúból a polgárháború. A hitehagyottság helyén az elv diadallal valóra válásának soha nem hitt hatalmas épülete. Van már nemzetköziség, van már reménysugár, van vezér. Van Szovjet.

„Kövessük orosz testvéreink példáját"

Az orosz Szovjet egyszerre vezérlő csillaga lett a sötétben eltévedt európai tömegeknek.

A legelső *„Mindenkihez!"*, melyet az orosz szovjet-távíró világgá röpített, és melyben azonnal való, feltétel nélkül való, annexió, hadikárpótlás nélkül való tartós békét ajánl az egész világ dolgozóinak, nem Wilsonnak, nem a német császárnak szól. Az egész világ proletárjainak, a gyarmatok legelnyomottabb páriáinak éppúgy, mint az angol munkásnak, az indiai parasztnak és a kínai kulinak éppen úgy, mint az amerikai hadiipar munkásarisztokrata esztergályosának, a lövészárkok szenvedő, éhező, fagyoskodó, csúzhalállal eljegyzett áldozatának, özvegyek, árvák millióinak, a kizsákmányoltak és elnyomottak összességének beszél ez a „Mindenkihez!". A hazug wilsoni elvek helyett, a lenini forradalmi önrendelkezési jog, a dolgozókat ámító Kautsky-ideál a burzsoá demokrácia helyén: *íme az igazi proletárdemokrácia! A béke, a kenyér, a szabadság demokráciája ... a szovjet demokráciája." (Új Március, 1927. november.)*

Az októberi forradalom megnyitotta az emberiség történetének új korszakát. *„A lényeges az* — mutatott rá Lenin —, *hogy a jég megtört, hogy az út megnyílt, az irány ki van jelölve".* E felismerés jut kifejezésre a szívek mélyén már a forradalom első híreire megfogant jelszóban, amely az 1918. évi nagy tömegmozgalmak csatakiáltásává lett: *„Kövessük orosz testvéreink példáját!".* A vasutasok komolyan vették ezt a jelszót és megértették, milyen nagy felelősség hárul rájuk a munkásosztály küzdelmében. Ezért foglalkozott a *Magyar Vasutas* olyan részletesen az orosz vasutasoknak a forradalomban való részvételével. *„... Oroszországban a vasutasok szervezete nemcsak gazdasági követeléseinek tudott érvényt szerezni, hanem a forradalom győzelemre juttatásában, a békéért való küzdelemben is becsületesen kivette részét.* Ki ne olvasta volna azt, hogy az orosz vasutasok feltartóztatták a forradalom kitörésekor azokat a cárhoz hű csapatokat, amelyek a forradalom letörése céljából Pétervár felé tartottak. Legutóbb, amikor a bolsevikok forradalma a proletárság kezébe juttatta a hatalmat, ugyancsak a vasutasok voltak azok, akik először jelentették be támogatásukat a proletárkormánynak és megtagadták Kerenszkij és *Kornyilov* csapatainak Pétervárra való szállítását ..." *(Magyar Vasutas, 1917. december 20.)*

Az októberi forradalom győzelme, a közeli béke és a hazatérés reménye, a kizsákmányoló úri rend megdöntése, a munkások, parasztok, katonák hatalmának szemük láttára történő megvalósulása rendkívüli hatással volt a hadifoglyok tömegeire. A mintegy százezer magyar hadifogoly csatlakozása a világtörténelem első győztes proletárforradalmához, és részvétele az évekig elhúzódó polgárháború harcaiban, az imperialista hatalmak meg-megújuló támadásainak elhárításában, népünk tettekben megnyilatkozó hitvallása volt Lenin eszméi, az októberi forradalom ügye mellett.

Vasutas internacionalisták

A Szovjet-Oroszországban harcoló magyar internacionalisták szervezői között ott voltak a háború előtti magyar vasutas munkásmozgalom olyan ismert egyéniségei, mint *Faragó Dezső* és *Garlati Gyula*, s a magyar vasutasság olyan korábban ismeretlen személyiségei is, mint például *Fekete Rudolf* és *Kőszegi Tamás.*

Faragó Dezső (1880—1958) 1915 nyarán került orosz fogságba. *1918 tavaszától Kun Bélával együtt részt vett a magyar hadifogoly kommunisták és internacionalista vöröskatonák szervezésében.* Munkatársa lett az OK/b/P Magyar Csoportja központi lapjának, a Moszkvában megjelenő *Szociális Forradalomnak.* Szamuely Tibor a Kremlben,



mint az eljövendő magyar néphatalom közlekedésügyi népbiztosát mutatta be Leninnek. *Ő azonban Lenin kérésére és megbízásából agitációs körútra indult 1918 nyarán Szamarába, hogy meggyorsítsa az ott élő sok ezer hadifogoly Vörös Harseregbe toborzását.*

Szimbirszkben a fehérek fogságába esett. Szerencsére nem ismerték fel, s Szibériába került. Onnan — Vlagyivosztokon keresztül — csak 1921-ben érkezett vissza Európába, Triesztbe. Neve és szovjet-oroszországi tevékenysége annyira ismertté vált a Tanácsköztársaság idején, hogy csak négyévi bécsi és pozsonyi emigráció után, 1925-ben térhetett haza. Itthon újra bekapcsolódott a szociáldemokrata mozgalomba, s annak tisztségviselője lett. *Haláláig aktív harcosa volt a magyar munkásmozgalomnak.*

Garlati Gyula (1882—1971) szintén 1915-ben került orosz fogságba, ahol megismerkekett a bolsevik eszmékkel és fegyverrel harcolt a szocialista forradalom védelmében. Aktivistája lett az OK/b/P Magyar Csoportjának. *1918 novemberében Kun Bélával együtt tért haza.* A MÁV Északi Főműhelyben a Kommunisták Magyarországi Pártjának egyik szervezője. A Tanácsköztársaság idején a MÁV élére kinevezett Vasútj Direktórium tagja. A munkáshatalom megdöntése után börtönbüntetésre ítélték. 1945 után ismét a vasutas-szakszervezetben tevékenykedett.

Fekete Rudolf (1891—1938) a világháború idején cári fogságba került. Forradalmi agitációiért és szervezkedéséért a Péter-Pál-erődbe zárták. A cárizmus megdöntése után, *1917. március 8-án, Petrográdon lett a bolsevik párt tagja. Részt vett a Nagy Októberi Szocialista Forradalom harcaiban.* 1918 nyarán a kurszki vasutas zászlóalj parancsnoka, 1919 elején a petljuristáktól felszabadított Poltavában az ő parancsnoksága alatt alakult meg a poltavai magyar—román internacionalista ezred, amely Kijev felszabadulása után Nyugat-Ukrajnában harcolt. Részt vett Grigorjev atamán lázadásának leverésében, majd a Csekánál teljesített szolgálatot. *1921 októberében megkapta a legmagasabb szovjet kitüntetést, a Vörös Zászló Érdemrendet.* A polgárháború után Ukrajnában töltött be felelős állásokat.

Kőszeghi Tamás hadifogolyként került Oroszországba. Kolcsuginóban, ahol bányászként dolgozott 1917 novemberében lett a bolsevik párt tagja. *Részt vett a Kolcsak elleni illenális mozgalomban és az 1919. áprilisi fegyveres felkelésben.* A város felszabadulása után a külföldi kommunisták helyi csoportjának egyik újjászervezője, 1920-ban titkára. Később az OK/b/P városi bizottságának elnöke. 1921-ben tért haza Romániába.

A magyar proletariátus komolyan gondolta a saját maga által kiadott jelszót: „Kövessük orosz testvéreink példáját!" Ennek bizonyítéka, hogy 1919 tavaszán a Duna völgyében elsőként vette kezébe a hatalmat, kikiáltotta a Magyar Tanácsköztársaságot, és fegyveres szövetségre lépett Szovjet-Oroszországgal.

Írta és összeállította: Gadanecz Béla

ÉPÜL A BAM

Az első szerelvény öt év múlva indul

A szibériai Lena állomáson várakozók 1974. január 10-én a következőket hallhatták: *„Az első szerelvény 8 év múlva indul a Csendes-óceánhoz”.* Ez volt a Bajkál—Amur vasútvonal rajtja. A több mint 3 ezer km-es új vonal lesz az óceánig húzódó második transz-szibériai vasút, amely két franciaországnyi területet von majd be a népgazdaság vérkeringésébe. Az építkezésen jelenleg több mint 80 ezren dolgoznak.

— Nem vendégek, hanem házigazdák vagyunk Szibériában — mondta az építkezésszerte ismert brigádvezető, a 27 éves *Leonyid Kazakov.* — *Az ifjúság semmilyen jó ügyből nem akar kimaradni, sőt gazda módjára viselkedik. Sokan hosszú időre, talán örökre jöttünk erre a tájra.*

Hetven nemzetiség ifjú képviselői

A BAM építői fiatalok, átlagos életkoruk 23—24 esztendő, 90 százalékuk legalább középiskolát végzett és magas színvonalú szakmunkás képzettséggel rendelkezik. A legnagyobb szibériai építkezést azonban nem saját fiatalok. Zvjozdnijban (Csillagvárosban) Kazakovval egy utcában lakik a 68 éves *Pavel Budiljov*, aki dolgozott a moszkvai metró építésén és sok vasútvonal megteremtésén. Ma nyugdíjas, de egészséges és jó erőben van, segíti a fiatalokat az építkezés szakmai titkainak elsajátításában.

Mi hozta a Bajkál—Amur vasútvonal építésére a Szovjetunió különböző vidékein élő több mint 70 nemzetiség ifjú képviselőit?

Mindenkinek megvan a maga indoka: *„Nehéz, de érdekes feladat megoldásán akarom próbára tenni erőmet.” „Nem akarok otthon ülni az anyám szoknyáján, önállóságra vágyom!” „Ez az igazi férfinak való munka”.*

Ez a vasútvonal, amelyet méltán neveznek az „évszázad építkezésének”, a harmadik évezredbe vezet.

A Csillagváros a BAM első lakótelepe, amely három évvel ezelőtt született. Óslakosnak számít itt *Ivan Zsunyin*, akivel még akkor találkoztam, amikor éppen költözésre várt. Helikopteren szállították részletekben az áramfejlesztő telep felszerelését és a házak elemeit. *Néhány nap alatt felépült a fenyves közepén az első kényelmes, emeletes épület, a munkásszállás, azután mellékerültek a családosok házai.* 1974. szeptember 1-re pedig, amikor a szovjet iskolákban megkezdődik a tanév, Zvjozdnij kellemes településsé vált, volt iskola, óvodák, tágas klub, könyvtár, kórház, üzletek, fürdők, szolgáltató üzletek, étkezdék, sőt még étterem is. Nem sokkal később elkészült a földi fogadó állomás és az Orbita távközlési rendszer segítségével a BAM építői már színes tv-n nézhették a világ eseményeit.

Megérkezett Zsunyin családja is — felesége és két iskolás lánya. Két szobájukban kényelmes bútorzat, pianínó, hiszen a lányok zeneiskolába járnak.

— Nagy vándor a férjem — mondja mosolyogva *Raisza Zsunyina — s mi is megszoktuk a nomád életet.* A házigazdasszony málnadzsemmel kínál, majd káposztás piroggal, a szibériaiak egyik ételkülönlegességével vendégel meg.

A Csillagvárosban ötezren élnek

A hegyek ölén fekvő Csillagvárosban ma több mint 5 ezren élnek. A házak közül az első épületek egyszerűek, a tavaly készültek már fürdőszobával, telefonnal épült, összkomfortos otthonok. A település történetének újabb állomását jelentik a modern, több emeletes házak.

— Az országban két Csillagváros van — mondta Alekszej Leonov, a Szojuz—Apolló közös űrrepülés egyik résztvevője, amikor 1975 végén az épülő vasútvonal nyugati részén járt, ahol elindult az első kísérleti szerelvény. — *Az egyik Moszkva közelében, a másik itt Szibériában, a BAM-on. Hétezer kilométer választja el őket egymástól, de lakóinak jelleme semmiben sem különbözik. A Csillagvárosokban az egész emberiség haladásáért, a jövőért élnek, dolgoznak az emberek.*

Az építkezést járva laktam munkásszállásokon, hogy nyomon követhessem az emberek egy napját. A szállás korán ébred, általában reggel fél 7-kor, s a lakók nagy része reggeli tornával kezdi a napot. Egészséges, fiatal emberek húzzák az expandert, futnak, nyáron a nyújtón próbálják erejüket. *Az igazán bátrak télen is hideg vízben mosakszanak derékig.* A reggeli rendet az orvosok tanácsolják, mert a jól összeállított gyakorlatok megkönnyítik a kemény éghajlathoz való alkalmazkodást, a normális életritmus fenntartását.

A reggeli igen kiadós — *hús, hal, zöldséfélék, kása, kávé, tea, gyümölcslé* — kinek-kinek kívánsága szerint. Az orvosok melegen ajánlják a vitamindús táplálkozást.

Egy háromfogásos kiadós ebéd körülbelül másfél rubelbe kerül. Aki otthon akar főzni, mindent megkap az üzletekben, bőséges a konzervválaszték, van friss uborka, narancs. Nyáron a legjobb moszkvai fagylaltkészítményekből válogathatnak.

Különleges ellátás

Az ebédet az építkezésre viszik, a távolabb dolgozó csoportoknak saját szakácsuk van. A tiszta, kényelmes kempingbútorokkal berendezett lakókocsi-ebédlőkben éppen olyan az ételválaszték, mint a Csillagvárosban.

A BAM iskoláiban különleges kosztot adnak, ott a diétás orvosok különösen szigorúak, a szülők tehát teljesen nyugodtak.

Az üzletek nagy része önkiszolgáló rendszerű, az árak függetlenek a távolságtól, ugyanolyanok, mint Moszkvában, mert a tetemes szállítási költségeket az állam vállalja magára.

Leonyid Kazakov brigádjával indulok el munkahelyükre. A kényelmes autóbusz a vasútvonallal párhuzamosan levő, döngölt földúton halad. Útitársaim a világ újdonságait, a sporteseményeket vitatják. Negyven perc alatt megérkezünk. *Kazakov brigádja betoncsövekbe tereli a föld alatti patakokat és vízfolyásokat, hogy az épülő töltés szilárdan álljon* Ha valaki mozdonyon megy végig a vasúton, a csöveket nem látja, azokat betemették a pályaépítők kőzúzalékkal. A csövek alatt pedig már csak az örök fagy birodalma helyezkedik el.

A *Bajkál—Amur* vasútvonal építésén a legfontosabb szakmák — a fakitermelők, gépkezelők, gépkocsivezetők, híd-, alagútépítők és a pályaépítők. Ahhoz, hogy valaki itt dolgozhasson, nagyon egészségesnek, fizikailag jó erőben levőnek kell lennie. Télen sokszor olyan hideg van, hogy *a madarak röptükben megfagynak*, nyáron viszont olyan hőség, mint a szubtrópusokon. Az építők legnagyobb ellenségei azonban az apró szúnyogok, amelyek mindenhova behatolnak. Így aztán nyáron különleges hálóval védekeznek ellenük, szúnyogriasztó krémeket, és más készítményeket használnak.

— Csak akkor vesszük le arcunkról a hálót, ha eszünk vagy meg akarunk csókolni egy kislányt — mondják nevetve a fiúk.

Speciális védőruhák

A vasútvonal a legfejlettebb, legkorszerűbb hazai technika próbáját is jelenti, de dolgoznak itt japán, nyugatnémet, amerikai és más országokból való gépek, berendezések is. A legnehezebb műveleteknél is 80—90 százalékos a gépesítés. Az itt dolgozóknak különleges munkaruhákat is készítettek a téli öltözékbe akár elektromos fűtőberendezést is belefoglalnak. A nyári munkaruha, amely a muslincák és szúnyogok ellen véd, különösen érdekes, két rétegből áll, a belső vékony anyag, a külső réteg pedig olyan szitaszerű, amelyen át egyetlen vérszívó rovar sem tudja megcsípni az embert. A munkaruha természetesen ingyenes.

Az építkezésen rendkívül szigorúan betartják a nyolcórás munkaidőt a heti öt munkanapon. A szakszervezet rendszeresen ellenőrzi az előírások betartását.

Mennyit keresnek a BAM építői? *A fizetés magas, még szibériai mércével mérve is, hiszen szakmától függően eléri a havi 450—500 rubelt a pályaépítésen dolgozóknál, 150—800-at pedig a gépkocsivezetőknél és a gépkezelőknél.* Az állam különleges anyagi és szociális kedvezményeket biztosít nekik.

Az útvonal menti településeken mindenütt van könyvtár, a helyi klubokban amatőr együttesek dolgoznak. A szibériaiak kis zárt sportpályákká alakították át az eredetileg hegesztési munkák végzésére készített felfújható hangárokat. A vasútvonal 209. kilométerénél, *Ulkán faluban még kitűnő labdarúgópálya is van.* Gyakori vendégek az építőknél a fővárosi színházak művészei, a szovjet és külföldi könnyűzenei együttesek.

Törődnek a fiatalok szakmai képzésével

Szibéria persze ettől még Szibéria marad. Aligha van nagyobb élvezet, mint sítalpakon bejárni tájait, vagy a folyópartokon horgászni. A fiatalokat azonban nem annyira az egzotikuma vonzza, mint inkább az ismeretszerzés. A BAM építkezésén nagy figyelmet szentelnek a szakmai képzésre, a különféle tanfolyamok, esti iskolák, levelező technikumi és főiskolai tanulmányok biztosítására.

Este könyvek fölé hajolva találtam Leonyid Kazakovot. *A brigádvezető most végzi a vasútközlekedési főiskola harmadik évét.* A tanárok rendszeresen felkeresik az építkezést és helyben tartanak konzultációkat. Az usztykuti konzultációs központban kitűnő szakkönyvtár áll rendelkezésükre, sőt nyelvi kabinet is működik.

A sínek egyre messzebbre jutnak a tajgában. Közeledik az idő, amikor Szibéria központjából elindul az első szerelvény a Csendes-óceánhoz ...

A társadalmi haladás 60 esztendeje

Hatvan esztendő — kevesebb, mint az átlagos emberi életkor. De ez alatt az idő alatt, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelmének eredményeképpen született szovjet állam évszázadoknak megfelelő utat tett meg a társadalmi fejlődésben.

Az Amerikai Egyesült Államoknak 200 évre volt szüksége ahhoz, hogy elérje a gazdasági fejlődés mai színvonalát, ugyanakkor nem számolt fel számos igen éles, a kapitalizmusban megoldatlannak bizonyult társadalmi problémát.

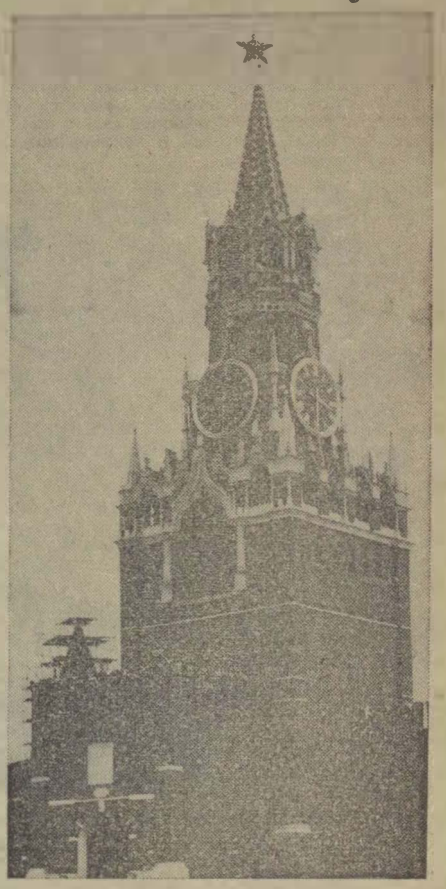
A szocializmus, ellentétben a tőkés rendszerrel, a történelem folyamán soha nem tapasztalt fejlődési ütemet ért el a társadalmi élet minden területén — olvashatjuk az SZKP KB-nak *„A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójáról”* szóló határozatában. Az egykor elmaradott agrárország rövid történelmi időszak alatt a világgazdaság élvonalába került. *60 év alatt a Szovjetunió nemzeti jövedelme a 65-szörösére növekedett.* Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy mintegy két évtized a szovjet népre rákényszerített háborúkkal és a háború utáni gazdasági helyreállítással telt el. 1976 elején a Szovjetunió értékben átszámolva több ipari terméket állított elő, mint amennyit az egész világon a második világháború küszöbén gyártottak. *Jelenleg a világ ipari termelésének egyötödét adja.* Számos igen fontos iparág tekintetében a Szovjetunió már megelőzte a vezető tőkés országot, az USA-t és most az első helyen áll a világon az olaj, szén, vas, mangán és krómérc bányászatában, az acél, nyersvas, cement, traktor, dízelmozdony, villanymozdony, gyapot, len, műtrágya és sok más termék előállításában.

Amilyen mértékben növekszik az ország ereje, olyan mértékben válik lehetővé a szovjet állam számára, hogy egyre nagyobb összegeket fordítson a nép jólétének növelésére. Ez a tendencia képezi az SZKP gazdasági politikájának alapját. Elegendő megemlíteni, hogy a 9. ötéves terv (1971—75) szociális intézkedéseinek realizálására akkora összeget fordítottak, amennyit a két előző ötéves tervidőszakban. *A Szovjetunióban az egy főre jutó reáljövedelem körülbelül 15 évenként megduplázódik.* Ugyanakkor pedig a kiskereskedelmi árak stabilak maradnak.

A Szovjetunióban sikeresen folyik korunk egyik legégetőbb problémájának, a lakásépítésnek a megoldása. A legutóbbi négy ötéves tervidőszak alatt *több mint 45 millió lakás épült az országban.* Csupán az elmúlt ötéves tervidőszak alatt 56 millió szovjet ember javította meg lakásviszonyait.

A szocializmus hozzáférhetővé tette a szovjet dolgozók számára a tudást, a szellemi kultúra gazdagságát, korlátlan lehetőségeket teremtett a tudomány fejlődéséhez, amikor azt a nép szolgálatába állította. Jelenleg a népgazdaságban foglalkoztatott dolgozóknak több mint a háromnegyed része rendelkezik fő- és középiskolai végzettséggel. Az országban alapjában véve befejeződött az áttérés az általános (ingyenes) középfokú oktatásra. A felsőoktatás arányait, a tudományos munkák lendületét tekintve a Szovjetunió jelenleg az első helyen áll a világon.

A szovjethatalom évei alatt gyökeresen megváltozott a szovjet társadalom szociális arculata. A munkásosztály, a kolhozparasztság és a népi értelmiség szövetsége a szovjet nép új történelmi közösségének tartós, megbonthatatlan alapját képezi. Az országban, amelyben több mint száz nemzet és nemzetiség él, sikeresen megoldották a társadalomfejlődés legbonyolultabb szociális problémáját, megvalósították a nemzetiségi kérdéssel kapcsolatos lenini programot. *A szocializmus biztosította valamennyi nemzet és nemzetiség tényleges egyenlőségét az ország politikai, gazdasági és kulturális életében.* A gazdasági fejlődés igen alacsony fokán álló népeknek óriási gazdasági segítséget nyújtottak, nagy beruházásokat eszközöltek az ipar, mezőgazdaság és kultúra gyorsított fejlesztésére.



A mai világban különösen élesen vetődnek fel a demokrácia problémái. Most válik egyre nyilvánvalóbbá a polgári demokrácia szűklátókörűsége, korlátoltsága és sorsszerűsége; ez a demokrácia a pénzmágnások hatalmának megszilárdítására és arra irányul, hogy a néptömegeket alárendelt, jogtalan helyzetben tartsák. A szocializmus elvileg új típusú demokráciát hozott létre: *a szocialista demokráciát, amely a lakosság túlnyomó többségének, később az egész népnek a hatalmát tükrözi.* Nem a választott egyedek, nem az uralkodó felső réteg, hanem a széles néptömegek az új korszak főszereplői.

A szocialista demokrácia értelmét és tartalmát a szovjet emberek abban látják, hogy egyre szélesebb tömegek vesznek részt az ország, a társadalmi ügyek irányításában. Az, hogy a szovjet társadalom valamennyi rétege, valamennyi nemzet képviselve van az államhatalmi szervekben, hogy a munkások tevékenyen részt vesznek a termelés irányításában, hogy a társadalmi tömegszervezetek és alkotó szervezetek sokoldalú tevékenységet fejtenek ki, hogy gyakorlatilag soraikban tömörítik az összes dolgozót, a Szovjetunióban reális valósággá, a szovjet nép létszükségletévé, a szocialista társadalmi viszonyok fejlődésének és megszilárdulásának elengedhetetlen feltételévé vált. *A szocializmus valóban biztosítja a demokratikus szabadságjogokat, védelmezi és realizálja mind az egész nép, mind pedig minden egyes állampolgár érdekeit és jogait.*

A társadalmi haladás legmagasztosabb vívmánya volt a Szovjetunióban a fejlett szocialista társadalom felépítése, amely az összes társadalmi viszonyok érettségének magas fokát jelenti. Az SZKP XXV. kongresszusán, meghatározta a szovjet társadalom szociális haladásának további lépéseit, amelyek a 10. szovjet népgazdaság-fejlesztési ötéves tervben és a sokkal hosszabb távú tervekben öltöttek gyakorlatilag testet.

Gleb Szpiridonov
az APN szemleírója

ORVOSOK A BAM-ON

A Szovjet Orvostudományi Akadémia tudományos koordinációs központot hozott létre a Bajkál—Amúr vasútvonal-építés orvos-biológiai és egészségügyi-higiéniai problémáinak tanulmányozására. *Oganesz Barojan* akadémikus arról számolt most be, hogyan segítik az építkezésen dolgozók orvosi ellátását.

— A BAM óriási problémákat vet fel az orvostudomány előtt — mondotta. — *Hiszen a vasútvonal nemcsak gyéren lakott területeken halad át, hanem jórészt az örök fagy birodalmának olyan lakatlan körzetein, amelyeken korábban ember sem járt. Mindenekelőtt meg kell oldani az örök fagy körülményei között a lakóházak, a csatornázás orvosi ellenőrzését, a házi és ipari szemét ártalmatlanná tételét.* A vasútvonal ezenkívül olyan gócokon halad át, ahol a betegségeket kullancsok és egy muslicafajta terjeszti. Nem könnyű tanulmányozni és előre jelezni annak kockázatát, hogy ez a vérszívó megfertőzheti az építőket. A probléma megoldásának abban áll a jelentősége, hogy több százezer ember egészségéről van szó.

A BAM építőinek egészségügyi ellátását több irányból közelítjük meg. Megnyilvánul ez elsősorban az építők kiválogatásában, az új kórházak, rendelők felépítéséről való gondoskodásban. *Az orvosok igen nagy figyelmet szentelnek az építkezésen dolgozó nők és a gyermekek egészségének.*

Alapvető orvosi kutatások nélkül azonban nem lehet megoldani a BAM építőinek és a természeti kincsekben oly gazdag vidék leendő lakóinak egészségvédelmét. Az építkezés első napjától különböző kutató és orvosképző intézetek kapcsolódtak be ebbe a munkába. A *Gamaleja* nevét viselő járványügyi és mikrobiológiai intézet bázisán létrehozták a koordinációs központot, amely összehangolja a különböző területeken dolgozó járványügyi, parazitológus, higiénés, patológus, belgyógyász és nőgyógyász szakorvosok munkáját.

A koordinációs központ a bonyolult kérdések megoldására komplex szakorvosi csoportokat irányít az építkezésre. Munkájuk eredményeként már *különleges élelmiszercsomagokat állítanak össze*, amelyek megfelelnek a munka és az éghajlati sajátosságoknak és kidolgozták az élelmiszerek eltartásának módszerét.

Az orvosok nagy figyelmet fordítanak ezenkívül a talaj- és a vízfolyások tisztaságának megőrzésére, hogy azokat ne szennyezzék a háztartási és ipari szennyvizek és hulladékok. Különösen sok a teendő a BAM nyugati és északi vonzáskörébe tartozó körzetekben, mert ott különösen zord az éghajlat.

Rendkívül fontos probléma az is, hogyan alkalmazkodik az ember a különleges körülményekhez. Nyilvánvaló, hogy az emberiség mind gyakrabban dolgozik rendkívüli viszonyok közepette. Érvényes ez a távol fekvő és zord vidékek meghódítására csakúgy, mint a hosszú ideig tartó űrutazásokra, víz és föld alatti tartózkodásra. Éppen ezért nagyon fontos, hogy minden konkrét esetben mélyrehatóan megértsük az alkalmazkodás jelentőségét és finom mechanizmusának minden részletét, megtanuljuk megteremteni a legkedvezőbb körülményeket az emberek munkájához, életéhez és pihenéséhez a legkülönlegesebb körülmények közepette is. *Ezek az ismeretek a világ orvostudományának közkincsévé kell hogy váljanak.* E feladat megoldásában nem kis szerepük van azoknak a kutatásoknak, amelyeket a szovjet orvosok most, a *Bajkál—Amúr* vasútvonal építkezésén szereznek.

(APN)

Emberek és konténerek

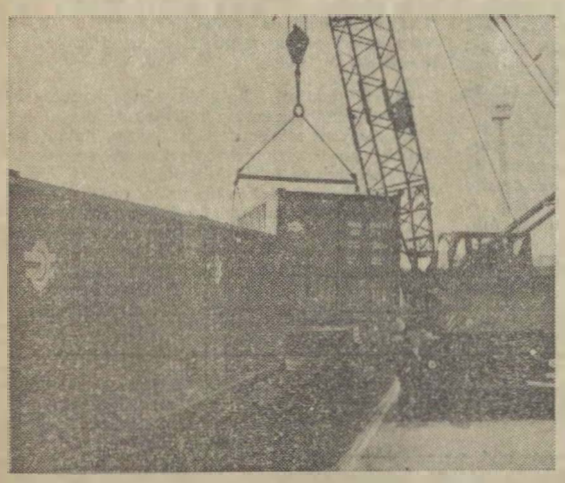
A józsefvárosi pályaudvaron 1970-ben kezdte meg működését a konténer-iroda. Jelenleg huszonöt állomással, jövőre pedig harminccal bonyolítanak le konténerforgalmat. Az iroda húsztagú Révay József szocialista brigádja is részt vesz a jubileumi munkaversenyben. Részben ennek tulajdonítható, hogy ebben az évben kimagasló eredményeket értek el. Szeptemberben például 2347 öttonnás és 216 húsztonnás konténert adtak fel. Képriportunkban a konténermozgatás néhány pillanatát örökítettük meg.



Beluczki József darukezelő előkészíti a konténer leemelését



Agonács János darukötöző irányítja az emelést



Nagy figyelmet, pontosságot igényel a konténerek átrakása



Fontos a fuvarlevelek és a szállítmányok ellenőrzése is. Nagy László irodavezetőnek ez a napi feladatai közé tartozik (Laczkó Ildikó képriportja)

Őszi gondok Pécs állomáson

A létszámhiány okozta nehézségeken jobb munkaszervezéssel segítenek

Pécs állomáson a vonatra várakozó utasoknak aligha tűnik fel, hogy javában tart az őszi forgalom. Látszatra ugyanis csendes az állomás. A látszat mögött azonban fegyelmezett, tervszerű munka rejlik.

— Milyen többletmunkát jelent Pécsett az őszi csúcsforgalom? — A kérdésre az állomásfőnök távollétében helyettesei adnak felvilágosítást.

— *A megnövekedett szállítási feladatok teljesítése közben állomásunk sem mentes a kocsihiánnyal együttjáró gondoktól* — tájékoztat *Kovács Sándor* forgalmi főnökhelyettes. — Ennek enyhítésére a kocsitartózkodási időt kell javítanunk. Arra törekszünk, hogy az érkezett leadási küldeményeket gyorsabban állítsuk a rakodóhelyekre és a vagonok kiürítése után a kihúzásokat is rövidebb időráfordítással végezzük.

Szó nélkül vállalták a többletmunkát

— Hogyan sikerül ezt megvalósítani?

— *Jobb munkaszervezéssel és a munkaintenzitás növelésével. Erre az emberhiány miatt is szükség van. A létszámhiány főleg a kocsirendezői beosztásban okoz problémát.* Ilyen körülmények között csak úgy lehet eredményesen dolgozni, ha minden vasutas tisztában van feladatával. Ennek ismertetése a szolgálatátadások alkalmával történik, amikor a brigádvezetőkkel, tolatásvezetőkkel, forgalmi szolgálattevőkkel megbeszéliük a soronkövetkező tennivalókat.

A forgalomnál hat szocialista brigád dolgozik. Mind a hat kollektívába jól összeszokott, fegyelmezett vasutasok tartoznak. *Valamennyien megértették az őszi forgalom zavartalan lebonyolításának felelősségét és szó nélkül vállalják a többletmunkát.* Ez legfőbb biztosíték arra, hogy a létszámhiány ellenére is megoldjuk a ránk háruló feladatokat.

Az állomás főépülete mellett, a raktárhelyiségekkel szomszédos területen régi épület húzódik. Az irodák ablakai közvetlenül a sínekre néznek. *Szamosi Nándor* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes irodájából úgyszólván az egész állomást látni lehet.

A Volánnal példás az együttműködés

— Ilyenkor ősszel milyen gondjaik vannak? — érdeklődöm.

— *Nálunk a leadási kocsik mintegy harminc százaléka kerül csak újra megrakásra, a többit üresen futtatjuk tovább. Mi azokból a kocsikból élünk, amelyek rakottan érkeznek hozzánk.* A különféle árukhoz szükséges vagonok válogatása azonban így is gondot jelent. Ez érthető, mert például a dohányszállítmány után élelmiszert nem rakhatnak a vagonba. Mindezek ellenére, megfelelő előrelátással, a hetenként feladandó árumennyiséghez biztosítani tudjuk a kocsikat. Az őszi forgalom idején is ügyelünk arra, hogy azonos színvonalon szolgáljuk ki fuvaroztatóinkat.

— A MÁV—VOLÁN együttműködés valamennyi feltételét komplex-brigád szerződés rögzíti. Hogyan értékelhető a közös munka?

— A vasutasok közül kocsirendezők, váltókörök, raktárnokok tartoznak a brigádba, mind olyan dolgozó, aki a forgalom és a kereskedelem részéről a kocsik ki- és beállítását végzi. *A brigád augusztusban, a jubileumi évforduló tiszteletére, valamint az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolítására, pótvállalást tett a tényleges rakodási idő csökkentésére, a gondos árukezelésre, a rakterület rendbentartására.* Október 15—16-án az állomás a VOLÁN-nal közös kommunista műszakot szervezett. Ezen a két napon a szokottnál is nagyobb árubefutások voltak. Gyékényesről például kaviccsal megrakott, 30—40 vasúti kocsiból álló, több irányvonat is érkezett, mintegy 1500 tonna mennyiségben.

Sokan nem tartják be a rakodási időt

Pécs állomás közel negyven fuvaroztatóval áll kapcsolatban. Arra a kérdésre, hogy milyen a vállalatok rakodási készsége, *Szamosi Nándor* a következőket mondotta:

— *Az előírt rakodási időt sokan nem tartják be. Az 1977. első félév adatai segítségével szinte határvonalat húzhatunk a jól és késetten rakodó vállalatok közé.* Az első félévben például a legerősebb kocsiforgalma az építőipari vállalatnak volt, mégis a késetten rakott kocsik aránya csak 2,3 százaléknak felelt meg. Ezzel szemben voltak fuvaroztatók, akik a féléves kocsiforgalmuk 37, illetve 27 százalékát rakták ki késetten. A kocsiálláspénzek fizetése, amely egy hónapban több százezer forintot tesz ki, természetesen nem pótolja a hiányzó kocsikat.

— *Másik általánosnak mondható probléma* — mondja Szamosi Nándor — *az, hogy az exportra termelő vállalatok gyakran késve küldik a fuvarokmányokat. Az utasítás szerint az okmányokat a berakás előtt át kell adni. Sokszor előfordul, hogy az áru már régen a vagonokban van, a fuvarokmány még mindig nem érkezett meg.*

— Mit tesznek az ilyen és hasonló problémák megoldására?

— *December 15-ig meglátogatunk minden olyan vállalatot, amellyel kapcsolatban állunk és megbeszéljük a közös gondokat.* Ezenkívül állandóan figyelemmel kísérjük az állomás áruszállítási munkáját, partnereink közreműködését és az adatokat negyedévenként az igazgatóságnak jelentjük. Szocialista brigádjaink helytállásával a nehézségek ellenére is megoldjuk megnövekedett feladatainkat úgy, hogy fuvaroztató partnereink elégedettek legyenek.

Pálinkás Katalin

ÜNNEP ELŐTT

A nagykanizsai pályafenntartási főnökség V. főpályamesteri szakaszának szocialista brigádjai a NOSZF 60. évfordulója tiszteletére tett vállalásuk teljesítéseként az elmúlt hét végi szabad szombatjukon *Nagykanizsa állomás területén végeztek általános takarítást.* Rendbehozták több vágány, a fordítókorong vágányainak környékét, helyreállították az elhanyagolt állapotban levő raktári földkúpot és csinosították a pft. telepet és a biztosítóberendezési szolgálat telephelyét.

Egyidejűleg nagy mennyiségű ócskavasat gyűjtöttek össze az állomás területén. *A társadalmi munkán a szakasz több mint 40 dolgozója vett részt, köztük a pályamesterek és az előmunkások is.* A társadalmi munka értékét növelte, hogy a résztvevők közül többen vidékről bejáró dolgozók és már hajnali 4-kor vonatra, buszra ültek, hogy kivegyék részüket brigádjuk vállalásainak teljesítéséből.

Nagy Antal Géza

500 méter árok — társadalmi munkával

A *Tapolca* és *Lesencetomaj* közötti országúton — a mészgyár előtti vasúti átjárónál — gyakran történt baleset, mivel a beláthatatlan kettős kanyarban a járművek nehezen tudtak megállni a sorompó előtt. A korszerű, messziről is jól észrevehető fénysorompó felszerelését Tapolca állomás vezetősége javasolta, de a kivitelezést munkaerőhiány akadályozta.

Az állomás szocialista brigádjai azonban segítettek a gondon. Ötszáz méter hosszban, kemény, sziklás talajon a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára vállalt társadalmi munkájukkal *árkot ástak a kábelnek, sőt a kábelfektetést is nagy részben ők végezték el.*

A sorompó fényjelzői már biztonságosan működnek, védve az emberek életét és a közösség vagyonát.

DOMBÓVÁROTT:

Épül a város, üdülő és lakás épül a jubileumi felajánlások nyomán

Dombóvár állomás 25 szocialista brigádjának 323 főnyi tagsága rendkívüli aktivitást tanúsít a jubileumi munkaversenyben. Ennek egyik megnyilvánulásaként — a többi szolgálati ág brigádjaival együttműködve — karbantartó vágányt építettek a személyvonati szerelvények részére. Ezzel a társadalmi munkájukkal a kulturált utazáshoz — a kocsik takarításához és műszaki fenntartásához — teremtettek megfelelő körülményeket.

Az állomás dolgozói *az idén 50 000 forinttal támogatták a város szociálpolitikai céljainak megvalósítását*, ezenkívül a dombóvári üdülőtelep építésében is részt vettek. A vasutas óvodában KRESZ-parkot létesítettek a kicsinyeknek.

A jubileumi munkaverseny legjobb kollektívája — a legutóbbi értékelés alapján — az azonos műszakban dolgozó *Petőfi Sándor* és *Kulich Gyula* brigád. Az előbbinek kocsirendezők és sarusok a tagjai, míg a másikba váltókezelők és forgalmi szolgálattevők tartoznak. A személy- és tehervonatok menetrendszerűsége, a tehervonatok átlagos terhelése, a kocsitartózkodási idő és a vonatközlekedési terv teljesítése ennél a két brigádnál alakult eddig a legjobban. *A Petőfi brigád 300, a Kulich brigád 200 óra társadalmi munkát végzett, túlteljesítve ezzel is a 60. évforduló tiszteletére tett felajánlásokat.* Az újítási mozgalomban is élen jár a *Petőfi* brigád: tagjai október közepéig 13 újítási javaslatot nyújtottak be az idén.

Feltétlenül ide kívánkozik még, hogy a vonatkísérők *November 7.* brigádja is nevéhez méltóan vesz részt a jubileumi versenyben. Legutóbbi akcióik közé tartozik, hogy egy-egy szolgálati útjuk munkabérét ajánlották fel lakást építő vasutasok támogatására.

MISKOLCIAK PÓTVÁLLALÁSA:

25 millióval csökkentik a költségeket

A miskolci vasútigazgatóság dolgozói — miután a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére tett felajánlásaikat időarányosan teljesítették — *pótvállalással tettek hitet a jubileumi munkaverseny folytatása mellett.* A szolgálati főnökségekhez eljuttatott felhívásukban javasolták e példa követését.

A csatlakozás nyomán igazgatósági szintű felajánlás született, amelynek teljesítése az idei árutonnaterv 1 százalékos túlszárnyalására irányul, éspedig a kocsigazdálkodás javítása, a korszerű mozdonyok üzemkészségének további fokozása, illetve a fuvaroztatókkal való jobb együttműködés révén. A pótvállalás a költségek eddigi, 1 százalékos csökkentésével szemben 2 százalékos önköltségcsökkentést határoz meg, *amelynek várhatóan csaknem 25 millió forintos megtakarítás lesz az eredménye.*

Mozdonyvezetők a szerelőcsarnokban

Kommunista műszakok, társadalmi munkaakciók a szombathelyi vontatási főnökségen

Az őszi csúcsforgalom a szombathelyi vontatási főnökség dolgozóit is próbára teszi. *Budapest, Győr, Sopron, Szentgotthárd, Zalaegerszeg* irányába továbbítják a vonatokat. Kiveszik a részüket az északi és a déli irányú nemzetközi tranzitforgalomból is.

A megnövekedett feladatok elvégzése sokszor csak önként vállalt pluszmunkákkal sikerül. A szocialista brigádok kezdeményezésére társadalmi munkaakciókkal, kommunista műszakokkal lesznek úrrá a nehézségeken. Ezeket a feladatokat egyúttal a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére is végzik. *Vállalásaikat már teljesítették, most a pótfelajánlások megvalósításán fáradoznak.* Szeptemberben és októberben egymást érték a rendkívüli műszakok. A munkasikereiről ismert *Luganszkij* motorjavító ifjúsági szocialista brigád például szabad szombatját feláldozva, társadalmi munkában fődinamót szerelt és motort cserélt egy-egy dízel-mozdonyon. Két csoportvezető éjszakai műszakot vállalt, hogy megkezdett munkáját befejezze.

A főnökség egyik motorjában eltörött a főtengely. Az Északi járműjavító csak november végére tudta vállalni a javítást. A szombathelyiek ötletesen segítettek magukon: *egy hasonló típusú, soros nagyjavításra induló mozdonyukból kivették a főgépcsoportot és áttették a tengelytöröttbe.* Így másfél hónap időt nyertek, a forgalom pedig visszakapta a mozdonyt. A főgépcsoport cserén 119 munkaórát dolgoztak társadalmi munkában egy október eleji szabad szombaton és vasárnapon. Egy hét múlva kommunista műszakon a celldömölkiek gépébe szereltek fődinamót. Ezáltal két nappal előbb mehetett útra a mozdony.

A tartalék alkatrész javítók, a kocsijavítók, az általános műszaki csoport és a villamosműhely dolgozói is derekasan kiveszik részüket a rendkívüli munkákból. *Sőt nem egyszer a mozdonyvezetők is a szerelőpadok mellé állnak, hogy a gépek minél előbb üzemképesek legyenek.* A rendkívüli műszakok bérét egyébként a VIT-alapra ajánlották fel. Másfél hónap alatt összesen annyi pluszmunkát végeztek társadalmi munkában, mintha 50 napig egy mozdonnyal megnövelték volna a vonattovábbítást végző gépparkjukat.

Sz. T.



Százéves a Nyugati pályaudvar és Budapest-Ferencváros állomás

Mindkét pályaudvaron bensőséges ünnepségen emlékeztek meg a ritka jubileumról

Ebben az évben a Magyar Államvasutak két kulcsszerepet játszó pályaudvara — Budapest-Nyugati pályaudvar és Ferencváros — érkezett el fennállásának 100 éves jubileumához. Mindkét pályaudvaron bensőséges ünnepségen emlékeztek meg a jubileumról.

A Nyugati pályaudvaron október 27-én került sor az ünnepi megemlékezésre. Az elnökségben helyet foglalt *Katona Imre*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Budapesti Pártbizottság első titkára, *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Füredi László*, a VI. kerületi Tanács vb elnöke. *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Kiss Károly* a budapesti igazgatóság vezetője és *Rétfalvi Tibor*, a vasutasszakszervezet osztályvezetője.

Az ünnepséget *Koncz József*, a Nyugati csomópont pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Kiss Károly* vasútigazgató méltatta az ország első vasútállomása, az egykori Indóház helyén épült pályaudvar történetét. Az építés körülményeinek vázlatos ismertetése után ezeket mondotta:

— *A pályaudvar létéhez mindenkor szorosan hozzátartozott — ma is hozzátartozik — a vasutasok élete. Nélkülük ez, a maga nemében ritkaságszámba menő létesítmény, nem tudná betölteni funkcióját. A vasutasoknak mindig meghatározó szerepe volt, az marad a jövőben is, a vasút feladatainak ellátásában.*

... A Nyugati csomópont osztálytudatos dolgozót már a múlt század utolsó évtizedeiben kapcsolatba kerültek a munkásmozgalommal és aktív szereplői, közreműködői voltak a munkásszervezeteknek. Az elsők között kell megemlíteni a Nyugati szertárban foglalkoztatott *Ádász József* raktári munkás nevét, aki kiemelkedő szerepet töltött be a munkások szervezésében. Az Újpesti Munkásképző Egylet első elnöke, *Roland József* is a Nyugati dolgozója volt.

Ezek után nem véletlen, hogy a Vasúti Munkás Szövetség egyik legaktívabb szervezete a Nyugatiban tevékenykedett. *Landler Jenő* ezzel kapcsolatban a *Magyar Vasutas* 1912. júliusában megjelent számában a következőket írta: *A Vasutas Munkás Szövetség fennállásának idején a Nyugati pályaudvar munkásai 98 százalékban szervezve voltak.*

Kiss Károly megemlékezett *Hámán Katóról* a pályaudvar egykori pénztárkezelőjéről, aki kiemelkedő vezetője volt a magyar forradalmi munkásmozgalomnak. Végül arról beszélt, hogy a Nyugati dolgozói a felszabadulás után hogyan állították talpra a romokban hevert pályaudvart.

Az ünnepi megemlékezés befejező részében az igazgatóság vezetője elmondotta, hogy az észak-déli Metró Marx téri megállójának építésével egyidőben a 100 esztendős pályaudvaron nagyszabású rekonstrukciós munkálatokra kerül sor. Úgyszólván teljesen megfiatalodnak majd a csarnok évszázados létesítményei.

Kiss Károly beszéde után *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság jó kívánságait tolmácsolta a Nyugati csomópont dolgozóinak, majd a forradalmi munkásmozgalomban kifejtett tevékenységükért emlékplakettet nyújtott át *Koncz Józsefnek*. *Dr. Füredi László* pedig a VI. kerületi tanács kitüntető plakettjét és elismerő oklevelét adta át *Kijácz Józsefállomásfőnöknek*.

Az ünnepség befejező aktusaként kitüntetések, jutalmak átadására került sor.

Százéves Ferencváros is, a MÁV legnagyobb pályaudvara. A jubileum tiszteletére október 28-án kiállítással egybekötött ünnepséget tartottak a csomópont művelődési házában, amelyen több száz vasutas és meghívott vendég vett részt.

Az elnökségben foglalt helyet *Oroszváry László*, vezérigazgató-helyettes, *dr. Szabó Csabáné*, a IX. kerületi pártbizottság titkára, *dr. Szabó Miklós*, a budapesti területi bizottság titkára, *Kiss Károly*, a budapesti igazgatóság vezetője, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Gulyás Kálmán*, a IX. kerületi KISZ-bizottság titkára, valamint a csomópont gazdasági és társadalmi vezetői.

Az ünnepséget *Bíró Lajos*, a csomópont szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg. Ezt követően *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes üdvözölte a pályaudvar vasutasait és mondott köszönetet azért az áldozatos munkáért, amelyet eddig végeztek ezen a kulcsfontosságú helyen. Utána *Berendi Tibor* Ferencváros állomásfőnöke mondott ünnepi beszédet.

Megemlékezett többek között a csomópont felszabadulásának (1945. január 12.) napjáról és az azt követő vasútépítő munkáról. A vasutasok többek között tízezer kocsi és ötszáz mozdony kijavítását tűzték célul. A ferencvárosiak ennek több mint az egytizedét vállalták és teljesítették. Az ötvenes évektől nagyarányú rekonstrukció kezdődött a csomóponton. Szovjet gyártmányú hidraulikus vágányfékeket szereltek fel, új villamos távközlési hálózatot építettek. A hatvanas évektől kezdve meggyorsult, korszerűsödött a vontatás is. Egyre több gőzöst váltott fel dízel- és villanymozdony. Ezen kívül számos szociális létesítményt is átadtak.

Az ünnepségen kitüntetések és jutalmak átadására is sor került. *Király Jánosnak*, a csomópont pártbizottsága munkatársának a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetést adományozták. 140-en *Kiváló dolgozó* kitüntetésben részesültek, négyen a KISZ Központi Bizottsága *Dicsérő oklevelét* kapták. A jól dolgozó vasutasok között ezen kívül összesen 534 ezer forint jutalmat osztottak ki.

Az ünnepség résztvevői megtekintették a pályaudvar százéves történetét bemutató centenáriumi kiállítást, amelyet *Tóth Tibor* dekoratőr és *Takácsi István* nyugdíjas mozdonyvezető rendezett.

SZÉKESFEHÉRVÁRI JÁRMŰJAVÍTÓ:

Új központi étterem épül 23 millió forint költséggel

Évről évre javulnak a dolgozók élet- és munkakörülményei

Az utóbbi évtizedben sokat fejlődött a székesfehérvári járműjavító, de azért van még tennivaló. A cél ugyanis az, hogy tovább javuljanak a dolgozók élet- és munkakörülményei, s a termelés feltételei is jobban igazodjanak a növekvő műszaki követelményekhez. Az üzem termelőegységeinek rekonstrukciója — már ami főbb létesítményeit illeti — 1974-ben befejeződött. Amire akkor nem futotta, az most folyamatosan kerül megvalósításra.

„Nyugdíjazták" a régi gőzmozdonykazánokat

— *Legfontosabb ezek közül az üzem energiarendszerének rekonstrukciója* — mondotta *Radács Ferenc*, a beruházási és fejlesztési osztály vezetője. — *Ez a munkakörülmények további javításának is előfeltétele. Ötvenmillió forintos beruházással most készült el az új kazánház.* A három olajtüzelésű Láng-kazánnal óránként 31 tonna gőzt tudunk majd termelni. Ideje, hogy „nyugdíjba" küldjük a gőztermelésre eddig használt régi mozdonykazánjainkat, amelyek csak 50—60 százalékos hatásfokkal fűtöttek. Új kazánjaink, amelyekhez a kondenzvíz visszatáplálását is teljes mértékben megoldjuk, 80—90 százalékos hatásfokkal hasznosítják majd a felhasznált fűtőanyagot.

Az energetikai rekonstrukcióhoz tartozik a sűrített levegővel való ellátás megjavítása is. A régi kompresszorházban a gyakori vízkövesedés miatt kéthetenként kellett cserélni a kompresszorhűtőket. Az új rendszerben hűtőtorony is lesz, és az alkalmazásra kerülő műszaki megoldás elejét veszi a vízkövesedésnek. A meglevő kettő mellé sor kerül egy harmadik transzformátorállomás telepítésére is.

Korszerű berendezések

A beruházási és fejlesztési osztály vezetője elmondotta, *hogy több korszerű gép beszerzésével javítják a munkakörülményeket, s ugyanakkor fejlesztik a gyártás technológiáját is.* Ezek sorába tartozik, hogy az idén tompahegesztő gépet vásároltak. A lemezvágási munkálatokat egy szovjet gyártmányú háromfejes lángvágó automata beszerzésével könnyítik. Ez a gép egy minta után három munkadarabot tud egyidejűleg készíteni.

Már az idén beérkezett a gyárba egy csehszlovák gyártmányú hosszgyalugép, amely három méter hosszú munkaasztallal rendelkezik, s egy 1500 mm-es asztalátmérőjű karusszelesztergа is. A 250 tonna teljesítőképességű, NDK gyártmányú excenterprés a sorjázási munkát könnyíti a kovácsműhelyben.

Házilagos fejlesztésük eredménye az 1,7 millió forint értékű rozsdátlanító berendezés elkészítése. Kézi erővel nagyon nehéz és erősen szennyező volt az alkatrészek rozsdátlanítása. Az új berendezés, amely zárt térben, sörétek ráfúvatásával tisztítja meg a rozsdás alkatrészeket, kitűnően bevált a három hónapja tartó próbaüzem során. Több társüzem, így a Landler Járműjavító is jelentkezett már, és kért műszaki segítséget ilyen rozsdátlanító berendezés készítéséhez.

Három évvel ezelőtt elkészült a székesfehérvári járműjavító 800 személyes öltöző-fürdő épülete. Már akkor megkezdték a második legfontosabb szociális fejlesztés, *az új központi étterem megvalósítását. A tervek elkészültek, s most ezek jóváhagyása folyamatban van. A mintegy 23 millió forintba kerülő létesítmény földszintjén lesz az ezer-adagos konyha, emeletén az étterem.* Építését a tervek szerint még ebben a negyedévben megkezdi az új öltöző-fürdő mellett a Fejér megyei Állami Építőipari Vállalat. Üzembe helyezését 1979-re tervezik. Jövő évi előkészítéssel foglalkoznak az üzemben egy korszerű tanműhely kialakításával is, ami 6—8 millió forintos beruházás lesz.

Társadalmi munkával

Üzemen kívül megvalósuló új szociális létesítményük az az óvoda, amelynek tervezését tavaly kezdték. *A 12 millió forintért épülő vasutas gyermekintézmény a Fűtőház út és a Felszabadulási úti háztömb belsejében kap helyet, 1200 négyszögöles területen.* A Clasp-rendszerű könnyűszerkezettel épülő korszerű óvoda kertjében a játszótéren kívül fürdőmedence is lesz. Ezek elkészítését társadalmi munkával is segítik majd az üzem dolgozói. Miként társadalmi munkával segítik *Zamárdiban* az üdülő korszerűsítését is, amire egyébként 3,7 millió forintot költenek.

L. J.

Kisvonat vadgesztenyéből

Játékkiállítás a budapesti igazgatóságon

Ötletes kiállítást tekinthettek meg az érdeklődők október 27-én és 28-án a budapesti igazgatóság tanácstermében. A Benczur utcai MÁV-bölcsőde *Brunzvik Teréz* nevét viselő szocialista brigádja több hónapos társadalmi munkával érdekes játékokat készített a gyerekeknek. A kiállított tárgyak között szerepelt többek között vadgesztenyéből készült vonat, gyufásdobozokból összeállított búbtorok és rongyból varrt bábuk.

Szabó Ildikó, a brigád vezetője elmondta, hogy a játékok egy részét a gyerekekkel együtt készítették. A mintegy ötven tárgyból álló kiállítás sikerét bizonyítják a vendégkönyvbe jegyzett elismerő sorok is. A lelkes gondozónők munkáit később a VIII. kerület bölcsődéiben lehet megtekinteni.

Sokrétű társadalmi munkát végez a tizenkilenc tagú Béke brigád

A budapesti igazgatóság menetrendi és személyszállítási csoportjának tagjai 1968-ban alakították meg a *Béke* szocialista brigádot. A tizenkilenc tagú kollektíva ettől kezdve módszeresen kidolgozott tervek alapján végzi munkáját, amelynek eredményeként elnyerték az aranykoszorús fokozatot.

— Az elmúlt években elsősorban arra törekedtünk, hogy a munkaköri kötelességet az előírtnál jobban teljesítsük — mondta *Surányi Jenő* brigádvezető. — Csoportunknak évről évre több a feladata. Ez különösen nyáron tapasztalható. *A többi között a Béke brigádnak kell kiállítani azokat a különvonati kocsikat, amelyekkel a diákokat viszik a nyaralóhelyekre, az építőtáborokba. Ehhez tartoznak még a SZOT által rendelt különvonatok. Az idén több mint 60 ezer diák utaztatásához kellett kocsikat kiállítani.* Ezt a forgalmat is, csakúgy mint az óbudai Duna-híd javítása idején (1977. május 29. és június 24. között) alapos szervező munkával bonyolítottuk le a budapest—esztergomi vonalon. Rendszeresen végzünk kocsitakarítást is, társadalmi munkában.

A Keleti pályaudvar előtt tavaly megtartott békenagygyűlés, és a mozgó kiállítás előkészítésében is részt vállalt a brigád. Gyakran járnak kirándulni is. Legutóbb például Sopronba látogattak el.

Az idén szocialista szerződést kötöttek az Utasellátó Vállalat mozgószolgálatával, amelyben vállalták, hogy a 60. évforduló tiszteletére közös ellenőrzéseket tartanak. Ezzel a kulturált utazás feltételeit igyekeznek javítani. Vállalták azt is, hogy az INTURIST által szervezett szovjet turistacsoportok utaztatásával kapcsolatos szervező és irányító munkát, ha szükséges, szabad idejükben is elvégzik.

S. R.

Harmadik helyezés az országos döntőben

Ismét bizonyított a nagykanizsai Landler Jenő szocialista brigád

A KPM MSZBT szocsoportja október 26-án bonyolította le a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére szervezett *„A magyar—szovjet kapcsolatok a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól napjainkig"*, valamint *„A közlekedési és hírközlési együttműködés fejlődése"* című szellemi vetélkedő országos döntőjét a minisztérium művelődési termében.

Mint legutóbbi számunkban közöltük, a döntőt szakágazatonként elődöntő előzte meg. A vasút területén a pécsi igazgatóságot képviselő nagykanizsai vontatási főnökség *Landler Jenő* szocialista brigádja bizonyult a legjobbnak és bekerült az országos döntőbe. A kitűnően felkészült brigád itt is derekasan helytállt. *A döntőben versenyző tizenegy csapat között a harmadik helyen végzett.* Az öttagú együttes versenyzői személyenként 2000 forint jutalomban részesültek.

Az első díjat, a személyenkénti 6000 forint értékű külföldi utazást, a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium csapata érdemelte ki, az Út-, Vasúttervező Vállalat csapata előtt. A második helyezett csapat tagjai felenként 4000 forint értékű külföldi utazásban részesülnek.

A döntő többi nyolc együttese elismerő oklevélben részesült.

Kommunista szombat

A *debreceni járműjavító* üzemben október 21-én kommunista szombatot rendeztek. Ezen mintegy 1320 szellemi és fizikai dolgozó vett részt. A munkadíj egyrészét a Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon tanulóinak juttatják. A fennmaradó összegből pedig a fiatalok lakásépítkezését támogatják.

A kommunista műszak ismét szép példája annak, hogy egymást segítve támogatva milyen szép eredményekre képesek dolgozóink.

Ki minek mestere?

Sikeresen zajlott le az országos döntő

A KISZ Központi Bizottsága 1977—78. évi akcióprogramjában foglaltaknak megfelelően — ez évben a közlekedési tárca területén — a vasúti vontató- és vontatott járművek javításával foglalkozó fiatal szakemberek versenyezhettek a *„Ki minek mestere"* országos vetélkedő keretében.

A miniszteri felhívás a dízel- és villamosmozdony, illetve vontatottjármű-szerelő fiatalokat két kategóriában szakmai és politikai vetélkedőre késztette.

Júliusban mintegy 1300 fiatal részvételével kezdődött a munkahelyi versenyés, melyhez segítséget és bátorítást adtak a vontatási főnökségek és járműjavító üzemek. Már ezeken a vetélkedőkön megmutatkozott, s a vasútigazgatósági döntőkön igazolást nyert, hogy a fiatalok szeretik szakmájukat és azok megismerésére mind többen törekszenek. Az évenként eltávozó — megérdemelt pihenőjüket kezdő — idős vasutasok helyére lépő fiatalok rövid idő alatt szeretnék a szakmát megtanulni, fejleszteni képességeiket és emelni műszaki ismereteiket.

1977. október 27—28-án a Budapesten megtartott országos döntőn *42 ifjú szakember szerepelt.* A vetélkedő alkalmasnak bizonyult arra is, hogy a résztvevők méltóképpen fejezzék ki tiszteletüket a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmával. *A fiatalok igazolták szakképzettségüket, munkavédelmi műszaki ismereteiket és politikai felkészültségüket.* Ennek során részben írásbeli feladatokat oldottak meg, részben gyakorlati ismeretekről adtak számot. A dízelmozdony-szerelők hengerfejet szereltek, a villamosmozdony-szerelők egy üzemelő V. 43 sorozatú mozdonyon műhibát javítottak eredményesen. A járműszerelők lengéscsillapító szerelését végezték. A tesztkérdésekre adott válaszok összetett ismereteket tételeztek fel.

Mint ahogy a vetélkedőt záró feladatot is komplex kérdéscsoport képezte.

A vontatójármű kategória győztese *Szalay János* villamos járműszerelő, a Hámán Kató vontatási főnökség dolgozója, jutalma 6000 Ft. Ennek a kategóriának második helyezettje, egyben a legjobb dízel-mozdony-szerelő *Papp Zoltán* ugyancsak a Hámán Kató vontatási főnökség dolgozója, jutalma 5000 Ft.

A vontatott járműszerelők legjobbja *Kiss József*, a debreceni járműjavító fiatal dolgozója, második helyezettje *Tóth Pál*, a nyíregyházi vontatási főnökség dolgozója. Jutalmuk 6000, illetve 5000 Ft.

Az *Állami Ifjúsági Bizottság* által felajánlott különdíjat — kéthetes Szovjetunióban történő utazás — a politikai és általános műszaki ismeretekben elért legszélesebb ismeretek alapján *Szalay János* kapta.

A vetélkedő díjait *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes adta át.

(szabó)

A Népszava Lapkiadó Vállalat kiadásában novemberben megjelenik a

TECHNIKA MAGAZIN

című kiadvány.

A könyv a műszaki élet különböző területéről ad ismeretanyagot:

- A gépkocsik gazdaságos üzemeltetése, karbantartása;
- Űrtechnológiai eredmények;
- Autótípusok, műszaki jellemzőkkel;
- Legújabb típusú fényképezőgépek, filmfelvevők, vetítők;
- Orvostechnikai eszközök;
- Autóelektronika;
- Közlekedés 1980-ban.

A TECHNIKA MAGAZIN kapható az újságárusoknál, ára 20 Ft.

Vasutas-nyomdászok tapasztalatcseréje

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére tapasztalatcserével egybekötött vasutas-nyomdász brigádtalálkozót tartottak a debreceni vasútigazgatóságon. A találkozón részt vett a budapesti igazgatóság *Tanácsköztársaság* ifjúsági, valamint a debreceni igazgatóság *Rózsa Ferenc* és *November 7.* brigádja.

A fiatal nyomdászok szakmai tanácskozást tartottak, majd barátságos labdarúgómérkőzést rendeztek. A legközelebbi találkozót a budapesti igazgatóságon tartják májusban.

Véradás Miskolcon

A *miskolci vontatási főnökségen* október 11-én kezdődött és négy napig tartott a hagyományos térítésmentes véradás. A véradásban a szocialista brigádok jártak az élen.

A vontatási főnökség Vöröskereszt Szervezete megszervezte az állandó készenléti brigádokat is, amelyek sürgős esetekben a kórházak rendelkezésére állnak.

Régi, állandó véradóik az évek során arany, ezüst és bronz fokozatú kitüntetéseket kaptak. Így azután nem meglepő az az adat, hogy a dolgozók összes létszámához viszonyítva negyvenszázalékos a véradás.

A véradó nap sikeres lebonyolítása a vöröskeresztes aktivákat dicséri.

Győrben átadták rendeltetésének az ország legkorszerűbb főiskoláját

A tervezett határidő előtt két hónappal elkészült Győrben az ország legnagyobb és legkorszerűbb főiskolája, a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola. Az avatóünnepségen, melyre október 28-án, pénteken került sor, megjelent *Aczél György*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a kormány elnökhelyettese, *dr. Ábrahám Kálmán* építésügyi és városfejlesztési miniszter, *Polinszky Károly* oktatási miniszter, *Urbán Lajos* közlekedési és postaügyi minisztériumi államtitkár, valamint több külföldi és hazai főiskola, egyetem küldöttsége.

Az Elnöki Tanács rendelete alapján, kiemelt állami beruházásként, 650 millió forint költséggel épült főiskola átadási ünnepségén *Polinszky Károly* oktatási miniszter mondott avató beszédet.

Az új oktatási intézményben 1400 nappali és 1200 levelező hallgató tanul. A kollégium 1300 hallgató számára nyújt otthont. Az oktatók száma 238. Egy részük már Budapesten, illetve Szegeden is tanított. A végzős hallgatók üzemmérnöki vagy műszaki tanári diplomát kapnak.

Közlekedési szakkönyvek

Kiállítás a Közlekedési Múzeumban

A műszaki könyvnapok alkalmából a Közlekedési Múzeum *„Közlekedési szakkönyvek 1945—1977"* címmel kiállítást rendezett. A kiállítást október 21-én *Oroszváry László* MÁV vezérigazgató-helyettes nyitotta meg.

Rámutatott, hogy ma már nemcsak az iparban van szükség műszaki könyvekre, hanem a népgazdaság minden ágában, különösen a közlekedés területén, ahol a tudományos-technikai forradalom kibontakozása idején, a műszaki műveltségnek, szaktudásnak egyre nő a fontossága. *Olyan időket élünk, amikor a közlekedésben hatalmas változásoknak lehetünk tanúi.* A vasút, noha részaránya a szállításokban csökken, a közlekedéspolitikai koncepciónak megfelelően továbbra is a közlekedési rendszer gerince marad és technikája, üzeme teljesen megújul. Hasonló korszakváltás zajlik le a többi közlekedési ágazatban is, *minden szakembernek érdeke, sőt kötelessége tehát, hogy a műszaki könyvekből állandóan tovább képezze magát és lépést tartson a fejlődéssel.*

A kiállításon megtudhatja a látogató, hogy a felszabadulás óta körülbelül 700 közlekedési szakkönyv került a könyvesboltokba, mintegy 5 millió példányban, de ennek többszöröse azoknak a hivatalos és félhivatalos kiadványoknak, műszaki segédleteknek, tankönyveknek, jegyzeteknek a száma, amelyek a közlekedés munkáját segítik. A kiállítás természetesen nem vállalkozhatott e hatalmas könyvtárnyi anyag teljes bemutatására, *csupán a szélesebb szakmai olvasóközönség számára kiadott műveket mutatja be, kiegészítve őket a közlekedési kutatóintézetek és a Közlekedési Múzeum kiadványaival.*

Kitűnik a kiállítás egyik grafikonjáról az is, hogy a felszabadulás több mint 30 éve alatt kiadott közlekedési műszaki könyvek 25 százaléka vasúti tárgyú. A vasúti műszaki szakirodalom tehát igen gazdag és széles körű művelődési lehetőséget ad a vasutas műszakiaknak, valamint a műszaki érdeklődésű dolgozóknak. Művelődésükhöz hasznos útbaigazítást nyújt a Közlekedési Múzeum kiállítása.

Élsportolók fogadása

Az elmúlt hónapokban a hazai és a nemzetközi versenyeken, Európa- és világbajnokságokon eredményesen szerepelt vasutas élsportolók tiszteletére október 25-én fogadást rendeztek a vasutas-szakszervezet és a MÁV Vezérigazgatóság vezetői. A szakszervezet Benczúr utcai székházában rendezett fogadáson *Molnár György* titkár méltatta sportolóink eredményeit és arra kérte legjobbjainkat: *a jövőben is kövessenek el mindent annak érdekében, hogy minél több sportsikert érjenek el, ezzel is öregbítve a vasutas és az egyetemes magyar sport jó hírnevét.*

Az elismerő szavak után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Molnár György* titkár jutalmakat adott át.



A vasutas élsportolókat Molnár György titkár köszönti



Gulyás János vezérigazgató-helyettes és Molnár György átadja a jutalmat Gál Károlynak, a BVSC tehetséges válogatott birkózójának

(Tenta György felvételei)

Olvasóink figyelmébe

Felhívjuk olvasóink figyelmét, hogy az eddig kéthavonként megjelenő **Házi Jogtanácsadó** 1978 januárjától havi folyóirattá válik.

A havonta megjelenő lap minden közérdekű jogszabályról tájékoztatást ad. Tartalomjegyzékével, ahol megtalálható a jogalkotás legújabb tárgymutatója, elősegíti a szakemberek munkáját.

A jogszabályokban járatlan embereknek is tájékoztatást nyújt és felhívja a figyelmet az időszerű és legfontosabb jogszabályokra. De egyben választ ad az olvasók jogi jellegű kérdéseire is.

Az új Házi Jogtanácsadót nevezhetjük a jogsegélyszolgálat lapjának is.

A Hivatalos Lapból

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

37. számból: 6/1977. (VII. 27.) OM—MüM Az alsó- és középfokú oktatási intézmények pedagógusai és egyéb dolgozói munkabéréről.

40. számból: 108302/1977. Leszerelt katonák anyagi támogatása és munkabér előlegének elszámolása.

110586/1977. A MÁV Kollektív Szerződés 7. sz. mellékleteként közzétett a dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló Szabályzathoz kiadott végrehajtási utasítás (2) módosítása.

41. számból: 3/1975. (II. 21.) MüM A munkaviszonnyal kapcsolatos egyes kérdéseiről szóló 5/1967. (X. 8.) MüM számú rendelet módosításáról és kiegészítéséről.

111160/1977. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.

42. számból: 30/1974. (XII. 30.) MüM a magyar állampolgár külföldi munkáltató alkalmazásába lépéséhez szükséges munkavállalási engedélyről és annak alapján létesített munkaviszonyra vonatkozó egyes szabályokról.

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL



(Polgár Imre rajza)

A szerkesztőség üzeni

Várfalvi Gyula, Szepesi Józsefné, Nagy Antal Géza, Nagykanizsa: id. Kovács Béla, Keczkó Ferenc, Debrecen: Krajczár Antal, Tóth László, Dombóvár: Pacz József Kétegyháza: Bognár Károly, Tapolca: Fekete László, Sepsi Gyula, Miskolc: Egeressi Zsigmond Záhony: Szücs Ferenc, Hatvan: Doma József Kanosvár: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Molnár István, Sopron: levelét illetékes helyre továbbítottuk.

Az Aurórától napjainkig

A nagykanizsai csomópont KISZ-bizottsága október 14-én a Kodály Zoltán Művelődési Ház színháztermében az *Aurórától napjainkig* címmel vetélkedőt rendezett a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére. A vetélkedőt *Süle Miklós*, a csomópont KISZ-bizottságának titkára nyitotta meg, aki egyben élménybeszámolót is tartott a leningrádi szovjet—magyar barátságfesztiválról.

A vetélkedőt hat témakörben — történelem, földrajz, politikai gazdaságtan, sport és kultúra — tartották. A vontatási KISZ-alapszervezettől 35, az állomástól 5, a pályafenntartási főnökségtől 3 fiatal vett részt a vetélkedőn.

Első a vontatási főnökség IV. alapszervezetének első csapata, második a vontatás II. alapszervezetének első csapata, harmadik a Pft. KISZ-alapszervezetének csapata.

Szepesi Józsefné

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:
1065 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: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszámunk:
MNB 218 — 11 656

77—4405. Szikra Lapnyomda
Budapest

Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

HÍREK

— **Jubileumi rendezvények.** Hatvan csomópont MSZBT tagcsoportja október 14. és 21. között „Elbeszélések Leninről" címmel 10 perces filmet vetített a szolgálati helyek dolgozóinak. A jubileumi rendezvények között szerepelt egy előadás a Csuvas Autonóm Köztársaságról, amelyet Juhász Ferenc, a hatvani pártbizottság titkára tartott. Október 26-án pedig „A szovjet vasutak 60 éve" címmel hallhattak tájékoztatót a hatvani vasutasok.

— **Brigád a Parlamentben.** A hatvani vontatási főnökség Puskás Tivadar szocialista brigádja és családtagjai a közelmúltban meglátogatták a Parlamentet, utána pedig megtekintették a főváros nevezetességeit.

— **Árufuvarozás a Szovjetunióban.** A Közlekedéstudományi Egyesület és a szegedi igazgatóság MSZBT tagcsoportja október 21-én előadást rendezett az igazgatóságon. A szegedi vasutasoknak Anatolij Alekszejevics Szmehov, a moszkvai vasútegyetem dékánja tartott előadást a vasúti árufuvarozás növekedéséről a Szovjetunióban. Utána baráti beszélgetésre került sor az igazgatóság vezetőivel.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Kaposvár csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban találkozót rendezett tagjai részére. Doma József elnök tájékoztatta a megjelenteket a végzett munkáról és a nyugdíjasokat megillető kedvezményekről. Utána a kaposvári leánynevelő intézet 42 tagú kultúrcsoportja szórakoztatta a résztvevőket.

— **Író-olvasó találkozó.** Sikeres író-olvasó találkozó színhelye volt október 14-én a nyíregyházi vasutas művelődési otthon ifjúsági klubja, ahol az irodalmat kedvelő vasutasok Moldova György írót fogadták. Az író, „Akit a mozdony füstje megcsapott" című riportkönyvéről és más műveinek születéséről beszélt.

— **Műszaki könyvnapok.** A Landler Jenő járműjavító szakkönyvtára és a művelődési ház szakszervezeti könyvtára a műszaki könyvnapok alkalmából október 25-én a Landler Művelődési Ház dísztermében műszaki könyvkiállítást rendezett. A kiállítást Mezei István igazgató nyitotta meg, majd Gecse Alfréd szakosztályvezető-helyettes tartott előadást a munka- és üzemszervezésről.

— **Klubmamaklub.** A nagykanizsai csomópont nőbizottsága a közelmúltban kismamaklubot nyitott. Az alakuló ülésen megjelent gyes-en lévő kismamák megbeszélték a klub programját, terveit.

— **Kirándulás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ a nyugdíjasklub harminc tagja részére autóbuszkirándulást szervezett Keszthelyre, a Festetics kastélymúzeum megtekintésére.

— **Kiállítás.** A Nagy Október 60. jubileuma tiszteletére Miskolc—Tiszai pályaudvar KISZ-klubjában november 2. és 10. között újító- és szocialista brigádnapló-kiállítást rendeznek. Az érdeklődők naponta 7—16 óra között tekinthetik meg.

Mindazoknak a szolgálati helyeknek és főnökségeknek, akik a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet fennállásának 50. évfordulója alkalmából az ország minden területéről felkerestek bennünket jókívánságaikkal, ezúton fejezzük ki köszönetünket.

a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet vezetősége

LAKÁSCSERE

Elcserélném balatonföldvári kétszoba komfortos tanácsi lakásom budapesti szolgálati lakásra, lehetőleg a peremkerületekben. Mesics Árpád, 1094 Budapest, Angyal u. 18. fszt. 2.

Elcserélném szolnoki másfél szobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapestire vagy Budapest környékire. Érdeklődni: Szegedi Antal, 1154 Budapest, Csorvás u. 3.

Elcserélném kétszoba, összkomfortos tokodi szolgálati lakásomat egyszoba összkomfortos budapestire. Érdeklődni levélben: 2531 Tokod, Bácska u. 2. sz.

Lelépéssel átadom tényleges MÁV-dolgozónak 51 m²-es, kétszoba, félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat Újpesten. Érdeklődni délelőtt 10 óráig: Vincze Rezső, 1043 Budapest, Ságvári E. u. 1. sz.

Elcserélném budapesti tanácsi főbérleti egyszoba félkomfortos I. emeleti lakásomat XI. kerületi kétszobás tanácsira. Érdeklődni: 07—51—70 telefonon. Huszár Károly, 8440. Herend MÁV-állomás.

Halálozás

Hetvenhét éves korában elhunyt dr. Gyüre Zoltán nyugalmazott MÁV-ellenőrző főorvos, a záhonyi vasutasok egykori, köztiszteletben álló doktor bácsija. Az orvosi diploma megszerzése után, saját kérésére, szűkebb szülőhazájában, Szabolcsban kapott körzeti orvosi állást. A felszabadulás utáni években Záhonyba került MÁV üzemorvosnak, majd ellenőrző főorvos lett. Ebben a beosztásban nyugalomba vonulásáig gyógyította a vasutasokat és családtagjaikat.

Mint nyugdíjas, családjával a fővárosba költözött. Végakaratában azonban úgy rendelkezett, hogy Záhonyban temessék el. Dr. Gyüre Zoltánt október 26-án, nagy részvét mellett helyezték örök nyugalomba a záhonyi temetőben.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS. Ezúton mondunk köszönetet a Vasúti Főosztály és a társigazgatóságok képviselőinek, a szegedi vasútigazgatóság és a külszolgálati főnökségek vezetőinek és dolgozóinak, valamint a motorvezetői tanfolyam hallgatóinak, akik szeretett halottunk, Hoffmann Mihály temetésén megjelentek, részvétükkel fájdalmunkat enyhíteni igyekeztek.

(A gyászoló család)



HÍVJA - VÁRJA - VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a

„LOKOMOTÍV" GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT

LOKOMOTÍV szálloda, étterem, sörözö, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1 Tel.: 14—180
VASUTI VENDEGLO ÉS BISZTRO, Sopron állomás
HALASZTANYA, FERTOSZENTMIKLOS ALLOMAS
PÁLYAVENDÉGLO, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését – előzetes bejelentésre – vállaljuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. NOVEMBER 18.

A MÁV új ferencvárosi munkásszállója



(Riport a 3. oldalon)

(Laczkó Ildikó felvétele)

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

A táppénzfegyelem megszilárdítására hozott intézkedések végrehajtásának tapasztalatai

Szakszervezetünk elnökségének november 10-re összehívott ülése, eltérve a kialakult gyakorlattól, rövid ünnepséggel kezdődött. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmából *Molnár György* titkár mondott rövid ünnepi beszédet.

Ezután került sor a táppénzrendszer módosítása és a táppénzfegyelem megszilárdítása érdekében tett intézkedések végrehajtásáról készült jelentés megvitatására. Az 1007/1976. (III. 18.) MT sz. határozat alapján a vasút vezetése és a vasútegészségügyi szolgálat a vasutasszakszervezettel együtt felülvizsgálta a tennivalókat. Az elnökség már 1976. május 20-án intézkedési tervet fogadott el a táppénzrendszer és a táppénzfegyelem megszilárdítása érdekében. Ezt a központi vezetőség 1976. december 29-i, a vasutas dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetének további javításával foglalkozó határozata megerősítette.

A MÁV Vezérigazgatóság jelentését, melyet *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes terjesztett elő, továbbá a társadalombiztosítási osztály kiegészítő jelentését együtt tárgyalta a testület. Mint azt a vitában felszólalók is hangsúlyozták: *a két jelentés reálisan tükrözi, hogy milyen intézkedések történtek az 1007-es határozat megjelenése óta.* Többen szóvá tették, hogy a határozat végrehajtását jobbára csak az üzemorvosok és a szakszervezeti szervek szorgalmazzák. Ez azért is szembetűnő, mivel a határozat a gazdasági vezetők feladatait is megfogalmazza. *Naponta mintegy tízezer vasutas van táppénzes állományban.* Hogy ez a szám csökkenjen, az a gazdasági vezetőknek éppúgy, sőt fokozottabban érdeke, mint a szakszervezeti szerveknek.

A két jelentést, a vitában elhangzott észrevételek figyelembevételével, elfogadta az elnökség.

Ezután a vasutas dolgozók alapbér-rendszerének korszerűsítéséről és az új besorolási rendszerről, a MÁV anyagi érdekeltségi rendszerének hatása a gazdálkodás hatékonyságára, valamint az utazószemélyzet változó illetményrendszerének megváltoztatásáról készült előterjesztéseket vitatta meg, illetve fogadta el a testület.

A VASÚT OKTÓBERI TELJESÍTMÉNYE:

27 millió 410 ezer utas és 11 millió 958 ezer tonna áru

A vasút októberben 27 millió 410 ezer utast szállított. Ez a tervhez 95,5 százalékos, a bázishoz viszonyítva pedig 97 százalékos teljesítésnek felel meg. A személyszállítás minősége is romlott a bázishoz képest, ugyanakkor szeptemberhez viszonyítva kismértékben javult. Kedvező viszont az utaskilométerben mért teljesítmény tervezetthez viszonyított alakulása. Változatlanul nagy késéssel közlekednek mind a belföldi, mind a nemzetközi személyszállító vonatok.

A személyszállítási teljesítmények fokozatos csökkenését ellensúlyozza az áruszállítás. A vasút októberben

11 millió 958 ezer tonna árut szállított, ezzel tervét 101, 9 százalékra teljesítette.

Az áruszállítás mennyisége, tonnában kifejezve, a bázisidőszakhoz képest 3,7 százalékkal nőtt. A belföldi forgalomban a tervezetthez viszonyítva 6,7, az importforgalomban 9,7 százalékos volt a többletszállítás, míg az export- és tranzit szállításoknál közel azonos, illetve ezt meghaladó a csökkenés. Ezeknél a mutatóknál decemberben ugrásszerű javulás várható.

A bázisidőszakhoz viszonyítva

meglepően magas volt a mész-, a cement-, a kő-, kavics- és szén-, valamint a műtrágyaküldemények aránya.

Cukorrépából viszont kevesebbet szállítottunk a múlt évinél. Ez elsősorban a cukorgyárak telítettségével függ össze. Jelentős volt az emelkedés még az élőállat-küldeményeknél is, ahol a bázisidőszakot alapul véve a többletszállítás meghaladja a 40 százalékot.

Ami az áruszállítás minőségi mutatóit illeti, csak kismértékű a javulás. A tehervonatok menetrendszerűsége 4 százalékkal emelkedett, kedvező a szállítási igény kielégítésére utaló adatok alakulása is. A gépre várások száma pedig mintegy 50 százalékkal csökkent. A teherkocsik statikus terhelése 4,9 százalékkal nőtt és mintegy 1,4 százalékkal csökkent a kocsiforduló-idő. Jónak mondható a teherkocsik térbeli és időbeli kihasználása is. A tehervonati mozdonyok napi hasznos futása

a villamos vontatásnál 5,7, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál 1, a gőzmozdonyoknál pedig 7,4 százalékkal nőtt.

A kedvezőtlen adatok között elsősorban az idegen kocsik átlagos tartózkodási idejének emelkedése említhető meg.

A novemberi szállítási igények is nagyok. Ezért a fuvarozásra felkínált áru elszállítása továbbra is fontos feladat. Üzemi szempontból változatlanul elsődleges a záhonyi térség munkájának elősegítése, az átrakási munkák gyorsítása. Most már számítani kell az időjárás romlására is, ami nemcsak fizikai megterhelést jelent, hanem a balesetveszélyt is növeli.

NOVEMBER 3-ÁN

A jubileumi szerelvény kigördült a Landler Jenő Járműjavító Üzemből

A Landler Jenő járműjavító munkáskollektívája — mint arról annak idején lapunk hasábjain beszámoltunk —, a február 10-én tartott termelési tanácskozáson csatlakozott a csepeli munkások felhívásához. A jubileumi évforduló tiszteletére vállalták egy 424 sorozatú gőzmozdony és két 5 tonnás konténer nagyjavítását, harminc teherkocsi és kétszáz kormányszelep javítását, egy szerszámgép nagyjavítását és ötven tonna féktuskó öntését, hogy csak a jelentősebbeket soroljuk fel.

A vállalások értékére jellemző, hogy csupán a jubileumi szerelvény elkészítéséhez 20 ezer munkaóra-ráfordításra volt szükség.

Az üzem dolgozói, híven hagyományaikhoz, határidőre teljesítették a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére tett vállalásaikat. *A jubileumi szerelvényt november 3-án ünnepélyes külsőségek között adták át a forgalomnak.* Az ünnepségen *Mezei István*, az üzem igazgatója mondott beszédet.

— Most, itt a jubileumi szerelvény átadása alkalmából rendezett ünnepségünkön jelenthetem tisztelt vendégeinknek, üzemünk dolgozóinak, hogy a kollektíva áldozatkész munkájának eredményeként teljesítettük vállalásainkat — hangsúlyozta az igazgató, hangjában nem kis büszkeséggel. — Szeretném azt is elmondani, hogy a jubileumi munkaverseny, a vállalások teljesítésén kívül, további többletteljesítményeket eredményezett. A megmunkáló osztály 5,6, a kocsiosztály 4,8, a mozdonyjavító osztály 3,3, az öntöde 1,5 százalékkal teljesítette túl a termelékenység tervezett szintjét. Ez jelentős termelési többletet eredményezett.

Elmondotta az igazgató, hogy a termelési tervet, a fenntartási költségkeret tervszerű felhasználása mellett szintén teljesítette az üzem. Ugyanakkor az átfutási idő célkitűzést 5,6, a javítási időt pedig 6,8 százalékkal csökkentették. Ezzel és a forgalomnak összesen átadott 161 teherkocsival közvetlenül is segítséget nyújtottak a vasútnak az év végi szállítási igények kielégítéséhez.

Beszéde további részében részletesen foglalkozott az üzem különböző osztályainak tevékenységével, a szocialista brigádok példás helytállásával, majd befejezésül a következőket mondotta:

— A jubileumi munkaversenyben elért kiemelkedő munkasikerek lehetővé tették, hogy méltóan ünnepelhessük meg a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját. Ezért e helyről is köszönetet mondok a munkában kitűnt szocialista brigádoknak, az üzem valamennyi dolgozójának

Az igazgató beszéde után *Kain Lajos*, az Ady Endre szocialista brigád vezetője adott rövid tájékoztatást arról, hogy a szocialista brigádoknak milyen szerepe volt a jubileumi szerelvény elkészítésében. A szerelvényt ezután átadták Rákosrendező pályaudvar képviselőjének. S miközben a zenekar az ünnepség befejező aktusaként az Internacionálét játszotta, a jubileumi szerelvény méltóságteljesen gördült ki az üzem területéről.



Indulásra kész a jubileumi szerelvény

(Laczkó Ildikó felvétele)

RÉGI JELSZÓ, ÚJ TARTALOMMAL:

Mindent a közönségért!

Jubileumi események az Utasellátó Vállalatnál

Az Utasellátó Vállalat dolgozói körében is követőkre talált a csepeliek jubileumi versenyfelhívása. A felajánlások teljesítésének egyik eredményeként az elmúlt napokban öt fiatal *A szakma ifjú mestere*, nyolc pedig a *Kiváló ifjú szakmunkás* címet szerezte meg.

A 60. évforduló tiszteletére több új kereskedelmi egység megnyitására is sor került az Utasellátónál. *Balassagyarmat* vasútállomásán az elavult, kis alapterületű üzlet helyett *modern, megfelelő árukínálattal rendelkező büfé kezdte meg működését.* E vendéglátó egység kialakításával egyidőben korszerűsítették az állomás kiskereskedelmi pavilonját is.

Hozzájárul az utazóközönség igényeinek kielégítéséhez a *Vácott* létesített — november 2-án megnyitott — *hidegkonyhai termékeket előállító üzem*, valamint az *Inyencfalatozónak* nevezett értékesítő részleg. Ezenkívül *Szarvason* és *Zalaszentgróton* avattak új, korszerű büfét, illetve üzletet — elsősorban a Volán pályaudvar utazóközönségének szolgálatára — az Utasellátó dolgozói.

Ide kívánkozik még egy hír a vállalat „jubileumi eseményei" közül: hosszas előkészítő munkálatok és sikeres koordinációs tárgyalások eredményeként *november 7-én* megkezdte üzemelését Budapesten, az *Emke-aluljáróban* az Utasellátó 6 gépegységet magába foglaló ételkiszolgáló *automatasora*. A szükséges műszaki feltételek megteremtése után hideg és meleg italt árusító gépek üzembehelyezését is tervezi a vállalat az Emke-aluljáróban. Erre azonban előreláthatólag csak az aluljáró esedékessé vált felújítása után kerülhet sor.

TÁVIRAT A KITÉRŐGYÁRBÓL

Gyöngyösön teljesítették a jubileumi vállalásokat

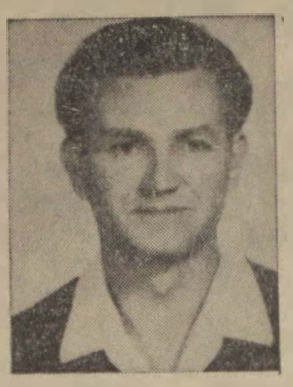
Lapunk legutóbbi számának kéziratai már a nyomdában voltak, amikor az alábbi táviratot megérkezett szerkesztőségünkbe:

„A MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemének dolgozói jelentik, hogy egy héttel a november 7-i határidő előtt eleget tettek jubileumi munkaverseny-vállalásuknak. Szállításra kész az utolsó csoportkitérő is, amelyekből összesen 540-et igényelt a vasút. Teljesítették az üzem dolgozói azokat a kötelezettségeket is, melyeket a paksi atomerőmű, a hajdúsági cukorgyár, a zalai hűtőház és a bélapátfalvi cementgyár építésével kapcsolatban vállaltak."

Gratulálunk a nagyszerű eredményhez, s kívánjuk, hogy az évi terv túlteljesítésére irányuló pótvállalás valóra váltásában is hasonló sikereket érjen el a gyöngyösi kitérőgyártó üzem kollektívája.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Tizenkét éve társadalmi szb-titkár



Eredeti szakmája: *asztalos.* Jelenlegi munkaköre: *művezető.* Munkahelye, immár több mint negyedszázada: *MÁV Villamos Fenntartási Főnökség.* Különös ismertetőjele (habár napjainkban ez nem is oly különös): mindenkor tevékeny részt vállalt a mozgalmi munkából.

E már-már kérdőív-szerűen tömör sorolásból csupán a név hiányzik. *Vékony Józsefé,* aki — ugyancsak elöljáróban kell elmondani — vasutas dinasztia tagja. Édesapja, *Vékony László is itt dolgozott:* a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség asztalosa volt, a két nagyapa pedig a forgalomnál tevékenykedett. S nem esik majd távol a családfától a 15 éves fiú sem: a hajózási szakközépiskola tanulója. Az általános iskolában hajómodelleket készített, s hiába volt az atyai csábítás: a sinek világa helyett a messzi tengerekre, majd néhány éves szolgálat után a főiskolára vágyik...

Kocsitisztítóként kezdett a Keletiben

. De maradjunk most e közlekedési dinasztia harmadik tagjánál, Vékony Józsefnél, akinek mindennapjai oly tartalmasak, hogy tömörre kell fogni a szót. ha mindenre (vagy legalábbis: majd mindenre) utalni akarunk. Sztereotip mondat, mégis így igaz: *már gyermekkorában a vasútnál akart megélhetést találni.* Akkor is, amikor kisiparosnál három éven át az asztalos mesterséget tanulta. S 18 éves korában, asztalossegédként, kocsitisztítónak szegődött el a Keleti pályaudvarra. Éppen 27 esztendeje ennek: *1950. november 2-án lett vasutas.*

Fél évbe sem telt, hogy a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál műhelybe került, asztalosként, majd újabb két hónap múlva mostani szolgálati helyére, a villamosfenntartókhoz (akkortájt más volt a megnevezés). Miután tényleges katonai szolgálatát letöltötte, 1957-ben az asztalosok csoportvezetője lett: 19 éven át dolgozott velük a műhelyben; szorgoskodtak a villamosberendezések famunkáin csakúgy, mint az irodai bútorok javításán. Tavaly óta művezető, több részleget irányít: a bundapesti és a miskolci igazgatóság területén dolgozó búvárszivattyú-szerelőket és karbantartókat, a villanymotor-tekercselőket, a tmk-részleget, az erőátviteli berendezések szerelőit és karbantartóit, no meg az asztalosokat... hozzávetőleg harminc embert.

— *Szilágyi Matyi pácsi volt az elődöm* — emlékezik viszsza a tavaly nyugdíjba ment, viharedzett vasutasra —, *amikor már eldőlt, hogy a helyére állok, három hónapot dolgoztam közvetlenül mellette.* De korábban is szoros volt a kapcsolatunk, már az ötvenes évek elején művezető volt. Nos, lehetett tanulni tőle, ráadásul szeretett is tanítani. Ő is elsősorban politikai munkásnak vallotta magát, ahogy az emberekkel foglalkozott, az mindenki számára például szolgálhat.

A feladatok azonosak

Az „ő is" alighanem bővebb magyarázatra vár, jóllehet elöljáróban utaltunk a mozgalmi munkára. Munkatársai már az ötvenes évek elején őt választották szakszervezeti bizalmijukká, majd az ifjúmunkás társak 1957-ben a főnökség KISZ-titkárává, s egyben a csomóponti KISZ VB agit.-prop. titkárává. Négy esztendő múlva már a csomópont MSZMP-bizottságának vb-tagja, 1965 óta pedig a főnökség szb-titkára és a Vasutasok Szakszervezete Budapest Területi Bizottságának tanácstagja.

A szakszervezeti bizottság titkáraként már 300 vasutas érdekeit kell szolgálnia. s a gondok-problémák itt is szerteágazók. A munkakörülmények a helyi adottságokhoz képest kielégítők ugyan, de a MÁV helyenként mostoha körülményei őket is sújtják. *A szerelők, ha vidéken dolgoznak, esőben, szélben, sárban, fagyban a szabad ég alatt tartózkodnak.* S igaz, a szociális ellátottságuk a korábbiakhoz képest sokat javult — a lakókocsik kulturáltabbak: mindegyikben van hűtőszekrény, rádió, olajkályha; a fekhelyek kényelmesebbek, kárpitozottak —, de például a tisztálkodási lehetőség még ma sem megoldott. Az egész napi munka után nem elég a lavor! S nincs megoldva az étkezés sem: *a kisebb állomásokon a dolgozók önmaguknak főznek, ha meleg ételt akarnak enni.*

— Egy éve immár, hogy gazdasági és társadalmi vezető is. Nem okoz ez olykor ütközést, nincs szükség emiatt itt, vagy ott kompromisszumra?

— Végiggondoltam én ezt, s ma már nyugodtan mondhatom: *nem.* Hiszen mindkét feladat végcélja azonos, legfeljebb a részkérdések különböznek olykor. *Már csak azért sem lehet ellentmondás, mert a megfelelő munkakörülményeket egy szakszervezeti tisztségviselőnek biztosítania, egy munkahelyi vezetőnek viszont biztosítani kell.* Ha történetesen a munka balesetveszélyes, addig nem végezhető el, amíg a biztonságos feltételek nem teremtődnek meg. Dehát ez egy mai gazdasági vezető számára is kötelező érvényű előírás, ezért fele!...

Mindig a dolgozók érdekei szerint

— Összekülönbözött-e már valamelyik beosztottjával, akinek egyszersmind szb-titkára is, a munkával kapcsolatban?

— Össze, méghozzá keményen: *italozás miatt.* S ez nem holmi puritánság, a vasútveszélyes üzem, munkaidő alatt egyetlen korty szeszes italt sem szabad inni. De az italozás ellen sem csak mint művezető lépek fel: *elsősorban a dolgozó érdeke, hogy saját testi épségét óvja, s erre mozgalmi feladatkörömben is figyelmeztetnem kell...* De bárhol, bárkivel beszélek, a megfelelő hangnemet meg kell találni. Van aki az első szóból ért, van akit győzködni kell, más meg csak a keményebb hangot érti meg.

Dunaharasztiról jár be a Keleti pályaudvarra; *három esztendeje — fiát, feleségét is fuvarozva — saját Trabantjával,* korábban vonattal, vagy HÉV-vel érkezett. Naponta fél 5-kor kel fel, hogy fél 7-kor már a helyén legyen (hivatalosan csak 7-kor kezdődik a munkaidő, de úgy érzi: a művezetőnek addigra már „elő kell készíteni" a napot), és legkorábban délután 4 órakor végez. Legkorábban. Mert ha társadalmi kötelezettségei szólítják, este 7-ig, 8-ig is bent marad: *akkor van csend, akkor tud elmélyedni a munkájában.*

Negyvenöt esztendős. Kemény — munkával, tanulással eltelt — évek vannak mögötte (1970 óta szüntelenül tanul; esti tagozaton végezte el a gimnáziumot, majd a művezető-képzés következett); kétszeresen indokolt az egészségre is vigyázni.

Ha szükség van rá ma is beáll a „sorba"

— A fizikai munkát nem hagytam abba, noha már nem a műhely a munkahelyem. Ha a szükség úgy kívánja, beállok akár korábbi asztalostársaim közé, akár máshová. S otthon, a ház körül is akad elég teendő, de a barátok, a rokonok is gyakorta hívnak, ha házat építenek. S most, hogy megvan a Trabant, hét végeken rendre felkerekedünk. Jártunk már a szomszédos országokban, Jugoszláviában és Bulgáriában is. de még mindig van olyan pontja hazánknak, amit nem ismerünk, de látni vágyunk. Hadd lássa a fiam fiatalon mindazt, ami nekem gyermekfővel nem adatott meg.

Néhány napja, november 7. alkalmából nagy megtiszteltetés érte: *az Elnöki Tanács a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntette ki, a SZOT Elnökségének javaslatára.* Az elismerés elsődlegesen szakszervezeti munkáját minősíti, ám alighanem kétséges: miként az 1974-ben megkapott *Közlekedés Kiváló Dolgozója* cím, vagy a korábbi miniszteri, igazgatói dicséről oklevél, munkásságának egészét — a vasúthoz, a főnökséghez való hűségét is méltányolja. S egyben egy vasutasdinasztia nevét is fémjelzi.

Földes Tamás

Kitüntetések a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmából

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmából — a szocialista társadalmi rend építése és továbbfejlesztése érdekében kifejtett eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND

arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Nagy Károly PB-titkárt, KPM Vasúti Főosztály; Varga Imre vasútigazgatót, Debrecen Vasútigazgatóság.

MUNKA ÉRDEMREND

ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: dr. Magyar Béla ügyintézőt, KPM Vasúti Főosztály; Tóth Károly gazd. pol. tanácsadót, Bp. Rákosrendező áll.

MUNKA ÉRDEMREND

bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Kövér Imre oszt. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Kovács Gyula ügyint, Miskolc Vasútig

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Balogh Ferenc okt. csop. vez., Szombathely Vasútig.; Bánhegyi Ferenc műsz. gazd. tanácsadónak, KPM Vasúti Főoszt.; Kancsár Ferenc kocsivizsgálónak, Szeged Vont. Főn.; Márton András oszt. vez., Bpest Vasutig.; Móré Imre pol. munkatársnak, Záhony áll.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Ács János munkaügyi vez., Miskolc Ép. Főn.; Belényi László körzeti áruirányító, Kiskunhalas áll.; Berényi Miklós PB-titkárt, MÁV Északi Jj. Ü.; Bognár József személyzeti előadót, Székesfehérvári Jj. Ü.; Kalló János ügyint., Tapolca áll.; Kovács István biztonsági megbízottat, MÁV Hídép. Főn.; Mészáros Lajos kocsilakatos csop. vez., Nyíregyháza Vont. Főn.; Molnár Katalin mérnök csop. vez., MÁV TBKF; dr. Nánási Lóránt osztvez., Közp. Számvit. Hiv.; Simon József ügyint., Bp. Vasútig.; Stofán Györgyné ügyint., Bp. MÁV Gépjav. Ü.; Szabó Miklós oszt. vez. h., Szombathelyi Jj. Ü.; Szeltner János bércsop. vez., Dombóvár Ép. Főn.,; Szomszéd Ádám anyagszámadót, Kisterenye áll.; Török György szerszámlakatost, Északi Jj. Ü.; Vass János ügyint.; MÁV ÜGH.; Zákonyi Gyula gyártástervező csop. vez., Dunakeszi Jj. Ü..

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmából — a rendőri munka segítése terén kifejtett eredményes tevékenységük elismeréseként — a belügyminiszter

A HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Pinczés János őrségparancsnokot, Záhony áll.



Gulyás János vezérigazgató-helyettes átadja a kitüntetést Tarnóczi Ferenc váltásparancsnoknak

(Laczkó Ildikó felvétele)

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Csóré László váltásparancsnokot Bp. Ferencváros áll.

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Tarnóczi Ferenc váltásparancsnokot, Abaliget áll.

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Király Benő polgári fegyveres őrt, Fényeslitke áll.

Kiváló munkásőri tevékenységének elismeréséül

A HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Pinczés Jenő csop. vezetőt, KPM Vasúti Főosztály.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmából — a szakszervezeti mozgalomban végzett munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend

arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Feleky Pál igazgatót, a MÁV Szentesi Építési Főnökség vezetőjét, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége alelnökét;

Munka Érdemrend

ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Demeter Géza dízelmozdony-vezetőt, társadalmi szb-elnököt, Záhony Vontatási Főnökség; Vékony József asztalos csoportvezetőt, társadalmi szb-titkárt, Bp.-Keleti Villamos Fenntartási Főnökség;

Munka Érdemrend

bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Kalmár Lajos kocsivizsgáló lakatost, társadalmi szb-titkárt, Sárospatak üzemfőnökség; Beniczki Istvánné ügyvitelellátót, szb társadalombiztosítási felelőst, Vasutasok Szakszervezete: Komódi Lajos vezető váltókezelőt, társadalmi szb-titkárt. Hajdúszoboszló állomás.

A SZOT elnöksége

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Solymosi Rudolf titkárhelyettest, budapesti területi bizottság; Szász Sándor váltókezelőt. társadalmi szb-titkárt. Moha állomás; Léránth Imréné gazdasági csoportvezetőt, Vasutasok Szakszervezete.

Sikeres könyvbemutató

Többet tettek, mint amit vállaltak

A *Kossuth Könyvkiadó* és a *VIII. kerületi pártbizottság* közösen rendezte meg a budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében — november 10—17. között — az idén megjelent politikai témájú *könyvek kiállítását.* A bemutatón mintegy száz újdonságot tártak a látogatók elé. Megvásárolhatták többek között A. P. Nyenarakov *„A Nagy Október"* és Tadeus H. Rolski *„Fehér sas kék mezőben"* című nagy érdeklődéssel várt művét.

A rangos kiállítás nem véletlenül került a MÁV Igazgatóságra. A tavalyi értékek alapján ugyanis a központi szolgálat könyvterjesztői elsőrendűnek minősítették a kerületben; a tervezett 87 000 helyett *százezer forint értékű könyvet adtak el s az idén is túlteljesítették terveiket.*

A most bemutatott könyvekből természetesen bármikor lehet vásárolni az igazgatóság könyvtárában és terjesztőinél.

(séra)

Emléktábla a művelődési ház falán

Dunakeszin ünnepséget rendeztek a József Attila Művelődési Központ 50 éves fennállása alkalmából

„Boldog, aki énekel, ha szívből jön a szép dal..." — szárnyalt az ének az Aranykoszorú Diplomával kitüntetett férfikar előadásában november 11-én, a Dunakeszi József Attila Művelődési Központ színpadán. Ezen a napon köszöntötték a dunakeszieket az intézmény ötvenedik évfordulóját.

Az ünnepség kezdetén — a jubileum tiszteletére — emléktáblát lepleztek le, ahol *Pajtel Klára,* a városi KISZ-bizottság titkára mondott rövid beszédet. Utána került sor a színházteremben rendezett jubileumi ünnepségre, ahol megjelent *Kiss Károly,* a Szakszervezetek Országos Tanácsának alelnöke, *Molnár György,* a Vasutasok Szakszervezetének titkára, valamint a megye és a város tanácsi és tömegszervezeteinek képviselői.

Az ünnepséget *Szőnyi Lajos,* a művelődési központ igazgatója nyitotta meg, majd *Molnár György* titkár mondott beszédet.

Hangsúlyozta többek között, hogy az egykori főműhely kulturális szervezetét — *a Magyarság Dal- és Önképző Egyesületét* — 1926-ban hozták létre. Művelődési csoportjai gyorsan fejlődtek, hamarosan a munkáskultúra jelentős bázisa lett. Megalakult a száztagú szimfonikus zenekar, továbbá a tizennégy tagú fúvószenekar is. Az akkori tagok közül még ma is közreműködői a zenekarnak *Kígyósi István, Kovásznai Lőrincz* és *Takács György* nyugdíjasok. Sok sikert ért el a hatvantagú dalárda is. A kórus ugrásszerű fejlődése *Rajter Lajos* nevéhez fűződik. Ő akkor a Magyar Rádió vezető karnagya volt.

— A felszabadulás — folytatta Molnár György — a kultúrotthon életében is nagy változást hozott. Szélesedett az intézmény népnevelő tevékenysége, újjáalakult a színjátszó csoport, a férfi énekkar és új népművelési ágazatok jöttek létre, többek között a munkásakadémia, a nők akadémiája, a képzőművészeti, a bélyeggyűjtő, a méhész, a galambász és egyéb szakkörök. A munkaverseny célkitűzéseinek megvalósítását segíti a szocialista brigádok klubja.

Molnár György beszéde után a Dunakeszi Művészeti Napokat értékelte *Rónai Árpád,* a városi pártbizottság első titkára, majd kitüntetések és jutalmak átadására került sor.

Szocialista Kultúráért jelvényt kapott az Aranylant fokozattal kitüntetett koncert fúvószenekar és az Aranykoszorú Diplomával minősített férfikar, valamint — a népművelés terén kifejtett munkájukért — *Katona István, Varga György* és *Várkúti József.*

Garamszegi Ferenc és *Bessenyői János* a *Népművelés kiváló dolgozója* lett *Bősz Józsefnek, Szűcs Bélának* és *Garamvölgyi Ferenc Endrének* pedig a Szakszervezeti munkáért oklevelet adták át.

A vendégek ezután megtekintették a kulturális műsort, amelyben közreműködött a művelődési központ férfikara és fúvószenekara is. Vezényelt: *Tóth Béla* és *Szirmai János.*

A jubileumi ünnepségnek meghívott vendége volt *dr. Rajter Lajos,* a szlovák televízió vezető karnagya is, aki Pozsonyból érkezett. A nemzetközileg ismert karnagy így emlékezett a Dunakeszin töltött évekre:

— 1934-ben hívtak meg Dunakeszire. Az ötventagú énekkarban láttam fantáziát. különösen a hanganyaguk tetszett. A stílusukat azonban még csiszolni kellett. Elmondtam, hogy ha ők is bíznak bennem, szívesen dolgoznék velük. Még aznap, az első próba végén közöltek velem, hogy kezdhetjük a munkát. Egy év múlva már 120 tagja lett az együttesnek. A székesfehérvári versenyen aranyérmet nyertünk. Nagyon örülök. hogy most, az 50. éves jubileumon részt vehetek és találkozhatom az egykori barátaimmal...

Sz. M.

Vasutasbecsület

Ezúton szeretném megköszönni annak az ismeretlen vasutasnak a tisztességét és segítő jó szándékát, aki szeptember 24-én megtalálta, majd azonnal bevitte a szombathelyi nagy postahivatalba 8000 forintos betétkönyvemet és 1700 forint készpénzemet, amelyeket egy nylonzacskóba kötve veszítettem el.

Kis jövedelmű nyugdíjas vagyok. Így érthető, mennyire örültem visszakapott értékeimnek, amit a postai dolgozó közlése szerint *Gergely József* MÁV-ellenőrnek köszönhetek.

Németh János
Szombathely

MINDEN EGY HELYEN

Mit nyújt 402 vasutasnak a MÁV legújabb munkásszállója?

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter a közelmúltban adta át Ferencvárosban — a Keleti rendező melletti Abonyi utcában — az új, 402 személyes munkásszállót, amelyről lapunkban is hírt adtunk. Az impozáns épület elsősorban a kirendelt vasutasoknak lesz a második otthona. De ami a legfontosabb: *jól szolgálja majd a tartalmasabb emberi kapcsolatok kialakulását, az ott lakók jó munkahelyi közérzetét is.* A régi laktanyákból október 17. óta folyamatos a beköltözés a szállóba, hamarosan „telt ház" lesz. A beköltözés napjaiban mi is meglátogattuk az új szállót, elsősorban azzal a céllal, hogy megismerjük az első honfoglalók tapasztalatait, véleményét.

Százhúsz szoba

Bajnóczi Jánostól, a szálló vezetőjétől megtudtuk, hogy a lakók elsősorban Budapest—Ferencváros, illetve a Józsefvárosi pályaudvar és Soroksári út állomás vidékről kirendelt dolgozói. Mindhárom főnökségről érkeztek helyi állományúak is, ezenkívül megtaláljuk köztük a BBFF, a JBFF, a Ferencvárosi Központi Osztószertár és a ferencvárosi vontatási főnökség dolgozóit is. *Összesen 120 három- és négyágyas szoba, emeletenként zuhanyozók, mosdók, szárító-, vasalóhelyiség és főzőkonyha szolgálja a lakók minden kényelmét.* Az egészség védelmére is gondoltak akkor, amikor négy betegszobát létesítettek az épületben.

Az első lakókkal: *Faragó Istvánnal*, Budapest—Józsefváros raktárosával, *Tóth Lászlóval*, Soroksár út állomás kocsirendezőjével, *Kaiser Elemérrel*, Ferencváros forgalmi szolgálattevőjével a földszinti társalgóban beszélgetünk. Jelen van *Bajnóczi János* szállóvezető, helyettese, *Takács Gyuláné*, valamint *Doma Ferenc* rendészeti vezető is.

— *Gyönyörű ez a szálló* — mondja elégedetten Faragó István. — *Össze se tudom hasonlítani a régi lakhelyemmel, az úgynevezett Dunaharaszti laktanyával. Ott hatágyas szobában laktam, itt négyágyasban.* A széntüzelésű kályhákkal sem kell már bajlódnunk, hiszen itt központi fűtés van.. A zajos, poros környezetből a vasút legmodernebb szállójába kerültünk.

— *Nekem is ez a véleményem* — folytatja Tóth László. — *Én a Könyves Kálmán körúti laktanyában éltem, és bizony mindennaposak voltak a hangos szóváltások, a verekedések, és az italozás. Nemegyszer az URH is ellátogatott a szállóba.*

— Ez igaz; jómagam is sokszor jártam ott ellenőrzésen — kapcsolódik a beszélgetésbe Doma Ferenc, rendészeti vezető. — *Ide részegen jönni, vagy szeszes italt behozni tilos.* Nyugodt környezetet szeretnénk biztosítani a pihenéshez és a szórakozáshoz egyaránt. Van játéktermünk, 1400 kötetes könyvtárunk, sportpályánk. Mindent megteszünk azért, hogy az itt lakó vasutasok kulturáltan tölthessék el szabad idejüket.

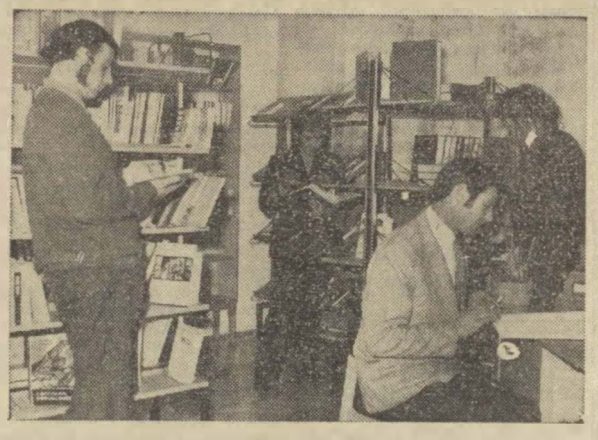
Mindent a lakók igénye szerint

— Milyennek találja az új szálló szolgáltatásait? — kérdezem Kaiser Elemértől.

— Bár eddig Ferencváros soproni laktanyájában laktam, ez a szállás, a maga kategóriájában a legjobbak közé tartozott. Ezzel a szép szállóval azonban nem veheti fel a versenyt. Kár, hogy a szobák kissé szűkek. Igaz, hogy a szabad idő nagy részét az ember általában nem a szobájában tölti. S még valami: *Sajnos, a buszmegálló messze van, s az utcában gyér a világítás.*

— A közlekedési problémákhoz én is csatlakozom — veti közbe Faragó István —, *mert akik Ferencváros Keleti rendezőjében dolgoznak, csak gyalog juthatnak el munkahelyükre.* Arrafelé nincs kiépített út, s hóban, sárban naponta kétszer megtenni ezt a távolságot, bizony nem kellemes.

— BKV-val most folytatunk tárgyalásokat — jegyzi meg Takács Gyuláné —, hogy az utca végéről a buszmegállót közelebb, azaz a szálló elé hozassuk. Reméljük, a közvilágítás miatti panaszokat is orvosolni fogják.



A munkásszálló könyvtárában sok olvasnivaló várja a könyvbarátokat
(Laczkó Ildikó felvétele)

— A művelődési, illetve sportolási lehetőségek „házon kívül" hogyan alakulnak? — kérdezem.

— *Szerződésünk van a ferencvárosi művelődési házzal. Hetenként két alkalommal filmvetítés van, s az Országos Rendező Irodával is kapcsolatot tartunk a művelődési házon keresztül.* Már volt egy divatbemutató, s elég szép számmal vettek részt a szálló lakói. Ezenkívül szeretnénk fró-olvasó találkozókat rendezni *és* mindazt megvalósítani, amire igény van — mondja a szállóvezető helyettese.

Önkormányzat

— Sportolási lehetőségeinket — folytatja Doma Ferenc — a Ferencvárosi Vasutas Sportkörrel együttműködve bővítjük. *A tömegsport keretén belül az itt lakók is használhatják a labdarúgó-, tenisz-, asztalitenisz-szakosztályok pályáit, valamint a birkózók helyiségeit.* Persze itt, a szálló mögött saját pingpongasztalunk, kézilabda-, röplabda- és focipályánk van, sőt még a kocogópálya sem hiányzik. Tavaszra elkészül a környező területek parkosítása . . .

— Van-e lehetőség arra, hogy a lakók válasszanak szobatársat?

— Bizonyos mértékig igen. De a vasútigazgatóságok külön kérték, hogy lehetőleg azok kerüljenek össze egy szobába, akik azonos munkahelyen dolgoznak. A kirendeltekre ez fokozottan érvényes. Szükségesnek tartom megjegyezni azt is — folytatja Bajnóczi János —, *hogy megvalósítjuk majd a szálló önkormányzatát.* Bizottságot választunk, s ezzel egyrészt a fegyelmet akarjuk erősíteni, másrészt ez a bizottság lehet elsősorban segítségünkre abban, hogy a lakók véleményei, igényei, javaslatai eljussanak hozzánk, illetve a felügyeleti szervekhez.

Ez a modern, korszerűen berendezett szálló — művelődési, sportolási, szórakozási lehetőségeivel, valamint igazán humánus terveivel — nemcsak pusztán szállója, hanem igazi otthona is lesz lakóinak.

Fazekas Eszter

Közérdekű tudnivalók

a társadalombiztosítás ellenőrzéséről

Szakszervezetünk, az érdekvédelmi és érdekképviseleti funkciók mellett *társadalombiztosítási* feladatokat is ellát. Elkészíti a társadalombiztosítás költségvetését, a jóváhagyott költségvetésből önállóan gazdálkodik, az előző év gazdálkodásáról beszámolót készít, szabályozza a társadalombiztosítás szervezetét, és megszabja a szervek feladat- és hatáskörét, végül *a közlekedés és postaügyi miniszterrel egyetértésben* kiadja a társadalombiztosítási jogszabályok végrehajtásának eljárási szabályait.

A végrehajtás feltételei

Ezeket a feladatokat csak úgy lehet jól ellátni, ha szakszervezeti szerveink *minden szinten* segítik és ellenőrzik a társadalombiztosítással foglalkozó szervek munkáját, ha figyelemmel kísérik és rendszeresen számon kérik, hogy az erre kötelezett szolgálati főnökségek *miként látják el a hatáskörükbe utalt társadalombiztosítási ügyviteli feladatokat.*

A vasút, a hatáskörébe utalt társadalombiztosítási ügyviteli feladatokat *nem a szakszervezet helyett* végzi. Jogszabályilag kötelezett annak saját költségén, saját alkalmazottaival, ügyvitele keretében történő elvégzésére. Teljes anyagi felelősséggel tartozik az ellátást intézni, illetve a szolgáltatásokat nyújtani. A szolgálati főnökségek társadalombiztosítási munkáját *szakmai szempontból a VSZTO ellenőrzi.* A VSZTO helyszíni vizsgálataira évenként általában csak egy alkalommal kerül sor. A közbeeső időszakban a szolgálati főnökségek ez irányú tevékenységét a *helyi* szakszervezeti bizottságok felügyelik és ellenőrzik.

A rendszeres és folyamatos társadalmi ellenőrzés a szakszervezeti bizottságok társadalombiztosítási tanácsának hatáskörébe tartozik. *A társadalombiztosítási tanácsok* a társadalmi ellenőrzés elvégzésére *külön albizottságot;* az *ellenőrzési albizottságot* hozzák létre. Az ellenőrzési albizottság a társadalombiztosítási tanács munkabizottsága, amely bizottság vezetőből és 3—5 tagból áll. Vezetője: tagja a társadalombiztosítási tanácsnak. Az albizottság összetételét és a tagok megbízatását a szakszervezeti bizottság hagyja jóvá.

Kiket vonjunk be?

Az ellenőrzési albizottságot úgy helyes kialakítani, hogy abban arra alkalmas, megfelelő képzettséggel rendelkező és *a dolgozókért mindenkor áldozatosan dolgozni kész aktivisták kapjanak felhatalmazást a társadalmi ellenőrzésre.* Az összetételt illetően ügyelni kell arra, hogy olyan személyek, akiknek az ügyintézés, a szolgáltatások számfejtése és ellenőrzése *munkaköri* kötelességük, *ne kerüljenek az albizottságba.* Nem javasoljuk az albizottságba a számfejtőt, a felülvizsgálót, a belső ellenőrt, az utalványozót, továbbá az olyan részlegvezetőt sem, akinek hivatali kötelessége a vszt-munka ellenőrzése.

A társadalmi ellenőrzés fontos politikai feladat. A tömegek bevonása a közügyek intézésébe, illetve az ügyintézésnek széles körű *társadalmi ellenőrzése* egyéni és társadalmi érdek. Ezek az érdekek indokolják a társadalombiztosítási juttatások nyújtásának, a biztosítottakkal való foglalkozásnak is a társadalmi ellenőrzését.

Sokan felvetik, hogy szükség van-e a társadalombiztosítási szolgáltatások ilyen sokrétű ellenőrzésére. A szolgálati főnökségek ugyanis kötelesek a kifizetés előtt az előzetes, tételes felülvizsgálatot elvégezni, a vszt-munkát belső ellenőrzésük keretében ellenőriztetni, azon túlmenően, hogy a VSZTO is felülvizsgálja a munkát.

A társadalmi ellenőrzésről ennek ellenére sem mondhatunk le. A társadalmi ellenőrzés ugyanis nem azonos a szakmai ellenőrzéssel. A társadalmi ellenőr egyrészt segíti a szerveket munkájukban, másrészt *politikai feladatokat teljesít. Érvényesíti a szakszervezet ellenőrzési jogát és teljesíti érdekvédelmi funkcióját.*

Az ellenőrzési albizottságok munkáját az elmúlt években rendszeresen segítettük. Az albizottságok legutóljára 1977. januárban kaptak útmutatást.

Egy jól dolgozó albizottság

A társadalombiztosítási juttatások társadalmi ellenőrzése *nem kampányfeladat*, azt rendszeresen és folyamatosan kell végezni. A szolgálati helyek többségénél eredményesen dolgoznak az albizottságok. A legjobbak közé tartozik a *pécsi pályafenntartási főnökség ellenőrzési albizottsága*, amely 3 tagú. Vezetője *Hernádi Klára* munkaügyi előadó. Az albizottság tervszerűen végzi munkáját, havonta tartja ellenőrzéseit. Figyelme mindenre kiterjed. Tagjai rendszeresen ügyelnek arra, hogy a jutalmat és az év végi részesedést a tartós betegségeknél beszámítják-e a táppénz alapjába, vagy ha túlfizetés fordul elő, azt a törvényesség betartásával rendezik-e. Vitás ügyek előkészítésekor *helyszíni* vizsgálatokat is tartanak.

A pécsi pályafenntartási főnökségnél az ellenőrzési albizottság vezetője jól képzett aktivista. Nem elégszik meg az albizottságvezetői értekezleten hallottakkal, az ott kapott szempontokkal. Állandóan képzi magát. Részt vesz a vszt-ügyintézők értekezletein. A megjelenő *Ügyviteli Értesítőket* összegyűjti, és gondosan tanulmányozza.

Mindent összegezve, a jó hozzáállás, a megfelelő felkészültség, a dolgozók ügye iránti elkötelezettség, valamint a lelkismeretes munka, mind megannyi biztosítéka a sikeres társadalmi munkának.

Kovács Sándor

Közös vagyonunk védelmében

Tanácskozás Budapesten, Debrecenben, Szombathelyen

A népgazdaságot károsító bűncselekmények megelőzésének és üldözésének feladatairól, a közrend és a közbiztonság, valamint a vagyonvédelem helyzetéről szóló 1976—1977. évi minisztertanácsi határozatokban, továbbá a MÁV vezérigazgatója által a társadalmi tulajdon védelméről szóló, 1977. júliusban kiadott utasításban foglaltak végrehajtásának elősegítése érdekében a *Vasúti Főosztály* igazgatósági és jogi szakosztálya a vasútigazgatóságoknál *tájellegű* értekezleteket tartott.

Több a felderített bűncselekmény

Október 20-án *Debrecenben* a debreceni, a miskolci és a szegedi vasútigazgatóságok, október 25-én *Budapesten* a budapesti vasútigazgatóság, október 27-én *Szombathelyen* a pécsi és a szombathelyi vasútigazgatóság jogi és társadalmi tulajdonvédelmi szakemberei tanácskoztak.

Az értekezleten részt vettek az illetékes megyei rendőr-főkapitányságok népgazdasági és társadalmi tulajdonvédelmi osztályainak vezetői, az igazgatási és jogi szakosztály, valamint a katonai, szállítási és szervezési szakosztály társadalmi tulajdonvédelmi ügyintézői is. A budapesti értekezleten részt vett a *BM Országos Rendőr-főkapitányság* népgazdasági és társadalmi tulajdonvédelmi osztályának a vezetője és *dr. Boda Lajos*, a katonai szállítási és szervezési szakosztály helyettes vezetője.

Mind a három tanácskozáson *dr. Szakmáry Zoltán*, az igazgatási és jogi szakosztály műszaki-gazdasági tanácsadója ismertette a MÁV társadalmi tulajdonvédelmi helyzetét, a bűncselekmények és az azok által okozott károk alakulását, valamint a társadalmi tulajdon elleni cselekmények megelőzése, felderítése és csökkentése érdekében folytatott munkát. Ennek során részletesen elemezte a károk és az improduktív költségek okait. *Kiemelten foglalkozott a záhonyi átrakókörzet kedvezőtlen társadalmi tulajdonvédelmi helyzetével, valamint az árufuvarozási károk megelőzésének feladataival.*

Elmondotta, hogy a MÁV területén az ismertté vált bűncselekmények száma és az azok által okozott kár nagysága erőteljesen növekedett. *A rendőri szervek 1976-ban és 1977-ben kiterjedt és nagy létszámú bűnszövetségeket lepleztek le, különösen a budapesti, a miskolci és a szegedi vasútigazgatóságok területén.*

A jogászok feladatai

Az előadó utalt arra, hogy az említett minisztertanácsi határozatokban, valamint a vezérigazgatói utasításban foglaltak eredményes végrehajtásában *nagy szerepük van a MÁV jogi képviseleti szerveinek, egyénileg a MÁV jogászainak is*, akiknek lehetőségük nyílik a vasút belső életébe való betekintésre, a visszásságok, a társadalmi tulajdon megsértésének feltárására, és azokkal kapcsolatban megfelelő intézkedések megtételére.

A vasút jogászainak fontos feladata, hogy munkakörönként vizsgálják meg a társadalmi tulajdon védelmének fokozása érdekében teendő intézkedések lehetőségeit. Az ellenőrzések alkalmával gondosan tekintsék át a rendőrségi bejelentések szabályszerű megtételének gyakorlati végrehajtását, és tegyenek intézkedéseket a hiányosságok megszüntetésére. Legyenek a törvényesség őrei, a társadalmi tulajdon védelmének aktív szervezői.

Végül ismertette azt a *kiadás alatt levő* vezérigazgatói utasítást, amely az egyöntetű eljárás kialakítása érdekében a vasúti rendkívüli események, valamint a társadalmi tulajdon elleni bűncselekmények és szabálysértések esetén követendő eljárást egységes szerkezetben foglalja össze, s így hasznos segítséget nyújt, nemcsak a jogászoknak, hanem a gazdasági vezetőknek és a társadalmi tulajdon védelmével foglalkozó szakembereknek is.

Az előadást mindenütt vita követte, amelynek középpontjában a társadalmi tulajdont károsító magatartások megelőzése, a középvezetők felelőssége, az ellenőrzés rendkívüli fontossága, a becsületes vasutasdolgozók összefogásának szükségessége és a nyomozó szervekkel a szoros együttműködés fontossága, valamint a be- és feljelentési kötelezettség álltak.

Rendőrök, vasutasok együttműködése

A BM, valamint a megyei rendőr-főkapitányságok képviselői hozzászólásaikban rámutattak azokra az okokra, amelyek a társadalmi tulajdont károsító bűncselekmények elkövetését lehetővé teszik, és azokra a hiányosságokra, amelyek az eredményes felderítő munkát hátráltatják. *Hangsúlyozták a rendszeres ellenőrzés és a tudati nevelés jelentőségét a megelőzésben.* Pozitívan értékelték a MÁV és a rendőrségi szerveknek a társadalmi tulajdon védelme érdekében kialakult kapcsolatát, mely alapját képezi a további eredményes együttműködésnek.

A debreceni és a budapesti értekezlet *dr. Kisrákói Tibornak*, az igazgatási és jogi szakosztály helyettes vezetőjének, a szombathelyi értekezlet *dr. Phersy Ferencnek*, az igazgatási és jogi szakosztály jogi osztálya vezetőjének zárszavával ért véget.

Jól működő szakkörök a vasutas művelődési házban

Fontos szerepe van a vasutas dolgozók szellemi és kulturális igényeinek kielégítésében a *győri vasutasok Arany János Művelődési Házának.* A szakkörök évek óta hallatnak magukról. Működik a házban honismereti, éremgyűjtő, fotó- és szőnyegcsomózó szakkör. Rendszeresek a nyelvtanfolyamok és a táncoktatás. Az utóbbi mellett eredményes a táncklub is. Az ifjúsági és az öregek klubjának is a művelődési intézmény adott otthont.

A győri nyugdíjas alapszervezethez több mint nyolcszázan tartoznak. A csütörtöki klubnapokon általában 100—120 nyugdíjas látogat a klubba, hogy együtt tölthessenek el pár kellemes órát. Ezen a napon intézi ügyes-bajos dolgaikat *Hajnal Gyula*, az alapszervezet ugyancsak nyugdíjas titkára. A művelődési házhoz tartozó könyvtárnak 150 rendszeres nyugdíjas olvasója van. *Vincze Sándorné* könyvtáros szerint a nyugdíjasok igényesek, megbeszélik az olvasott könyvek tartalmát. Igénylik a törődést és hálásak érte.

A 8000 kötetes könyvtárnak letéti könyvtárai is vannak. Így *Mosonmagyaróváron, Kimlén, Ikrényben* kölcsönözhetnek könyvet a vasutas dolgozók.

Befejeződött a *Ki tud többet Szovjetunióról?* — vetélkedősorozat, amelyen közel 500 dolgozó vett részt. Jelenleg az Ady évfordulón munkálkodnak.

A művelődési háznak és a könyvtárnak jó a kapcsolata a várossal. Egy győri általános iskolával több éve folyamatos az együttműködés. Ennek keretében megismertetik a gyerekekkel a könyvtárat, megtanítják őket a helyes könyvtárhasználatra. Bemutatják nekik a vasutat és az ott folyó munkát.

Minden bizonnyal az Arany János Művelődési Házban folyó munka elismerése az is, hogy Győr város oktatási szervei a nagyhírű Rába gyár mellett a vasutas kultúrházban jelölték ki a dolgozók általános iskolájának a helyét.

Sz. Jakab István

Tudósítóink írják:

A vasutasok tettekkel bizonyítják hűségüket a Nagy Október forradalmi eszméjéhez

Sok levél érkezett szerkesztőségünkbe a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának megünneplésérői. Ezekből a tudósításokból közlünk ez alkalommal is néhányat, igazolásául annak, hogy a vasutasok mindenekelőtt tettekkel bizonyítják hűségüket a Nagy Október forradalmi eszméjéhez.

„A többletmunkára és a tervek túlteljesítésére irányuló felajánlások nyomán nagyszerű eredmények születtek nálunk is" — írja *Boldizsár Gyula* Békéscsabáról. Az általa közölt táblázat adatai szerint a csomópont dolgozói minden tekintetben — a vonatok menetrend szerinti közlekedtetésében, az árutonna terv, a terhelés, a kocsitartózkodás vonatkozásában, az önköltségcsökkentésében egyaránt — jobb eredményt értek el, mint amit a célkitűzés ismeretében vállaltak. Az állomás dolgozói — részben a jubileum tiszteletére szervezett kommunista műszakban — a vasút területén 593, közterületen 868 óra társadalmi munkát végeztek, összesen mintegy 30 000 forint értékben.

Ugyancsak Békéscsabán a vontatási dolgozók — miután a fajlagos üzemeltetési költségek 1 százalékos, azaz 700 000 forinttal való csökkentését vállalták — *ténylegesen 2 millió 900 ezer forintot takarítottak meg.* A termelékenység hasonló mértékű növelésével elért eredményük értéke 1,3 millió forint. A főnökség szocialista brigádjai sokat tettek munkahelyük és környéke csinosításáért is. A szertár, a pályafenntartás, valamint a távközlési szolgálat dolgozóinak jubileumi munkaverseny-eredményeit szintén beszédes adatokkal támasztotta alá békéscsabai tudósítónk.

Zsoldos Barnabás, a mátészalkai pályafenntartási főnökség *Kölcsey Ferenc* nevét viselő kollektívájának helytállását méltatja: *„Ez a közösség nem véletlenül érdemelte ki a MÁV kiváló brigádja címet.* Tagjai a csepeli felhíváshoz csatlakozva vállalták, hogy november 7-re befejezik Kocsord-alsó és Csenger között a 6950 méter hosszú vágányszakasz átépítését. *Ígéretüket 9 nappal a határidő előtt teljesítették, s Kovács Gusztáv pft-főnök javaslatot tehetett a 18.5 tonnás tengelynyomás engedélyezésére, az eddigi 12 tonna helyett.* Ugyancsak a jubileumi munkaverseny résztvevőinek köszönhető, hogy a szatmári térség más vonalrészein is megszűnt a tengelynyomás korlátozása, így lényegesen több áru rakható a teherkocsikba. Ennek népgazdasági jelentőségét a most zajló őszi forgalomban is tapasztalhatják már a szállíttató felek."

Beszédes adatok

Gál Jenő a következőkben foglalja össze Kiskunfélegyháza állomás jubileumi munkaversenyének eredményeit:

„Állomásunkon a tárgyi balesetek száma a múlt évi adatokhoz képest 25-ről 9-re, az üzemi balesetek száma pedig 9-ről 4-re csökkent. Anyagban és energiában a vállalt 50 000 forinttal szemben 362 450 forintot takarítottunk meg. Áruszállítási tonnatervünket a célkitűzéshez viszonyítva 1624. a bázishoz képest 3250 tonnával teljesítettük túl. Az egy kocsira jutó fajlagos gurítási időt 0,07 perccel csökkentettük, ami 332,48 óra megtakarítást jelent, vagyis ennyivel csökkent a gurítási idő. Ugyanakkor 60 091-gyel nőtt a gurított kocsik mennyisége. A tolató mozdonyok gazdaságos felhasználásával és a korszerű vonattovábbító mozdonyok tartózkodásának átlag 23 perces csökkentésével mintegy százezer forintot takarítottunk meg."

Nyiri Ferenc debreceni tudósítónk arról számol be, hogy a MÁV Építési Főnökség 371 dolgozójának 2348 óra társadalmi munkája — amelyet a 60. évforduló tiszteletére ajánlottak fel — milyen eredményeket hozott. *Kiemelkedik ezek közül a Kaba állomás biztosítóberendezési épületén végzett munka*, ahol a főnökség gépállomásának dolgozói vágányépítési és úgynevezett síngombolási munkálatokat végeztek. A II. számú építésvezetőség dolozói a betonozásból és az útépítésből vették ki a részüket. Az *Ybl Miklós* tervező szocialista brigád tagjai elkészítették az ebesi általános iskola bővítésének a tervét, ami 100 000 forint értékű társadalmi munkának felel meg. A brigád a szükséges építési engedélyt is beszerezte a hatóságoktól. „Ez és még több társadalmi munkaakció már jubileumi pótvállalásként került megvalósításra" — fejezi be sorait a tudósító.

A lendület tovább tart

A budapesti vasútigazgatóság szolgálati helyein röpgyűléseken jelentették be a dolgozók a november 7-e előtti napokban — írja Séra Sándor —, hogy *„Forradalmi hónap"* címmel decemberig hosszabbítják meg az évforduló tiszteletére indított munkaversenyt. Ez idő alatt több szombati és vasárnapi rakodást vállalnak, csökkentik a mozdonyok ársorgási idejét, sűrűbben ellenőrzik a pálya állapotát, eleget tesznek a kulturált utazás feltételeinek, s különösen ügyelnek a „hivatásforgalom"-ban közlekedő személyvonatok pontosságára.

Keszthelyi Erzsébet példa nélkülinek nevezi a Pécsbánya-rendező *Steinmetz Miklós* KISZ-alapszervezetének kezdeményezésére lezajlott *ötnapos* társadalmi munkaakcióit.

„A KISZ-szervezetben — írja —. Nagy Ferenc forgalmi dolgozó vezetésével 20 fiatal tevékenykedik, közülük kettő a pályafenntartáshoz tartozik. A társadalmi munkában viszont 91-en vettek részt, vagyis az állomás és a pályafenntartás valamennyi dolgozója vágánytakarítást, terenrendezést, rakodást vállalt, majd — *ugyancsak munkaidő után, illetve szabad szombaton és vasárnap — november 7-e közeledtével megismételték az akciót, hogy az évforduló napját tiszta állomással és jól karbantartott pályával méltóképpen köszönthessék.* A munka ellenértékeként kapott mintegy 10 000 forintot a VIT-alapra fizették be, illetve sport és kulturális célokra fordítják."

Szűcs Ferenc tudósítása szerint *Hatvan* állomás *Lenin, Radnóti, József Attila és Haladás* szocialista brigádjának 56 főnyi tagsága 280 óra társadalmi munkát végzett október 18-án. Öt nappal később, a *Zrínyi* brigád 12 tagja vette ki részét hasonló módon a jubileumi készülődéshez tartozó takarítási akcióból. *Recsk-Parád* állomáson a vasutasok és a Volán dolgozói közösen rendezték a terepet és tették rendbe a vízelvezető csatornákat. *Vámosgyörkön* a brigádtagok a vonatkísérő laktanya előtti rész bekerítését vállalták. A Balparti Épületfenntartó Főnökség *salgótarjáni* építésvezetőségének *Kossuth* szocialista brigádja, köztük a nők is — *Pápai Jánosné, Boda Gyuláné, Oláh Anna* —, a városi tanács és a Hazafias Népfront felhívásának eleget téve: a 21. számú műút mentén végeztek értékes társadalmi munkát az évforduló tiszteletére. *Mátraballa és Nógrádkövesd* dolgozói az állomás rakodóterületét hozták rendbe, lehetőséget teremtve nagyobb mennyiségű cukorrépa tárolására.

Követik az élenjárókat

A nagykanizsai csomópont dolgozóinak jubileumi munkaversenyét *Várfalvi Gyula* méltatja. Tudósításából néhány nevet emelünk ki: *„Péntek Géza* vonatvezető brigádjának tagjai a tehervonatok menetartam normáját 113 százalékra teljesítették. *Csonka János* brigádjának eredményei alig maradnak el ettől, ráadásul 129 óra társadalmi munkát is végzett ez a két brigád. *Sajni Lászlóné* kereskedelmi brigádja nagy mértékben elősegítette az áruszállítási terv túlteljesítését, ezen belül a teherkocsik raksúlyának maximális kihasználását . . ."

S végezetül Orosz Károly tudósításából idézzük a következő sorokat:

„A vasutasok által országszerte rendezett színvonalas kulturális eseménysorozatok között méltán érdemel elismerést *az a kiállítás, amely a dunakeszi járműjavító ifjúsági és szocialista brigádklubjából startolt azzal a céllal, hogy bemutassa a jubileumi munkaversenyben kiemelkedő sikereket elért vasutas szocialista brigádokat, illetve brigádtagokat.* Ezek közé tartozik az *Állami Díj II.* fokozatával kitüntetett záhonyi *Vörös Csillag* átrakó szocialista brigád, *Tusor János* mozdonyvezető, a szolnoki járműjavító Vörös Október tűzikovács szocialista brigádja, a miskolci vontatási főnökség *Munka Vörös Zászló Érdemrenddel* kitüntetett November 7. villamosmozdonyvezető brigádja, *Kaszai Imre* mozdonyvezető, a Szocialista Munka Hőse, a Budapest-Nyugati pályaudvar létszámába tartozó kocsitisztítók, akik elnyerték a Magyar Népköztársaság kiváló brigádja címet, a dunakeszi járműjavító *Asztalos János* és a *Népek barátsága* nevet viselő brigádja és még számos, patinás hírű kollektíva. Az ő példáikat követi a jubileumi munkaverseny valamennyi résztvevője, élükön a MÁV 7377 szocialista brigádjába tartozó csaknem 80 000 dolgozóval, folytatva tovább, amit a Nagy Október szellemében tettek a vasutasok eddig is."

PUSZTASZABOLCSI VÁLTOZÁSOK

Lépést tart a vasút is a nagyarányú fejlődéssel

Pusztaszabolcs valamikor vasutas nagyközség hírében állott. Egykor, hosszú éveken át, elegendő utánpótlást adott az állomásnak, a vontatásnak, sőt még a pályafenntartásnak is. A helyzet akkor kezdett megváltozni, amikor Dunaújvárosban felfejlődött a Vasmű és a papírgyár. Székesfehérváron a Könnyűfémmű, a VIDEOTON, a hűtőház, Százhalombattán az erőmű, meg a kőolajfinomító termelése, de még a terjeszkedő városi üzemek is megkezdték a munkaerő elszívását a vasút rovására. Azóta fokozatosan fogy a „bennszülött" vasutasok száma, s ma már 40—45 százalékuk *Szabadbattyán, Pusztaszabolcsról, Pincehelyről, Nagylókról, Sárosdról, Ivánosáról* jár szolgálatba *Pusztaszabolcsra.*

Csökkenő létszám, növekvő forgalom

— Sajnos ezek a bejárók is ritkulnak — mondja *Varga József* állomásfőnök. — *Mintegy öt éve még 2—3 dolgozó jelentkezett havonta felvételre, most negyedévenként ha jön ennyi. A tervezett létszámból pillanatnyilag 68 hiányzik.*

Pedig az utóbbi időben amilyen arányban fogyott a létszám, úgy, vagy még nagyobb arányban nőtt a forgalom. Pusztaszabolcs jelentősége az átmenő elegykézésben — ami mindig is meghatározta feladatát — ma is igen nagy. Leninváros, Szolnok, Rákosrendező, Rákos, Budapest-Ferencváros, Kelenföld, Tatabánya-Felső, Dunai-Finomító, Sárbogárd, Dombóvár, Tapolca, Nagykanizsa, Székesfehérvár fokozott mértékben küldi az elegyet, amelyet itt kell rendezni és megfelelő irányba menő újabb vonatokká összeállítani.

Az állandó készenlétet, helytállást kívánó nehéz munkát az idén alaposan megnehezítette az állomás végpont felőli oldalán a bejárati fővágányok váltóinak és a közbeeső vágányoknak a teljes cseréje. *Az ezzel járó egyidejű kikapcsolás és vágányzár miatt májustól kezdve sok kínlódással járt az állomás dolgozóinak munkája.* Szerencsére a vágányzár júniusban befejeződött, de a berendezések kikapcsolása októberben még tartott. Az átalakított 14 helyi állítású váltó — amelyhez kulcsazonosító berendezés is épült — befejező munkálatai november elejéig elhúzódtak.

A megváltozott elhelyezésű, magasabb és hosszabb új angol váltók, a régi állapothoz képest könnyebbséget jelentenek a munkában. *Azelőtt például a Dombóvárról érkező vonatok részére egy-egy vágányút beállítása 10—12 percet vett igénybe, most ez 3—5 percre csökken.* Gyorsítja tehát mind a vonatmozgást, mind pedig a tartalék gép munkáját, és könnyíti a forgalom lebonyolítását.

A hivatás tudatával . . .

Azt lehetne hinni, hogy ilyen nehézségek között az állomás munkája az év derekán akadozott és a dolgozók elmaradtak tervük, vállalásaik teljesítésétől. Erről azonban szó sincs, a háromnegyedévi számok mást mutatnak. Az átlagos vonat-terhelési tervet 104,8 százalékra teljesítették. A személyvonatok menetrend szerinti indítása a 93,7 százalékos tervvel szemben 100 százalékra, a tehervonatoké pedig 86 százalék helyett 91,74 százalékra alakult. *Elismerésre méltó a kocsitartózkodási terv 113,73 és a kocsikihasználási terv 103,28 százalékos teljesítése is.* Az egy kocsira tervezett 2,24 perces mozgatási időt 2,19 percre szorították le. Az áruszállítási tonnaterv 100 százalékából 102,86 százalékos teljesítés lett.

A jó teljesítményekből példásan vették ki részüket az állomás szocialista brigádjai és azok is, amelyek most versenyeznek a szocialista címért. *Szabados László* 11 tagú *Landler Jenőről* elnevezett bronz koszorús brigádja csakúgy részese ezeknek a kiemelkedő eredményeknek, mint *Eller László* 10 tagú *Hámán Kató*, nemkülönben *Horváth VI. János* 14 tagú *Kandó Kálmán* brigádja, amelyek szintén a bronz fokozat tulajdonosai.

Még egy bronz koszorús brigádról kell írni, amely *Kiss III. János* külsős forgalmi szolgálattevőnek, Pusztaszabolcs volt dolgozójának nevét viseli. Kiss III. János meg akart menteni egy ittas embert, eközben maga is a vonat alá került, és a kerekek halálra gázolták. A *László István* vonatvezető irányításával működő 9 tagú brigád ezért a hősi önfeláldozó bátorságáért őrzi emlékét, amelyet a forgalmi iroda külső falán tábla is megörökít.

A szocialista címért jelenleg három utazó brigád versenyez. *Köller Imréné* vonatvezető nőkből álló *Dobó Katica*, *Timár László* vonatvezető 7 tagú *Lenin* és a 3 tagú *Münnich Ferenc* brigád, *Buzási Ferenccel* az élen.

Beteljesült vágyak

Amilyen büszkén számol be az állomásfőnök a dolgozók jól végzett munkájáról, olyan örömmel újságolja azt is, hogy teljesült régi vágyuk: *új szociális épületet kapott Pusztaszabolcs.* Július óta, amióta elkészült, fokozatosan birtokba is vették.

Nem kell messzire menni, pár lépés csak az állomástól a vörös klinker tégla burkolatú emeletes, szép építmény. Földszintjének baloldali szárnyát korszerűen berendezett tágas üzemorvosi rendelő foglalja el, bel- vágyászati vizsgáló helyiséggel, fektetővel, váróval, röntgen szobával, sötétkamrával. Mellette fogorvosi rendelő foglal helyet. Ez egyelőre még nem működik, előreláthatólag az év végéig berendezik a szükséges felszerelésekkel, és akkor itt is megkezdődik a rendelés.

A földszint másik szárnyán *300 személyes üzemi konyhát helyeztek el a szükséges segédhelyiségekkel.*

Az emeleten férfi és női öltöző, zuhanyozók, mosdók vannak, külön a forgalomnak, külön a vontatásnak, természetesen hideg-meleg vízzel összesen 150 személyre. Van itt melegedő helyiség is, kényelmes műbőr fotelekkel dohányzó asztalokkal, ezenkívül ételmelegítő szoba, két villanyrezsóval.

A gondoskodás újabb jelei

A dolgozók javát szolgáló több kisebb, de fontos építési munkáról is beszámolhatunk. Teljesen felújították az állomás III-as és IV-es váltókezelői szolgálati helyiségét. A IV-es őrhelyet WC-vel és lámpakamrával bővítették. A III-as őrhely kocsirendezői-melegedővel bővült.

A pusztaszabolcsi vasutasok lakáshelyzetének javításáról is gondoskodás történik, a nem is olyan távoli jövőben. Egy majdan felépülő 18 lakásos tanácsi házban *a budapesti igazgatóság 12 lakásra kiutalási jogot vásárolt a pusztaszabolcsi vasutas dolgozók részére.* Az ercsi építőipari szövetkezettel pedig szerződést kötött az igazgatóság az összes pusztaszabolcsi vasutas lakás felújítására. **Szász Ferenc**

A JUBILEUMI MUNKAVERSENYBEN

Október 31-re teljesítette tervét a MÁV Szentesi Építési Főnökség

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját kimagasló munkasikerekkel ünnepelték a szentesi építési főnökség dolgozói. *Az 1977. évi 28.7 vágánykilométeres pályakorszerűsítési feladatot és a 130 millió forintos anyagmentes termelési tervet október 31-re teljesítették.*

A munkasikerek legtöbb részese a fegyverneki építésvezetőség és a honvédségi vasútépítő század. Az eredmények több mint 50 százaléka erről a területről származik. Munkájuk jelentőségét az is fokozza, hogy a záhonyi fővonal korszerűsítését végzik *Fegyvernek—Örményes* és *Törökszentmiklós* között. A jó munkaszervezés nagy belső tartalékokat képes feltárni. Az eredmények alapját ez képezi.

Az erőket koncentrálták

Az építési munkák szűk területre való koncentrálása jelentős élő munkaerőt szabadított fel a produktív munkához. Ennek eredményeként az év háromnegyedében 10 ezer órával kevesebb volt a munkaidőn belüli veszteségidő, mint 1976-ban.

A munka hatékonyságának eredményeiről is beszámolhatunk. *Az erők koncentrálása a beruházások rövid átfutási idejét biztosította és lehetővé tette a nagygépek összpontosítását és jobb kihasználását.* Így például az aláverőgépek teljesítménye 14, a kotrógépeké pedig 26 százalékkal volt magasabb az előző évi teljesítésnél.

A fegyverneki építésvezetőség munkaterületén a legkorszerűbb vasútépítő gépek és technológiák alkalmazására került sor. A munkák előrehaladása és jó minősége lehetővé tette, hogy október 20-án a nemzetközi *„Vasúti pályafejlesztési konferencia"* keretében Szajol—Törökszentmiklós között nagy sikerű szakmai bemutatóra kerülhetett sor, ahol munka közben tekinthették meg napjaink legkorszerűbb vasútépítő gépeit, többek között az egyszerre négy aljat aláverő *Quatromaticot*, a dinamikus stabilizátort, a csavarozó gépet, a homokos kavics védőréteget, illetve ipari műanyagszövetet beépítő rostálógépeket stb.

A hatékonyság növelésére hálóterveket és napi vonalas ütemterveket készítettek. *Az éjjel-nappalos vágányzárak idejére két műszakot szerveztek.* A főnökség központja és a legfrekventáltabb munkaterületek között URH-rádió biztosította a zavartalan kapcsolatot.

Mindezek az eredmények azonban nem születtek volna meg az ember nélkül. *A munkások és termelésirányítók becsülettel végezték a rájuk háruló feszített ütemű munkát.* Kommunista műszakot is tartottak.

A szentesiek a társszolgálati ágakkal példamutató együttműködést alakítottak ki. A feladatokat pontosan behatárolták és szocialista munkaszerződésbe foglalták. Ennek a szerződésnek a keretében szorosan együttműködnek az építési-, a forgalmi- és vontatási dolgozók, igazgatósági és főnökségi vezetők, a honvédségi építőszázad parancsnokai, műszaki és gazdasági ügyintézők.

Jól együttműködtek a társszolgálattal

A szocialista összefogás eredményére számos példa közül ezúttal egyet említünk.

Törökszentmiklós—Fegyvernek—Örményes állomások között a bal vágány korszerűsítése volt a legnehezebb munka. A több mint 10 kilométer hosszú szakaszon a munkákat május 9-én kezdték meg. Szeptember 29-én és 30-án megtörtént a végleges használatba vétel és a műszaki átadás, amely során nem állapítottak meg elvégzendő hiánypótlást. Ezzel egyidőben a pénzügyi leszámolást is elvégezték. *Minőségileg kifogástalanul, igen gazdaságosan, 138 nap alatt fejeződött be a közel 30 millió forintos munka,* s emellett terven felül pálya-helyreállítási munkából is részt vállaltak.

A szentesi építési főnökség kimagasló eredményeiben valamennyi építésvezetőség jó munkája benne van. A *békéscsabai építésvezetőség* dolgozói is határidő előtt elvégezték időarányos feladataikat a *Gyoma—Ózdmajor* megállóhely közötti vonalszakaszon, emellett jelentős többletmunkát végeztek Gyoma állomáson és az átkötésnél, amiért igazgatósági dicséretben részesültek.

A jubileumi verseny az év végéig tart

Az összehangolt, főként a gépekkel végzett munkában nagy szerepet játszottak a *gépállomás és a javítóbázis* dolgozói. A *városföldi kötötelen* munkája is kulcsfontosságú volt. Az öt szocialista brigádban vállvetve együtt dolgoztak a pályamunkások és sínhegesztők.

A kisebb egységek, a hídászok és a magasépítők is becsülettel végezték munkájukat. Szükség szerint besegítettek a súlyponti pályakorszerűsítési munkákba.

A szentesi építési főnökség dolgozói a Nagy Október jubileumi évfordulójának a tiszteletére teljesítették éves tervüket. A munkaverseny lendülete azonban nem tört meg. A 32 szocialista brigád többletmunkák vállalásával a munkaszervezés által felszabadult kapacitásukkal a beruházások minél magasabb túlteljesítéséért dolgoznak az év még hátralevő időszakában.

Fogas Pál

Ferencvárosi hétköznapok

Riport azokról, akiknek az idegeikbe szívódott a vasút rendje

Novemberben már gyakran ködösek a hajnalok. Szürke és párás ez a reggel is, amelyiken elindulok Budapest-Ferencváros csomópontra, vagy ahogy röviden nevezik, a „Fradiba". A környék büszkén viseli az építkezések „sebeit", a megújulással együtt járó „tüneteket". A pályaudvar fölött éhes varjak köröznek; a kocsikból kihullott magvakat keresik. Így van ez már vagy száz éve, a rendezők világát kedvelik a madarak. Benyitok Berendi Tibor állomásfőnök irodájába. Ma — november 7. másnapján — neki is könnyebb a dolga, csendesebb a csomópont. A vasút megérzi az ünnepeket, ilyenkor kevesebb vagont raknak meg áruval.

Hiányzik 300 vasutas

Az idén egy évszázados születésnapját ünneplő pályaudvaron azokat az embereket keresem, akik itt etették meg kenyerük javát, akiknek a szolgálati hely több évtizede Ferencvárost jelenti.

— *Még sokan vannak ilyenek* — mondja *Berendi*, miközben rágyújt egy cigarettára. — *A forgalom 1200 dolgozójának 85 százaléka törzsgárdatag.* A kirendeltek 60—70 százaléka is stabil ember. Olyanok, akik betudtak illeszkedni a közösségbe, a „ferenci" munkaritmusba. Ez nagyon fontos, mert *csak összeszokott brigádokkal lehet jól dolgozni.* A téli forgalom a csomópont 3500 dolgozójától nagy erőfeszítést követel. Most már számítani kell a hidegre és a tartós ködökre, ami nehezíti majd a munkát. *Átcsoportosítással és a külszolgálatokkal való jó együttműködéssel igyekszünk ellensúlyozni azt is, hogy az állomás engedélyezett létszámából háromszáz vasutas hiányzik.*

— *Nézzc meg azt a képet a falon!* — mutat az ajtó irányába a főnök. — *1945-ben úgy nézett ki a lebombázott állomás.* Nem szükséges magyarázni, hogy azóta menynyit fejlődtünk. A műszaki fejlesztés napjainkban is tart. Szinte éjjel-nappal folyik a kitérők és a vágányhálózat cseréje. Tavaly 41 kitérőcsere volt, az idén 52 a terv. Ebből már 48-at ki lehet „pipálni". *A két rendezőben huszonnégy óra alatt ötezer kocsi gurul le. Kilenc hónap alatt több mint egymillió-százezer kocsi indult innen, és 577 ezer* tonna árut raktunk be a vagonokba. A munka intenzitását ezek a számok meggyőzően bizonyítják. De a ferenci hétköznapokról győződjön meg személyesen. A Nyugati rendezőt javaslom.

Itt keményen kell dolgozni

Téglás József állomásfőnök-helyettessel lépkedünk a pályaudvar vágányai között. A terep tiszta, csak itt-ott fehérlik egy eldobott papír, amit a szél felkap és tovább sodor. A legközelebbi „F" őrhely felé tartunk. A kocka alakú sárga épület olvan ott a vágányok között, mint egy erdei menedékhely. A hideg és az eső elől olykor ide húzódnak a kocsirendezők is egy szusszanásnyi időre. Most nincs hideg, az ajtó félig nyitva. Bent, az agyonkoptatott barna asztalnál *Papp II. Sándor* térfelvigyázó falatozik. Fölötte a falon 11-et mutat a hivatali óra.

— *Most reggelizem* — mondja mentegetőzve, és feláll az asztaltól, mert ki kell szaladnia intézkedni. Amikor visszajön, a közérzetéről faggatom.

— *Csak az tudja milyen idegmunka ez, aki itt dolgozik* — magyarázza a megmaradt kenyér visszacsomagolása közben. — Harminckét éve vagyok vasutas, ebből huszonkettőt térfelvigyázóként dolgoztam. Nagy a forgalom, kevés az ember, sok a munka. Nvolc évem van még a nyugdíjig, de már fájnak a csontjaim. *Éjszaka és hajnalban van a legtöbb dolgunk.* Ekkor érkeznek a gyorsvonatok és a TEEM-vonatok. *Háromszor-négyszer meg kell mozgatni egy-egy vonatot, hogy a kocsik a helyükre kerüljenek.* Én örököltem ezt a mesterséget. Az apám és a nagybátyám is vasutas volt. *Az évek során hozzámnőtt, az ideqeimbe szívódott a vasút rendje:* megszoktam, talán meg is szerettem és most már nem is mennék el innen. Aki itt kovaszodott meg, az már marad — mondja mosolyogva, és gyorsan a fejére teszi a vörös sapkát, aztán kiszalad a sínek közé. Adja a jelzést az egyik dízelnek, amelyik dübörögve húz el az ablak előtt.

Mi is készülődünk, indulunk tovább. Az ajtóban találkozunk *Szekeres János* tolatásvezetővel. Kezében szorongatja a kis zászlócskát, ma már több kilométert gyalogolt. Huszonnyolc éve vasutas, 1953-tól dolgozik itt. Közlékeny, szívesen beszélget.

— *Ferenctől félnek a kirendeltek meg az új dolgozók is* — állapítja meg. — *Itt keményen kell dolgozni.* Sajnos minden hónapban van egy-két új ember a túrban, akik nem tudják átvenni a munkatempót. Inkább elmennek, vagy visszarendelik őket. *Én Adácsról járok ide. Száz kilométer az út.* Ha nappal dolgozom, akkor negyednégykor indulok és húszharminckor vagyok ismét otthon. Sok a távollét, de megszoktam már. Többször kaptam Kiváló dolgozó kitüntetést, megbecsülnek. Még hat év van a nyugdíjig. Sajnos megint jön a tél. Az éjszakai ködökben úgy érezzük magunkat, mint a vakok. Szinte tapogatózva dolgozunk, kénvelmetlen érzés...

— Amikor fiatalabb korombam együtt dolgoztam ezekkel az emberekkel — emlékezik *Téglás József* —, volt olyan éjszaka, hogy nem is vacsoráztunk. *Lelkiismeretes, fegyelmezett volt akkor is valamennyi. Nem ismertek lehetetlent.* Sajnos egyre kevesebb lesz belőlük, nyugdíjba mennek. Pedig szükség lenne még rájuk, mert mindig több a munka. *A két gurítóban például hatvan sarusnak kellene lenni és csak tiz állandó emberünk van.* A többi kirendelt. Valamikor itt a vezényletben is — mutat egy hosszú épületre — öt-hatszáz vonatkísérőt lehetett mozgatni.

Egy nap és egy éjszaka...

Az állomásfőnök-helyettes a vezénylőtiszt irodájában mutat be *Fodor Miklósné* oktatótisztnek. Együtt indulunk a Nyugati rendező felé. A mosóvágányok mellett megyünk. A talaj átázott a szennyes víztől, műtrágyától és egyéb hulladék tornyosul a sínek között. Jobbra tőlünk egy szerelvény gördül, toporzékoló bikákat visz a vágóhídra. Távolabb, egy álló kocsisorban sertések sivalkodnak.

— *Az éjszakára a gurítólchoz már két ködőrt kértek, akik a jelzésadást segítik* — jegyzi meg a tanácsosi rangban lévő kísérőm. Ő huszonhat éve vasutas. Huszonhárom évig forgalmi szolgálattevő volt, három éve oktatótiszt. Ferencbe 1969-ben jött. A férje ugyanitt a vontatási főnökség reszortosa.

Már látjuk a Nyugati rendező gurítódombját. A legyező alakban szétfutó kocsikat és a kék sisakos saruzókat figyeljük. A hangszóró az irányvágányok számát sorolja: „A 27-re egy üres, a 26-ra egy rakott, a 12-re egy rakott..." A kerekek előtt süvöltve csúszik a saru, néha ágyúként dörrennek az ütközők. Megvárjuk amíg minden kocsi legurul a dombról, aztán a saruzók bódéjához megyünk. Amikor elfogy egy „fogás", nekik is van néhány perc pihenő, leülnek, elszívnak egy cigarettát.

A bódé előtt egy kólapon lavór, mellette szappan. A pár négyzetméternyi üvegezett helyiség utcasarki trafikra emlékeztet. Az oldalát alumínium lemezzel borították, bent papírral letakart kis asztal és egy szék. Hátul olajos pad, a mellette lévő vaskályhában hosszú lánggal ég a tűz. Körben fehérre mázolt ütött-kopott vasszekrények állnak lelakatolva. A tenyérnyi helyen négyen szorongunk. *Lóczi József* saruzó előmunkás hátratolja fején a sisakot.

— *Egy kicsit szűk ez a bódé, talán egyszer kapunk egy nagyobbat* — mondja. — Itt melegszünk és itt vetjük le magunkról a sáros, vizes ruhát. Most nyolcan vagyunk. *Egy saruzóra négy-öt vágány jut.* Sajnos nem lehet minden emberre számítani, gyakran cserélődik a létszám, sok a gyakorlatlan dolgozó. *A tanulóidő itt egy nap és egy éjszaka.* Utána önállóan kell dolgozni. A régi kirendeltek között is van azért megbízható, jó munkás. Például *Kiss II. János* már hat éve van itt és még öt percet sem hiányzott.

— *Mezőhegyesről rendeltek ide* — mondja a kályha mellett melegedő *Kiss.* — *A saruzás veszélyes munka, gyakorlat kell hozzá.* Például az egyik kocsi „lustább", a másik „fürgébb"; mindkettőt másképpen kell sarúzni. Ha esik az eső, csúszik a saru. Aki gyakorlatlan és nem figyel ezekre a tényezőkre, könnyen kisiklatja a kocsit. Nekem a hat év alatt egy kocsi esett ki.

Lóczi József magas, mosolygós férfi. Harminc éve dolgozik itt, három évtizede ingázik Vámosgyörk és Ferenc között. Ő minden szolgálat után haza vágyik, nem lakna munkásszállón. De a lakóhelyéhez közelebb sem menne dolgozni, mert *a szívéhez nőtt ez a rendező.*

— Egy vonat értéke mozdonyostól néha egy kis gyáréval azonos — magyarázza az ajtónak támaszkodva. — *Egy éjszaka 1500 kocsit „fogunk le", nappal 1300-at. Nagy a felelősség. Sajnos gyenge itt a térmegvilágítás, éjszaka meresztgetjük a szemünket.* Az öltözőnk is zsúfolt, a mosdóban két csap van, fürödni nehéz. A vécét már egy hónapja nem takarították. Én kicsinálom, de azért ezek az apró dolgok is a megbecsüléshez tartoznak...

Egész életre vállalták

Fent a gurítótoronyban már készülnek a következő „fogásra", a dízel újabb kocsisort tolt a dombra. A keskeny lépcsőkön mi is a toronyba megyünk. *Szabó IV. István és Bánszki Márton* kezeli a két-két hidraulikus vágányféket. *Szabó* 58 éves, 1949 óta dogozik Ferencben. Váltókezelő, kocsirendező volt. A toronyban egy éve van. Jönnek a kocsik, kettő-három együtt, ő meg huzogatja a berendezés szabályozó karját. Előtte a kis feszmérőben ugrál a mutató. A kocsik megtorpannak, aztán lassan gurulnak tovább a saruzók felé.

— *Idegölő munka ez* — mondja, de közben nem veszi le a szemét a kocsikról. — *Nehéz volt megszokni a váltókezelés után. Régi már a berendezés, elöregedett minden porcikája. Gyakran elmegy a nyomás, a 60—80 tonnás kocsik koptatják, „gyilkolják". Ilyenkor fordul elő, hogy megszalad, aztán kiesik a vagon.* Legutóbb egy négytengelyes jutott erre a sorsra. A munka akkor sem állhat meg, ha elromlik, „kilvukad" egy vágányfékasztal. Átcsoportosítják a kocsikat, gyorsan intézkednek, aztán gurulnak tovább a vagonok.

Az elmúlt hónapban az átmenő kocsik száma kétezerrel, a vonali szerelvényekkel elszállított áru pedig nyolcvanezer tonnával növekedett szeptemberhez viszonyítva. Ferencváros egyhavi átlagteljesítménye kétmillió kétszázezer tonna áru. Ezen a napon azokkal a ferenvárosi vasutasokkal találkoztam, akik a leghűségesebb részesei ennek a teljesítménynek. Ők elindulnak, vonatra ülnek éjjel és nappal, hétköznap és ünnepen; elfoglalják szolgálati helyüket, kezükbe veszik a zászlót, vagy a sarut, hogy teljesítsék azt, amit talán egy életre vállaltak.

„Ferenccel" sokan próbálkoznak

Van ellenpélda is. Ferenccel sokan próbálkoznak. Az embereket vonzza a több kereset reménve, ugyanakkor taszítja a sok és nehéz munka. Szerencsét próbált már itt fiatal kórházi segédmunkás, aki néhány hét múlva megúnta a váltókezelést: felvetették magukat ügyeskedők és szélhámosok, akik a kocsirendezői, vagy egyéb kiképző tanfolyamok néhány hónapja után — amikor már dolgozni kellett volna — tovább álltak. A vasút egy csomó pénzt kidobott az ablakon. Leléptek már a javító-nevelő munkára ítéltek is, a vasúti rend nekik túl szigorú. A 170 kirendelt közül is vannak akik elkívánkoznak. *Ebben a színes munkaerőforgásban azonban mégis tiszteletet érdemlő szállítási eredmények születnek, mert Ferencet törzsgárdája, a vasutas dinasztiák hagyománya élteti.*

Az állomás peronján találkozom S. K. váltókezelővel. A segédhivatalt keresi. Kezében a „leköröző" papír. Harminc négy éve vasutas. Ferencben négy hónapig szolgált a „K" őrhelyen. Mutatja a törzsgárda arany fokozatú jelvény viselésére jogosító igazolást és az összvonalas szabadjegyet. *130 kilométerről járt ide szolgálatba. Már nem bírta tovább az utazás fáradalmait.* Éjszakákat nem aludt, nyugtatókon él. Zsebében most is ott lapul a seduxen. Úgy döntött, hogy visszamegy a Nyugatiba, ahol két évig dogozott. Ott kevesebbet keres majd, de legalább jobb lesz a közlekedés haza, a családhoz, és biztosan megnyugszik. Már beszélt az egykori főnökével is; szívesen látják újra, a régi őrhelyén szolgálhat.

Elrakja a papírokat, aztán a búcsúzásnál igazi vasutashoz illően feszesen tiszteleg. Még látom, amint becsukódik mögötte a segédhivatal ajtaja.

Kaszala Sándor

Elhunyt Varga Imre

Megrendülten értesültünk arról, hogy 44 éves korában, 1977. november 12-én, súlyos betegség után, elhunyt Varga Imre elvtárs, az MSZMP Hajdú-Bihar megyei Bizottságának tagja, a MÁV Debreceni Igazgatóság vezetője.



Varga Imre elvtárs csaknem két évtizedet töltött a közlekedés szolgálatában, s mindvégig a párt- és gazdasági szervek elismerésével végezte munkáját.

Azok közé tartozott, akik nagy szakmai tapasztalattal, politikai felelősséggel, emberszeretettel, sokoldalú szervező és irányító készséggel végzik a rájuk bízott feladatokat.

A vasút szeretetét családi örökségként kapta. Az egyetem elvégzése, a szakvizsgák és gyakorlati ismeretek megszerzése után szakaszmérnök, a Debreceni Építési Főnökségnél főépítésvezető, majd pedig műszaki főcsoportvezető beosztásokban teljesített szolgálatot. 1967-től a Debreceni Vasútigazgatóság tervgazdasági és munkaügyi osztályának, 1973-tól pedig az építési és pályafenntartási osztálynak volt a vezetője. 1974-ben a Kelet-magyarországi Vízügyi Építő Vállalat igazgatójává nevezték ki. Innen került 1975. szeptember 1-én a Debreceni Vasútigazgatóság élére.

Kora fiatalságától elkötelezte magát a munkásmozgalommal. Az ifjúsági mozgalomban 1949-től tevékenykedett, majd 1954-ben tagja lett a pártnak. Varga Imre elvtárs mint kommunista, becsülettel teljesítette a párt által rábízott feladatokat. 1967-től 1973-ig tagja volt a vasutas szakszervezet debreceni területi bizottságának. Ezekben az években és később vasútigazgatói beosztásában is sokat segített a szakszervezetnek.

Vezetőként a különböző területeken felelősséggel szervezte, irányította a munkát. Lelkesítette, mozgósította az irányítása alá tartozó munkaterületek dolgozóit. Emberségéért, kommunista helytállásáért, következetes vezetői tevékenységéért beosztottai, munkatársai, elvtársai tisztelték és megbecsülték. Azok közé a gazdasági vezetők közé tartozott, akik bokros teendőik közepette is szakítottak időt a vasutasok problémáinak intézésére.

Mint az igazgatóság vezetője rövid idő alatt eredményes munkát végzett. Elképzelései a vasút továbbfejlesztésére, irányításával már nem válhattak valóra. Munkája elismeréseként néhány nappal halála előtt részesült a Munka Érdemrend arany fokozata kitüntetésben. Tulajdonosa több más kormány- és miniszteri kitüntetésnek is. Életútja, munkássága példaképül áll a vasút dolgozói, munkatársai előtt.

Varga Imre elvtársat a MÁV Vezérigazgatóság saját halottjának tekinti.

Gyorsan megbarátkoztak az „ördög"-gel

120 éves a püspökladányi csomópont

Az első, magyarországi gőzvasút megnyitása után csakhamar elkészült a budapest—szolnoki vonal, majd tervbe vették a szolnok—debreceni és a püspökladány—váradi vasút építését is. Ez utóbbi tervek azonban csak a szabadságharc után valósultak meg.

A Szolnok és Debrecen közötti szakasz kijelölésén, illetve a pálya kimérésén már 1848-ban is dolgoztak, de a munkálatokhoz tulajdonképpen csak 1851-ben fogtak hozzá. Az építést *Haufler Lajos* vezette, miközben a püspökladányi szolgabírót, *Kelemen Albertet* hivatalosan kötelezte a helytartó tanács, hogy adjon meg minden segítséget az építéshez.

A földmunkákat 1852 szeptemberében hihetetlenül nehéz körülmények között kezdték el a Dél-Szabolcs vármegye valamennyi falujából közmunkára rendelt emberek, többnyire külföldi munkavezetők irányításával. A mocsarakkal vívott küzdelem igen sok áldozatot követelt. Ahová nem lehetett töltést építeni, ott hidat emeltek *Emlékezet szerint Karcag és Püspökladány között 11 fahíd épült, mint ahogy a szolnoki Tiszahidat is fából készítették.*

Így következett el 1855 tavasza, amikor a csaknem hároméves munka jóformán megsemmisült: a Tiszán és mellékvizein bekövetkezett áradás a ladányi határt is elöntötte, s a víz a töltést sok helyen elmosta. Év végére azonban elkészült a pálya töltése, s mind Debrecen, mind Várad irányában sokat haladhadtak előre a munkálatok. Közben súlyos pénzügyi zavarok keletkeztek, *s emiatt 1856. november 10-én, az úgynevezett Tiszavidéki Vasúttársaság vette át az építkezést, illetve szerelte fel a síneket.*

A szolnok—debreceni pálya ünnepélyes megnyitására 1857. november 23-án került sor, míg a püspökladány—nagyváradi vonalat 1858. április 24-én nyitották meg. Az első alkalmazottak idegenből jöttek.

Püspökladányban — amely azóta sok jó vasutast adott a MÁV-nak — szájhagyomány őrzi a korabeli emlékeket. Mesélik például, hogy az első mozdony láttán, amikor az indulás pillanatában a gép hengercsapján sivítva áramlott ki a gőz, a báméskodó ladányiak egymást taposva menekültek. „*Itt az ördög! Itt az ördög*" — kiabálták. — *Püspökladányba* vonat képében érkezett az ördög!

Az „ördög"-gel való barátkozás azonban gyorsan megtörtént. Debrecenbe naponta előbb egy személy- és egy vegyesvonat indult, aztán mindjobban nőtt a forgalom, különösen a szeghalmi vonalrész 1898. december 9-én, történt megnyitása után.

Püspökladány állomásnak kezdetben négy vágánva volt, *ebből hármat a felvételi épillet előtt díszes csarnok fedett.* (A csarnokot az első világháború idején lebontották.) A vasúti mosóház, illetve a fűtőház egyszerre létesült a felvételi épülettel, de egy szolgálati ághoz tartoztak, amelynek a neve akkor még „vonatmozgatási szolgálat" volt.

A több évtizedes lassú fellődést később megtörte a második világháború. Ekkor felmérhetetlen károk keletkeztek a pályában — amit a németek felrobbantottak vagy „felszántottak" —, s a géppark, valamint a kocsiállomány szinte teljesen megsemmisült. Az újjáépítés hősi korszakából a püspökladányi vasutasok is becsületesen kivették a részüket.

Az 1960-as évektől kezdve soha nem remélt hatalmas fejlődésen ment át Püspökladány csomópont. A dízelesítés és villamosítás, az új biztosítóberendezések, a felénített korszerű kocsiiavító, a megváltozott élet- és munkakörülmények egyre jobban elhomályosítják a régi vasút és a gőzgépek emlékét.

Varga Gyula
mozdonyvezető

Baleseti statisztikánk ellentmondása:

Csökkenő tendencia mellett több súlyos és halálos sérülés

Sok szó esik napjainkban a vasút baleseti helyzetéről. Részben azért, mert tíz év alatt a balesetek száma több mint 40 százalékkal csökkent — most, az idei háromnegyed évben is 2,4, a csonkulásos eseteket tekintve pedig 30 százalékkal kevesebb baleset történt, mint az előző év hasonló időszakában, miközben a kiesett munkanapok száma szintén lényegesen kevesebb —, másrészt viszont az is igaz, hogy a halálos balesetek a múlt esztendőkhöz képest emelkedtek. E tekintetben egyáltalán nem vigasztaló, hogy tíz év távlatában a halálos üzemi balesetek száma a felére csökkent.

Akik életükkel fizettek...

Az idén — október 1-ig — *28 vasutas vesztette életét a szolgálat ellátása közben.* Ezen már változtatni nem tudunk, de haláluk mindannyiunk számára tanulsággal kell, hogy szolgáljon.

Vizsgálva az okokat, szembetűnik, hogy ebben az évben *tizen csak azért haltak meg, mert körültekintés nélkül, szabálytalanul, egyenes testtartással léptek a kocsik ütközői közé, vagy űrszelvénybe kerültek, és a mozgó járművek összenyomták, illetve elütötték őket.* Hat vasutas halálát ezenkívül csúszás, el- vagy leesés okozta. Így kerültek a vasúti járművek kerekei alá, s olyan eset is előfordult, hogy pusztán az esés járt halálos sérüléssel. Szintén elesés, elcsúszás, megbotlás okozta öt társunk végtagcsonkulását. Az említett balesetek áldozatai, illetve sérültjei elsősorban a forgalmi munkakörben foglalkoztatott dolgozók voltak, többnyire kocsirendezők, vonatkísérők, sorompóőrök, sarusok, váltókezelők, váltótisztítók.

Elgondolkoztató, hogy az elhalálozottak *egy negyede mindössze egy-két évet töltött a vasút szolgálatában.* A csonkulásos esetek sérültjeinek pedig 44 százaléka tartozik az egy-két éves szolgálati múlttal rendelkezők közé. A levonható tanulság kézenfekvő.

Következetes ellenőrzést!

A forgalmi dolgozók körében szüntelenül tudatosítani kell, hogy a vasúti munkahelyekre jellemző objektív veszélyforrások mindenkor jelen vannak, és hogy a legkisebb cselekvési hiba — a szolgálati előírások legapróbb megsértése is! — súlyos balesethez vezethet.

A gyakorlatban a veszélyhez való viszonyulást a közvetlen munkatársak magatartása erősen befolyásolja. *Ez egyaránt kiválthatja a veszélytől való félelmet és a veszély lebecsülését.* Az előbbi esetben csökken a dolgozó helyzetfelmérő képessége, míg az utóbbiban az öncélú kockázatvállalás teremthet veszélyforrást. Mindez arra int bennünket, hogy tartalmilag javítsuk a szakmai képzést, és hogy a munkavédelmi oktatásban nagyobb súlyt helyezzünk a biztonsági előírások helyi alkalmazásának elsajátítására. *A szakszerű felügyelet, a munka irányítása és ellenőrzése legyen következetes, számonkérő.* Ne csak a dolgozók magatartását kísérjük figyelemmel, hanem azt is, hogy megvannak-e a munka biztonságos végzésének tárgyi feltételei. Általános tapasztalat, hogy sok helyen még mindig alacsony a műszaki megelőzés foka.

Befolyásolják például a balesetek alakulását a tárgyi hiányosságok. Ha például elégtelen a térvilágítás, ha egyenetlen a talaj a vágányok mentén, ha szolgálat közben a szóbeli közlések, utasítások továbbítását a hangszóró, telefon vagy rádió hiánya, esetleg elromlása akadályozza.

Fő feltétel: a fegyelem

A jó munkahelyi vezető soha nem tekintheti gáncsoskodásnak, okvetetlenkedésnek, ha számonkérik tőle a biztonságtechnikai eszközök jó karbantartását, az előírások megtartását. Inkább maga is szorgalmazza azokat.

A legfontosabb azonban valamennyi szolgálati helyen az általános munkafegyelem megkövetelése és a munkavédelmi fegyelem érvényesítése. Ahol ez a *két feltétel megvan*, ott lehet csak elejét venni a baleseteknek. Minél több szolgálati helyen dolgoznak eszerint, annál kevesebb emberi és családi tragédia fog bekövetkezni a jövőben. S van-e köztünk olyan, aki nem ezt akarja?

P. J.

Írástudó keselyű



(Polgár Imre rajza)

Villamosmozdony-vezetők energiatakarékossági versenye

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára *a miskolci vontatási főnökség* KISZ-alapszervezetének fiataljai energiatakarékossági versenyt kezdeményeztek, melyhez az idősebb mozdonyvezetők is csatlakoztak.

A villamosmozdony-vezetők 1 496 000 kW energiát takarítottak meg. Ez 808 ezer forintot eredményezett a népgazdaságnak. Ebből az összegből a vontatási főnökségen 300 ezer forintot fizettek ki takarékossági prémium címén a legjobb eredményt elért mozdonyvezetők között.

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

POSTÁNKBÓL

Köszönet az önzetlen segítségért

A SZOT központi étterem dolgozói autóbusz-kiránduláson vettek részt Pécs környékén. A kirándulás jól sikerült, csak hazafelé egy sajnálatos eset igen megkeserítette utunkat. Szigetvár előtt elromlott az autóbuszunk. Szakadó, hideg esőben az út mellett álltunk tanácstalanul, asszonyokkal és gyerekekkel. Ketten autóstoppal bejutottunk Szigetvárra, hogy segítséget kérjünk. A MÁVAUT szolgálattevője segített rajtunk, s utasainkat a szigetvári állomásra szállították.

Az állomáson az esti és éjszakai személyzet emberségből és segítőkészségből kitűnőre vizsgázott. A forgalmista kérésünkre többször is felhívta a tapolcai vasútállomást, hogy közvetítsen hazaszállításunkról.

Amit kérés nélkül tettek, az igen jólesett mindannyiunknak. A szolgálatban levő személyzet befűtötte a váróterm et, padokat és asztalokat hoztak be a gyerekek és asszonyok részére, hogy egy kicsit pihenjenek. Sőt mi több, még előkerítettek egy ismerőst, aki a busz vezetőjét beszállította Tapolcára, s így tudtunk reggel egy másik busszal továbbindulni.

Az állomáson dolgozóknak ugyan helyben megköszöntük segítségüket. De úgy érezzük, hogy nyilvánosan is köszönetet kell, hogy mondjunk, amiért mindent elkövettek, hogy utazni tudjunk tovább.

Varga Kálmán
egységvezető
Bolf Károlyné
szb-titkár
Badacsony

Emberségből jelesre vizsgáztak

Nemrégiben vonattal utaztam Mohácsról Pécsre. Egy fiatal kalauz volt a szerelvényen, *Mihálovics László*, s amikor látta mankóimat, megkérdezte tőlem, hogy segíthet-e valamiben. Amikor megérkeztem az állomásra, leemelt a lépcsőről, hiszen ez egyedül nekem nem is ment volna. Amíg a lámpát leadta, kért, hogy várjam meg, mert segít taxit keresni. *Nyitrai András* forgalmistával karon fogtak, s elsegítettek a kijárathoz. Sőt taxit is kerítettek nekem. Ezután kedves mosollyal és kézfogással elbúcsúztak tőlem.

Ennyi az én történetem, de úgy érzem, meg kell írnom, mert ennek a két fiatalembernek a viselkedése azt bizonyítja, hogy abban a közösségben, ahol dolgoznak, mások is ilyenek, s példásan viselkednek egy beteg emberrel. Szeretném nyilvánosan megköszönni emberségüket, s remélem, hogy feletteseik tudomására is jut emberi magatartásuk.

Bélafi Mihályné
nyugdíjas ápolónő

Tanfolyam Zánkán

A zánkai vasutasüdülő, október végén, hetvenöt vendéget fogadott. *A szakszervezeti bizottság gazdasági felelősei, számvizsgáló bizottsági elnökök és tagok egyhetes tanfolyamára került sor az üdülő épületeiben.* A tanfolyam célja az volt, hogy megismerkedjünk jogainkkal és kötelességeinkkel. Az előadások és a konzultációk igen hasznosak voltak az oktatóknak és a hallgatóknak egyaránt. Nagyon sok olyan témát beszéltünk meg, ami parázs vitát váltott ki. Az is kiderült, hogy legtöbben most kerültek ebbe a funkcióba. Az ő számukra felbecsülhetetlen volt a tanfolyam jelentősége.

Az előadásokat két napig gyakorlati munka követte. Sokan kisdiákokként izgultak, mert az önálló könyvelést és zárást dolgozatírásnak tekintették. Persze ezt a hangulatot segítette a kis méretű iskolapad is, amelybe „bekényszerültünk" erre a rövid időre.

A tanfolyam rávilágított a leggyakoribb hibákra is. Olyanokra például, *hogy a legtöbb ellenőrzés formális.* Helytelen az is, ha a számvizsgáló bizottságba számvitelben teljesen járatlan tagok is bekerülnek.

A tanfolyamról valamennyien nagy elhatározással és tenniakarással indultunk haza. Meggyőződésem, hogy a gyakorlat majd igazolja is ezt a szándékot.

Keszthelyi Erzsébet
Szekszárd

Menetirányítás, óh!

Október 30-án magam is utasa voltam a 923-as személyvonatnak, amely Kunszentmiklós—Tasstól Taksonyig pontosan közlekedett. *Ott azonban csaknem félórás ácsorgás következett,* miközben Dunaharasztiról sem engedték el a menetrend szerint Taksonyban keresztező ellenvonatot, a 924'a-t.

Miért? Mert a forgalmat irányító kollégák szeretik, illetve gyakran választják a könnyebb megoldást, a helyzet alapos mérlegelése és az ezen alapuló utasításszerű intézkedés helyett. Sokszor csupán ezért kénes a személyszállító vonatok. De maradjunk az említett esetnél...

Az utasokkal teli két vonat tulajdonképpen a késve közlekedő *Meridián Expresszre* várt, amelynek Dunaharaszti és Taksony között mindössze 2 és fél perc a menetideje. Vonatunk 24 perces ácsorogtatása a bizonyíték rá, hogy aligha volt ok a 923-as és a 924'a számú vonatok menetrendszerű találkozási idejének megváltoztatására.

Szabados Gábor
Bp. Ferencváros

Köszönet Hévízre

Életemben, sajnos, sok időt töltöttem kórházban. Meg tudom tehát ítélni, hogy adott esetben mit várhat el a beteg orvosától vagy ápolóitól.

Ennek előrebocsátása után a nyilvánosság előtt szeretném megköszönni azt a minden várakozást és elképzelést felülmúló gondoskodást, amelyet ez év szeptember 1. és október 4. között tapasztaltam a *MÁV hévízi szanatóriumában*, ahol betegen feküdtem. Betegségemet nemcsak a magasfokú egészségügyi ellátás körébe tartozó feltételek biztosítása gyógyította, hanem a személyzet hivatásszeretetével párosult mély emberség is, amit elsősorban *dr. Gyarmati József* igazgató-főorvos, *dr. Árvai András* adjunktus és *dr. Matin Ágnes* osztályos orvos részéről tapasztaltam. Mind a magam, mind beteg társaim nevében köszönöm odaadó fáradozásukat.

Szabó László
a bp-i vasútigazgatóság portása

Válaszolunk olvasóinknak

A törzsgárdajelvény odaítélésénél milyen munkaviszonyt kell figyelembe venni?

Galó József marós csoportvezető, aki 1953-ban lépett a MÁV szolgálatába, a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben 1971-ben vették fel a törzsgárdatagok közé. 1974-ben öregségi nyugdíjba ment, de a KPM engedélyével, mint nyugdíjas, teljes munkaidővel, vasútőrként folyamatosan tovább dolgozott az üzemben. Kérdése: *a törzsgárdajelvény megfelelő fokozatának odaítélésénél figyelembe vehető-e a nyugdíjasként, de teljes munkaidővel eltöltött munkaviszonya?*

A MÁV Törzsgárda Szabályzata — teljes munkaidővel történő foglalkoztatás esetén — a szolgálati idő számítása tekintetében nem tesz különbséget a nem nyugdíjas és a nyugdíjas dolgozók között. Ebből következik, hogy a teljes munkaidővel foglalkoztatott nyugdíjas dolgozó szolgálati idejét (munkaviszonyát) *a törzsgárdatagság szempontjából ugyanúgy kell elbírálni, mint a nem nyugdíjas dolgozó szolgálati idejét.*

A betegség időtartamára kinek jár keresetkiegészítés?

Cselényi Lajos műszaki ellenőr, a nyíregyházi vontatási főnökség dolgozója egészségromlás miatt mozdonyvezetői szolgálat ellátására alkalmatlanná vált. A 123263/1970. I. D. sz. Utasítás alapján 80 százalékos keresetkiegészítésben részesült. Jelenleg betegállományban van. Kérdezi: *betegségének időtartamára megilleti-e a keresetkiegészítés.* Ha igen, táppénzét a 80 százalékra kiegészített vagy mozdonyvezető munkatársainak jelenlegi átlagkeresete alapján számfejtik.

A 2031/1969. Korm. sz. határozat alapján a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben kiadott 123263/1970. I. D. sz. Utasítás bérkiegészítésről — keresetkiegészítésről — rendelkezik. *A táppénz nem bér, tehát kiegészítésére sem kerülhet sor.*

Kérdésének második részére válaszolva *szolgálati főnöksége akkor jár el helyesen, ha táppénzét a 80 százalékra kiegészített átlagbér alapján számfejtik,* ami a jelenlegi kereseténél magasabb. Keresetkiegészítés tehát a betegállomány idejére nem jár, de a keresetkiegészítés összegét a táppénz alapjául szolgáló átlagkeresetbe be kell számítani.

Megállt az idő?

Borongós novemberi este. Lakásomon csöng a telefon; megnyerő bariton a vonal túlfelén:

— Hát, szia!... Itt én beszél...

— Szia! — felelem illemtudóan. Várom a folytatást.

— Szia, na!... Hát nem jössz te ott rája, itt kibeszélek?!

— ...Elnézést, őszintén sajnálom, de nem...

— Ugyan, haver! Liget söröző, korsó sör rummal, aztán jött az esőzuhé, meg az a fitos aranyszőke is, az a bjuti...

Liget söröző, sör, rum, bjuti szőke, esőzuhé. Egyáltalán: söröztem valaha is a ligetben?

— Hát Zsiga vagyok! Zsiga, a Sólyom!

— Zsiga! Zsiga a Sólyom! Itthon az óhazában?

— Jee... Tudod te, mit? Este hatkor a szokott helyen, oké?

Kattan a készülék. Hatkor a szokott helyen. Azám, de hol is szoktam Zsigával találkozni? Akkortájt. Több mint huszonegy esztendeje. Már emlékszem: a Déli pályaudvarnál, a 63-as villamos megállójához közel. De hol van már a régi Déli? És hol a 63-as? Ráadásul: megismerem-e Zsigát? És ha megismerem, mit mondjak neki?... Legutóbb az érettségi előtt a már kidolgozott matektételt adtam oda, hogy lemásolja. De érdekli-e Pithagorász tétele?

...Jó ideig ténfergek-toporgok a Déli pályaudvar menynyezetig érő üvegkirakatai előtt, minden szembejövőnek mélyen a szemébe nézve, mignem ugyancsak toporgó, kopaszodó, pocakos férfiúra figyelek föl. Ő lenne Zsiga? A Sólyom? De már ragyog az arca, röpül felém, egyenesen a nyakamba:

— My Friend! Hogyan te csinálod, semmit se nem változtál? Csakolyan kisfiús vagy mint akkor. Hanem hallod itt? Ezek a lépcsők, ez a railway station, meg ez a metro. En alig találtam ide... Te, te, örezsem, mondd te nekem: mi lett azzal az arany szöszivel?

— Sólyomkám, Zsigám, megbocsáss: én semmilyen szöszire nem emlékszem.

— Dehogyisnem! Már hogy ne emlékeznél? Amikor elveredt az esőzuhé és behúzódtunk az eresz alá és lukas volt az eresz a víz meg a nyakunkba csurogált, na...

— Tudod, azóta annyi eső volt, meg szöszi is akadt egykettő.

— De ezt elfelejteni?! Amikor odakint Ohio elered az esőzuhé, én mindig arra a szöszire gondolok és menten rumot iszom. Bedobunk most is egy féldecit?

— Nem. A rum nálunk már nem szokás. De a sör jöhet. Keresünk egy megfelelő helyet; elkortyolgatunk egy-egy üveg Kinizsit. Hallgatunk.

— Na és te? Hogyan élsz odakint?

— Odakint, Ohio, van egy tér, pont olyan, mint ahol a Zsurzsi lakott. Gyakran elmegyek arra és akkor mindig a Zsurzsira gondolok.

— ...Zsurzsi? Ki az?

— A Zsurzsi?! Hát a Cseles! Na, a Tótisz Kati... Friend, mi nem történt veled? Romlik a memóriád? Az se nem lepne meg, ha elfelejtetted volna április elsejét.

— Melyiket?

— Jaj, ne tettesd már magad, te! Hát az ötvenötöset, amikor azt a levelet írtuk az Indiánnak, tudod!

— Az elmúlt huszonkét évben rengeteg levelet írtam, sajnos múlik az idő, halmozódnak-fakulnak az emlékek.

— A mi emlékeink mások, vagy nem? Hiszen otthon itt történtek, mivelünk!

— De sok minden történt velem huszonkét esztendő alatt, paitikám. És mind itthon. Itt.

Búcsúzunk. Fél kilenckor Magdussal (?) találkozik, már hogyne emlékeznék rá: aranyos csitri, Makszimka-frizurája van, a papája villamoskalauz(!).

Másnap újfent csöng a telefon:

— Szia. Hát képzeld el, romlik az én memóriám is. Nem találtam meg azt a bjuti kis kanyargós utcát ott Obudán, pedig hasonló nálunk is van. Ohio... Nem értem, hiszen Magdusékhoz itthon jártam. Mondjad, te érted ezt?

F. T.

Öt szolgálati főnökségről

KISZ-esekkel Moszkvában, Leningrádban

OKTÓBER első felében a szokottnál nagyobb volt a forgalom a Keleti pályaudvari KISZ-bizottságon. Harminckét vasutas fiatal ugyanis arra készülődött, hogy az *ifjúsági expresszel* a Szovjetunióba utazzon. A szervezéssel járó teendőket *Heksch Ernő*, a csomópont KISZ-titkára intézte. *A fiatalok öt szolgálati helyet képviseltek: a Keletit, a Hámán Kató vontatási főnökséget, az Építési Géptelepet, Szolnokot és az Utasellátót.*

A népes csoport tagjai végül is október 16-án este találkoztak a szovjet fővárosba induló *Tisza Expressz* utolsó kocsija mellett. Aztán ki-ki kényelmesen elhelyezkedett, csak a KISZ-titkár — mint a csoport vezetője — tartotta a „szolgálatot" végig az úton. Ő volt a tolmács, az idegenvezető és a szaktanácsadó, ami érthető, hiszen nem is olyan régen még a Szovjetunióban tanult. Megígérte különben, hogy programon kívül, személyes kapcsolatai révén megpróbálja elintézni, hogy megtekinthessük a moszkvai Vasúti Közlekedés Mérnöki Egyetemet. Kérdéseinkre fáradhatatlanul válaszolt. Az út végéhez közeledve a feleség, *Heksch Ernőné* tréfásan meg is jegyezte: — *Hagyjatok már a férjemből nekem is valamit!*



Turisták a Vörös téren

Harminchat óra elteltével, október 18-án reggel pillantottuk meg a vonat ablakából Moszkva felhőbe nyúló tornyait. Az állomásán egy előzékeny grúz fiatalember, *Alexander Voszkovhajnyikov* — akit mi csak Súrának szólítottunk — várta a csoportot. Megtudtuk róla, hogy a saját szabadságát áldozta fel azért, hogy ottlétünk alatt segítsen minél több programot szervezni. *Súra* egyébként vasúti mérnök, aki a mi KISZ-titkárunk évfolyamtársa volt. s jelenleg Moszkva zsdávodi kerületében a Komszomol-bizottság főmunkatársa. Így nem volt véletlen, hogy csoportunk a Lenin-hegyen, a moszkvai VIT-re épült ifjúsági szállodák egyikében kapott szállást. Az épület nem ígért különösebb látnivalót, csak a liftbe való beszállás után csodálkoztunk el — a nőknek még a lélegzetük is elállt —, mivel a felvonó 20 másodperc alatt röpített fel bennünket a 17. emeletre...

Az étkezés mind a vonaton, mind a szállodában jellegzetes orosz ételekből állt. A sülthúsok íze hasonlított azonban a hazaira. A tea pedig, amelyet *posztakancsikban*, vagyis fémtartóban elhelyezett üveg teáscsészében szolgáltak fel, szinte ünneolyessé varázsolta az étkezéseket. Erről még csak annyit, hogy a csoport tagjai igen megkedvelték az úgynevezett *gárcsicát*, amit mustárként kaptunk a húsfélékhez.

MOSZKVÁBAN töltöttük az első négy napot, s ez alatt mindvégig tanaszkaltuk, hogy *a szoviet főváros a Nagy Október 60. évfordulójára készülődés lázában égett.* A régi házakat frissen tatarozták, az utcai lámpák oszlopait is felvirágozták. Az emberek a szokottnál is derűsebbek, barátságosabbak voltak. A tömérdek látnivaló közül a Lenin-mauzóleumot emeljük ki. Nem azért, mintha más lett volna, mint ahogy hallomásból ismertük, csupán azért, mert a látogatás után mindannyiunknak az volt a benyomása, hogy megannyiszor leírva és elmondva sem lehetne visszaadni azt a tiszteletet és meghatottságot, amit az emberek tanúsítanak — és mi is tanúsítottunk — a Nagy Forradalmár földi maradványainak közvetlen közelében.

A már említett *Vasúti Közlekedési Mérnöki Egyetemre* sajnos kissé fáradtan érkeztünk. De nyomban felvillanyozódott mindenki — nemhiába. vasutas szív dobog bennünk —, amint megpillantottuk a 150 méter hosszú. 48 milliméter nyomtávolságú tanmodellvasutat, amelynek kezelőasztalán szabályosan lebonyolíthatók a forgalom technológiai folyamatai.

AZ EGYETEMNEK egyébként 16 000 nappali hallgatója van. Több mint 15 ország — köztük hazánk — fiataljai tanulnak a különböző fakultásokon. Eddig *102 magyar diák szerzett ott diplomát*, köztük olyanok, akik Magyarországon ismert műszaki vezetők, vasúti szakemberek vagy tanárok lettek.

A modellvasutat *Szmoltyin Viktorovics*, az egyetem mérnöke mutatta be. A modellt harminc évvel ezelőtt készítették azzal a céllal, hogy a leendő műszaki szakemberek már tanulmányaik idején is gyakorlati tapasztalatokat szerezhessenek. Heti három órát kötelező a modellvasútnál tölteni, közben a fakultásnak megfelelő feladatokat megoldani. A forgalmászok például az előre megadott technológia szerint közlekedtetik a vonatokat a pálya 13 vasútállomása között. A vonatok kocsit hagynak és vesznek, mozdonyt cserélnek stb. A biztosítóberendezési szakszolgálat jövő szakemberei tanulmányozzák és karbantartják, vagy éppen korszerűsítik a műszaki eszközöket. A kis vasútom egyébként *mind a legrégibb, mind a legújabb biztosítóberendezés megtalálható.* A tanpályán láttunk siktolatást, gurítódombos és *Platonov-féle elegyrendezést.* Ez utóbbi lényege, hogy tolópadszerű szerkezet viszi a vagonokat keresztirányban egyik vágányról a másikra. Ezt a megoldást TEEM-vonatok összeállításánál alkalmazzák a Szovjetunióban.

CSOPORTUNK Moszkvából Leningrádba utazott. Kísérőnk — *Sztojkovics László* ungvári egyetemista — három napon át fáradhatatlanul járta velünk a történelmi várost. Ellátogattunk a *piszkarjovi* temetőbe is, ahol 80 000 szovjet állampolgár, a 900 napos blokád hősei nyugszanak. *A zsebpénzekből vásárolt virágokat kellő tiszteletadással helyeztük el az elhunytak emlékművénél.*

A leningrádi tartózkodás *szovjet—magyar baráti esttel* zárult. A város egyik gyárának, az *Utkin Projezd* bútorüzemének komszomolistái látogattak el szállásunkra, a *Druzsba* szállóba. Ezt követően még egy napot töltöttünk Moszkvában, majd kellemes fáradtsággal és sok-sok élménnyel szálltunk fel a Budapestre induló vonatra.

Séra Sándor

KISZ—Komszomol-találkozó

A nagykanizsai csomópont KISZ-esei évek óta elvtársi kapcsolatot tartanak fenn a hazánkban ideiglenesen tartózkodó Szovjet Déli Hadseregcsoport egyik egységének Komszomol-bizottságával. *Október 31-én egész napos KISZ—Komszomol találkozót rendeztek.* A vendégeket Süle Miklós KISZ-titkár köszöntötte. Arról beszéltek. hogy a két alapszervezetben hogyan dolgoznak és élnek a fiatalok.

A megbeszélést városnézés követte. Útközben felkeresték a temetőt. ahol elhelyezték a kegyelet virágait a szovjet hősök sírjánál. Végül a vendégek látogatást tettek az üzemi pártbizottságon.

Szepesi Józsefné
Nagykanizsa

— **„Hajóval a Fekete-tengeren."** A tapolcai Batsányi János Művelődési Otthon nyugdíjasklubjának tagjai részére „Hajóval a Fekete-tengeren" címmel diafilm-vetítéssel egybekötött előadást tartottak. Jóska H. Gyula egy turistaút élményeiről számolt be, amelyet a Fekete-tengeren. az Azerbajdzsán nevű hajó fedélzetén tett meg.

Ki tud többet a Szovjetunióról?

Orvosok és egészségügyi dolgozók szellemi vetélkedője a MÁV Kórházban

Ünnepi díszbe öltözött november elsején délután a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet ebédlője. Ott dőlt el — szoros küzdelemben —, hogy *„Ki tud többet a Szovjetunióról?"*

— *Még júliusban megkezdtük az előkészületeket* — mondotta *Molnár Imréné*, az MSZMP csúcstitkára. — *Már az előkészületeknél segítőkre találtunk az orvosi bizottság és a gazdasági igazgató személyében.* Körlevéllel hívták fel a figyelmet a vetélkedőre. Az első perctől kezdve mindenki tudta, mi a feladata. Így mindkét verseny, minden zökkenő nélkül bonyolódott. Sokat köszönhetünk az alkalmi segítőknek is. A versenyen részt vett mindenki, akinek a munkája megengedte. Ha csak egy percre is, de leugrottak megnézni, hogyan szerepelnek a csapatok.

A döntőt hosszú előkészület előzte meg A pártbizottság, a szakszervezet és a KISZ-szervezet képviselői megalakították a szervező bizottságot, majd felvették a kapcsolatot az MSZBT budapesti bizottságával. Segítségükkel állították össze a kérdéseket. *A vetélkedőre 160-an jelentkeztek.* A résztvevők fele orvos, a másik fele pedig egészségügyi dolgozó és fizikai munkás volt.

— *Nincs az a szeminárium, amelynek ilyen eredménye lenne* — jegyezte meg Molnár Imréné. — *Az is igaz, hogy a lexikonokat és a könyveket sem tanulmányozták egyszerre ilyen sokan, mint a döntő előtt.*

Az elődöntő harminckét csapatából 12 csapat jutott a döntőbe. S amikor felcsendültek Muszorgszkij: *Egy kiállítás képeinek* dallamai. elcsendesült a terem. A zenei kérdés után politikai, majd irodalmi és művészeti kérdésekre adott válaszok alapján dőlt el, hogy a tizenkét csapat közül melyik a legfelkészültebb.

Az első helyet az *ortopédiai osztály* csapata szerezte meg 205 ponttal, második az *intenzív terápiás osztály* 196 ponttal, a harmadik a *II. számú sebészeti osztály* 192 ponttal. A helyezettek pénzjutalomban részesültek. s a versenyben részt vett játékosok mindegyike három nap jutalomszabadságot kapott.

Sz. M.

„Nem mind arany, ami fénylik"

Szakszervezeti aktivistákkal az NSZK-ban

Ez év szeptemberében negyvennégy szakszervezeti aktivista utazott az NSZK-ba. Az utazás az észak-rajna—vesztfáliai munkásszövetség meghívására történt. Abban a megtiszteltetésben volt részem, hogy a csoport tagjaként részt vehettem ezen az úton.

A munkásturista utakat a *SZOT Szociálturisztikai Irodája* anyagilag is támogatja. Ezek az utak elősegítik a szakszervezetek nemzetközi kapcsolatainak kiszélesítését. Egy-egy ilyen találkozás — megfelelő programokkal — elősegíti a tagság műveltségének növelését, illetve tájékoztatását. A különböző országok dolgozóival történt közvetlen találkozások erősítik a népek barátságát

Első állomásunk az NSZK-ban *Passau* városa volt. Majd ezt követően jártunk *Gelsenkirchenben, Moersben. Rechlinghausenben. Düsseldorfban, Dortmundban, Duisburgban, Detmoldban és Bielefeldben.*

Az utazás során megtekintettük az idegenforgalmi nevezetességeket. Meglátogattuk a jelentősebb üzemeket. tanműhelyeket és az ahhoz kapcsolódó létesítményeket. A látogatás alkalmával találkoztunk a helyi szakszervezeti vezetőkkel, aktivistákkal, a hattingeni szakszervezeti iskola vezetőivel és a düsseldorfi DGB-tartomány vezetőivel.

A Német Szövetségi Köztársaság *körülbelül 2 millió vendégmunkást foglalkoztat, ezzel szemben egymillió a munkanélküliek száma.* Ez a szám növekvőben van, s egyre inkább állandósul a munkanélküliség. Különösen súlyos az ifjúság helyzete, hiszen mintegy 285 ezer fiatal nem jut álláshoz. Kevés az iskolai hely is. Jelenleg összesen 150 ezer tanuló befogadására alkalmas iskolákra lenne még szükség.

A DGB (Német Szakszervezeti Szövetség) létszámába 7 millió 300 ezer ember tartozik. Követeléseiket már húsz éve „próbakövekben" fogalmazzák meg. Követeléseik között szerepel: *a teljes foglalkoztatottság megvalósítása, az oktatási reform bevezetése, a nők egyenjogúsága stb.*

Az egyenlő munkáért egyenlő bér fizetése a nőknél és férfiaknál még mindig nem valósult meg. Pedig 1975. az NSZK-ban is a nők éve volt. *A nőket még mindig előbb bocsátják el, mint a férfiakat.* Bielefeldben, a Küsters-nyomdában hallottuk, hogy 1970-ben a létszámot 500-ról 380-ra csökkentették, s elsősorban a nőket küldték el. A dolgozó nők végkielégítést sem kaptak.

A szakszervezetek jogait két szövetségi törvény biztosítja. Az első lényege az, hogy minden, öt embernél többet foglalkoztató üzemben vállalati tanácsot lehet választani. Ennek feladata: *a dolgozók és a munkaadók közötti kérdések rendezése.* Őszintén szólva nem sok jogot biztosít a szakszervezetek számára, bár a legújabb — 1971-es — törvény úgynevezett „beleszólási jogot" is biztosít az üzemi tanácsnak.

A látottakat összefoglalva: az elért eredmények mellett egyre több gond és probléma jelentkezik. *A fiatalok egyharmada nem fejezi be a tizedik osztályt, növekszik a munkanélküliség. állandó harcot kell folytatni a munkahelyért.* S a legtöbb munkásember igen kemény munkával teremti meg maga és családja számára a legszükségesebbeket.

Találóan mondta az egyik szakszervezeti vezető: *„Az NSZK-ban sem minden arany, ami fénylik."*

Végh Ferenc

Társadalom és család

A női egyenjogúság kiteljesedése a Nagy Októbertől napjainkig

Az emberiség életében bekövetkezett nagy események évfordulói arra ösztönöznek, hogy visszapillantsunk a megtett útra, számba vegyük hol tartunk. meddig jutottunk. Amikor az oroszországi proletariátus, a bolsevikok vezetésével 1917-ben megdöntötte a cári önkényuralmat, a világon először hajtott végre teljes felszabadítást. A dolgozókat felszabadította a kizsákmányolás, a szolgai függőség alól. *A nőt kiszabadította örökös másodrendűségi helyzetéből*, eltörölt minden olyan törvényt, amely hátrányos megkülönböztetést alkalmazott velük szemben.

Az emberiség történelmében először, a nők teljes politikai egyenjogúságát Oroszországban ismerték el. Ez a szovjet hatalom első napján történt. akkor, amikor elfogadták a *„Munkás és parasztkormány megalakitásáról"* szóló dekrétumot. Ez a dekrétum azt is kimondta, hogy a nő egyenjogú a társadalomban és a családban egyaránt.

A magántulajdon felszámolása, a szocialista termelési mód megszilárdulása tette lehetővé a nők tényleges, nemcsak jogi egyenjogúságát Oroszországban ismerték el. Ez a szovjethatalom a fiatal szocialista állam szinte minden tagját. *Mindenekelőtt a nők szerepéről kialakult évszázados hagyományokat, a vallási fanatizmust kellett leküzdeni.* Felébreszteni a nőkben az emberi méltóság érzését, erőikbe vetett hitét. Meg kellett tanítani őket, hogy miként éljenek azokkal a törvényekkel, jogokkal és lehetőségekkel, amelyet az Októberi Forradalom adott nekik.

Az eddig megtett út egyik legfontosabb eredménye a nők új szellemi arculatának kialakítása. A társadalmi termelésben való aktív részvételük segített személyiségük, képességük kibontakozásában. lehetővé tette, hogy új helyet vívjanak ki a társadalomban és a családban. Azt, hogy a régi hagyományok gátjait milyen mértékben sikerült megdönteniük, bizonyítja a gazdasági, társadalmi életben betöltött szerepük.

A Szovjetunióban a dolgozó nők száma eléri az 54 milliót, és a szakemberek létszámát és arányát tekintve első helyen áll a világon. *A felső- és középfokú szakképzettségűek közül 59, a közgazdászok 60 százaléka, az ipari mérnökök közel fele nő.* Jelentős a tudományos munkaterületen dolgozó nők száma is, akik a tudományágak legkülönbözőbb területein eredményesen fejtik ki tevékenységüket.

A kommunizmus építésének küszöbén fokozódik az állampolgárok, ezen belül a nők közéleti aktivitása, széles körben kapcsolódnak be az állam és társadalom irányításába. A helyi tanácsokba több mint egymillió nőt választottak, vagyis a megválasztottak közel fele nő. Parlamenti képviselőként jelentős számban vesznek részt a törvénytervezetek vitáiban, a népgazdasági tervek kialakításában és elfogadásában, az ország legfontosabb bel- és külpolitikai kérdéseinek megoldásában.

A nők személyiségének gazdagsága alkotó hatással van a család tevékenységére is. A gyermek egyénisége, belső világa a családban bontakozhat ki a legteljesebben. A család olyan nagyszerű emberi tulajdonságokat alakít ki, mint a jóság, becsületesség. segítőkészség. *A művelt és kulturált anya könnyebben megbirkózik a korántsem könnyű nevelési feladatokkal.* A nők ilyen irányú érettségét nagymértékben elősegítette a munkában és közéletben való aktív részvételük, amely abban is segít, hogy meggyőző választ adjanak gyermekeik ezernyi „miért-jére".

A női egyenjogúság kiteljesedéséről — amely a forradalom első napjától napjainkig végbement —, még sok mindenről lehetne számot adni. *Amiről a nők évszázadokon keresztül csak álmodtak, megvalósult.* Példájuk nyomán hazánkban is — a többi szocialista országhoz hasonlóan — jelentős sikereket értünk el a nők fejlődésén keresztül társadalmi megítélésükben, egyenjogúságuk fokozódó kiteljesedésében.

A világ első szocialista forradalmának hajnala óta eltelt 60 esztendő a történelem mércéjével mérve szempillantásnyi idő csupán, mégis elég volt ahhoz, hogy az egész világ megváltozzék. Új távlatok, széles utak nyíltak a dolgozó ember előtt. A szovjet példa olyan reményt ad az emberiségnek, amelyért érdemes élni és küzdeni.

Tóth Jánosné

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint

1. Mozgószolgálathoz:
önálló szakács,
kézilegény vagy kézilány,
felszolgáló,
segédmunkás,
targoncavezető,
takarító,
gyors- és gépíró munkakörökbe.
Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84.
Mozgószolgálati Igazgatóság (tel.: 315–317).

2. KNP Igazgatóság területére:
pavilonkezelőt: Somoskőújfalu, Zebegény, Biatorbágy, Tata,
üzletvezetőt: Dömös, Vác-hajóállomás, Komárom Herceghalom, Salgótarján,
kézilányt: Tata, Vác, állomásokon levő egységeibe.
Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 140–803 v. 14–30)

3. Budapesti Igazgatóság területére:
cukrász,
szakács,
kézilány,
segédmunkás,
pavilonkezelő,
felszolgáló,
büfés,
pénztáros,
kereskedelmi eladó munkakörökbe.
Jelentkezés: V., Kálmán Imre u. 14. (Tel.: 310–770 v. 41–96).

NOVEMBER 7. ALKALMÁBÓL

Kitüntetett sportvezetők

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója alkalmából a magyar testnevelési és sportmozgalom területén végzett kiemelkedő munkásságuk elismeréséül sportvezetőket és társadalmi aktivistákat tüntetett ki. A kitüntetettek között vasutas sportvezetők is voltak.

A Magyar Népköztársaság Sportérdemérem bronz fokozatát kapta: *Babarczy Roland*, a BVSC vízilabda szakosztályának vezetőedzője és *Horváth Géza*, a Pécsi VSK ökölvívó edzője.

A Testnevelés és Sport Kiváló Dolgozója kitüntetésben részesült *Sárosi László*, a Szombathelyi Haladás labdarúgó szakosztályának vezetőedzője, a Testnevelés és Sport Érdemes Dolgozója kitüntetést kapta *Csigó Szabolcs*, a Szombathelyi Haladás VSE létesítményeinek igazgatója.

Sakkbajnokság Szombathelyen

A Vasutasok Szakszervezete másodszor írt ki üzemi sakkcsapatbajnokságot a területi bizottságok között. A döntő résztvevőinek *Szombathely* adott otthont. A területi bizottság körültekintő házigazdának bizonyult: a járműjavító kultúrtermében kifogástalan körülményeket biztosított a versenyzőknek, lehetőséget adott a város és környéke megismerésére is.

Az október 26—30. között lebonyolított döntő bővelkedett izgalmakban és meglepetésekben. A bajnokság sorsa csak az utolsó forduló utolsó játszmájában dőlt el. A nagy versenyfutást bizonyítja, hogy a 4. forduló után három, az 5. forduló után négy, a 6. forduló után pedig három csapat állt holtversenyben az élen. A végső sorrend végül a következőképpen alakult: *1. a miskolci, 2. a pécsi, 3. a szombathelyi területi bizottság csapata lett.*

Egyéniben a legjobb eredményt *Reszler Béla*, a pécsi területi bizottság versenyzője érte el. A legjobb szombathelyi versenyző részére kiírt különdíjat *Pálmai Miklós* nyerte el a hét játszmában szerzett 5,5 pontjával.



Megkezdődött az izgalmas játék

Honvédelmi sportvetélkedő

A Nagy Október 60. évfordulója tiszteletére a *nagykanizsai pályafenntartási főnökség* szakszervezeti bizottsága, KISZ-alapszervezete és az MHSZ vasutas tartalékos klubja jubileumi honvédelmi sportvetélkedőt rendezett a szocialista brigádok részére. A résztvevő hat csapat céllövészetben, gránát-célbadobásban és százméteres síkfutásban mérte össze tudását.

A sportvetélkedő összesített versenyének eredménye a következő:

Férfi egyéniben: 1. *Takács László* (Barcs, KMPE), 2. *Martonfalvi József* (Pft. központ), 3. *Böröcz Attila* (GMPSZ).

Férfi csapatban: 1. Barcs (KMPE), 2. GMPSZ, 3. Nagykanizsai KMPE.

Női egyéniben: 1. *Novotny Károlyné* (Pft. KISZ „A" csapat), 2. *Gallisz Márta*, 3. *Matus Istvánné*.

Női csapatban: 1. pft. KISZ „A" csapat, 2. pft KISZ „B" csapata.

Finn vendégek



November 8. és 11. között magyar és finn vasúti vezetők tanácskoztak a Vezérigazgatóságon. A napirenden a műszaki-tudományos együttműködés eddigi eredményeinek értékelése szerepelt

(Laczkó Ildikó felvétele)

Műszaki könyvkiállítás a BVKH-ban

A Műszaki könyvnapok alkalmából október 13-án *műszaki könyvkiállítás nyílt a BVKH-ban.* A megnyitót *Rakoncza Mihály*, a szakszervezeti bizottság elnöke tartotta. Üdvözölte a megjelent negyvenmégy szocialista brigád képviselőjét, bemutatta a kiállított könyveket és ismertette hasznukat a dolgozók továbbképzésében.

A kiállítás anyaga igen sokrétű volt. Megtalálhatók voltak jogi, közgazdasági, politikai, vasúti, kibernetikai, matematikai, fizikai, kémiai, szakszótárak és lexikális művek. A megnyitó után a brigádok képviselői megtekintették a könyveket, belelapoztak, beleolvastak, címeket jegyeztek fel.

A könyvkiállítás után megszaporodott a könyvtáros munkája. Sok könyv gazdára talált az üzemi könyvterjesztőknél is.

Munkásművelődés a közlekedésben

Munkásművelődés a Közlekedésben címmel kiállítást rendezett a Közlekedési Múzeum. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére megrendezett kiállítást 1977. november 4-én, pénteken délelőtt nyitotta meg *Gábor Zoltán*, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium MSZMP Bizottságának titkára.

A kiállítás bemutatta a közlekedésben dolgozók alkotásait, megismertette tevékenységüket. A látogatók megtekinthették a legféltettebb dokumentumokat.

A kiállítás méltó képviselője volt annak a közművelődésről szóló törvénynek, amely többek között azt mondja: *„A szocialista társadalom építése, a szocialista demokrácia kiteljesedése, a termelés, a tudomány és a technika fejlődése, a társadalmi tudat fejlesztése, az életmódváltozás és a növekvő szabad idő korunk emberétől mind sokrétűbb műveltséget kíván."*

Lakáscsere

Elcserélném budapesti V., ker. Semmelweis u. 2. I. emeleti udvari, két szoba komfortos, héra fűtésű — szobák egymásba nyílnak, lift van —, valamint Dunakeszi Gyártelepen levő utcai két szoba, összkomfortos, gázfűtéses vállalati bérlakást. Kérünk Budapest belterületén korszerű fűtésű tanácsi 3—4 szobás lakást. Érdeklődni lehet: telefonon reggel 7-től 377—663 Hatala Edéné.

Elcserélném budapesti, Landler lakótelepi, száz négyzetméteres, háromszobás, összkomfortos, telefonos, vállalati bérlakásomat egy darab kétszobás, esetleg másfélszobás, összkomfortos telefonos lakásra és egy szoba-konyhás bérleményre Budapesten. Ez utóbbi lehet tanácsi vagy szabad rendelkezésű is. Érdeklődni: este 8—9 óra között, a 152—288 telefonon, Kiss István.

Lelépéssel átadom tényleges MÁV-dolgozónak 51 m²-es kétszobás félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat Újpesten. Érdeklődni délelőtt 10 órától: Vincze Rezső, 1048. Budapest, Ságvári E. u. 1. sz.

Elcserélném balatonföldvári két szoba komfortos tanácsi lakásom budapesti szolgálati lakásra, lehetőleg a peremkerületekben. Mesics Árpád, 1094 Budapest, Angyal u. 18.

Elcserélném szolnoki másfél szobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapestire vagy Budapest környékére. Érdeklődni: Szegedi Antal, 1154 Budapest, Csorvás u. 3.

Elcserélném budapesti tanácsi főbérleti egyszoba félkomfortos I. emeleti lakásomat XI. kerületi kétszobás tanácsira. Érdeklődni: 07—51—70 telefonon. Huszár Károly, 8440 Herend MÁV-állomás.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI. Benczúr utca 41
Telefon városi: 229—872
Üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest VII. Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 858
77—4607. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezetői:
Roder Imre igazgató

KERESZTREJTVÉNY

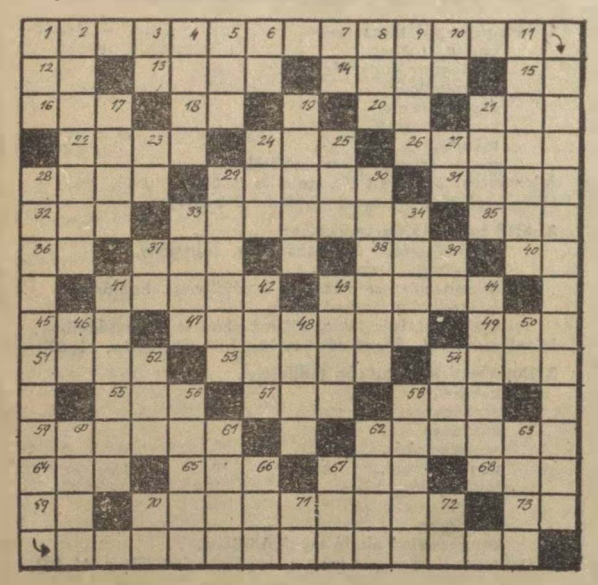
Vízszintes: 1. A társadalmi juttatások szerepe. (Folytatása a 28. függőlegesben.) 12. A gallium kémiai vegyjele. 13. Kipusztult nagy hattyúformájú madár. 14. Fémes elem. 15. Azonos betűk. 16. ... éria, ütőér. 18. Ludolf-féle szám. 20. Igekötő. 21. Kutyája. 22. Homokdomb. 24. Út a folyón át. 26. Kipakol. 28. Arab bíró (ék. hiány) 29. Mongol fejedelem volt. 31. ... ium, vegyi elem. 32. Óz. 33. Ujjatlan köpeny. 35. Szófaj. 36. Házi állat. 37. Hadsereg. 38. Béke, idegen nyelven. 40. Fémes elem. 41. Távoli tenger. 43. Keskenytestű vitorláshajó. 45. Bibliai bárkás. 47. Kiközösítés az egyházból 49. Férfi név. 51. Hideg száraz szél a dalmát partokon 53. Rövid, tréfás történet. 54. Nem megy az üzlet. 55. Diktál, de csak félig. 57. Becézett női név. 58. Csomó. 59. Előázsiában elterjedt írásnem. 62. Japán küzdősport. 64. Logikában van. 65. Táncot lejt. 67. Lakoma. 68. Az egyik Tolsztoj keresztneve. 69. Német személyes névmás. 70. Egyenjűség. 73. A lányom férje.

Függőleges: 1. Török méltóság. 2. ... Geronymo (1501—1576) olasz matematikus, orvos, filozófus. 3. Juttat. 4. ... de Vega (1562—1635) a spanyol dráma megteremtője. 5. Becézett férfinév. 6. Skálahang. 7. Egymást követő betűk. 8. Svéd pénz. 9. Nép, németül. 10. Kimondott betűi. 11. Kiviteli tilalom meghatározott államokba. 17. Belső szervünk. 19. Afrikai folyó. 21. Véredényei. 23. A nikkel vegyjele. 24. Kérdőszó. 25. Kemény hangnem a zenében. 27. A vita közepe. 29. Arab város, eddig futott Mohamed. 30. Zsírdaganat. 33. Török váltópénz. 34. Zola regénye. 37. Ellentétes kötőszó. 39. A xenon vegyjele 41 Hozzá intézik a kérdést. 42. Német fürdő. 43. Leegyszerűsített ábrázolás. 44. Visszahatást mutat (ék.hiány) 46. Azonos magánhangzók. 48. Szerencsejáték. 50. Hangtalan Duna. 52. Dal, ária (francia). 54. Finom agyagszemcse. 56. A holló a jegenyén. 58. Súlypát, báriumszulfát. 60. -Kilissze, török város. 61. Japán rádiómárka 62. Szovjet autonóm terület. 63. Sivatagi állat. 66. ... Edgar, Allan (1809—1849) amerikai költő. 67. Edény. 70. Mese fele. 71. Gong páratlan betűi. 72. A. É.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a 28 függőleges. Beküldési határidő: 1977. december 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Tíz nap, amely megrengette a világot.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 20. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Falucskai Benjamin 8500 Pápa Aradi u. 54/a, Juhász Ferencné, 4402 Nyíregyháza, MÁV állomás; Altsách Árpádné, 2642. Nógrád. Dózsa Gy. u. 16; Baranyai Zsolt. 1064. Budapest, Izabella u. 96.; Derkács Mária, 7940 Szentlőrinc, Baja út 9.



HÍREK

— **Szellemi vetélkedő.** A miskolci csomópont KISZ-bizottsága a Nagy Október 60. évfordulója tiszteletére szellemi vetélkedőt rendezett november 4-én a vasutasok Vörösmarty Művelődési Otthonában a KISZ-szervezetek részére. A döntőbe került csapatok nyolc témakörben versenyeztek. Az első helyezést a vontatási főnökség III. utazó KISZ-alapszervezete szerezte meg. Második az igazgatóság, harmadik pedig az építési főnökség KISZ-vezetőségének csapatai lettek.

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL



(Gerse László rajza)

— **Vasutasok az iskolapadban.** Békéscsaba csomóponton kihelyezett általános iskola nyílt. Az V—VI. osztályban az állomás, a pályafenntartási főnökség és az Északi Járműjavító húsz dolgozója kezdte meg tanulmányait.

— **Utasperont építettek.** A békéscsabai pályafenntartási főnökség tótkomlósi KMPE szakaszának Béke szocialista brigádja az állomás Gagarin brigádjával közösen Ambrózfalván utasperont építettek társadalmi munkában. A 91 méter hosszú peron kilencven óra alatt készült el.

— **Kommunista műszak.** A nagykanizsai vontatási főnökségen a közelmúltban két kommunista műszakot tartottak. Szombaton 39-en, vasárnap pedig 65-en dolgoztak a műhelyekben. Két nap alatt egy gőz- és két dízelmozdonyt, valamint 25 teherkocsit javítottak ki és adtak át a forgalomnak. Az érte járó munkabért gyermekintézmények támogatására ajánlották fel.

— **Tisztasági nap.** Zalaegerszeg csomóponton november 2-án tisztasági napot rendeztek. A szabadnapos brigádok összegyűjtötték és elszállították a csomópont területén levő vas-, építési és egyéb hulladékot.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Törökszentmiklós állomáson a közelmúltban nyugdíjastalálkozót rendeztek, amelyen 168-an vettek részt. A megjelenteket a Petőfi általános iskola úttörői és a nyugdíjasok citerazenekara szórakoztatta.

— **Autóbuszvárakozó.** A miskolci vontatási főnökség bejáratánál autóbuszvárakozót épített a főnökség Vöröscsillag és Dózsa György szocialista brigádja, valamint az I-es KISZ-alapszervezet. A 350 óra társadalmi munkával készült várakozót október 28-án adták át rendeltetésének.

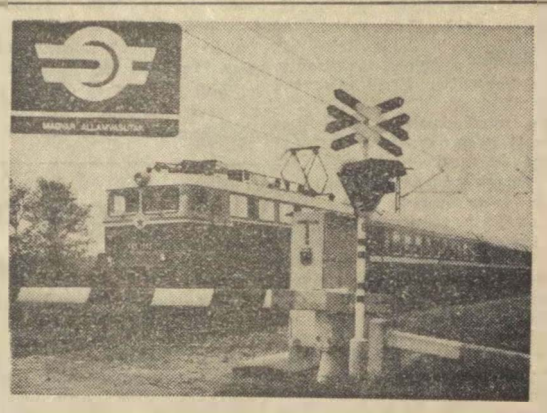
A szerkesztőség üzeni

Sepsi Gyula, Miskolc; Bognár Károly, Tapolca; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Markos József, Zalaegerszeg; Surányi György, Törökszentmiklós; Várfalvi Gyula, Szepesi Józsefné, Nagykanizsa; Keszthelyi Erzsébet, Szekszárd; Murányi Tibor, Bánréve; dr. Hampel Polyxena, Szabó László, Budapest; Németh Pál, Szerencs; Papdhy István, Apaj; Varga Gyula, Püspökladány; Szűcs Ferenc, Hatvan; Németh János, Szombathely; Nyíri Ferenc, Debrecen; Zsoldos Barnabás, Mátészalka: leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

HALÁLOZÁS

71 éves korában meghalt Fodor Zoltán ny. MÁV-főfelügyelő, a vasút, a Nyugati pályaudvar nagy öregje. A MÁV szolgálatában eltöltött 52 esztendőből 41-et a Nyugatiban szolgált, hosszú éveken át mint helyettes főnök. Kiváló ismerője, értője volt minden munkaterületnek. Miként az őrhelyek, a váltók, a gépek, a kocsik, úgy tartozott alakja a munkás mindennapokhoz. Hol itt, hol ott tűnt fel — szájában az elmaradhatatlan szivarral — fürkésző szemekkel, ügyelve a rendre, figyelemre, az utasításszerű munkára.

Ravatalánál, a Rákoskeresztúri Új-Köztemetőben a hozzátartozókon kívül a volt munkatársak és ismerősök százai vettek végső búcsút a Nyugati pályaudvar népszerű Zoli bácsijától.



A MÁV Budapesti Igazgatósága
felvesz és kiképez
NŐKET ÉS FÉRFIAKAT
alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifeliró, vonatfelvevő, távgépíró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe.

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSÍTÁS:
a budapesti és vidéki állomásokon,
a vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a munkaerő-felvételi irodán,
Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. DECEMBER 2.

A József Attila Színház művészei Záhonyban

Ünnepi műsorral köszöntötték a munkaverseny legjobbjait

Felavatták a vasutasok korszerűsített művelődési házát

Igazi színházi légkör, premierhangulat uralkodott november 24-én este a záhonyi vasutasok felújított művelődési házában. Ezen a napon adták át az állomás közelében levő, *több millió forint költséggel korszerűsített létesítményt, a kultúrának és a munkásművelődésnek ezt az impozáns „hajlékát”.* A hagyományostól eltérő, úgy is mondhatnánk, nem mindennapi esemény volt ez a záhonyi vasutasok életében. Rögtön meg kell azonban jegyezni, hogy nemcsak a vasutasoknak, hanem az ide utazott budapesti József Attila Színház művészeinek is felejthetetlen emlék marad ez a nap. Egy olyan vasutas közönséggel került bensőségesebb kapcsolatba a színház társulata, amelynek munkáshétköznapjairól, életéről eddig csak az újságok tudósításaiból értesült.

A színház és a vasutasszakszervezet tizenhárom éves, rendkívül eredményes, sokoldalú kapcsolatának köszönhető, hogy a társulat tizenkét tagja: *Miszlai István* igazgató, *Jakab Pál* gazdasági igazgató, továbbá *Bodrogi Gyula, Voith Ági, Tóth Judit, Borbás Gabi, Horváth Gyula, Bánffi György, Vogt Károly, Straub Dezső* színművészek, *Turán László* zongoraművész és *Vész Ferenc* ügyelő vállalkozott erre a fárasztó — a fővárostól több mint háromszáz kilométerre rendezett — kétnapos programra. A színészek helytállását is próbára tevő útra jellemző, hogy másnap 16.35-kor érkeztek a Nyugati pályaudvarra, és 19 órakor a művészek többségének már ismét színpadon kellett lenni.

A vendégeket elkísérte útjukra *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettes és *Szemők Béla* szakosztályvezető-helyettes.

Záhonyban népes küldöttség, úgy is fogalmazhatnánk, hogy már az állomáson hálás közönség fogadta a vendégeket. Az ifjúgárdisták sorfala között elhaladó ismert színészeket az átrakókörzet társadalmi-gazdasági vezetői üdvözölték. Délután üzemlátogatást szerveztek részükre, amelyen *Czidor András*, az átrakókörzet vezetője adott tájékoztatást a munkáról, a körzet minden eddiginél nagyobb teljesítményeiről. *Az emberi helytállás példái és a látottak mély benyomást tettek a vendégekre.* Az esti ünnepi műsoron már — amelyet a jubileumi munkaversenyben élenjárók tiszteletére rendeztek — a konferáló *Bánffi György* a társulat nevében, a záhonyi dolgozók erőfeszítéseiről sokat tudó ismerősként köszöntötte a közönséget.

Mielőtt felgördült a színházterem függönye, sor került a felújított művelődési ház átadására. Jelen volt az ünnepségen *Tóth Géza*, a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár megyei Tanácsának titkára, országgyűlési képviselő, *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára és *Békési Rezső*, a debreceni igazgatóság megbízott igazgatója is. *Czidor András* köszöntő szavai után a közönség lelkes tapsa kíséretében *Koszorús Ferenc* főtitkár adta át a létesítmény jelképes kulcsát

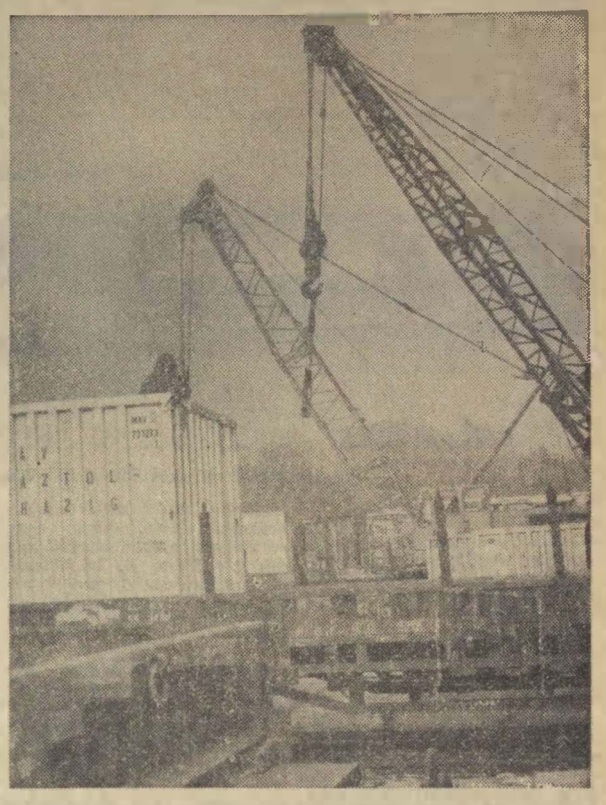
(Folytatás a 2. oldalon.)

Tudósítóink írják:

A jubileumi munkaverseny lendülete nem ért véget a 60. évfordulóval

A jubileumi munkaverseny keretében tett felajánlások teljesítése után újabb pótvállalásokról érkeznek levelek szerkesztőségünkbe. A tudósítások is bizonyítják, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának ünnepnapjával a vasút dolgozói nem tekintik lezártnak a jubileumi munkaversenyt, s annak részvevői minden igyekezetükkel az idei népgazdasági tervek sikeres teljesítését illetve annak túlteljesítését szorgalmazzák.

Tóth Tibor írja Kiskunhalasról: „Jubileumi felajánlásként vontatási főnökségünk 424—1010-es gőzmozdonyának fővizsgáját a Landler Jenő járműjavító dolgozói készítették el, s ezt a tényt a mozdonyon elhelyezett felirat büszkén hirdeti. A példa egyben lelkesített is: az újjávarázsolt vontató járműre *Horváth Ferenc, Brecska Gábor, Agócs József* mozdonyvezető és a három fűtő személyében olyan kezelőszemélyzet jelentkezett, akik öt éven keresztül a jubileumi munkaverseny szellemében kívánják a gépet üzemeltetni. Hosszú távú szocialista vállalásuk azért is nagyon jelentős, mert vasútvonalunkon még csak most folyik a villamosítás, így még igen nagy szükség van a rendkívül megnövekedett forgalomban a gőzmozdonyokra is.



Ezekben a hetekben megélénkült a konténerforgalom is. Képünkön a legmodernebb szállítási eszközök átrakása látható

(Laczkó Ildikó felvétele)

Miskolcról két hasonló tartalmú tudósítást kaptunk. Az egyiket *Sepsi Gyula* mozdonyvezető küldte, s arról számol be, hogy a vontatási főnökség valamennyi dolgozója *„Forradalmi hónap”* megtartásával az ez időszakban tanúsított helytállással igyekszik túlteljesíteni a jubileumi munkaversenyben tett korábbi vállalásait, lebonyolítani az 1977. évi szállítási feladatokat.

A másik levélben *Pál István*, a miskolci járműjavító dolgozóinak pótvállalásait és az év utolsó heteire meghirdetett két kommunista műszakját méltatja. Az eddig elért eredmények közül kiemeli a járműjavítási terv 106 százalékos teljesítését, a teherkocsik javítási idejének 7,2 százalékos csökkentését, az élőmunka-megtakarítással realizálható 2 százalékos eredményt, a tervezett 1 százalékkal szemben. Aztán a következőket írja:

„Jelentős újítások jellemzik a jubileumi munkaverseny jelenlegi szakaszát is. *Az elmúlt év azonos időszakához képest másfélszeresére nőtt a beadott, bevezetett és alkalmazott újítások száma.*”

Dunaújvárosból *Antal Lajos* a következő tudósítással jelentkezett:

„Csúcsteljesítményeket értek el állomásunk dolgozói a jubileumi munkaversenyben. November 16-ra például teljesítették az 1977. évi árufuvarozási tervet. Az év utolsó napjáig eszerint több százezer tonnás túlteljesítés várható. Sokat segített mindennek elérésében, hogy az állomás dolgozói szoros kapcsolatot alakítottak ki a fuvaroztató vállalatokkal és hogy az együttműködés eredményeként a dunaújvárosi vasutasok októberig 1200 irányvonatot képeztek, illetve indítottak. Az így továbbított árumennyiség már akkor meghaladta az egymilliő tonnát.”

Antal Lajos a jubileumi versenyt nehezítő körülményeket is érzékelteti, *jelezve, hogy a lendület nem szűnhet meg november 7-e után sem.* A felszámított kocsiálláspénzek összege sajnos kétszerese a bázis időszakban megállapított bírságoknak. Biztató azonban, hogy a csúcsforgalmi időszakban a kocsiállás-díjakat a fuvaroztatók a rakodások jobb megszervezése révén 70—80 százalékkal csökkentették.

Kiskundorozsma állomás dolgozói díszes füzetbe foglalták a jubileumi munkaverseny eredményeit, majd ezek alapján írták meg szerkesztőségünknek, hogy az év hátralevő napjaiban is a korábbi felajánlások szellemében dolgoznak. Csak néhány adatot ragadunk ki tudósításukból:

A szállítási, terhelési, kocsitartózkodási, árukezelési helyek kiszolgálási, anyag- és energiacsökkentési tervek túlteljesítése mellett az idén túlórát nem használtak fel, holott 1976-nak csupán az első felében 933 túlóra kifizetésére került sor az állomáson. A dolgozók ebben az évben 55 újítást adtak be, szemben a tavaly benyújtott 7 újítással.

Az SZBT elnökségének napirendjén:

A budapesti szolgálati helyek ifjúságpolitikai tevékenysége

A *Szakszervezetek Budapesti Tanácsának elnöksége* október 27-én kihelyezett ülést tartott Rákosrendező csomóponton. A tanácskozás napirendjén — a budapesti területi bizottság előterjesztése alapján — az szerepelt, hogy milyen előrelépés történt az ifjúsági munkával kapcsolatban hozott SZOT határozat és a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa elnöksége állásfoglalásának végrehajtása terén.

Az előterjesztésből kitűnt, hogy az említett határozat és állásfoglalás a budapesti vasutasok számára is létfontosságú feladatot jelölt meg. A munkaerőhiány miatt fontos feladatának tartja a területi bizottság és a budapesti igazgatóság, hogy több segítséget adjon a munkahelyi beilleszkedéshez a fiatal szakembereknek és munkásoknak. Az eddigi erőfeszítések eredményesnek bizonyultak. Az MSZMP KB. 1970. februári és az azt követő SZOT határozatok az ifjúsággal való foglalkozást mindinkább össztársadalmi üggyé tette.

A budapesti szolgálati helyekhez tartozó *mintegy nyolcezer vasutas fiatal 63 százaléka szocialista brigádban dolgozik.* Közéleti aktivitásukra jellemző, hogy több ezer óra társadalmi munkát vállaltak, amit kommunista műszakok és egyéb akciók során teljesítettek. *A szakszervezet választott testületeiben 1971-ben a harminc év alatti fiatalok 10,5 százaléka vállalt különféle funkciót. 1975-ben ez a szám húsz százalékra növekedett.* Szakmai felkészültségüket, vasútismeretük színvonalát példázza, hogy mintegy harminc százalékuk rendszeresen részt vesz a különböző kiváló címekért folyó versenyeken.

A budapesti területi bizottság, az igazgatóság és a szolgálati helyek gazdasági-társadalmi vezetői arra törekszenek, hogy egyre több fiatal tekintse életcélnak, hivatásnak a vasúti munkát. Ezt a törekvést tükrözi az is, hogy amíg 1971-ben 43-an, *az idén már 203-an kaptak Kiváló dolgozó kitüntetést.* A szolgálati helyek káderutánpótlási tervében szereplők 30—40 százaléka is harminc év alatti. A vasút a lakásgondjaikat is igyekszik enyhíteni. Eddig 107-en kaptak lakást és 57 fiatal részére engedélyezték a kamatmentes kölcsönt.

Kommunista műszak

Mezőhegyes csomóponton a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére kommunista műszakot szerveztek. Ennek során száz vasutas több mint félezer órát dolgozott a kultúrált utazás színvonalának emeléséért. Elvégezték tizenhét személykocsi külső és belső nagytisztítását, kitakarították az állomás helyiségeit és csinosították a szociális létesítmények környékét. A személyfogadó vágányok peronjait pedig salakkal töltötték fel.

A kommunista műszakért járó bért a *Mezőhegyesi oktatási centrum* építésére ajánlották fel.

Forradalmi műszakot szerveznek a budapesti igazgatóság területén

A budapesti igazgatóság és a területi bizottság vezetői felhívást intéztek a szolgálati helyek szocialista brigádjaihoz, hogy a terv teljesítése érdekében szervezzenek *„forradalmi műszakot”*. A legtöbb szolgálati helyen munkásgyűléseken, brigádértekezleteken ismertették a felhívás célját, jelentőségét.

A kezdeményezés meghallgatásra talált. A nagyobb csomópontokon már felvették a kapcsolatot az ipartelepekkel, a szállítókkal, hogy megteremtsék a hétvégi rakodás feltételeit és csökkentsék a kocsik tartózkodási idejét. A végrehajtó szolgálat dolgozói sokat tesznek majd a tehervonatok menetrendszerű közlekedtetéséért. A fiókműhelyek dolgozói a vontató járművek üzemkészségének növelésével, a javítási idők csökkentésével akarják a gépreváráson számát csökkenteni.

A szocialista brigádok elsődleges feladatuknak tekintik a kultúrált utazás feltételeinek biztosítását, az önköltség csökkentését, valamint az ésszerű anyag- és energiatakarékosságot. Cél a túlórák számának csökkentése és a munkakörülmények javítása is. A személyi-tárgyi balesetek elkerülése pedig szinte valamennyi szolgálati hely, munkabrigád vállalásában szerepel.

A „forradalmi műszak” minden bizonnyal újabb sikerekkel gazdagítja majd a téli szállítási feladatok teljesítését.

TANULMÁNYI KIRÁNDULÁS

A MÁV Tisztképző Intézet kereskedelmi tagozatának hallgatói november 2-án tanulmányi kiránduláson vettek részt Békéscsaba állomáson. A tanulókkal *Molnár Gábor* állomásfőnök, *Siklódi Jenő* és *Kruchió Lajos* kereskedelmi oktatók ismertették az állomás kereskedelmi berendezéseit és tájékoztatást adtak az áru- és személyforgalomról.

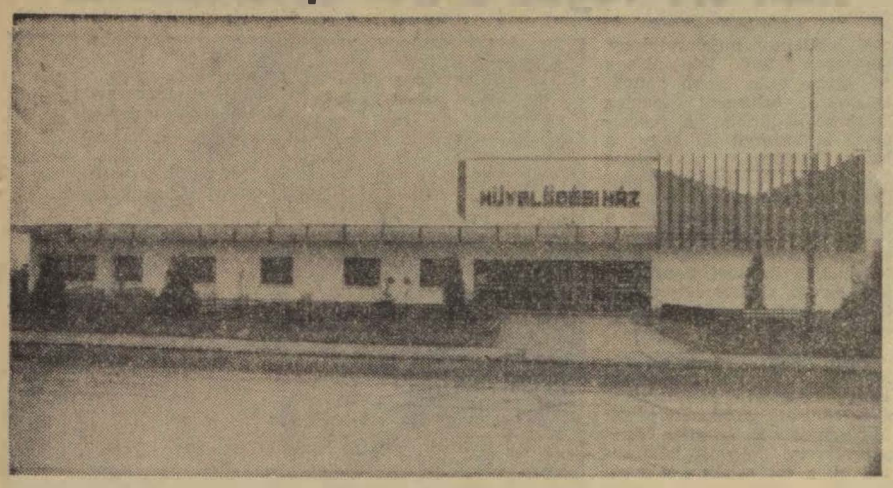
A szakmai ismertető után a hallgatók megtekintették a város nevezetességeit, köztük a *Munkácsy Múzeumot.* A délután a vasutas klubkönyvtárban töltötték, ahol megismerkedtek a vasutasok művelődési, szórakozási lehetőségeivel.



November 15—18 között Budapesten tartotta XVII. ülését a magyar—szovjet állandó munkacsoport. Az ülés résztvevői a két ország közötti aktuális szállítási feladatokról tárgyaltak. A jegyzőkönyvet Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes államtitkár és I. A. Emec, a Szovjetunió vasútügyi miniszterhelyettese írta alá

(Laczkó Ildikó felvétele)

Ünnepi műsor Záhonyban az élenjárók tiszteletére



A korszerűsített művelődési ház Záhonyban

(Folytatás az 1. oldalról.)

Verba Ferencnek, az állomás szakszervezeti bizottsága titkárának. Utána *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet.

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy Záhony a magyar—szovjet árucsere-forgalom lebonyolításának bázisa. Itt a valóságban érzékelhető a két ország gazdasági fejlődése, együttműködésének dinamizmusa. Bizonyítja ezt az is, hogy 1977. első tíz hónapjában 247 ezer kocsival 11 millió 460 ezer tonna áru érkezett ide.

— *A rohamosan fejlődő árucsere-forgalom* — folytatta Gulyás János —, *valamint a KGST-országok közötti munkaerő-megosztás arra késztette népgazdaságunkat és a vasutat, hogy Záhonyt, mint átrakó körzetet fokozott ütemben fejlessze.* Minden évben növekszik az országunkon keresztül nyugatra irányuló szovjet exportszállítás is. Az átrakókörzetben már a negyedik fejlesztési programot hajtjuk végre. *Ennek beruházási előirányzata 2,2 milliárd forint, s előreláthatóan 1983-ban fejeződik be.* Ennek eredményeként az átrakó-kapacitás napi húszezer tonnával, a kocsirendezés teljesítménye pedig napi 2400 kocsival növekszik.

A vezérigazgató-helyettes ezután beszélt a körzet hatezer dolgozójának helytállásáról, lelkiismeretes munkájáról. Nekik — közöttük a szocialista brigádoknak — köszönhető, hogy a szállítási gondok ellenére *az idén a várható teljesítmény 1,1 millió tonnával több lesz, mint az elmúlt évben.* A „szocialista módon dolgozni" többet jelent az egyszerű munkaköri kötelességnél. Az átrakókörzet brigádjai is többet tettek az átlagnál. A jubileumi munkaversenyben olyan eredményeket értek el, amelyek alapján méltóak a szocialista címre.

A továbbiakban a vezérigazgató-helyettes szólt a közművelődésről, a brigádok közügyek iránti fogékonyságáról, emberségéről, internacionalista szemléletéről, majd beszédét így fejezte be:

— *Eredményes munkájukat, tettrekészségüket és helytállásukat a vasút és a vasutasszakszervezet vezetői nagyra értékelik. Ezért találtunk lehetőséget arra, hogy nagy munkájuk közben megálljunk egy pár órára és köszöntsük az élenjárókat. A mai ünnepi műsor a legkiválóbbaknak szól; kikapcsolódást, jó szórakozást ígér.*

A József Attila Színház művészei átérezték ennek az estének a jelentőségét és önfeledt játékukkal bilincselték le a közönséget. Műsoruk első részét a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára való megemlékezésre szentelték. Versben és prózában emlékeztek a történelmi jelentőségű évekre. Az után következő zenés, szórakoztató jelenetek is igazi színházi élménnyel ajándékozták meg a nézőket.



Gulyás János vezérigazgató-helyettes beszédet mond az ünnepségen

Az előadás után *Miszlai István* igazgatóval beszélgettünk a József Attila Színház terveiről.

— *Május végén a miskolci csomópontra látogatunk és szeretnénk eljutni Tapolcára is.* Terveink között szerepel még egy Ady-műsor bemutatása, amellyel a vasutas művelődési házak programját szeretnénk gazdagítani.

— *Sok vasutas fiatallal beszélgettem itt a körzetben* — mondja *Horváth Gyula* színművész. — *Áradt belőlük a kultúra és a művészet megismerésére való törekvés.* Meggyőződésem, hogy igazán jól dolgozni csak úgy lehet, ha szabadidőben nívós szórakozásban, tartalmas művelődési programokban oldódnak fel. Én, és bizonyára művésztársaim is — szívesen vállalnák azt, hogy néhány alkalommal ide utaznánk egy-egy kötetlen beszélgetésre, ankétra. Beszélgetnénk a fiatalokkal a színházról, az életről. Én most jártam először Záhonyban. Őszintén mondhatom: *felejthetelen élmény volt...*

Meggyőződésem: az ünnepi est résztvevői is hasonlóképpen vélekednek a műsorról, a színészek teljesítményéről.

Kaszala Sándor



Koszorus Ferenc főtitkár átadja Verba Ferenc szb-titkárnak a létesítmény jelképes kulcsát és az oklevelet
(Mezősi István felvételei)

Miskolcon már megteremtették a korszerű oktatás feltételeit

A jól felszerelt oktatási főnökségen minden a hallgatók kényelmét szolgálja

A miskolci csomóponton több évtizedes hagyománya van a szakmai oktatásnak. A szaktanfolyamokat 1972-ig a rendező pályaudvar szomszédságában, régi felvonulási épületekben rendezték. A baraképületek falai között lévő szobák emeletes vaságyaival és levegőtlen tantermeivel inkább ideiglenes raktártelephez hasonlítottak. E sorok írója is lakója volt néhány hónapig ennek az oktatási központnak, amit a helyi vasutasok találóan *„Kocsedónak"* neveztek. A környezet a hallgatók közérzetére is nyomasztóan hatott, de erről már nem érdemes beszélni, mert a múlté. A szaktanfolyamok mostani hallgatóinak szerencsére kellemesebb élményei vannak.

Nemcsak területi igényeket elégítenek ki

— *A MÁV-nál Miskolc és Debrecen volt az első, ahol 1972-ben oktatási főnökséget szerveztek* — mondja *Baranyi István*, a miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának csoportvezetője. — *A főnökség nemcsak területi igényeket elégít ki. A hallgatók több igazgatóságtól jönnek ide, például villany- és dízelmozdony-vezetői, forgalmi-kereskedelmi, kocsilakatos és menetirányítói tanfolyamokra.* A tervek szerint főnökségünk a jövőben „dízelbázis" lesz. Elsősorban dízelmozdony-vezetők képzésével foglalkozunk majd, de ez még csak terv. Az viszont tény — és ezt nem dicsekvésnek szánom —, hogy az itt végzett hallgatók a szolgálati helyeken is megállják helyüket. A hatósági vizsgákon kiemelik képességeiket, tudásukat.

A főnökségen adottak a korszerű oktatás feltételei. Százhúsz személyes szállódával, tanműhelyével, gazdag kulturális, sportolási lehetőségeivel a hallgatók tanulását, kényelmét szolgálja. A szegedi és a szombathelyi igazgatóság képviselői is jártak már itt tapasztalatcsere céljából.

Erdélyi Jánost három hónapja nevezték ki az oktatási főnökség vezetőjévé. A nagy tapasztalattal rendelkező vasúti szakember rövid idő alatt értő irányítója lett a főnökségnek. Szakmai tudása jó pedagógiai érzékkel is párosul.

— *Az első teendőm a munkafegyelem megszilárdítása volt* — mondja Erdélyi. — *A demokratikus légkört a tanfolyam- és szakszervezeti bizalmiak segítségével biztosítjuk. A fontosabb döntések előtt meghallgatjuk a tanulók véleményét.* Előfordult már, hogy egy büntetést a bizalmiak és a szobaparancsnok meghallgatása után mérsékeltem. Augusztusban — fegyelmezetlenség miatt — két hallgatót kellett visszaküldeni a szolgálati főnökségükhöz.

— Növekedett-e az oktatás színvonala?

— *Az oktató munkára jól képzett aktív mérnököket, illetve forgalmi oktatótiszteket igyekeztünk megnyerni. Hetven százalékuk felsőfokú iskolai végzettséggel rendelkezik. Rajtuk kívül azokat a nyugdíjas szakembereket is alkalmazzuk, akik nagy elméleti és gyakorlati tapasztalattal rendelkeznek.*

Fiatalkorúak tanfolyama

Az oktatógárdához tartozik például az igazgató műszaki-gazdasági tanácsadója, a BFF és a vontatási főnökség főmérnöke, a kereskedelmi-forgalmi vizsgabiztos és az árufuvarozási csoportvezető. Az öt állandó oktató mellett a tagozatvezetők és meghívott központi vizsgabiztosok is tanítanak. A főnökség különösen a mozdonyvezető-képzés terén ért el jó eredményeket. Van kocsivizsgálói, féklakatosi és jegyvizsgálói tanfolyam is.

Ebben az évben megszervezték a fiatalkorúak forgalmi-kereskedelmi tanfolyamát heti kétszer hat órában. A hallgatók kocsirendező, váltókezelői, málházói vizsgát tesznek. Az élenjárók személypénztárosi, illetve forgalmi vizsgát is tehetnek. *A mozdonyvezetők gyakorlati oktatását a vontatási főnökségen, a forgalmi-kereskedelmi hallgatókét Miskolc—Tiszain és Miskolc—Gömöri pályaudvarokon tartják.* A képzés színvonalára jellemző, hogy a tanulmányi átlag több éve négyes. Az itt végzettek helytállnak a szolgálati helyeken és a záhonyi kirendeléseken is.

A főnökség tanműhelyében 28 dízel-, illetve villanymozdonyszerelő, a Volánnak 46 autószerelő és karosszérialakatosa, az I-es szakközépiskolának pedig 43 vasútgépész hallgatója tanul. *Ebben az évben 130 hallgató fejezte be tanulmányait.*

Vezetők és tanulók jó együttműködése

A főnökség élen jár az általános iskolai képzés szervezésében is. A 12. számú *Kun Béla* általános iskolával együttműködve — kedvező technikai feltételek mellett — *minden évben kihelyezett tagozatot szerveznek a főnökségen. Évente körülbelül 120 vasutas végzi el a 7. és 8. osztályt.* Ezt a képzést összekapcsolják a szaktanfolyamokra történő beiskolázással is. A nyolcadik osztály elvégzése után kilenchónapos forgalmi-kereskedelmi tanfolyamon vesznek részt a hallgatók. Először 1973-ban indult ez a képzés és azóta négy csoport tett eredményes vizsgát.

— Az a tapasztalat, hogy azok a dolgozók, akik részére engedélyezték a heti egynapos távollétet a tanulás miatt, azok még szombat—vasárnap is szívesen dolgoznak munkahelyükön — magyarázza *Maczkó András*, a személyzeti és oktatási osztály munkatársa. — Cserében még szabadnapjukat is feláldozzák a vasút érdekében. *A közelmúltban például az egyik pályamester a vágányzár miatt délelőtt berendelte dolgozni az egyébként szabadnapos pályamunkását. Délután motorkerékpárral vitte az iskolába, hogy ne késsen el.* Ez is szép példája a közművelődésnek, a vezetők és a tanulni akarók hasznos együttműködésének.

(kaszala)

A fiatalok éretté váltak a vezetésre

Új középvezetőket neveztek ki a MÁV Szentesi Építési Főnökségnél

Jeles napként került bejegyzésre a MÁV Szentesi Építési Főnökség üzemtörténetébe az az őszi nap, amikor a csongrád—tiszahídfői üdülőházban hat fiatal műszaki dolgozó átvette vezetői megbízását.

Az építési főnökség az *ifjúsági törvény szellemében* következetes káderpolitikát folytat az utánpótlás biztosítására. Azok a fiatalok, akik az előlegezett bizalom után szorgalmas munkájukkal bizonyítottak, most megértek a vezetésre. A vezetői megbízások átadása választ adott arra a kérdésre, amely az *ifjúsági parlamenten* hangzott el. Feleletet adott arra is, hogy a fiataloknak vannak perspektívái az építési főnökségnél.

A megbízások ünnepélyes átadása azon az építésvezetői munkaértekezleten történt, amelyen az év még hátralévő időszakának gazdasági és termelési feladatai kerültek megbeszélésre. A tanácskozáson ott volt *Sajtos Péter*, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője, és *Szabolcsi Dénes*, a Vasúti Főosztály képviselője. Ez a hasznos összejövetel egyben az üzemi demokrácia keretelbe illő kibővített vezetői tanácskozás is volt. A tanácskozást megtisztelték jelenlétükkel a szegedi és a debreceni igazgatóság építési és pályafenntartási, személyzeti, forgalmi és tervgazdasági osztályvezetői. Jelen volt a debreceni építési főnökség igazgatója és a honvédségi építőszázad parancsnoka is.

A munkaértekezletet végigkísérte az az egészséges és örvendetes szellem, amely a társszolgálati ágak jó együttműködését jellemzi 1977-ben is a szentesi építési főnökség munkaterületén. Az építési és forgalmi dolgozók, a honvédség, a debreceni és a szegedi igazgatóság vezetésének *jól összehangolt munkája nélkül nem valósulhatnának meg a vasúti pálya korszerűsítésének feszített ütemű tervei.* A kölcsönös elismerések nem udvariasság jellegűek voltak. Felelevenítették azokat a nagy munkasikereket, amelyeket a záhonyi fővonal *Fegyvernek—Örményes* térségében folyó pályakorszerűsítésnél értek el. A szolgálati ágak munkahelyi vezetői is felismerték, hogy a pályaépítés a forgalom és az összvasútüzem érdekeit szolgálja. Ez a felismerés és egymás munkájának a megbecsülése képezi a jó együttműködés alapját, amelyet a Nagy Október jubileumi évfordulója tiszteletére újabb munkasikerekkel kívántak erősíteni. A feladatokat szocialista együttműködési szerződésbe foglalták.

A vezetői megbízatásokat *Sajtos Péter*, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője és *Feleky Pál*, a szentesi építési főnökség igazgatója adta át. *Fányó Ferenc* 35 éves gépészmérnöknek, akit műszaki főcsoportvezetővé, *Vigh Imre* 31 éves gépészmérnöknek, akit főépítésvezetővé, *Buella Vilmos* 34 éves üzemmérnöknek, akit főépítésvezetővé, *Szilágyi Zoltán* 28 éves üzemmérnöknek, akit a hegesztő építésvezetőség vezetőjévé, *Szombathelyi András* 28 éves gépészmérnöknek, akit a gépállomás főépítésvezetőjévé és a 26 éves *Korom Tamásnak* aki munkavezetőből lépett elő a hídépítésvezetőség vezetőjévé. Jelenleg a Közlekedési Műszaki Főiskola levelező tagozatos hallgatója.

Ezen a kibővített vezetői értekezleten vette át új megbízatását *Asztalos József* mérnök tanácsos, aki a vezető mérnöki tisztséget tölti be.

A generációs váltás folyamatában egyre jobban érvényesül az idősebbek tapasztaltságának, a középkorúak munkabírásának és a fiatalok lendületének együttes nagy ereje.

(fogas)

Kórushangverseny Szombathelyen

Október 29—30-án Szombathelyen immár negyedszer került sor *Győr*, *Sopron* és *Szombathely* város kórusainak találkozójára. A magas színvonalú bemutatóra, amelyet a szombathelyi Bartók Béla hangversenyteremben rendeztek, nagyon sokan voltak kíváncsiak. A kétnapos, kétszer két és félórás hangversenyen kilenc kórus lépett fel. Szombaton este az 1896-ban alakult MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem Haladás férfikara, az óvónők kórusa, az SZMT Madrigál kórusa, valamint a sooroni pedagógus vegyeskar és a győri Magyar Vagon- és Gépgyár együttese adott műsort. Vasárnap délelőtt elsőként a szombathelyi Jeunes kórus, majd a Sport és Művelődési Ház Erkel vegyeskara. Ezután két vendégkórus, a soproni Liszt Ferenc leánykar és a gyári Városi Tanács vegyeskara lépett a pódiumra.

A szombathelyi járműjavító 60 tagú *Haladás férfikara* reneszánszát éli. Az átlagos életkor 40 év. Ez év elejétől tizenhat fiatal jelentkezett a kórusba, amelynek minden tagja az üzemben dolgozik. A bejárók *Sárvárról*, *Bükről*, *Komenessömjénből*, *Körmendről* és *Szelestéről* utaznak *Szombathelyre*. Egyformán jól érzi magát a közösségben fizikai munkás, tisztviselő és a nyugdíjas.

Hajba Ferenc karigazgató és *Körmendy István* korrepediter nagy hozzáértéssel irányítja a munkáskórust.

A Haladás férfikara ezen a rendezvényen is kiemelkedően szerepelt. Forró ünneplésben volt részük, amit a sok taps is bizonyít, de nemcsak a közönségnek tetszett a produkciójuk, hanem szakmai körökben is elismerően nyilatkoztak róluk. Dicsérték a kórus fegyelmezett magatartását, a kulturált előadásmódot, a kifinomult hangzást, pianókban is tiszta intonálást.

BUDAPESTI HELYZETKÉP

Zsúfolt munkásszállók, elavult laktanyák

A vasutas szakszervezet budapesti területi bizottsága legutóbbi ülésén megtárgyalta a budapesti vasútigazgatóság jelentését a munkásszállásokon, s a laktanyákban elhelyezett dolgozók és a kirendelésben levők helyzetét. A jelentés megállapította, hogy az igazgatóság területén levő munkásszállásokra rányomja bélyegét az a tény, hogy túlnyomó többségüket nem rendeltetésük céljára építették, hanem üzemi épületekből alakították át. *Az épületek közül a fővárosi területén 20 harminc évnél fiatalabb, 33 pedig korábbi építésű. Ennek megfelelően többségük célszerűtlen, elavult, alapos felújításra szorul.* Még rosszabb a helyzet a létesítmények befogadó képességét tekintve, hiszen csak 13 szállásnak van ötvennél több férőhelye. Ebből kilenc található Budapest területén, közülük három már hosszabb ideje — negyedévenként meghosszabbított — ideiglenes KÖJÁL-engedéllyel működik.

Vegyes az összetétel

A fővárosi szállások közül mindössze 4 felel meg a jó, 14 a közepes szintnek, a többi alacsonyabb kategóriába tartozik.

A vidéki szállások közül a Budapesti Építési Főnökség kezelésében levő *tatabányai és a ceglédi létesítmény minden igényt kielégít*, a többi azonban elmarad az egészségügyi előírásoktól, berendezésük és felszerelésük elavult.

Az utóbbi években itt-ott javított a helyzeten, hogy fokozott gondot fordítottak a szállások karbantartására. Az idén például ötmillió forintot költöttek karbantartásra.

A kulturális igények kielégítését tavaly 67 ezer, az idén — szeptember 30-ig — 23 ezer forint szolgálta!? Ebből az összegből főként tévékészülékeket, rádiókat, sporteszközöket vettek. Ezek a beszerzések lehetővé tették, hogy — noha csupán 48 társalgóval rendelkező szállás van — mégis 68 szálláson szól már rádió és 72-ben nézhetik a dolgozók a tévét. Kihelyezett könyvtárak tekintetében rosszabb a helyzet, mert csak 10 szállásnak van megfelelő könyvellátottsága.

Részletesen beszámolt a jelentés a laktanyák helyzetéről is, ami az elmúlt években sokat javult, de még távolról sem kielégítő. Tavaly *Tatabánya-Alsón, Kimlén, Lébénymiklóson, Nagyszentjánoson és Bp. Kelenföldön* sikerült némileg szaporítani a férőhelyeket. Az idén az év végéig *Balassagyarmaton* 36 személyes laktanyát adnak át rendeltetésének.

A jelenlegi helyzetben nem tudtak változtatni a Hámán Kató és a Keleti vontatási főnökség, a Budapest Nyugati, a Déli és a Keleti állomási laktanyák zsúfoltságán. Ennek egyik oka az, hogy számos helyiséget nem rendeltetésszerűen használnak, hanem tanfolyamok, irodák, egyes MÁV-on kívüli szervek céljára foglalják le.

Sok laktanyában nincs még tv és rádió

Az elhelyezési körülmények javítására a laktanyákban is folytatták a tervszerű korszerűsítéseket, végzik a berendezések, felszerelések cseréjét. Ennek ellenére a budapesti igazgatóság területén üzemelő *77 laktanyából még mindig csak 13 éri el a jónak minősülő szintet, 14 közepes, 50 laktanya pedig sürgős fejlesztést kíván.*

A kulturálódás, a szórakozási lehetőségek javítására tavaly mindössze 9400, 1977-ben már 20 900 forintot fordítottak. Ebből többek között 4 tévékészüléket, 1 magnetofont, 2 rádiót szereztek be. A laktanyák közül 22-nek van tévéje, 26-nak rádiója. Csupán 16 laktanyában van társalgóhelyiség. Megfelelő művelődési lehetőséget csak a szolnoki, a tokodi, a Bp. Keleti pályaudvari vonatkísérő laktanya, a székesfehérvári vontatási, a szolnoki pályafenntartási és a Kőbányai úti MÁV magasépítő laktanya nyújt. Jelentős szolgálati helyeken, mint például a Bp. Déliben, Rákosrendezőn, Bp. Kelenföldön, Hatvanban, Tatabánya-Alsón, Salgótarján-Külsőn, Somoskőújfalun, Vácon, Szobon, a vonatkísérő laktanyában *nincs tévé és rádió*, úgyszintén Győr, Hatvan, Komárom, Pusztaszabolcs, Szolnok vontatási, Vác pályafenntartási laktanyájában.

Az igazgatóság jelentésével együtt tárgyalták meg a területi bizottság szociálpolitikai és munkavédelmi bizottságának jelentését is. *A bizottság megállapította, hogy a munkásszállások, laktanyák toldozásában-foldozásában érvényesülő jelenlegi gyakorlat nem szünteti meg a zsúfoltságot, a hiányos ellátást.* Ezért azt javasolták, hogy a jövőben az új ferencvárosi munkásszálláshoz hasonló létesítményeket építsenek, elsősorban *Rákosrendezőn*, a *Déli* és a *Nyugati pályaudvar* körzetében.

A területi bizottság heves vitában tárgyalta meg és fogadta el az igazgatóság tájékoztató jelentését, egyszersmind magáévá tette a szociálpolitikai és munkaügyi bizottság javaslatait. Az ülés vitájában többször ütötte meg fülünket *a terézvárosi pályafenntartási főnökség I. pályamesteri szakasza Bulcsú utcai munkásszállásának és a Nyugati pályaudvar vonatkísérő laktanyájának neve.* Mindkettőről úgy beszéltek, hogy évek óta toldozgatják-foldozgatják, de már így sem felelnek meg a követelményeknek. Ezeket látogattuk meg az ülés utáni napokban.

Egészségtelen, zsúfolt tömegszállás

Horváth János pályamesternek a Bulcsú utcai szálláson a legtöbb gondja a zsúfoltság. *A szobák egészségtelen tömegszállások. A 68 férőhelyes férfiszállás „nevezetessége" egy 18 ágyas terem.* A többi szoba 5—12 ágyas. A szobákban régi, matracos vaságyak, különben tiszta, rendes ágyneművel. A paplan fölé még pokrócot terítettek, hogy ha az ágy gazdája piszkos munkaruhában leül vagy leheveređik az ágyra, ne szennyezze a paplant. *A dolgozóknak ugyanis nincs fekete-fehér öltözőjük, de még a piszkos ruhák elkülönítésére szekrények sem állnak rendelkezésükre*, ami pedig pályafenntartási szálláson nélkülözhetetlen lenne.

A Bulcsú utcai szállás tulajdonképpen hosszabb ideje *ideiglenesen működik, mert a KÖJÁL megvonta engedélyét.* A bajon úgy akarnak segíteni, hogy a nagyobb szobákat szétválasztják. A munka megkezdése azonban év eleje óta halasztódik, mert nem akad rá kivitelező. Horváth pályamester úgy tudja, hogy most december elsejére felvonul az átalakításhoz a budapesti VII. kerületi Épület- és Lakáskarbantartó Szövetkezet. Ebben az esetben a KÖJÁL ismét meghosszabbítja a szállás működési engedélyét. A női szállás egyik szobáját már ki is ürítették, hogy az átalakítás tartamára ideiglenesen itt helyezzék el a szobájukból kitelepített férfiakat.

A pályamester azonban kénytelen beismerni: *az átalakítással sem sokra mennek, mert a 18 ágyas szobához nem nyúlhatnak.* Ennek megosztásához födémcserére is szükség lenne. Az emeleten levő helyiség födéme ugyanis olyan rossz, hogy alul a társalgóban két vaskos oszloppal van alátámasztva. Ha födémet is cserélnek, ez már komplikálja a munkát. *És hova teszik addig az embereket?*

Annyit még, hogy a 15 személyes női szállásnak nincs fürdője, lakói a távolabbi férfiépületbe járnak tisztálkodni.

„Öszvér" létesítmény

A Nyugati pályaudvarnak az I-es raktár emeletén elhelyezett 253 férőhelyes vonatkísérő laktanyájában első pillantásra minden a legnagyobb rendben van. Felszerelését folyamatosan felújítják. Tavaly 40 vaságyat cseréltek ki kárpitozott heverőre, 100 darab új paplant, tollpárnát, zajmentes kókuszszőnyegeket és egyéb szükséges berendezési tárgyakat kaptak. Az idén eddig 50 heverőt cseréltek ki, a többire is megvan az igéret, úgyhogy év végéig valószínűleg minden vaságyat ki tudnak cserélni korszerű, kényelmes fekvőhelyre.

A hosszú folyosóról nyíló helyiségeket járva kiderül, hogy a laktanya tulajdonképpen „öszvér" létesítmény, *51 szobájából ugyanis 18-ban állandó lakók vannak.* Ezek nagyrészt a Nyugati pályaudvar kocsirendezői, vonatkísérői, akik messze vidéken laknak, nem tudnak hazajárni és itt kaptak állandó szállást. Emiatt aztán a laktanyában nagy a zsúfoltság.

Azt mondja erről *Horváth Lipót*, az egyik éppen itt pihenő szegedi szakasz vonatvezetője:

— *Nem laktanya ez, hanem átjáróház. Sok a bentlakó, akik jönnek-mennek, zajonganak, nem ritkán ittasan, hangoskodva járkálnak.* Lentről a Volán teherkocsik motorjának dübörgése, a raktár zaja zavar a pihenésben. Sokfelé járok az országban, de ilyen zajos laktanyát még nem találtam.

Van egyéb baj is. *Nagy Imre* munkavédelmi ügyintéző elmondja, hogy a laktanyát, amelyet a háború pusztításai után rendeztek be, annak idején régi, használt, rozsdás vízvezetékcsövekkel szerelték fel. Ezek a csövek tönkrementek. A vízvezetékszerelők szinte állandóan ott vannak a WC-kben és a tusoló helyiségekben, s alig győzik a javítást. Nemrég az egyik fürdőt le kellett zárni csőhiba miatt.

Használhatatlan mellékhelyiségek

Kovács Lászlóné laktanyás éppen jelenti felettesének, hogy a hosszú folyosó pályaudvar felőli oldalán *egy kivételével minden férfi WC használhatatlan, a női WC pedig javítás alatt áll.* A női fürdőben napok óta állandóan folyik a víz, nem lehet elzárni. A szerelők már többször megjavították, de hasztalan. A 44-es számú lakószobát teljesen tönkretette a szomszédos WC törött vezetéke, amely úgy átáztatta a falát, hogy megpenészedett és kellemetlen szagot áraszt. Azóta ezt a szobát nem fogadja el senki.

Szász Ferenc

Összkomfortos lakókocsik

Hogyan élnek a nagykanizsai gmpsz dolgozói

A gépesített mozgó pályamesteri szakasz 1962-ben alakult, amikor a MÁV nagykanizsai pályafenntartási főnöksége az első lakókocsikat megkapta. Az addig vidéki munkát végző pályamunkások, előmunkások az albérletből három- és ötszemélyes hálókocsikba költöztek. Az évek során raktárakkal, főzőkocsival, kultúrkocsival, két éve pedig fürdőkocsival egészült ki a ma 18 vagonból álló szerelvény, amelynek a 2—4 hónapig tartó munkára *Nagykanizsán, Balatonszentgyörgyön és Siófokon* állandó telephelyet létesítettek. Jelenleg a nagykanizsai úgynevezett „cigányvágányokon" tartózkodik a szerelvény.

A zöld kocsikban minden megtalálható

A mozgó szakasznál dolgozó 73 pályamunkás irányítójával, *Perusza János* vezető pályamesterrel beszélgetünk.

— *Szabadbattyántól Nagykanizsáig, Barcstól Balatonszentgyörgyig 400 kilométernyi pályaszakasz tmk-munkáinak elvégzése, a géplánconak a terület előkészítése a feladatunk* — sorolja a határozott megjelenésű főpályamester. — Az idén 720 vasbetonaljat, közel ezer talpfát cseréltünk ki, hogy csak a legfontosabbakat említsem. Ma már eliutottunk odáig, hogy a munkához nemcsak szerszámot, de a kényelmet szolgáló egyéb feltételeket is biztosítjuk.

Erről hamarosan meggyőződtünk. A lakókocsikban heverők, rajta paplanok, plédek. Az ágyneműt kéthetente váltják. A kocsikban kályha, asztal, ruhásszekrények, hideg-melegvizes mosdó, villany, hűtőszekrény, étkező szekrények. A főzőkocsiban minden megtalálható, ami a 73 embernek a főzéshez szükséges. A kultúrát televízió, lemezjátszó, rádió, 210 kötetes könyvtár közvetíti az ott élő embereknek. A sportot kedvelőknek sakk, asztaltenisz, biliárd, lengőteke, társasjáték áll rendelkezésére.

— *Ilyen körülmények között élnek itt dolgozóink* — szól elégedetten *Perusza János*, miközben az irodakocsiban helyet foglalunk. — *Itt alszunk, pihenünk. A gyakran 10—12 kilométerre levő munkahelyre autóbusz szállít bennünket. Eső esetén 10 és 40 férőhelyes sátrat állítunk fel. Ugyanez a busz esetenként a 80 kilométeres körzetben lakókat hazaviszi.*

— A munkához szükséges kisgépek hol vannak?

— A raktárkocsiban. Egy szerelőnk csak ezek karbantartásával foglalkozik. Az esti főzőcskézéshez és a reggelihez szükséges bevásárolnivalót külön e célra felvett asszonyok hozzák. Az ő férjük is itt dolgozik.

A Szücs család külön „lakosztálya"

Szücs Ferenc és felesége tizenharmadik éve vándorol a három telephely és a muraszerdahelyi lakás között. Két éve *ifjabb Szücs Ferenc* is a kollektíva tagja.

— *Néha már nem is tudom mit mondjak, ha kérdezik, hogy hol lakom* — mosolyog a szikár családfő. — Kanizsáról naponta, Szentgyörgyről esetenként, Siófokról csak hétvégeken járunk haza. Ha sokáig távol vagyunk, a kutyánk sem akar beengedni. A szállás, a fűtés, takarítás, villany ingyenes. Meleg ételt az állomási üzemi konyhákról hozunk, de esténként magunk is főzünk.

— Hol alszanak?

— *Külön lakókocsit kaptunk.* Most vettünk szőlőt, építettünk pincét, rendbe hoztuk a házat, elvégre egyszer nyugdíjba megyünk. Ez a megoldás azonban olcsóbb, mintha bejáró lennék. A lányom, amíg férjhez nem ment, megpróbálta, csak a busz havi 376 forint volt, a napi 20 forintokról nem is szólva.

A jót könnyű megszokni

— Generációs problémák? Tévé- vagy lemezjátszóvita?

— *Mindig a többség dönt. Vannak saját táskarádiók is, de emiatt ritkán fordul elő veszedelem.* Este általában közösen megfőznek, egyforma a menü. Az asszonyok is segítenek. A kocsmázás ismeretlen fogalom. Ezt a szabályzat tiltja.

Kakos Ferenc őrtilosi munkás az első helyfoglalók közül való. Két év múlva eléri a nyugdíjkorhatárt.

— *Nagy vívmány ez a GMPSZ.* Ha innen Kanizsáról hazamegyek, másnap hajnali ötkor kell ébrednem. Ha fáradt vagyok, néha itt maradok, de általában hazautazom. *Ennyi év után is jól érzem magam, bár a jót könnyű volt megszokni.*

A főpályamester gyakran tart ellenőrzést, esténként megnézi, kinek üres az ágya. Általában az újak csellengenek el. Olyankor cédula várja az ágyán: *„Este 11 órakor nem volt a helyén."* Ha másnap baj van vele, megkapja a fejmosást is. Elvégre brigádban dolgoznak, s ha valaki nem húz, a többieknek kell helyettesíteni. Szerencsére ma már csökkent a vándorlás, jól összeszokott a társaság.

Győri András

Kitüntetések

A debreceni járműjavító művelődési házának Bocskai táncegyüttese fennállásának 25. évfordulója alkalmából *Szocialista kultúráért* kitüntetésben részesült: *Magyar József* táncos, a debreceni járműjavító dolgozója; *Szabó Julianna táncos*, a Budapesti Finomkötöttárugyár debreceni gyáregységének dolgozója.

A *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés ezüst fokozata kitüntetésben részesült: *Fadgyas Árpád* tánctanár, a Bocskai táncegyüttes vezetője.

A kitüntetések átadására november 26-án került sor.

CIKKÜNK NYOMÁN

Ha edény nincs, megfelel a rendelet?

A *Magyar Vasutas* október 7-i számában a *Kiss Lajos* aláírással megjelent cikk *„Miért kell azzal kísérletezni, amit máshol már alkalmaznak?"* címmel kifogásolta a korábban közölt *„Lesz friss ivóvíz a pályamunkásoknak"* című írás tartalmát. Kiss Lajos szerint a pályamunkások ivóvíz-ellátására javasolt edényt a honvédségnél már — biztosan kellő körültekintéssel — alkalmazták.

Ez valóban igaz, de a kísérlettől a vasút nem tekinthetett el, mivel *az újító által javasolt edényt a honvédségnél nem ivóvíz, hanem étel szállítására rendszeresítették.* A kísérletet Budapest-Keleti pályaudvar pályamesteri szakaszának egyik munkáscsapatánál folytattuk le.

Sajnos, az elképzelést a kísérlet nem igazolta, így *a javaslatot el kellett utasítani.* Okát az újító előtt részletesen indokoltuk. Közöljük azonban a lap olvasóival, hogy a pályán dolgozó munkáscsapatok *részére az ivóvíz szállítása megfelelő szervezéssel* — a szakszolgálat rendelkezésére bocsátott közúti és vasúti járművek felhasználásával, illetve a változó körülmények, munkahelyi adottságok kellő mérlegelésével — *mindenütt biztosítható.*

Egyébként a MÁV vezérigazgatójának egy korábbi, 2293/T/1976. számú távirati rendelkezése kimondja — a Vasúti Munkavédelmi Szabályzat 11.§-a alapján, a 14. számú melléklet 18—20. §-ában foglaltak figyelembevételével —, hogy *a pályán és a vonali létesítményeken foglalkoztatott dolgozók ivóvízzel való ellátásáról a szolgálati főnökök kötelesek gondoskodni.* E rendelkezés megtartását a vasútigazgatók tartoznak rendszeresen ellenőrizni, és a mulasztókkal szemben felelősségrevonást alkalmazni.

Dr. Telek János
szakosztályvezető

A szerk. megjegyzése: A válasszal egyetértünk. Csak azt nem tudjuk, hogy a közúti és vasúti járművek, illetve „a vízről gondoskodó főnökök" a javasolt edény helyett *miben* szállítsák az üdítő-frissítő italt. Erről ugyanis nem kaptunk tájékoztatást.

NOVEMBER 7-ÉN AVATTÁK

Új orvosi rendelő Lökösházán

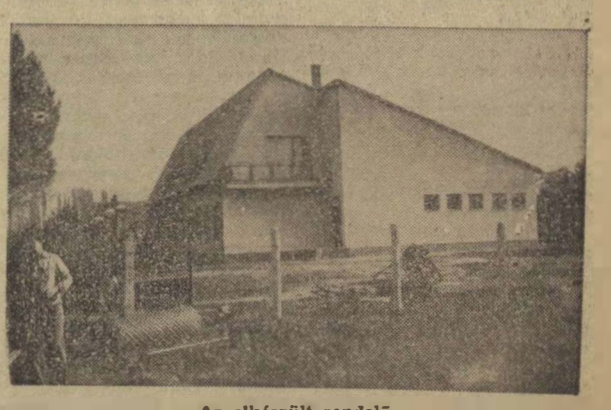
A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóján avatták fel *Lökösháza* határőrközségben a több mint 2 millió forintos költséggel létesített egészségügyi kombinátot, hogy a község lakosainak — köztük a vasutasoknak — ne kelljen a hetenként egy-két alkalommal más körzetből érkező orvosra várni, illetve fogászati rendelésre Gyulára, Békéscsabára utazni.

Az átadási ünnepségen méltó elismerésben részesültek a társadalmi munkások, akik az új egészségügyi intézmény létrehozását félmillió forint értékű munkával siettették. Három vasutast Kiváló dolgozó kitüntetésben részesítettek, ezenkívül Curtici román—magyar közös határállomás forgalmi és kereskedelmi szocialista brigádjai közül a *Nyikolajev* brigád jubileumi oklevelet és emlékplakettet kapott.

Az alábbi képek azon a napon készültek, amikor a határállomás *Kossuth* brigádjából huszonegyen vettek részt a közös munkában.



Tereprendezés, és a járda betonozásának előkészítése

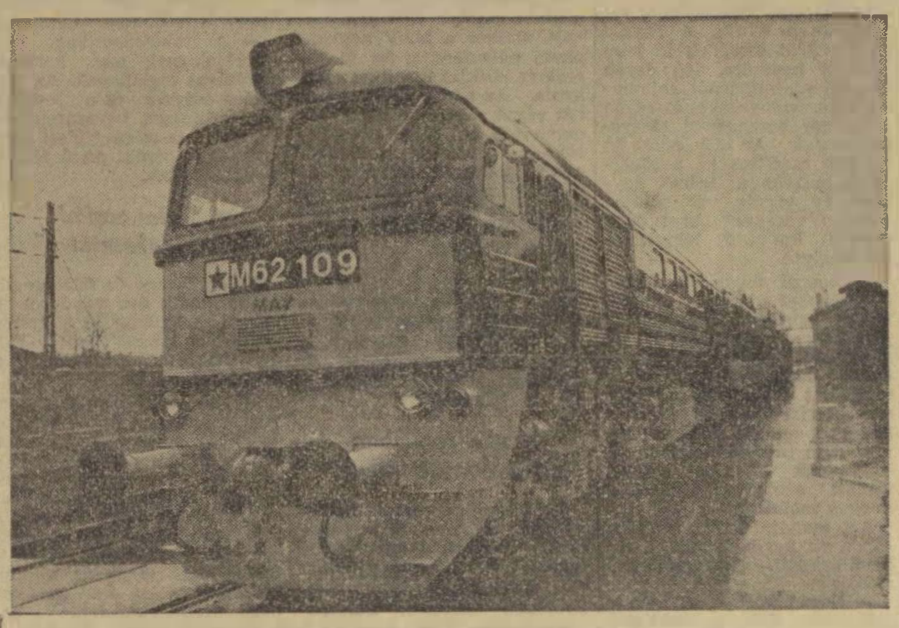


Az elkészült rendelő

A 60. évforduló tiszteletére

Villamos- és dízelmozdonyok terven felül

A borús, jellegzetesen novemberi idő nem kedvezett ugyan, az egybegyűltek mégis az esemény rangjához méltóan ünnepeltek a hónap második munkanapján, az Északi Járműjavító Üzem esőáztatta udvarán. Valóságos „mozdonyszerelvény" állt indulásra készen a sínen: *két V43-as és egy-egy M40-es, M44-es, M62-es.*



A november 2-án átadott, terven felül elkészült mozdonyszerelvény
(Molnár Ferenc felvétele)

Két hónapot nyertek

Ha az előzmények különbözőek is, a végeredmény azonos szándékra utal: az 1835 tagot számláló, 148 szocialista brigád vállalkozó kedvére, az Északiban végzett társadalmi munka hatékonyságára. Eredetileg *a csepeliek versenyfelhívását követő január 25-i munkásgyűlésen csupán két Diesel-mozdony terven felüli elkészítését ajánlották fel... ám e vállalásukat alaposan megtetézték.* Már az első félévben átadtak három Diesel-t terven felül; aztán jött ama november 2-a, mikor is a jubileumi verseny keretében adták át az egyik V43-ast, az M40-est és az M44-est. A másik V43-as átadásának határideje december 31. lett volna — *itt két hónapot nyertek* (egy nagybalesetes mozdonyról van szó), az M62-es hatezer órát igénylő felújításából pedig *az üzem KISZ-esei 1700 társadalmi munkaórával vállaltak részt.* S még mindig nem teljes a sor: *december 20-án is átadnak egy mozdonyt terven felül*, egyszersmind azon a napon az üzem dolgozói — képletesen — már szilveszterezhetnek. Addig szeretnék teljesíteni idei tervüket.

Minderről *Balogh Sándor* üzemigazgatóval, *Csáki Sándor* szb-titkárral és *Gaál Jánossal*, az szb termelési felelősével beszélgetünk, utalva ama eredményekre és gondokra egyaránt, amelyek a végéhez közeledő 1977-es esztendőt meghatározták.

— *Az év elején még csak azt terveztük, hogy a tervben előírtakat teljesítsük, ám a tavalyinál jobb minőségű munkával* — mondja Csáki Sándor. — *Mértéktartónak kellett lennünk, az anyagellátás akkori zökkenői ugyanis többékevésbé bizonytalanságot keltettek.* Végül a körülmények kedvezőbben alakultak, s ez lehetővé tette, hogy a tavalyi 3 millió 400 ezer és az idei tervben szereplő 3 millió 550 ezer produktív munkaórával szemben várhatóan 3,6 millió órát teljesítsünk. *Így a tervezett négy helyett hat százalékkal fokozzuk a termelést.*

Javult a minőség

A minőségre különben korábban sem volt sok panasz, a vontatási főnökségek viszonylag ritkán reklamáltak, ám a még jobb munka közvetlenül, anyagilag érinti és teszi érdekeltté őket. Miként? Évente hozzávetőleg fél milliárd forintot kapnak feladatuk: a javítások elvégzéséhez. E keret jó ideje nem változott, a feladatok viszont esztendőről esztendőre 4—6 százalékkal növekednek. Érdekük tehát, hogy minél később lássák viszont a már kijavított Diesel- vagy villamosmozdonyt. *Tavalyhoz képest az idén a Diesel-eknél 15—16, a villamosmozdonyok javításánál pedig 18—20 százalékkal jobb minőségű munkát végeztek.* (Ez oly módon mérhető, hogy két váratlan meghibásodás közötti időben átlagosan hány kilométert tesznek meg az Északi dolgozóinak kezemunkáját már őrző mozdonyok.) Ennek megfelelően csökkent a vontatási főnökségek reklamációja is.

Korai lenne még a jók közül a legjobbakat: a brigádvetélkedő végső győzteseit — akárcsak feltételes módban is — megnevezni. A hátralevő hetekben változhat még a sorrend. Az viszont aligha kétséges, hogy az elsőségért folyó versengésben is ott lesznek azok, akik a szocialista brigádok vezetőinek augusztus 11-i — a részeredményeket értékelő — tanácskozásán az élvonalban voltak.

Gaál János kiválóképp a mozdonyosztály kollektíváit dicséri: *ők jarasolták, hogy november 7. tiszteletére további két mozdonyt javítsanak meg (három lett belőle!).* S írjuk le a VI.a üzemből a *Barizs János* vezette, 20 tagú *Tyereskova* brigádnevét (megjegyezve, hogy a Közlekedés és Hírközlés Kiváló Brigádja), utaljunk a VI.b üzem *Lendvai László* vezette, 17 tagú *Steinmetz kapitány* brigádjára (az MSZMP KB kongresszusi oklevelének birtokosai), a XII. motorosztály *Orbán János* vezette, 16 tagú *Radnóti Miklós* brigádjára (a MÁV Kiváló Brigádja), a XIV. forgóvázjavító osztály *Mihácz János* vezette, 10 tagú *Béke* brigádjára (a terven felül javított mozdonyok futóművének elkészítését vállalták)... de mint mindig hasonló esetben, most is idekívánkozik: korántsem teljes a sor.

Az anyagellátás gondjai

Előljáróban szóltunk a gondokról, az anyagellátás zökkenőiről is (amely enyhült bár, de még ma is gyakran riaszt). Ez esetben is a teljesség igénye nélkül; az üzemigazgató megnevez gondot okozó alkatrészt — gyártóik nevét sem hallgatva el:

— Húsznál több olyan alkatrész van, amelyek léte alapkérdés, ezért ezekről szinte naprakész kimutatást vezetünk. Abban tallózva most például *az derül ki, hogy a hatszáz lóerős Diesel-motorok forgattyúszekrényéből nincs elég.* A jelenleg az üzemben tartózkodó mozdonyokhoz három forgattyúszekrény kellene, de ahhoz, hogy negyedéves előretartásunk legyen, legalább tíz... A hajtórudat a Ganz-MÁVAG szállítja nekünk. *Szállítja-szállítgatja, de úgy, hogy most is hatvan darab hiányzik.* Igaz, volt ennél feszültebb helyzet is: előadódott, hogy hónapokig nem kaptunk tőlük hajtórudat. Augusztusban megegyeztünk a Ganz-MÁVAG-gal, hogy két marósunk — *Benkó Károly* és *Szegedi Pál* — a mi állományunkban ugyan, de náluk dolgozik. Azt nem merném állítani, hogy két ember munkája mindent megold, mégis: jelenlétük mintha folyamatosabb szállításra sarkallná a ganzosokat. S még egy panasz a Kőbányai út túloldalán levő nagyvállalatra: *egy-egy motorhoz 16 szívó- és 16 kipufogószelep kell... ma összesen hatszáz szelep hiányzik.*

— Olykor nem is a szállítási készséggel, hanem a minőséggel van — volt — baj. A Szerszámgépipari Művek székesfehérvári gyárából érkeznek a D—2-es fékezőszelepek. Ezeknek legalább három évig kifogástalanul kell működniük, hiszen három év múlva esedékes a következő nagyjavítás. *Nos, e fékezőszelep gumi-membránjai egy év után már elszakadtak. Nem tehettünk egyebet: a raktáron levő háromezer fékezőszelepet visszaküldtük a fehérváriaknak* és importból, az NSZK-beli KNORR GMBH-tól vásároltunk eddig kétszázat, további négyszáz pedig decemberben érkezik. Azóta a SZIM is küldött kétszáz, jobb minőségű szelepet és még másfél ezret ígérnek erre az évre.

Alkatrészhiány miatt leállított mozdonyok

Bosszúság volt ez a javából, és nemcsak az Északiban, hanem a vontatási főnökségeknél is, ahol — éppen az őszi újítási szempontból a legjobb évnek.)

— A jubileumi munkaverseny lendülete nem hagyott alább, s reméljük, a következő esztendőre is kihat. Az valószínűnek tűnik, hogy a létszámunk nem változik, mégha a mainál több emberre számítunk is, a feladatunk viszont ismét nagyobb lesz. Hozzávetőleg 150 ezer produktív normaórával többet kell teljesítenünk. *Immár jó ideje évente 320—350 villamosmozdony és 300—320 Diesel érkezik hozzánk.* Feltehetőleg 1978-ban is naponta átlagosan két kijavított, felújított mozdony hagyja majd el üzemünket. S azon leszünk, hogy a vontatásnak még kevesebb gondot okozva: *még jobb minőségben.*

Földes Tamás

Tavasztól őszig

A mezőgazdaság sok munkát ad a szegedi vasútigazgatóságnak

A szegedi igazgatóság Dél-Alföld megyéire kiterjedő vonalhálózata termékeny területeket érint. Ezért érthető, hogy a mezőgazdaság egész évben folyamatos munkát ad a vasutasoknak. Kora tavasszal a primőr árukkal kezdődik a szállítási idény, majd a zöldség-gyümölcs, a gabonafélék és végül a cukorrépa fuvarozása zárja a sort.

A primőr áruk, a zöldség- és gyümölcsfélék szállításából belföldre 70 ezer, exportra 130 ezer tonna feladását tervezték. Ezzel szemben szeptember végéig *belföldre a tervezett mennyiség felét, míg exportra 90 ezer tonnát továbbítottak.* Ez azt jelenti, hogy jóval meghaladták az előző év azonos időszakának szállítási eredményeit. Különösen salátából, retekből, káposztából, dinnyéből és barackból volt jó termés. Az év végéig pedig almából várható nagyobb feladás. Csongrád megyéből a makói hagyma, a Szentes környéki alma, karalábé és káposzta feladása ígérkezik jelentősnek.

A legnagyobb feladatot azonban a mintegy 750—800 ezer tonna cukorrépa gyárakba fuvarozása jelenti. A répaszállítás zavartalan lebonyolítása érdekében az igazgalóság és a cukorgyárak vezetői jóval a szezon kezdete előtt egyeztették a feladatokat, s konkrétan meghatározták a teendőket. Az előzetes adatok alapján *az idei szezon várhatóan január 18—20-ig tart*, tehát mintegy 135 napos gyártási időnnyel kell számolni. A folyamatos szállítás szoros együttműködést követel a termelők és a gyárak, illetve a vasút között.

A tervezett répamennyiséget négy cukorgyár — *a mezőhegyesi, a sarkadi, a szolnoki és az ercsi* — az igazgatóság 45 állomásán rakja vasúti kocsikba. A mezőhegyesi cukorgyár 5 vasútállomáson oldja meg a 180 ezer tonna répa feladását, *egyedül Székkutasról 65 ezer tonna szállítását tervezik.* A koncentrált réparakodás meggyorsítja a szállítást is. *Az igazgatóság a fuvarozandó répa 60 százalékát irányvonatokkal továbbítja.* Ehhez hozzájárult az is, hogy a gyárak jelentős mértékben fejlesztették vasútállomási berakó kapacitásukat, egyrészt a rakodóterületek bővítésével, másrészt korszerű, nagyteljesítményű rakodógépek beszerzésével. Beruházásaikhoz jelentős támogatást kaptak a Rakodásfejlesztési Alapból.

A sarkadi cukorgyár például jelenleg 42 ezer négyzetméter szilárd burkolatú rakodóterülettel, 14 járműbuktató komplex prizmagéppel, 8 nagy és 9 közepesteljesítményű rakodógéppel rendelkezik.

A répa vasúti fuvarozása a szegedi igazgatóság területén szeptember 4—6-a között indult meg, főleg fordavonatokkal. Szeptember 12-től pedig *Hódmezővásárhely* és *Szentes* körzetéből a dunántúli gyárakba is folyamatosan szállítottak. November közepéig jóval több mint 300 ezer tonna répát fuvaroztak a gyárakba. Ezzel a tervezett mennyiség felét sem érték el. Éppen ezért az év hátralevő része, illetve január nehéz feladat elé állítja az igazgatóság dolgozóit. Ha ehhez hozzávesszük az ipar és a kereskedelem igényét, akkor megállapíthatjuk, hogy a szegedi igazgatóság területén *az őszi forgalomban a szállítási kapacitást meghaladó árumennyiséget kell elszállítani.* Ez pedig csak szervezett és a fuvaroztató vállalatokkal való szoros együttműködéssel biztosítható.

Végállomás: Dombrád

Kisvasút a Rétközben

Kissé romantikusnak tűnik a kép, ami a mintegy 52 kilométer hosszú keskenynyomközű vasútvonal *dombrádi végállomásán* fogadja a látogatókat. A nyílt vonal felől érkező pályakocsin néhány munkás ül, két kollégájuk a kocsi végében térdelve, másik lábukat ütemesen a keskeny sínkoronára rakva adják a hajtóerőt, s nyomukban hangos gyerekhad halad.

Több mint 70 éve

1906 tavaszán gördült először végig az aradi Weitzer-cég által gyártott motorkocsi az elsősorban nagybirtokos gazdasági érdekekből felépült vasútvonalon. Azóta több esetben keltették „halálhírét". Volt eset persze, amikor már frásos rendeletre hivatkozva beszéltek a pálya Tiszakanyaron át Kékcséig való meghosszabbításáról. Eddig egyik hír sem bizonyult igaznak.

Velem együtt nagyon sok embernek kellemes gyerekkori emléke fűződik ehhez a vonalhoz, akik sokszor versenyre keltünk a gyorsnak egyáltalán nem nevezhető keskenynyomközű gőzmozdony vontatta szerelvényekkel, mígnem 1958-ban dízelesítették a vonalat. Nem sok változást eredményezett ez sem, már ami a sebességet és a menetidőt illeti, mert manapság is néhány perc híján két és fél óráig robog a kisvonat a *Rétköz* eme Tiszamenti felében, amíg végre megérkezik a megyeszékhelyre. Sokszor vitatták már a vonal gazdaságosságát. Kétségtelen azonban, hogy a *kisvasút* — a dolgozni, tanulni járók nem kevés létszámának utaztatásával, a vonal mentén elhelyezkedő ipari és mezőgazdasági nagyüzemek. TÜZÉP-ek termékeinek szállításával — *fontos szerepet tölt be a vidék gazdasági életében*, még akkor is, ha jelentősége egyre csökken.

— Mit jelent ma ezen a keskenynyomközű vonalon vasutasnak lenni? — kérdeztük *Ágoston Pál* forgalmistát, aki a MÁV-nál eltöltött 29 éves munkaviszonyából 18 évet ebben a beosztásban töltött el Dombrádon.

— *Örömmel mondhatom, hogy az állomás kollektívája becsülettel teljesíti éves célkitűzéseit. Két szocialista brigád dolgozik állomásunkon, melynek tagjai valamennyien pályamunkásként kerültek kapcsolatba a vasúttal. Azóta többen elkerültek ugyan Dombrádról, de a vasúthoz hűek maradtak. Gál Ferenc és Balogh Gyula málházók már három évtizede szolgálják a vasutat állomásunkon, s most új kollégánőjük. Kristóf Sándorné munkájához sok esetben adnak hasznos tanácsokat. A személykocsik fűtését is ők végzik, mivel ezen a vonalon még széntüzeléssel melegítik elő a szerelvényeket.*

Kitűnő kollektíva

A forgalmi irodától néhány méterre szenet raknak ki a 15 tonnás kocsikból, odébb cementet raknak a lovaskocsira, majd elindulnak a TÜZÉP irányába.

— Büszkék vagyunk arra, hogy az *őszi csúcsforgalom* idején eddig 1300 vagon cukorrépát szállítottunk el. *Vasárnap is nagyüzem volt nálunk*, s három vonattal 28 kocsi indult el megrakottan állomásunkról. Az állomás ebben az évben *a kocsitartózkodást 103 5. a kocsikihasználást 103.3 százalékra teljesítette.*

Személyvonat érkezik az állomásra. *Dutka Mihály*, az MK 48-as mozdony vezetője alapjáratra állítja a motort, majd elvégzi a szükséges vizsgálatokat.

— Naponta 7 pár személyvonat közlekedik nálunk — mondja. — Mindegyiken sok az utas, de különösen piaci és hétvégi napokon növekszik meg a személyforgalom.

Névadójuk: Petőfi

Érdekes véletlen, hogy az állomás és a pályafenntartásiak szocialista brigádja is *Petőfi* nevét viseli. Együttműködésük hagyományosan jó, ami gyakran közösen végzett társadalmi munkában is kifejezésre jut. *Gál Ferenc, a biztonsági határjelzők átfestésével. Ágoston Gusztáv az állomási épület belső meszelési munkáival végzett elismerésre méltó társadalmi munkát.* A pályafenntartási brigád tagjai a nagyközségi óvodában takarítási, az MHSZ-székházban pedig építési munkák végzésével tűntek ki.

— 18 tagú brigádunkból *Zson József, Lukács József, Illés László* már megkapta a *Kiváló dolgozó* kitüntetést, s a nagy történelmi évfordulón *Deák József* részesült ebben az elismerésben. Illés László két évtizedes aktív labdarúgó pályafutását a közelmúltban fejezte be, de most is segíti a helyi csapat munkáját. Többször voltunk közösen kirándulni. Van azonban még néhány javítanivalónk is. Szeretnénk, ha brigádunk fiatalabb tagjai aktívan bekapcsolódnának a dombrádi KISZ-munkába — mondta *Kovács János*, az év elején ide helyezett fiatal pályamester.

Nem tudni, meddig marad üzemben a keskenynyomközű vasútvonal, egy azonban már ma is biztos: *a dombrádi végállomás kollektívája mindent megtesz a szállítás gazdaságosságának növelésére és a balesetmentes közlekedés megvalósítására.*

Orosz Károly

Szállítási feladataink teljesítésére megvan a lehetőség

Interjú Szabó Béla vezérigazgató-helyettessel

A vasút első negyedévi áruszállítási teljesítményei már sejttették, hogy a népgazdaság az idén a múlt évinél lényegesen nagyobb igényeket támaszt a vasúttal szemben. S ami az év elején még csak előrevetette árnyékát, az később hónapról hónapra igazolódott. A nyár közepétől, amikor megkezdődött a mezőgazdasági termékek betakarítása, a fuvaroztatók egyre több kocsit igényeltek a vasúttól. Ennek megfelelően a szállítási teljesítmények is fokozódtak. *Különösen kiemelkedő eredmények születtek az őszi hónapokban.*

S az év még nem ért véget. Sajnos — ezt sok évi tapasztalat bizonyítja — az export, import, és a tranzitforgalom decemberben mindig nagyobb, mint az év többi hónapjában. *Ebből arra lehet következtetni, hogy 1977 utolsó hónapja az eddigieknél is nagyobb erőfeszítéseket követel minden vasutastól.* Annál is inkább, mivel az év végi ünnepi forgalom zavartalan lebonyolítására is fel kell készülni.



Másfél hónappal az év vége előtt felkerestük *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettest és interjút kértünk a vasút munkájáról.

— Hogyan értékeli a vasút elmúlt tízhónapi szállítási teljesítményét, különös tekintettel a jubileumi munkaversenyre?

— A vasutasok jól ismerik a vasúttal szemben támasztott — az évi 132 millió árutonnát meghaladó — fuvarigényt. Tisztában vannak azzal is, hogy az igények kielégítéséhez igen nagy erőfeszítésre, a különböző szakszolgálatok, a szomszédos vasutak között és a fuvaroztatókkal való kapcsolatainkban jól szervezett együttműködésre van szükség.

Az év eddig eltelt tíz hónapjában 111 millió tonna árut szállítottunk. Ezzel a terv időarányos részét 101.6 százalékra teljesítettük. Külön említést érdemel, hogy a kocsigényes árutonnában 2.8 millióval többet fuvaroztunk, mint a múlt év azonos időszakában. Mintaszerűen oldottunk meg számos feladatot, így például az élőállat, a hús, a romló áruk exportját, a nemzetközi fuvarozások forgalmát, a cukorrépa-szállítást és a cukorgyártás sedéganyagának fuvarozását, stb. *Túlteljesítést értünk el az import forgalomban és a kavicsfuvarozásoknál.*

A végzett munka feszültséggel telített helyzetére utalnak az árufuvarozással legközvetlenebbül kapcsolatos mutatók, melyek közül a statikus kocsikihasználás 2 tonnával magasabb: a géprevárás 5200; a vonatácsorgás 2088 esettel: a fuvaroztatók által lemondott kocsi 1988 darabbal kevesebb, mint a bázis időszakban volt. A kocsiforduló lényegében a bázisszinten maradt.

A tervhez képest lemaradás mutatkozik egyrészt a nem kocsigényes tranzitforgalomban, ami nagyobb részben a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok alakulására és kisebb részben a verseny útvonalakon nyújtott szolgáltatásunkra utal, másrészt a szén, a kő, a mész, a cement, a tüzifa, a homok és a bauxit áruknál. Ezek közül a bauxit elégtelen kocsiellátás miatt maradt el, a cement és mész összefüggésben van a 60 km-en belüli közútra tereléssel.

Záhony forgalmát illetően az első félév végétől — nehezen leküzdhető és nagyon fegyelmezett munkával normalizálható — problémánk van, aminek megoldásához a hálózat egészének közre kell működnie. A kiléső forgalmat a szovjet vasút átvételi készségéhez igazítottuk, a fagyveszélyes áruk kiszállításához a szovjet vasúttól tengelycserés szelvényegységeket kértünk és kaptunk, az alma döntő többsége közvetlen széles kocsikba történő berakással került exportálásra.

A fuvaroztatók készsége a kirakásnál —, ha kevéssel is — kedvezőtlenebb, mint a bázis időszakban volt, de még mindig jobb, mint 1970-ben, amikor a Gazdasági Bizottság emlékezetes határozatát kellett érvényesíteni a vasúti kocsiforduló gyorsítására. *Ehhez az időszakhoz képest a késve kirakott kocsi 2.33 ezerrel, a kocsiálláspénzes óra 5 millióval volt kevesebb.*

A hét végi berakás az őszi forgalom beindulásával növekedett, részben a verseny hatására, részben attól az időponttól, amikor ez egyértelműen a fuvaroztatóknak is vállalati érdekévé vált. *Az őszi forgalom előkészítését jónak ítélem meg, melyet a szabályozások időbeni kiadásával, a szakmai mozgósítással, a mozgalmi szervek termelést segítő aktív tevékenységével lehetett eredményesen elvégezni.* A fuvaroztatók döntő többségét is sikerült a velünk való együttműködésnek megnyerni.

Nagyon fontosnak tartom, hogy közös tevékenységünk eredményeként a vasúti szállítás elégtelensége miatt termelési akadályoztatás nem fordult elő, és fuvaroztatóink a szállítás után reallzálható jubileumi felajánlásaikat határidőre teljesítették.

— Milyen feladatok hárulnak a vasútra az év hátralevő részében, egyrészt az év végi áruszállítást, másrészt a karácsonyi és új évi ünnepi személyforgalmat illetően?

— Minden lehetőség adott az 1977. évi áruszállítási terv teljesítésére. Ehhez november és december hónapban biztosítani kell 22 milliót meghaladó árutonna fuvarozását. Az erőfeszítést e cél elérésére kell összpontosítanunk. Az *erőfeszítést* szándékosan mondtam azért, mert a feladatokat összehasonlíthatatlanul kedvezőtlenebb időjárási feltételek mellett oldhatjuk meg, mint tehettük azt az év eddig eltelt időszakában. A mennyiségileg jó teljesítmények mellett előfordult termelés vagy kocsiellátás miatti lemaradások pótlása és az év végi export az eddiginél differenciáltabb, minőségileg jobb tevékenységet igényel, de nem hagyhatjuk figyelmen kívül a gazdaságosságot sem.

Ami pedig az év végi ünnepi forgalmat illeti, *az áruszállítási feladatok megoldása mellett további erőfeszítést kíván a karácsonyi és újévi személyforgalom szervezett, színvonalas megoldása.* Az erre való felkészülést már megkezdtük. Szakembereink tervezik azoknak az ünnepi mentesítő vonatoknak a menetrendjét és közlekedését, amelyek szükségesek a várhatóan nagy utasforgalom zavartalan lebonyolításához. A többletvonatok kiállításához a jelenleginél több személykocsira van szükség. A járműjavító üzemek úgy ütemezték év végi munkájukat, hogy a javításban levő személykocsikat legkésőbb december 20-ig a forgalom rendelkezésére bocsássák. A személykocsi telepállomások az időjárás függvényében igyekeznek valamennyi személykocsinak mind a külső, mind a belső nagytakarítását az ünnepek előtt elvégezni. A műszaki szakemberek felmérték a személykocsik fűtési és világítási hiányosságait, megtették az intézkedéseket, hogy az ünnepi forgalom alatti utasaink meleg és jól világított kocsikban utazhassanak.

Átgondolt szervezési munkát kíván a szerelvények átcsoportosítása, hiszen a távolsági mentesítő vonatok szerelvényeinek biztosítására a napi munkábajárók vonatjait is igénybe kell venniink.

Az utóbbi években az ünnepi forgalmak szervezésének fontos részét képezi *a menetjegyek és helyjegyek elővásának biztosítása, a pénztári szolgálat munkájának hozzáigazítása a lökésszerű utasforgalomhoz.* Itt szeretném felhívni a külszolgálat figyelmét —, a pénztári zsúfoltság megelőzése végett — a jegyelővételi propaganda fontosságára. A felkészülésnek szerves részét képezi a széles körű utastájékoztatás megszervezése. *A nagyobb pályaudvarokon jól felkészült vasutasok működjenek közre az utasirányításban*, hogy az utazóközönség gyorsan és megbízhatóan kapjon választ minden utazással kapcsolatos kérdésére.

Számolunk azzal is, hogy az ünnepi csúcsforgalom idején esetleges kedvezőtlen időjárás akadályozza a forgalmat. A téli felkészülési tervünkben kidolgoztuk az utasterek és a legfontosabb kitérő csoportok hóeltakarítását, amiben különböző hóseprő és — eltakarító gépek is segítik munkánkat. Az említett intézkedések csak úgy biztosíthatják a sikeres év végi munkát, *ha minden vasutas szívügyének tekinti a karácsonyi és újévi személyforgalom biztonságos és színvonalas lebonyolítását*, amelyet mi a vasút vezetése részéről mindenkor politikai feladatnak tekintünk.

— Hol tart a MÁV az export szállítások teljesítésével? Mi az ami rajtunk múlik, illetőleg miben lehetne nekünk többet tenni azért, hogy a lemaradásokat az év végéig pótolni lehessen?

— Az exportot a vasút a bázishoz viszonyítva 102.3, a tervhez képest 99.8 százalékra teljesítette. Egyes viszonylatokban jeleznek a fuvaroztatók szállításra kész, kocsihiány miatt eddig nem teljesített exportot (bútort, konzervet, zsákolt timföldet, stb.) és új kötéseket, köztük gabonafélék exportját.

A legmagasabb fokú szervezést a záhonyi kilépésre tervezett export igényli. Megkülönböztetett kocsiellátást kell biztosítani a Záhonyon kívüli egyéb exportnak, ezen belül a tömegesebb gabona exportjának.

Az exportszállítások érdekében többet tehetünk-e, mint amit eddig tettünk? *Igen, főként szervezéssel.* Ennek módját a következőkben látom: *az állomások, a fuvarozásszervezők derítsék fel a szállításra ténylegesen vagy várhatóan kész árukat*, és heti berakási programra (kocsigénylésre) való megállapodás keretében biztosítsák a tervszerű kocsiellátást és a rakodást.

Az export mellett több figyelmet kell fordítanunk a tranzitfuvarozásra is, mert ebben az áruforgalmi kategóriában is lemaradás van, mind a bázishoz, mind a tervhez képest. A tranzitforgalomnak a vasút vállalati és népgazdasági jelentősége egyértelmű. Ebben realizálódnak a nemzetközi gazdasági kapcsolatok, ezért az államok közötti külkapcsolatok is fontos része, a vasút szempontjából pedig fő területe a devizaszerzésnek.

A tranzitfuvarozás nívóját az említett okok és a fuvarszervezés miatt is kívánatos emelni. Ennek fontos része az átfutási idő, ezenbelül feloszlatásoknál, géprevárások esetén a differenciált bánás biztosítása és a kármentes fuvarozás.

— Az idén az év első hónapjaiban meghirdetett előszállítások nem a tervezettnek megfelelően alakultak. A tapasztalatok alapján mit tervez a vasút vezetése 1978. első negyedévében az előszállítások szorgalmazására? Milyen feladatokat kell ezzel kapcsolatban elvégeznie a végrehajtó szolgálatnak?

— Mindenekelőtt utalni szeretnék arra, hogy az első negyedévben egymillió tonnával több árut fuvaroztunk, mint a bázisidőszakban, és ez kedvezően befolyásolta az őszi forgalmi feszültséget is. Az előszállítást tehát eredményesnek és a jövőben is alkalmazandó módszernek tekintjük. Az anyagi ösztönzésre tervezett megoldások azonban többfélék. Az alkalmazható és kihirdetésre kész változat egyeztetése az érdekelt szervekkel folyamatban van. Egyébként a jövő évi feladatok megoldását illetően *legfőbb módszernek — fejlesztésektől függetlenül — a szervezést kell tekinteni.*

A fuvaroztatókkal kapcsolatos szervezési témák közül a következőket tartom a legfontosabbnak.

Mindenütt a kapcsolatok bővítésén, a bizalom megtartásán — ahol elvesztettük, megszerzésén — kell munkálkodni. Fontos, hogy az első negyedévi szervezési kampány alatt tett, de meg nem tartott ígéreteinket korrigáljuk. Fordítsunk az év hátralevő részében megkülönböztetett figyelmet azokra a fuvaroztatókra, akik munkánkat az év eltelt időszakában jól segítették.

Meg kell kezdeni az agitatív tevékenységet arra, hogy a fuvaroztatók — ahol ez az áru természete miatt szükséges vagy lehetséges — *már most képezzenek az 1978. év első negyedévében fuvarozható depókat.*

Készüljünk fel arra, hogy a jövő év első negyedévében a fuvaroztatókat a szállítások anyagi ösztönzés nélküli átütemezésére fogjuk kérni.

Az előszállítások és a jövő év első negyedévre ütemezett szállításokra való vállalkozásban a MÁV anyagfelhasználó szervek járjanak élen jó példával, legyenek kezdeményező megrendelők.

A vasárnapi rakodásszervezés több szakszolgálat közös feladata *és eredmény csak a kocsibiztosítással végzett szervezéstől várható.* Ezért megfelelő felhatalmazással rendelkező személyek végezzék a szervezést, melyet össze kell kapcsolni az alkalmazandó vagy alkalmazható halmozott anyagi ösztönzéssel (kocsiálláspénz-mentesség irányvonati felemelt jutalék, előszállítási kezdemény stb.).

Az információk felületessége, pontatlansága, szándékos eltérései mindig zavart okoznak. Ezért törekedni kell a megalapozott, pontos, helyes intézkedést, döntést biztosító információ adására.

A szolgálati vezetők mindenütt tudatosítsák, hogy a kocsiforduló gyorsítására vonatkozó GB-határozat nemcsak a fuvaroztatókra (kocsiálláspénz-felemelése) vonatkozik, hanem az üzemen belül teendő intézkedésekre is.

Befejezésül engedjék meg, hogy ezúton is megköszönjem az eddig végzett eredményes munkát, ugyanakkor arra kérek minden vasutast, hogy ki-ki a saját munkahelyén ezután is aktívan vegye ki a részét a személy- és az áruszállítási feladatok végrehajtásából — fejezte be az Interjút *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes.

Visi Ferenc

Gépesített rakodás



Eperjeske átrakón speciális, nagy teljesítményű markolók segítik a rakodást
(Sipos István felvétele)

VOLOGDÁBÓL ÉRKEZTEK

Szovjet mozdonyvezetők látogatása a miskolci vontatási főnökségnél

Miskolc—Tiszai pályaudvar VIII. vágányán a *Crakovia expressz* mellett, november 8-án reggel, népes csoport várakozott. Ott volt többek között *Makkai László*, a miskolci igazgatóság pártbizottságának titkára, *Czimma János*, az igazgatóság vontatási osztályának vezetője és több miskolci vasutas. A beszélgetők gyűrűjében két szovjet mozdonyvezető állt: *Kornyilov Viktor Alexandrovics*, Lenin renddel kitüntetett brigádvezető és *Korotájev Vjacseszláv Petrovics*. November 3-án, a miskolci vontatási főnökség November 7. brigádjának meghívására érkeztek hazánkba és részt vettek a Nagy Október 60. évfordulója tiszteletére rendezett ünnepségsorozaton.

Hét óra harminchat perckor a vendégek felszálltak az expressz villanymozdonyára, hogy Budapestig együtt utazzanak magyar kollégáikkal. *A Vologdából érkezett vendégek dizelmozdonyon teljesítenek szolgálatot, de a villanymozdony vezetőállásában is hamarosan felismerték valamennyi műszert.* Már a második térközjelző után bekapcsolódtak a szolgálat ellátásába, a jelzési képeket szavakkal ismételték. A Szovjetunióban minden vontató járművön gépkezelő is van a mozdonyvezető mellett.

A hazánkban töltött hat nap bővelkedett eseményekben. Részt vettek baráti találkozókon, ünnepségeken, megtekintették *Miskolcot*, kirándultak *Egerbe, Aggtelekre, Mezőkövesdre és Budapestre*. Sor került szakmai tapasztalatcserére is. Elmondották, hogy náluk a hatezer lóerős mozdonyok *hatezer tonnás tehervonatokat vontatnak*. Rakományuk többsége vasérc, szén, vasáru, faanyag. Megyéjükben üzemel a csereposeci kohászati kombinát, a terület negyven százalékát erdő borítja. Szó esett a brigádmozgalomról is. A vendégek kollektívája ötven tagú; havonta tartanak brigádértekezletet. Erre azért van lehetőség, mert a brigád valamennyi tagja havonta egyszer azonos napon kapja meg a pihenőnapot. Találkozójuknak az is kedvez, hogy mindannyian Vologdában laknak. A brigádok teljesítményét a főnökség havonta értékeli és az első helyezett brigád pénzjutalmat kap.

A November 7. brigád tagjai megbeszélték a vendégekkel a baráti kapcsolat további fejlesztésének lehetőségeit is.

(Pozsonyi)

Itt a finom burgonyaszirom!

November 7-re teljesítették értékesítési tervüket

Nem volt könnyű feladatuk az idén az Utasellátó *Bük* állomási üzemegysége dolgozóinak. Az 1977. évre előirányzott 2 millió 350 ezer forintos értékesítési terv jóval magasabb volt, mint az előző évi. Jellemző, hogy az üzem hat dolgozójának el kellett érnie az összes bevétel 105 000 forintos növelését, s az ételek értékesítéséből származó forgalomnak is 25 százalékkal kellett növekednie az előzőévi forgalomhoz képest.

A büki „utasellátósok" azonban nem ijedtek meg a nagyobb feladattól. Tennivalóik ismeretében tették meg felajánlásaikat a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére, *s amikor elérkezett november 7-e, már a saját felajánlásukat is túlszárnyalva, teljesítették idei értékesítési tervüket.* Még a félmillió forintos ételforgalmi tervhez viszonyítva is alig ötvenezer forint elérése maradt hátra az év utolsó két hónapjára.

A kimagasló eredmények elérésében jelentős szerepet vállaltak azok a büki nődolgozók, akik a közkedvelt burgonyaszirmot sütik, csomagolják és szállítják Győr-Sopron, Vas, Zala megye utasellátó büféi, pavilonjai részére. A Nyugat-Dunántúl utasai elsősorban nekik köszönhetik, hogy többet vásárolhattak — és vásárolhatnak — a friss csemegéből.

KORMÁNYHATÁROZAT ÍRJA ELŐ

A gazdasági vezetők is felelősek a táppénzes helyzet alakulásáért

Szakszervezetünk elnöksége, mint arról lapunk legutóbbi számában hírt adtunk, megtárgyalta a táppénzfegyelem megszilárdításáról, a táppénzrendszer módosításáról szóló 1007/1976. (III. 18.) MT számú határozat végrehajtásának tapasztalatait. A kormányhatározat szerves része annak az intézkedés-sorozatnak, amely az ötödik ötéves terv megvalósítását szolgálja.

Összehangoltan, szervezetten

A táppénzes helyzet alakulása elválaszthatatlan a munkaerőgazdálkodástól, a munka- és üzemszervezéstől, a munkafegyelemtől, a dolgozók egészségi és testi épségének védelmét szolgáló rendelkezések, utasítások betartásától, az egészségügyi ellátás szervezettségétől és színvonalától. Ebből következik, hogy ilyen magas szintű jogforrás *első ízben mondta ki az egészségügyi szervek és gazdasági vezetők felelősségét a táppénzes helyzet alakulásában és szabta meg e szervek tennivalóit.* A szakszervezeteket pedig felkérte a kormány, hogy a táppénzes fegyelem megszilárdításához adjanak meg minden segítséget, szoros együttműködésben az egészségügyi szervekkel, a gazdasági vezetőkkel.

A határozat hatálybalépése óta eltelt másfél év alatt a végrehajtás érdekében — különösen a határozat megjelenését követő időben — *a vasút területén is sokat tettek a gazdasági vezetők, az egészségügyi és a szakszervezeti szervek. Intézkedési és feladattervek alapján összehangoltan és szervezetten tevékenykedtek a reális táppénzes helyzet kialakítása érdekében.* Megnőtt a beteglátogatások száma, s egyes igazgatóságok vezetői, mint például a miskolci és a pécsi rendszeresen biztosította ennek tárgyi feltételeit is. Erőfeszítésük nem maradt eredménytelenül.

A budapesti és a pécsi igazgatóság a gazdasági vezetők továbbképzése keretén belül napirendre tűzött olyan témát, mint *„a gazdasági vezetők, szolgálati főnökök feladata a dolgozók egészségügyi helyzetének kialakításában”.* Ezt a többi igazgatóságok nem követték, pedig ez a vezetői, vezetési munka szerves része. Követésre méltó a jászkiséri gépjavító üzem vezetőinek intézkedése. Az érdekelt körzeti orvosokkal közvetlen kapcsolatot alakítottak ki, a beteglátogatást pedig nyugdíjas foglalkoztatásával oldották meg.

Felelősségteljes munkával

A táppénzmegvonásra vonatkozó előterjesztések emelkedéséből *mintegy 40 százalékkal nőtt meg a vitás ügyek száma.* Körültekintő, objektív körülményeken alapuló táppénzmegvonó határozatok mutatják szakszervezeti szerveink társadalombiztosítási bizottságainak, tanácsainak hozzáértő, felelősségteljes munkáját. Nem keveset tettünk a vasút és a vasútegészségügy vezetésével a tájékoztatás, a felvilágosítás érdekében a sajtó, a különböző tájékoztatók, plakátok, egészségügyi előadások, stb. útján, kifejezve azt, hogy a kormányhatározat elve, lényege, s annak végrehajtását szolgáló intézkedések nem a beteg ellen irányultak és irányulnak.

Ez az intenzív munka nem maradhatott eredménytelenül. *Megkezdődött a táppénzszázalék napi átlagos táppénzes létszám, a táppénzes napok csökkenése.* Ezt mutatja az alábbi táblázat: 1975.. 1976. és 1977. évek első háromnegyedévének összehasonlítása.

	1975. I—III. negyedév	1976. I—III. negyedév	1977. I—III. negyedév
táppénzes nap	2 469 125	2 439 237	2 383 475
átlagos napi tp. létsz.	10 552	10 336	10 489
vállalat terhére tp.%	—	—	0,03
gyermekápolási tp.%	0,2	0,2	0,2
egyéb táppénz %	6,4	6,2	6,4
együtt táppénzes %	6,6	6,4	6,6

Az 1976. évet szinte végig csökkenési tendencia jellemezte, s ez tartott még 1977. elejéig. Ezt követően ismét növekedés indult meg a táppénzes létszámban, s a táppénzszázalékban, ugyanakkor a csökkenés a táppénzes napok alakulásában úgy, hogy az 1—3 napig terjedő, a vállalatot terhelő táppénzes napok számában semmi változás nem következett be. *A táppénzes napok alakulása egyértelműen mutatja a vasútegészségügyi szervek gondozói, megelőző munkájának javulását, az integrált vasútegészségügyi ellátás fejlődését.*

Objektív és szubjektív tényezők

A kedvezőtlen tendenciák okait vizsgálva elmondható, hogy a határozat végrehajtása lelassult, nem vált ez a mindennapi munka szerves részévé. Különösen elmondható ez a gazdasági vezetők, szolgálati főnökök tevékenységéről, akik ezt elsősorban egészségügyi és szakszervezeti feladatnak tekintették. Nem vált általánossá, hogy a reális tápoénzes helyzet kialakítása, *a táppénzes fegyelem megszilárdítása nem valami külön munka hanem a munkafegyelem megszilárdításának, a munka- és üzemszervezésnek, s nem utolsósorban az emberekről való gondoskodásnak az eszköze.* Ezt mutatja az is, hogy nem mindenütt hajtották végre a kormányhatározatot abban a vonatkozásban, hogy a társadalombiztosítási tanács táppénzmegvonás határozatát követni kell a fegyelmi felelősségrevonásnak is. Egyik budapesti főnökségünknél például *21 dolgozótól vonták meg a tápnénzt, de a főnökség egyetlen esetben sem alkalmazott felelősségrevonást.*

A táppénzes helyzet alakulásának megvannak az objektív és szubjektív tényezői. *Az objektív tényezőket fokozatosan lehet csökkenteni — megelőzés, gondozás, munkakörülmények javítása, stb. útján.* A szubjektív tényezőket azonban meg kell szüntetni. Ennek módja az intézkedési és a feladattervekben, a vezérigazgató-helyettesi körlevélben, az igazgatói utasításban foglaltak következetes végrehajtása. Ennek érdekében a vasútegészségügyi szerveknek szorgalmazniok kell az egészségügyi ellátás személyi és tárgyi feltételeinek fejlesztését, a felülvizsgálatok s ezen belül a szakorvosi felülvizsgálatok számának növelését. A gyors tájékoztatás és ellenőrzés érdekében *a területi egészségügyi központok biztosítanak heti beteglétszám jelentést, a kiugró szolgálati helyek kiemelésével. az igazgatók. a területi bizottságok, az egészségügyi igazgatóság, valamint a VSZTO részére.*

Szélesíteni kell az orvosi beteglátogatást is. Következetesen kell érvényesíteni a vasút-alkalmassági vizsgálatokra vonatkozó utasításokat. E célok megvalósítását szolgálja az az új beutalási rendszer, mely a balatonfüredi szanatóriumban már hatályba lépett, s a közeljövőben Hévízre is kidolgozásra kerül, miként a Központi Kórház és Budakeszi szanatórium belső szervezetének fejlesztése is.

Csak üdvözölni lehet a MÁV Vezérigazgatóságának azt az elhatározását, hogy a különböző szintű vezetői értekezleteken napirendre tűzik az 1007/1976. (III. 18.) MT számú határozat és intézkedési terv végrehajtásának tapasztalatait. *Szükséges az is, hogy a vezérigazgatóság és igazgatóságok ellenőrizzék a végrehajtást.* Legyen ez az állomási, hivatali, intézményi stb. vizsgálat tárgya, a munkaverseny-értékelés feltétele. *Ki kell dolgozni a beteglátogatás személyi és tárgyi feltételeinek biztosítására vonatkozó intézkedéseket is.* Rendszeressé kell tenni a táppénzes helyzet alakulásának értékelését, termelési tanácskozásokon, szocialista brigádvezetők, brigád- és egyéb munkaértekezleteken. Természetesen nem szabad lemondani a felvilágosító munkáról sem.

Ki jogosult elbírálni a keresőképességet?

Szakszervezeti szerveink minden szinten segítsék, támogassák a gazdasági vezetőket és az egészségügyi szerveket. A társadalombiztosítási bizottságok, tanácsok határozatait, döntéseit, kísérjék figyelemmel, hiszen ezek a szakszervezet területi és alapszervezeteinek a döntései. határozatai azokban a kérdésekben, melyeket jogszabályok. határozatok a hatáskörükbe utaltak. *A társadalombiztosítási bizottság, s a tanácsok határozataiért ki kell állni. ha jogsértők, akkor az illetékes testület azt új határozathozatalra visszautalhatja.* Nem könnyű egyik szakszervezeti bizottságunk titkárának olyan eljárása, mely szerint a saját társadalombiztosítási tanácsának —, országosan is a legjobbak közé tartozik —, egy sportolóval szemben alkalmazott teljesen jogszerű táppénzmegvonó határozatát hatályon kívül helyeztette bíróli eljárásban, nem ismerve kellően a keresőképesség elbírálásának vasútra vonatkozó szabályait. *A vasút területén a keresőképesség elbírálására csak az üzemorvos jogosult.* A betegnek pedig az a kötelessége, hogy a legrövidebb időn belül jelentkezzen üzemorvosánál. Helyben lakó 25 órán belül, fekvőbetegség esetén, a nem üzemorvosa székhelyén lakónak is 48 órán belül el kell juttatnia a javaslatot, szolgálati főnöksége útján, a keresőképesség elbírálására illetékes vasút-üzemorvosának.

Dr. Bordi István
a VSZTO vezetője

VITÁRA BOCSÁTOTTÁK

a Vasúti Újítási Szabályzat rendelkezéseit módosító tervezetet

A MÁV Vezérigazgatósága a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályával együtt kidolgozta a *Vasúti Újítási Szabályzat* egyes rendelkezéseit módosító tervezetét és a dolgozók körében széles vitára bocsátotta. A tervezet összeállításánál elsősorban a végrehajtási utasításban — a VÚSZ-ban — foglaltakra, a SZOT és OTH részéről kiadott irányelvekre, továbbá a KPM által megküldött útmutatóra, valamint az elmúlt évek során szerzett anyagi és eljárási tapasztalatokra kellett figyelemmel lenni.

A tervezet széles körű vitára bocsátásával lehetőséget biztosítanak *a vezérigazgatóság szakosztályainak a vasútigazgatóságok, üzemek, intézetek és más szolgálati helyek dolgozóinak, hogy a tervezet valamennyi előírásához észrevételeket tegyenek.* Ezen túlmenően újítási ankéton, szakmai tanácskozásokon, központilag szervezett értekezleteken a szerkesztők és a társadalmi szervek közreműködésével, a dolgozók értekeljék. illetve vitassák meg a tervezet egyes rendelkezéseit.

Korábban sok vitára adott okot a beruházási újítás fogalmának, ügyintézésének nem eléggé tisztázott meghatározása. A tervezet részletesen, *13 bekezdésben foglalkozik azzal, hogy mi tekinthető beruházási újításnak.* A fogalmat, a vele kapcsolatos ügyintézői és egyéb teendőket, illetve az eljárást egyértelműen és közérthetően megmagyarázza. Ezen belül újításként való elfogadásának lehetőségét is félreérthetetlenül megállapítja. ami a jelenlegi szabályozáshoz képest ugyancsak új rendelkezés.

A javasolt szabályozás az alábbi főbb kérdésekben tér el a jelenlegi végrehajtási utasítás — VÚSZ — előírásaitól:

— *a jelenlegi 300 Ft legkisebb hasznos eredményt 600 Ft-ban;*

— *a munkaköri kötelesség kérdésében előírt 8 napon belüli döntést 15 napra;*

— *a jelenleg előírt 25 Ft tervezői díjat 32 Ft-ra, a rajzolói díjat 26 Ft-ra,* illetve az új alapbérek alapján a jelenlegihez képest *magasabb összegben javasolja megállapítani;*

— az újítással kapcsolatos költségelszámolás tekintetében az utóbbi évek tapasztalatai alapján a tervezet az elszámolásokra egyértelmű előírást javasol;

— a jogviták körében, a mozgalom demokratizmusának kiszélesítése érdekében olyan rendelkezés felvételét javasolja, hogy a vitás ügyek tárgyalásán nemcsak a javaslattevő és a vitatott döntést hozó elbíráló, hanem az illetékes szakszervezeti szerv képviselője is vegyen részt;

— annak érdekében, hogy az éves újítási feladattervekben

— új rendelkezésként a mozgalom fejlesztésében egyre növekvő létszámmal résztvevő szocialista brigádok újításainak megkülönböztetésére tesz javaslatot;

— az elbírálási joggal rendelkező szervek újítási, kísérleti és tervezői díjait, illetve az elbírálási értékhatárokat a jelenlegi szabályozáshoz képest *magasabb összegben javasolja megállapítani;*

— az újítói kitüntetések bronz és ezüst fokozatánál előírt teljesítmények között *az egyenlősdit javasolja megszüntetni,* a már korábban az egyértelműség céljából kiadott elvi állásfoglalást is bedolgozták, a felterjesztésnél a szakszervezeti bizalmi egyetértésének kikérését is javasolja előírni az új SZOT előírások figyelembevételével;

egy-egy feladattervi téma csak egyszer szerepeljen, a felügyeleti szerv koordinálása szükséges;

— az újítási ankétok 6 hónaponkénti megtartását a dolgozóknak a munkából való távollétének, valamint az egyszemélyi elbírálók tevékenységének csökkentése érdekében *évente egyszer írja elő a tervezet.*

A kiadott tervezetben javasolt változások szélesebb körben és mélyrehatóbban határozzák meg azokat a feladatokat, amelyek az újítások hatékonyabb elbírálása, a mozgalom fejlődése érdekében szükségesek.

A tervezet vitájában résztvevő dolgozók észrevételeit, ha azok az érvényben levő magasabb jogszabályokkal nem ellentétesek, vagy az újítási mozgalom javasolt fejlesztésére hátrányos következményeket nem vonnak maguk után, a szerkesztő bizottság figyelembe veszi.

Aki a szabadságot kapta egy kecskeméti brigádtól

A Petőfi rádió ifjúsági műsorában október 13-án felhívás hangzott el: *Varga Éva*, Kecskemét, Dankó utca 35. szám alatt lakó, mozgásképtelen kislány részére kértek segítséget KISZ-fiataloktól, szocialista brigádtagoktól, mert — járda híján — az őszi, téli napokban nem tud tolókocsin az utcából kijönni.

Mészáros Mária, Kecskemét állomás Kossuth szocialista brigádjának tagja, aki hallgatta a műsort, azonnal mozgósított. *Mészáros József* és *Virágh Gellértné* a brigád képviseletében felvette a kapcsolatot a helyi házgyárral, s megkapták az anyagot a járda építéséhez.

A brigádtagok szorgalmas munkájával november 10-re elkészült a 60 méteres útszakasz utolsó métere is. Varga Éva azóta biztonságosan közlekedhet tolókocsiján a sáros, latyakos időszakban.

Képünkön: *„a szabadsággal megajándékozott” lány és a Kossuth brigád tagjai.*

Hódi László felvétele



Eszperantó világkongresszus Reykjavíkban

MILYENNEK LÁTTA IZLANDOT A GYŐRI VASUTASOK ÜZEMORVOSA?

Dr. Ferenczy Imre győri vasútüzemorvos a nyáron Izland fővárosában, *Reykjavíkban* járt, ahol részt vett a 62. eszperantó világkongresszuson. Az egyhetes programról, a látottakról az alábbiakat mondta:

— Negyven országból több mint ezren jöttünk össze a szigetország fővárosában. Az ünnepi megnyitón megjelent *Kristján Eldjárn* köztársasági elnök is. A meghívott vendégek között volt még *Amadou Mahtar M'Bow*, az UNESCO főigazgatója, aki a tájékoztatás jogáról tartott előadást.

— Mi volt a kongresszus programja?

— *A plenáris üléseken kívül tanácskoztak a szakmák és érdeklődési körök képviselői is. Külön összejövetelt tartottak a jogászok, pedagógusok, békeharcosok, orvosok, rádióamatőrök, sakkozók és még számos más csoport képviselői.* Neves professzorok tartottak előadást — természetesen eszperantóul — a biológia, kémia és a nyelvtudomány tárgyköréből.

— Miről tanácskoztak az orvosok?

— Az Eszperantista Orvosok Világszövetsége (UMEA) értekezletén szervezetünk elmúlt évi tevékenységéről tájékoztattam a résztvevőket. Japán, kanadai, német, jugoszláv, svéd és más nemzetiségű kollégáim örömmel fogadták az orvosegészségügyi eszperantó mozgalom legújabb híreit. Így például a nyáron Krakkóban rendeztünk konferenciát a szocialista országok egészségügyi eszperantistáinak részvételével. Az NDK-ban nemrég 14 nyelvű tolmácskönyv jelent meg *Arztlicher Dolmetscher* (Orvosi tolmács) címen. Eszperantó és magyar nyelvű rész is megtalálható benne. Legjobb eszperantó nyelvű tudományos dolgozatáért idén *dr. Megyeri József* nyíregyházi főorvos — az ottani helyi vasutas eszperantó csoport tagja — nyerte el a *Shinoda* japán professzor által alapított UMEA-díjat. (Ezüstérem és pénzjutalom.)

— Szakmai kirándulásunk színhelye egy, a főváros közelében lévő 21 ágyas alkoholelvonó intézet volt. Ide kijózanítás után kerülnek a betegek. *A kezelés 28 napig tart. Gyógyszert nem, vagy csak keveset használnak.* Fő módszerük a felvilágosítás, a csoportos elbeszélgetések, a mozgás és sport. Egésznapos kirándulást tettünk Izland déli részében. Utunk első állomása *Thingellir* volt. Itt ült össze a világ első parlamentje 930-ban a szabad ég alatt. Továbbutazva ellátogattunk a *Nagy Gejzir* vidékére, ahol 40 méter magasra szökött fel a forró víz. Kirándulásunk végcélja a hatalmas *Gulfoss* vízesés volt.

— Milyen az élet a szigetországban?

— *A turistaszezon Izlandban körülbelül három hónapig tart.* Nagyon sokba kerül a szálloda, az élelem, de a különböző szolgáltatások díja is igen magas. Ennek oka főleg abban rejlik, hogy szinte mindenből behozatalra szorulnak. *Az országnak vasútja nincsen, a földrajzi viszonyok miatt más városokba inkább csak repülőgéppel lehet eljutni.* A kirándulóhelyekre vezető utak többsége korszerűtlen. (Kirándulásunk egy nagyobb szakaszát mi is földúton tettük meg.) A fővárosról még annyit, hogy kristálytiszta levegője, kellemes éghajlata miatt szívesen rendeznek itt különböző nemzetközi kongresszusokat, találkozókat. Lakosainak száma 90 ezer.

N. L.

DECEMBER 7

a Magyar Sajtó Napja

A közelmúlt napokban hajtott főt kegyelettel az ország — születésének századik évfordulója alkalmából — századunk költőóriásának, *Ady Endrének* emléke előtt. S alig akadt méltatója, aki ne utalt volna arra: ez az indulatos, ám ízig-vérig lírikus alkatú poéta a rotációs papír felől, a lapcsinálás mindennapjaiból — ám a hírlapírásnak soha hátat nem mutatva — emelkedett a maradandóságba. A hírlapírás szinte valamennyi műfaját művelte, a néhány soros hír megfogalmazásától a nagyobb lélegzetű cikkekig ... akárcsak kortársai, utódai közül a legjelesebbek is, mint — dehogy teljes a sorolás! — *Krúdy Gyula, Kosztolányi Dezső, Karinthy Frigyes.*

Újságot írni, lapot csinálni mindenkor hitvallást, állásfoglalást jelentett és jelent ma is. Akadtak, akik életüket is kockára tették és mártírrá váltak, mint *Rózsa Ferenc* — akinek neve ma a legmagasabb újságírói kitüntetést fémjelzi —, vagy *Ságvári Endre.* S történelmi múltunk megbecsült nagyjai — *Kun Béla, Szamuely Tibor, Rudas László* — szerkesztették az 1918. december 7-én Magyarországon elsőként megjelent kommunista újságot, a *Vörös Újságot.* E lapra emlékezünk évről évre, minden december 7-én: *a Magyar Sajtó Napján.*

Reméljük, nem tűnik szerénytelenségnek, ha az ünnep adta lehetőséggel élve nagyjaink emlékét idéztük, tudva jól, hogy e hivatásnak — amely egyszersmind szakma is — nemcsak arany-vállapos tábornokai, hanem közkatonái is vannak. De valamennyien büszkén — s mitagadás: *olykor még több évtizedes gyakorlat után is megilletődve — viseljük e mundért, átérezve, hogy bárhová szólít is e szolgálat, tollunkkal a haladást segítjük, a köz érdekében serénykedünk.*

A Magyar Újságírók Országos Szövetségének jelenleg 3800 tagja van, ám ennél is többen vagyunk tolmácsolói a hétköznapok akarásainak — az országépítő munka sikereinek és gondjainak — társadalmi tudósítók közreműködésével készül a már-már együttes produktum: *a krónika, az Újság.* Kiváltképp így van ez a szakszervezeti és az üzemi lapoknál, s nincs — nem lehet — másként az idén huszadik születésnapját köszöntő (néhány hónapja sűrűbb időközönként, több oldalon megjelenő) *Magyar Vasutas* szerkesztőségében. Levelek százai érkeznek hozzánk — köszönjük: *ez a bizalom jele* — újabb és újabb ötleteket adva, s egyben ama hitünket erősítve, hogy jól szolgáljuk azokat, akikért vagyunk: *a vasutasok népes társadalmát ...*

... Lám: az újságírásról szerettünk volna néhány mondatot ejteni, s végül szűkebb pátriánkra, a vasútra — a vasutasokra gondolunk. Dehát ez sem lehet másként. *Mi itt értük — önmagunkat is a vasutasok családjához sorolva — közös ügyért munkálkodunk.* A Magyar Sajtó Napján is. Miként minden napon.

A máról nézve időszerű

Ady Endre költészete

Száz éve született *Ady Endre* Érmindszenten, életre, boldogságra, művészetre egyaránt tehetségesen. A nagy költő elszegényedett kisnemesi család sarja. *Nagykárolyban, Debrecenben* és *Zilahon* tanult. Jogi tanulmányait megszakítva hírlapíró lett.

Értelmes, teljes életet akart Európának ezen a keleti felén, ahol egy *új osztály* — a munkásság — készült leszámolni a hatalmasokkal. De lebéklyózták a történelmi elmaradottság láncai.

Első verseskötete 1899-ben jelent meg Debrecenben, *Versek* címmel. Nagyváradra kerülve, újságíróként a polgári radikalizmus legkövetkezetesebb szószólója volt. 1902-ben a Szigligeti Színház *A műhelyben* című egyfelvonásos darabját mutatta be.

Az első verseskötete megjelenésétől a leghevesebb viták és támadások középpontjába került. *Új liráját, forradalmi mondanivalóját, egyéni stílusát a konzervatív tábor „érthetetlennek és felháborító"-nak bélyegezte.* Lírájában a nemzeti szabadságmozgalmak öröksége összefonódott azzal a gyötrelmes vívódással, amelyet a tőke, a földesurakkal vívott gigászi harc, küzdelem jelentett. Ez a harc ugyanakkor egy ember küzdelme és viaskodása is a halállal és az élet értelmetlenségével.

Búsabb az ifjú magyarnál nem lehet,
Mert él basák és buták közepette,
Mert hiába lett acélból itt a szív,
Szép emberszívként szikrázni ha akar:
A honi rozsda megfogta, megette.

Ezeket a sorokat 1911-ben írta *A tűz márciusa* című versében. Már 1905-től a *Budapesti Napló,* majd 1908-tól a *Nyugat* munkatársa. Gyakran jelennek meg írásai a *Világ*-ban és a *Népszavában* is.

Nagyváradon ismerkedett meg élete nagy szerelmével, Diósy Ödönnével, Lédával. Az ő biztatására utazott Párizsba. Az az idő költészetére is igen nagy hatással volt. 1906-ban látott napvilágot az első igazi Ady-kötet, s utána szinte minden évben egy-egy verskötettel jelentkezik.

Kunfajta, nagyszemű legény volt,
Kinzottja sok-sok méla vágynak
Csordát őrzött és nekivágott
A híres nagy Hortobágynak.

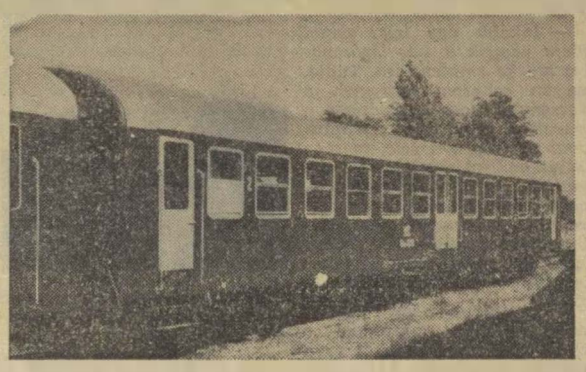
Ezerszer gondolt csodaszépet,
Gondolt halálra, borra, nőre,
Minden más táján a világnak
Szent dalnok lett volna belőle.

Magyarországon született, életre, boldogságra, hivatásra. Műveinek érvénye, érdeme az, hogy önnön életéért harcolva utat vág a történelmi lényegig. Disztelenné vált üzenetei egy egész korszak jövőjéhez szóltak. Az akkor újnak számító szavak és gesztusok, a költő szemlélete és költészete a máról nézve ma már nem újszerűség, hanem — *tanulságai időszerűek.*

Sz. M.

Bah-kocsik sorozatban

Huszonöt éve gyárt személykocsikat a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem



A múlt esztendőben 50 éves fennállását ünneplő MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemben az elmúlt napokban szerényebb keretek között ugyan, de egy másik nevezetes évfordulóról, a négytengelyes vasúti személykocsigyártás 25 éves jubileumáról is megemlékeztek. A műszaki klub szervezésében megrendezésre került ünnepségen megjelent *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes, *Rónai Árpád,* a Dunakeszi Városi Pártbizottság titkára, *Kardos Tibor,* a járműjavító szakosztály vezetője, és a vasúti kocsik gyártásával kapcsolatban levő számos elismert szakember.

Bakó Károly igazgató megnyitója után *Orosváry László* vezérigazgató-helyettes méltatta a dunakeszi kollektíva szerepét a négytengelyes kocsigyártásban. Elmondta, hogy a vasút mintegy 145 ezer tagú nagy családja mindig elismeréssel tekintett a dunakesziek eredményére, akik biztos bázisát jelentették a MÁV személykocsiparkjának és szakember utánpótlásának. A négytengelyes kocsipark több mint felét gyártották, s eredményeikben jelentős szerepe volt annak a hivatásszeretetnek, a magyar vasút iránti elkötelezettségnek, mely nem egy esetben segítette át az üzemet a nehézségeken.

— Jobban, gyorsabban, olcsóbban szállítani! Ez a MÁV és egyben a népgazdaság érdeke is. Igaz, hogy az utóbbi időben valamelyest csökkent a vasúti személyszállítás volumene, de ez mitsem von le annak jelentőségéből, hogy a személyszállító eszközök korszerűsítésével, a sebesség növelésével, az utazás körülményeinek javításával, a vasúti személykocsipark gazdaságos fenntartási rendszerével a dunakeszi üzem kollektívája sokat tett és sokat tehet a vasút célkitűzéseinek valóra váltásáért. Különösen fontos ez a feladat az elővárosi és nemzetközi forgalom szempontjából, hiszen a fővárosba ingázók szállítási gondja már kilép a MÁV kereteiből, s hovatovább politikai feladat is az igények magasabb színtű kielégítése. Az elkövetkező időkben tovább kell javítani a gyártási, javítási és üzemeltetési munka minőségét is. Az 1985-re tervezett központi ütköző- és vonókészülékre való átállás a KGST-országok bukaresti közlekedési konferenciájának állásfoglalása szerint az ezredforduló idejére halasztódik, ami csökkenti az ezzel kapcsolatos problémákat.

Ezután *Rosta László,* a 7. B. osztály helyettes vezetője a személykocsi-beszerzés jelenéről és jövőjéről, *Kalmár János,* a dunakeszi járműjavító fejlesztési főmérnöke pedig az eltelt 25 év gyártási tevékenységéről beszélt.

Az új személykocsigyártás a Cak sorozatjelű négytengelyes konstrukció elkészítésével 1952-ben indult meg. Számos kezdeti akadály leküzdésével, számos technológiai és műszaki fejlesztéssel, új szakemberek képzésével, az üzem kollektívája minden poszton eredményes helytállással, új konstrukciók tervezésével, körültekintőbb műszaki előkészítéssel önmagát múlta felül. *A számos konstrukció közül kiemelkedik a másfél évtizedig sorozatban készült 1724 darab Bah típusú kocsi,* melynek forgóvázait a Ganz-Rónai csapágyvezetés hátrányainak kiküszöbölése céljából a járműjavító jól képzett mérnök kollektívája kísérletezte ki, s ez a KALÁKA forgóvázcsalád fut ma a MÁV személykocsiparkjának közel 70 százaléka alatt.

Időközben: az 1950-es évek közepén Európában a franciákon kívül csak Dunakeszin gyártottak hálókocsikat, melynek jó néhány darabja eljutott Jugoszláviába és Csehszlovákiába is. A műszaki fejlődés és a termelékenység növelését mi sem szemlélteti jobban mint az, hogy az új Bah kocsik gyártási ideje másfél évtized alatt *10 ezer 700 óráról 4 ezer 900 órára csökkent.* A főmérnök szólt a vezérállásos kocsik fontos szerepéről az ingavonati közlekedtetésben és a jobb kocsigazdálkodásban, majd a nagyelemes főjavítás bevezetésének előnyeit méltatta.

Peták Tibor országgyűlési képviselő, a járműjavító szerkesztési osztályának vezetője a személykocsi szekrény nyílászáró szerkezeteinek káros hatását hivatottak csökkenteni.

Az ünnepség végén *Oroszváry László* és *Kardos Tibor* az új kocsik tervezésében, kivitelezésében kiemelkedő munkát végzett dolgozóknak jutalmakat nyújtott át. Ezután a vendégek gyárlátogatáson ismerkedtek meg az üzem tevékenységével.

A negyedszázados évforduló rendezvényét az üzemi FMKT és KISZ-bizottság szervezésében lebonyolításra került szakmai vetélkedő zárta, ahol a gyár fiatal műszaki szakembereit számot adtak szakmai és politikai tájékozottságukról.

O. K.

Ady-vetélkedő

Celldömölk állomás *Ady Endre* KISZ-alapszervezete névadójuk születésének 100. évfordulója alkalmából az állomás szakszervezeti bizottságával és ifjúsági bizottságával közösen *Ady-vetélkedőt* rendezett, amelyre a helyi üzemek csapatain kívül meghívták a szombathelyi igazgatóság KISZ-szervezetének csapatát is.

A vetélkedőt november 20-án a kemenesaljai művelődési központban tartották. A verseny szervezésében, a kérdések összeállításában részt vett a művelődési ház több munkatársa, valamint a helyi Berzsenyi gimnázium és az Eötvös általános iskola magyar szakos tanárai is. Az irodalmi játékkal összekötött vetélkedőn hat csapat 22 tagja vett részt. A zsűri elnöke *dr. Szente Sándorné,* a járási művelődési osztály vezetője volt. A győztes az igazgatóság KISZ-szervezetének csapata lett.

Brigádtanácskozás

November 4-én tanácskozásra ültek össze a szocialista brigádvezetők a *hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségen.* A megbeszélésen jelen voltak a szolgálati helyek vezetői és aktivistái is.

Közösen értékelték az eddig végzett munkát és számot adtak arról is, hogy a 60. évfordulóra tett felajánlásokat hogyan teljesítették. Különösen jó munkát végeztek azok a szocialista brigádok, amelyek a pálya ágyazatának rostálását végezték. *A tervezett 7 kilométer helyett 11,3 vonalkilométer hosszban végezték ezt a munkát.*

Rani József
Hatvan

— **Kiállítás.** A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére „Dél-dunántúli ünnepi névjegyeletek" címmel kiállítást rendeztek a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban. A kiállítást Halmay Árpád, a pécsi területi bizottság titkára nyitotta meg. A gazdag anyagot Tolna, Somogy és Zala megyékből gyűjtötték össze.

AUGUSZTUS 31-ÉN

Kilencvenöt évi üzemelés után megszűnt a debreceni erdei vasút

A *Debreceni—Fatelep—Nyírbéltek* között közlekedő kisvasút *ez év augusztus 31-én éjfélkor megszűnt.* Az ország legrégibb erdei kisvasútja volt, s hosszú időn át szállította a kitermelt fát Debrecen—Fatelep állomásra, ahonnan átrakás után került az ország vérkeringésébe. Jelentősek voltak azok a szállítások is, amelyek a környék lakossága életkörülményeinek javítása érdekében történtek.

A város vezetői féltek a gőzösöktől

A várostól északkeletre és keletre elterülő hatalmas erdőségek hasznosítása a nagy távolságok miatt gondot okozott Debrecen város vezetőségének. *Közút az erdőségek közelében nem volt.* A meglevő utak az év nagy részében olyan állapotban voltak, hogy azokon szállítani nem lehetett. Ilyen módon a fa fuvarköltségei bizonyára feleméssztették volna a kitermelés hasznát. A nagykiterjedésű erdőség legértékesebb részét a guthi erdő jelentette, amely bőséges lehetőséget kínált a faállomány hasznosítására. Egyedül a vasúti szállítás látszott gazdaságosnak. Ilyen előzmények után került sor az első hazai keskenynyomközű erdei vasútvonal megépítésére.

A kisvasút építésére és üzembentartására, valamint az erdőben levágandó fa elszállítására a város pályázatot hirdetett, amelynek alapján 1881. augusztus 16-án *Kopf és Steinberger Rt* kapott megbízást, vállalva a kitermelt fa beszállítását ürméterenként 1 forint 46 krajcár egységáron. Az építést megelőzően nagy viták voltak, mert a város vezetősége attól félt, hogy *„a nagy robajjal haladó gőzös a szekereknek a vonó jószágok általi elragadtatását és gyakori szerencsétlenséget idézne elő".* Végül is a vasútépítés hívei kerültek ki győztesen és elég rövid idő alatt elkészült a vonal 26 kilométeres szakasza. 1882. július 16-án megindulhatott az első vonat Debrecen és Guth között. Ekkor a felvett jegyzőkönyv tanúsága szerint a kisvasútnak egy *gőzmozdonya* és negyvenöt „görkocsija" volt.

1925-től megindult a személyforgalom

Az elkészült vonalszakasz mint egyetlen viszonylag gyors és olcsó szállító eszköz jól bevált, s fellendítette a vidék kereskedelmét. Emellett munkát és kenyeret adott nagyon sok embernek, s hozzájárult Debrecen város élelmiszerellátásához.

A magánkézben levő vasutat a város 1904-ben saját kezelésbe vette át, s ettől kezdve *„Debrecen Városi Erdei Vasút"* néven működött. A saját használatú üzem nem sokat fejlődött, s mivel nem elégítette ki az akkori igényeket, 1922-ben a város engedélyt kért és kapott a korlátolt közforgalom bevezetésére. Ezzel egyidejűleg új járműveket szereztek be — főként személykocsikat, *s 1925-től a személyforgalom is megindult.* A tanyai és a falusi lakosok ettől kezdve könnyebben és gyorsabban jutottak be a városba, mint szekéren vagy gyalog. *A kisvasút környéke Debrecen város kedvelt kirándulóhelyévé vált, különösen a guthi erdőket látogatták szívesen.* A kirándulások előmozdítására olcsó menetértí díjszabással kirándulóvonatokat közlekedtettek.

A vasutat a községek irányába tovább építik. A fokozatos pályahosszabbítások révén 1925-ben az *Acsádi út* állomásig, 1931-ben *Menedékházig,* majd a felszabadulás után 1946-ban *Nyírlugos,* 1956-ban pedig *Nyírbéltek* állomásig terjedt ki a kisvasút személy- és áruforgalma.

A felszabadulás után a legnagyobb gondot az infláció okozta, a bevételt díjszabásemeléssel sem tudták biztosítani. Az infláció okozta veszteségek enyhítésére ösztönösen alakult ki — az országban talán egyedülállóan — *a „természetbeni díjszabás".* Ebből az időből megmaradt *írásos emlék szerint a 20 kilométeres menetjegy értékét 6 kg burgonyában vagy 4 dl étolajban, vagy 15 dkg szalonnában, vagy 6 tojásban állapították meg. A kocsirakományú küldemány fuvardíja 10 tonnás kocsiba rakba 4 ürméter fa volt.*

A kisvasút 1949-ben az államosítás révén, *a MÁV kezelésébe került.* A járműállományt felújították, a régi elavult gőzmozdonyokat selejtezték szerencsére átvették a dízel járművek. Ezzel párhuzamosan négytengelyes személykocsikat szereztek be és felújították, kiegészítették a teherkocsikat. A forgalom lebonyolításában jelentős mennyiségi és minőségi változás következett be. Amíg korábban az utazási igényeket egy vonatpár is kielégítette, addig a megváltozott körülmények hatására *egy nap alatt öt személyvonatnár is közlekedett, havonta 40—50 ezer utast szállítva.* Az eredetileg 960 mm nyomtávot átszegeléssel 760 mm-re módosították.

Az üzemeltetés gazdaságtalanná vált

A közlekedéspolitikai koncepció forgalomátterelési programjának megfelelően felülvizsgálatra került a debreceni kisvasút is. Az elkésztett gazdasági számítások egyértelműen igazolták, *hogy az üzemeltetés időközben gazdaságtalanná, a pálya elavulttá vált,* a személy, valamint az áruforgalmat célszerű közútra terelni. Az átépítés olyan mennyiségű állóeszközt kötött volna le, amelynek minimális kihasználást sem lehetett volna biztosítani.

A kisvasút szerepét a közúti közlekedés vette át. Az utasok, akiknek a szívéhez annyira hozzánőtt lassanlassan elfelejtik majd ezt a romantikus közlekedési eszközt.

Simon Ödön

Ahol kell, segítenek

Csermák Józsefék újabb „akció"-ja

A lesencetomaji szociális otthon vezetősége többször fordult kéréssel a dunántúli vasipari szerelő vállalatokhoz, hogy az otthont meleg vízzel ellátó berendezést megjavítsák. Az írásbeli válasz — különböző okokra hivatkozva — mindig nemleges volt. Úgy látszik, a vállalatok nem érdekeltek az efféle „üzlet"-ben...

Aztán tudomást szerzett a szociális otthon lakóinak említett problémájáról a tapolcai vontatási főnökség *Bánki Donát* brigádja, amely méltán viseli a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* címet. Tagjai — köztük *Csermák József*, az 1952-es helsinki olimpia kalapácsvető bajnoka — akcióba léptek. Szétszerelték a hibás berendezést, eltávolították belőle a felhalmozódott vízkövet, s a korrodiációtól tönkrement részt újjal cserélték ki. Az így rendbehozott berendezés tökéletesen üzemel: *kevesebb tüzelőanyaggal, rövidebb idő alatt több meleg vizet állít elő.*

Bognár Károly

Megszűnt a lassújel

A szekszárdi pályafenntartási főnökség *Palotabozsokon* működő *Petőfi* szocialista brigádja vállalta, hogy az 594—600-as szelvényekben síncserét végez a lassújel megszüntetése érdekében. A munkát október 15-én kezdték és november 5-én fejezték be.

NEGYVEN ÉV

a MÁV Repülőklub szolgálatában



Pista bácsi „rögeszmésen" hűséges ember: életének 65 évéből 38 esztendőt dolgozott a vasútnál, negyvenet pedig a vitorlázórepülésnek szentelt.

— *Inkább úgy írja: ennyi ideje vagyok a vitorlázórepülés szürke eminenciása.* Tudja, engem sohasem jegyeztek a versenylistákon. Csak nagyon szerettem repülni, és sok mindent odahagytam érte, mert ez teljes embert követel. A tíz ujjamon meg tudom számolni, hogy négy évtized alatt hány szombat-vasárnapot nem töltöttem a repülőtéren. Csak egyetlen pilóta felszállásához legalább még tíz munkája kell.

Nem tagadja, hogy 1934-ben csupán azért szegődött a MÁV-hoz, mert ott volt rá a legtöbb lehetősége, hogy egyszer ő is gépbe ülhessen. Az egykori Istvántelki Főműhelyben sokáig repülőgépasztalosként dolgozott. A hajdani lelkes gárda kivitelezte motoros típusok közül a felszabadulás után is üzemelt néhány. Még a háború legzavarosabb időszakában is óvták a gépeket: *Falusi Istvánnal* együtt mindent megtettek, hogy átmentsék a békés életbe, s a félve őrzött „ládákat" 1944 végén egy celldömölki barlangban rejtették el.

— *Nagyon szerettem a MÁV-nál dolgozni, később már nemcsak a repülés, de az összetartó, jó kollektíva miatt is. Nyugdíjazásom előtt húsz esztendeig művezető voltam, s munkámat megbecsülték: négyszer kaptam kiváló dolgozó és egyszer kiváló művezető kitüntetést.*

Az 1930-ban alakult, nagy múltú *MÁV Vitorlázó Repülőklubnak* 1934-ben lett tagja, 1971 óta pedig tiszteletdíjas titkára. Ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy egész napját bent tölti. A jól szervezett klubélet nagyon sok talpalást, ügyintézést, adminisztrációs munkát, s természetesen alapos szakismeretet igényel. És persze sok külső segítséget, amit a vitorlázórepülős és ejtőernyős sportot szívügyének tekintő MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet vezetői mindig megadtak a kollektívának.

— *Amíg bírom energiával, egészséggel, mi mást is csinálhatnék? De hát az idő az én fejem felett sem repül el nyomtalanul. Nyugodtabb lennék ha már láthatnám az utódom, akinek legalább annyit jelent a repülés, mint nekem.*

Nagy teljesítményeket sohasem hajszolt. Beérte az ezüstkoszorúval, melynek három feltételét: *az 1000 méteres magasságot, öt órát egyfolytában a levegőben és az 50 kilométeres távot már fiatal korában „kirepülte".*

— *1919-ben, hétesztendős gyerekként láttam először Mátyásföldön embereket — levegőben.* A repülés azóta nagy szenvedélyem. Elismerés...? Nem azért csináltam. De igen jólesett, hogy kaptam MHSZ főtitkári dicséretet, MHSZ munkáért bronz, ezüst és arany fokozatot, a klub fejlesztéséért végzett tevékenységemért Miniszteri dicséretet, és Honvédelmi Érdemérmet is. Amire azonban a legbüszkébb vagyok, a nemzetközi Tissandier-diploma. Úgy tudom, talán ha tíz sportrepülőt tüntettek ki vele Magyarországon...

— **simon** —

HÍREK

— **Politikai oktatás.** A miskolci járműjavítóban november 14-én, megkezdődött a szakszervezeti politikai oktatás. A társadalmunk és a munkahelyi élet időszerű kérdései témakörben mintegy 400 szakszervezeti tag vesz részt. Megkezdődött a szocialista brigádvezetők tanfolyama is.

— **Könyvkiállítás.** Szeged állomás MSZBT tagcsoportja és szakszervezeti bizottsága november 7. tiszteletére közös kiállítást rendezett. A két hétig nyitvatartó kiállításon a Szovjetunió történetét bemutató képeken kívül, mintegy hetven könyv illusztrálja a szovjethatalom legszebb termékeit.

— **Tájak, korok, múzeumok.** Szerencs állomás Petőfi Sándor szocialista brigádja csatlakozott a „Tájak, korok, múzeumok" című honismereti tömegmozgalomhoz. A brigád legutóbb részt vett Moldoványi Ákos tévériporter Dél-Amerikáról szóló, diafilmvetítéssel kísért élménybeszámolóján.

— **Újítási verseny.** Kiskundorozsma állomás is csatlakozott az igazgatóság által hirdetett jubileumi újítási versenyhez. Augusztust újítási hónappá nyilvánították. A dolgozók ez idő alatt huszonnégy újítási javaslatot dolgoztak ki és ebből ötöt már bevezetésre javasoltak. A kedvező tapasztalatok alapján, az állomás vezetői jövőre is szerveznek újítási hónapot.

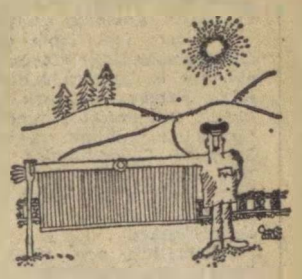
— **Bélyegkiállítás.** Hatvan állomás kultúrvárótermében bélyegkiállítást rendeztek a 1V-es számú általános iskola igazgatójának gyűjteményéből. A Szovjetunió hatvanéves fejlődését bemutató kiállítást az utasokon kívül a csomópont több szocialista brigádja is megtekintette.

— **Emlékplakett.** A Fővárosi Tanács végrehajtó bizottsága emlékplakettet adományozott a vasutas-szakszervezet zeneiskolájának abból az alkalomból, hogy a Budapesti Művészeti Hetek programjában a szimfonikus zenekar és a vegyeskar színvonalas hangversenyekkel járult hozzá a művészeti hetek sikeréhez.

— **Szellemi vetélkedő.** A debreceni MÁV Építési Főnökség KISZ-vezetősége a közelmúltban szellemi vetélkedőt rendezett, amelyen nyolc csapat küzdött az első helyért. A versenyzők többek között a magyar—szovjet vasúti és politikai kapcsolatok továbbá a Nagy Október története témakörökben adtak számot tudásukról.

— **Társadalmi munka.** A békéscsabai pályafenntartási főnökség gépesített mozgó szakasza vállalta, hogy társadalmi munkában felbontja az állomás közraktári iparvágányát. Öt szocialista brigád 460 méter hosszú vágányt és egy csoport kitérőt bontott fel november 1-ig.

Kép szöveg nélkül



(Gerse László rajza)

— **Békéscsabai brigádok Záhonyban.** A békéscsabai pályafenntartási főnökség Kossuth, Táncsics és Petőfi brigádjainak 25 tagja négy hétig vett részt az áruk átrakásában Záhonyban. A brigádok tagjai példásan helytálltak az átrakókörzet őszi csúcsforgalmában.

— **Munkavédelmi vetélkedő.** A nagykanizsai vontatási főnökségen munkavédelmi vetélkedőt rendeztek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére. A résztvevő brigádok közül első a Lenin, második a Béke, harmadik pedig a X. Pártkongresszus brigád.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Tapolca; Pacz József, Kétegyháza; Keszthelyi Erzsébet, Szekszárd; Antal Lajos, Dunaújváros; Tóth Tibor, Kiskunhalas; Markos József, Zalaegerszeg; Nováki Imre, Győr; Németh Pál, Szerencs; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Sepsi Gyula, Pál István, Pozsonyi Tibor, Miskolc; Szatmári Balázs, Nyíri Ferenc, Debrecen; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szűcs Ferenc, Rapi József, Hatvan; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Csortos Béláné, Jászkisér; Pártai István, Dombóvár: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Halálozás

Csörgő Pál főtanácsos, a MÁV Nyugdíj Hivatal ügyfélfogadó irodájának egykori vezetője 61 éves korában elhunyt. A vasúti szolgálatot az egykori Istvántelki főműhelyben kezdte betanított munkásként. Negyedszázada dolgozott a MÁV Nyugdíj Hivatalban. A pedagógiai főiskolán szerzett tanári oklevelet. Több évig a hivatal szakszervezeti bizottságának titkára, majd elnöke volt. Eredményekben gazdag munkásságát a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés ezüst fokozatával ismerték el.

Nagy részvét mellett november 24-én búcsúztatták a pestlőrinci temetőben.

Jó ötlet volt

Kiállítás a pályaválasztás lehetőségeiről

Az idén ősszel múlt 130 éve, hogy *Pest—Szolnok* között megindult a vasúti forgalom. Az évforduló alkalmából november 15-én pályaválasztási kiállítással egybekötött ünnepséget tartottak az új szolnoki vasutas klubházban.

Az ünnepségen *Ambrus János*, a szolnoki járműjavító igazgatója köszöntötte a meghívottakat. Beszédében hangsúlyozta, hogy a MÁV vezetőinek kiemelt feladatként kell kezelni az utánpótlás biztosítását. Annál is inkább fontos ügy ez, mert a vasút jelenleg is létszámhiánnyal küzd. *A járműjavító rendszeres kapcsolatot tart a városi, illetve Szolnok megye általános és középiskoláival.* A diákok részére üzemi látogatásokat szerveznek, s ha a szükség úgy kívánja, az üzem autóbuszával szállítják őket a helyszínre. A járműjavítóban található szakmák iránt komolyan érdeklődő fiatalok szüleit sok esetben felkeresik a tanműhely oktatói és tájékoztatják őket az ottani lehetőségekről. Ennek is köszönhető, hogy az üzemben jelenleg nincs tanuló hiány.

Amorus János után *dr. Kosztyu Tibor*, a budapesti igazgatóság osztályvezetője mondott köszönetet a kiállítás rendezőinek, szervezőinek. Ezt követően *Horváth István*, a budapesti vasútigazgatóság központi munkaerő felvételi irodájának munkatársa és *Agócs András*, a járműjavító tanműhelyének dolgozója, a kiállítás megbízottja bemutatta a vendégeknek azokat a korabeli képeket, dokumentum másolatokat és mesteri munkákat, amelyeket az igazgatóság és a járműjavító bocsátott rendelkezésükre. Mind a vasút vezetői, mind a kívül állók megcsodálták ezt a tízszeresen kicsinyített M—46-os dízel-villamos mozdonyt, amelyet a járműjavító tanulói készítettek. Ez a kis mozdony egyébként 1975-ben második díjat nyert Budapesten *a „25 éves a magyar szakmunkásképzés"* című kiállításon. A rendezők nagyon ötletesen ábrázolták a pályafenntartási munka fejlődését. Az egyik sarokban helyezték el az ezzel kapcsolatos kéziszerszámokat és egy darab talpfát: *rajta sínnel, felette szép színes képeken láthatók a ma használatos pályafenntartási gépek.* Az érdekességek közé tartozik még annak a két meghívónak a másolata, amelyet a Pest—Szolnok közötti vasút átadási ünnepségére küldtek Kossuthnak és Széchenyinek.

A december 15-ig nyitvatartó kiállítást egyébként úgy szervezték meg, hogy csoportosan érkező diákok részére filmvetítéssel egybekötött pályaválasztási tanácsadást is tartanak a vasút szakembereivel.

Séra Sándor



A vendégek megtekintik a kiállítást (Nagy József felvétele)

Kiváló képzőművészeti kör

November 11-én a Belügyminisztérium tisztiklubjában ünnepélyes külsőségek között adták át a SZOT és a Művelődésügyi Minisztérium által adományozott Kiváló címet a vasutas-szakszervezet képzőművészeti körének.

Az 1947-ben alakult képzőművészeti kör harminc éves fennállása alatt jó eredményt ért el a vasutasok képzőművészeti nevelése, ízlésformálása terén. Több ezerre tehető már azoknak a száma, akik aktív részesei voltak a kör munkájának. A kör eddig három alkalommal nyerte el a Kiváló címet. Megalakulása óta huszonhétszer rendezték meg a Vasutas Képzőművészeti kiállítást. Az elmúlt években Csehszlovákiában, az NDK-ban és Lengyelországban is bemutatták alkotásaikat.

Eddigi eredményes munkájukat ismerte tehát el a SZOT és a Művelődésügyi Minisztérium azzal, hogy a körnek a végleges Kiváló címet adományozta.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti, VIII. ker. Festetich utca 4. szám VII. épület első emeleti, utcai kettő szoba plusz személyzeti szobás, komfortos két bejáratú lakásomat egy másfél szobás összkomfortos plusz egy szoba-konyhás lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet egész nap a 839—152 telefonon.

Elcserélném nagykátai kétszobás, gardróbos, loggiás, 65 négyzetméteres, egyéni olajfűtésű, II. emeleti, komfortos szolgálati bérlakásomat másfél szobás, vagy annál nagyobb budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: munkaidőben a 17—48, vagy 143—655 telefonon, Erdélyiné.

Elcserélném soproni modern kettő szoba étkezős öröklakásomat budapesti kétszobásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 51—71 telefonon, Hidvéginé.

Elcserélném budapesti, V. ker. Semmelweis u. 2. I. emeleti udvari, két szoba komfortos, héra fűtésű — szobák egymásba nyílnak, lift van —, valamint Dunakeszi Gyártelepen levő utcai két szoba, összkomfortos, gázfűtéses vállalati bérlakást. Kérünk Budapest belterületén korszerű fűtésű tanácsi 3—4 szobás lakást. Érdeklődni lehet: telefonon reggel 7-től 377—663 Hatala Edéné.

Elcserélném budapesti, Landler lakótelepi, száz négyzetméteres, háromszobás, összkomfortos, telefonos, vállalati bérlakásomat, egy darab kétszobás, esetleg másfél szobás összkomfortos telefonos lakásra és egy szoba-konyhás bérleményre Budapesten. Ez utóbbi lehet tanácsi vagy szabad rendelkezésű is. Érdeklődni: este 8—9 óra között, a 152—288 telefonon, Kiss István.

A Hivatalos Lapból

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

44. számból: 1/1976. (I. 31.) MÜ. M. A másodállás, mellékfoglalkozás és munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony keretében történő foglalkoztatásról.

45. számból: 113300/1977. Az üzemi demokrácia rendszere és érvényesülésének biztosítása a MÁV területén.

46. számból: 11:1641/1977. A MÁV Beruházási Utasítás módosítása.

103926/1977. Utasítás a felsőoktatási intézményekbe való felvétel szabályozásáról szóló rendelet végrehajtására.

— **Véradás.** A miskolci járműjavítóban a legutóbb rendezett véradónapokon 287-en összesen 96 liter vért adtak térítésmentesen. A véradók ötven százaléka harminc éven aluli fiatal volt.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vlad Ferenc
Szerkesztőség:
1066 Bpest VI. Bezerédj utca 6
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—73.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII. Rákóczi út 54
Telefon: 126—619
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNP 215 — 11 830
77—4813. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető
Roder Imre igazgató



HÍVJA — VÁRJA — VENDÉGUL LÁTJA
Sopronban és állomásainkon a
„LOKOMOTÍV" GYSEV VENDÉGLÁTÓ SZOLGÁLAT
LOKOMOTÍV szálloda, étterem, sörözö, borozó, eszpresszó, bár, automata tekepálya
9400 Sopron, Szabadság krt. 1. Tel.: 14—180
VASÚTI VENDÉGLŐ ÉS BISZTRÓ, Sopron állomás
HALASZTANYA, FERTŐSZENTMIKLÓS ÁLLOMÁS
PÁLYAVENDÉGLŐ, Nagycenken a Múzeumvasút végállomásán
Kirándulócsoportok étkeztetését — előzetes bejelentésre — vállaljuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM — ÁRA: 70 FILLÉR — 1977. DECEMBER 16.

A közös érdekek hívták életre

Tízéves az Interkonténer Társaság

December 5-én múlt tíz éve, hogy 11 európai vasút — köztük a MÁV — és az INTERFRIGO megalapította az *Intencontainer Társaságot.* Székhelye Brüsszel, de a vezérigazgatóság Baselben működik. Az alapítás óta Albánián, Románián és a Szovjetunión kívül valamennyi európai vasút tagja lett a társaságnak.

Az eredetileg kitűzött cél az volt, hogy a nagy konténeres fuvarozásban résztvevő vasútak részesedése mindinkább növekedjék, s tevékenységük e tekintetben szakszerűen koordinálva legyen, a közös érdekek alapján.

Hazánk földrajzi fekvésénél fogva jelentős szerepet tölt be a társulásban. *Jellemző, hogy a megalakulás első évében a MÁV-nak mindössze 300 svájci frank bevétele származott a nemzetközi nagykonténeres fuvarozásból.* Ez az összeg évről évre nőtt, s 1976-ban már elérte a 300 000 frankot.

A szakvélemények szerint e korszerű fuvarozásmód lehetőségei még nem teljesen kiaknázottak. *Következésképp nagy fejlődés várható a jövőben.* A Magyar Államvasutak kész továbbra is elősegíteni a nemzetközi fuvarozási együttműködésnek ezt a formáját.

Október 24-re

Teljesítették a tervet

Februárban kötött komplexbrigád-szerződést *Moha* állomás *Mohai Ágnes* szocialista brigádja az Országos Érc- és Ásványbánya iszkaszentgyörgyi üzemével és a Dunai Vasművel az éves szállítási terv november 7-i teljesítésére. *A felajánlást október 24-re teljesítették.* Addig 122 ezer tonna dolomitot szállítottak el.

Az elnökség napirendjén

A szakszervezeti nevelőmunka helyzete és időszerű feladatai

Szakszervezetünk elnöksége december 8-án ülést tartott. Az első napirendi pont keretében *a szakszervezeti nevelőmunka helyzetéről és időszerű feladatairól készült előterjesztést vitatta meg a testület.* Olyan téma a nevelőmunka, amely az utóbbi években nagyon sokszor szerepelt a vezetőszervek, a különböző testületek üléseinek napirendjén. Az elnökség például minden évben tárgyalja és értékeli a szakszervezeti politikai oktatás, a káder- és tisztségviselők képzésének helyzetét, az információs és a tájékoztatási munka állását. A központi vezetőség pedig az elmúlt tíz év alatt három alkalommal is napirendre tűzte a politikai és kulturális nevelőmunkával és az oktatással kapcsolatos feladatokat.

Érthető, hiszen a nevelőmunka szerves része a szakszervezetek tevékenységének. Erre nemcsak utal az előterjesztés, hanem azokra a kérdésekre is választ ad: *mit kell tenni nemcsak a szakszervezeti szerveknek, hanem a gazdasági vezetőknek is a vasutasok általános műveltsége, szakmai és politikai képzettségének gyarapítása érdekében.*

Tulajdonképpen mire kell az erőket összpontosítani? Arra, hogy minden vasúti szolgálati helyen, üzemben, hivatalban és intézményben *felkeltsük az igényeket a tanulás, a rendszeres képzés és továbbképzés iránt.* Mindenkivel meg kell értetni, hogy egész tevékenységünk alapja: hogyan dolgozunk. Ahol reszortmunkának, afféle kampányfeladatnak tekintik a nevelőmunkát, ott csak látszat eredmények születnek.

Az elnökség megvitatta, majd a vitában elhangzott észrevételekkel együtt elfogadta a kultúrnevelési és sportosztály előterjesztését. Továbbá úgy határozott, hogy a nevelőmunka időszerű feladatairól — az előterjesztés alapján — a központi vezetőség legközelebbi ülésén be kell számolni.

A második napirendi pontként a budapesti vasútigazgatóság területén levő munkásszállások, laktanyák és lakókocsik ellátottsági színvonaláról, továbbá a munkásszállítás helyzetéről készült jelentést vitatta meg az elnökség. Ezt a jelentést, melyet nemrég a vasutas-szakszervezet budapesti bizottsága is tárgyalt, *Kiss Károly,* a budapesti vasútigazgatóság vezetője terjesztette a testület elé. Mind a jelentés, mind az igazgató szóbeli kiegészítője és a kérdésekre adott válaszok őszintén tárták fel azokat az állapotokat, amelyek főként a fővárosi munkásszállók és laktanyák ellátottságát, ha egyáltalán lehet ezt a szót használni, színvonalát jellemzi. *(Egyébként erről lapunk december 2-i számában riportban már beszámoltunk.)*

Ezek a gondok hovatovább a vasút munkaerő helyzetét is egyre jobban befolyásolják. Éppen ezért egyáltalán *nem megnyugtató, hogy a több évtizedes lemaradás pótlására a vasút belátható időn belül önerőből nem lesz képes.*

Az elnökség a jelentést, a szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztálya, valamint a budapesti területi bizottság kiegészítő jelentésével együtt, mint a testület állásfoglalását fogadta el. Ugyancsak elfogadta a veszteségidők helyzetéről és alakulásáról, e tárgyban kiadott utasítások tapasztalatairól készült jelentést, a vasutas társadalombiztosítás és a félszázalékos ÖTA 1978 első félévi költségvetés tervezetét, a központi vezetőség, elnökség és titkárság 1978 első félévi munkatervét.

A vasút novemberi teljesítménye:

27 millió 200 ezer utas és 11 millió 740 ezer tonna áru

A vasút novemberben
27 millió 200 ezer utast szállított.

Ez a tervhez viszonyítva 98,4 százalékos teljesítménynek felel meg, a bázishoz képest pedig mintegy 11,7 százalékos a csökkenés. Az utaskilométer-teljesítmény a tervezett szinten alakult. A személyszállítás minősége, a késetten közlekedett személyvonatok arányát tekintve javult, a késési perc azonban kedvezőtlenül alakult.

A novemberi áruszállítási teljesítmény
11 millió 740 ezer tonna, amely a tervezettnél 1,2, a bázishoz viszonyítva pedig 6,2 százalékkal több.

Az átlagos áruszállítási távolság növekedése következtében az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 3,6 százalékkal haladja meg a tervezettet, míg a bázishoz viszonyítva közel 8 százalékos a teljesítményfelfutás.

A belföldi forgalomban, a tervhez viszonyítva 1,2, az export forgalomban 4,3, az import forgalomban pedig 14,2 százalékos volt a túlteljesítés. A tranzit forgalom viszont mintegy 12,8 százalékkal maradt el a tervezettől. Az export és import forgalom tehát jól alakult,
a belföldi és tranzit forgalom azonban nem érte el a bázisszintet.

A fontosabb áruféleségek közül — kavics, műtrágya, cement, tégla, cserép, valamint tűzifa — jelentős mennyiség került elszállításra. Ugyanakkor a kő-, a szén- és a cukorrépaszállítás kevesebb volt a tavalyinál.

Az elmúlt hónapban a tehervonatok menetrend szerinti közlekedése kismértékben javult. Ebben közrejátszott, hogy kevesebb volt a géprevárás. Ezzel szemben a vonatcsorgások mintegy 23,4 százalékkal növekedtek, ami szorosan összefüggött a hidegre fordult időjárással, valamint a szomszédos vasútak korlátozott fogadási készségével.

A teherkocsik á..agos fordulóideje mintegy 0,5 százalékkal csökkent. A MÁV-hálózatán
viszonylag kedvezően alakult az idegen kocsik átlagos tartózkodási ideje is.

S továbbra is kielégítő a teherkocsik statikus terhelése. A korszerű mozdonyok fajlagos teljesítménye a villamosmozdonyoknál 2,8 százalékkal, a Diesel-mozdonyoknál 0,7 százalékkal haladta meg a bázisidőszak szintjét.

Kilenc munkahely kommunista műszakja

A tömegszervezetek kezdeményezésére három egymást követő héten kommunista szombatot tartott kilenc budapesti hivatal és intézmény: a BVKH, a Beruházási Iroda, a Nyugdíj Hivatal, a Központi Szállítási Hivatal, az Anyagellátási Igazgatóság, a TBKF, a MÁV Transz, a Fatelítő Üzem és a Jegynyomda.

A Jegynyomda dolgozói teljes üzemi műszakot tartottak, a többi szolgálati hely kollektívái pedig az Északi és a Központi Szertárnál, Rákosszertárnál és a Landler-szertárnál raktárrendezési, berakodási és selejtezési munkát végeztek. Rákosrendező állomáson pedig a pályatakarításban segítettek.

A kommunista szombatokon a kilenc munkahely összlétszámának mintegy hatvan százaléka (ezer dolgozó) vett részt. *Ötezer óra alatt 50 ezer forint értékű munkát végeztek, amit a Nemzetközi Szolidaritási Alap, a szociálpolitikai alap és az ifjúságpolitikai alap javára utaltak át.*



Az őszi hónapokban a Csepeli Szabadkikötőben is megélénkül a forgalom. Különösen sok konténer érkezik a folyami hajók gyomrában. A daru segítségével gyorsan vagonokba kerülnek a konténerek (Laczkó Ildikó felvétele)

Az egyszemélyi vezetés demokratizmusa

A Vasúti Főosztály tanácstermében december 1-én kibővített vezetői értekezleten tárgyalták meg az üzemi demokrácia kiszélesítésével és további erősítésével kapcsolatban kiadott szabályozást, amely a *Hivatalos Lap* 45. számában jelent meg. A tanácskozást *Nagy Károly,* a Vasúti Főosztály Pártbizottságának titkára nyitotta meg. A bevezető előadást *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettes tartotta. Korreferátumot mondott *Koszorús Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára.

Tekintettel a téma fontosságára, lapunkban igyekszünk választ adni az egyszemélyi felelős vezetés demokratizmusa és az üzemi demokrácia összefüggéseire.

A szocialista üzemek, vállalatok irányításának elve egyezteti az egyszemélyi vezetést az üzemi demokráciával, az egyszemélyi felelősség elvét a kollektívák vezetésbe való bevonásával. *Magyarországon nem azért van egyszemélyi felelős vezetés, mert minden vezető képes a legbonyolultabb kérdésekben is a legjobban dönteni, hanem azért lehetséges, mert a vezetőnek módja van az üzemi demokrácia adta lehetőségek kihasználására.* Az egyszemélyi felelős vezetés mindenek előtt azt jelenti, hogy az eredményes gazdálkodásért, a gazdasági egységben dolgozók munkájáért az egység vezetője személy szerint felel.

Az egyszemélyi felelős vezetők a szocialista állam megbízottai, akik a gondjaikra bízott társadalmi tulajdonért az államnak meghatározott felelősséggel tartoznak. De felelősek — mégpedig növekvő mértékben — az irányításuk alatt ténykedő dolgozóknak is.

Az egyszemélyi felelős vezetővel szemben elvi követelmény, hogy a vezetéssel járó funkciójának, jogainak gyakorlása közben a rideg parancsolgatás helyett demokratikus módszerekkel éljen. Döntéseinek, utasításainak előkészítésébe vonja be a végrehajtókat, a beosztottak érdekelt körét, hogy azok tapasztalatait és javaslatait is hasznosíthassa döntéseiben.

A demokratikus vezetési módszer nem érinti az egyszemélyi vezetőnek sem a hatáskörét, sem a döntésért viselt felelősségét. A felelős vezető tehát nem hivatkozhat arra, hogy döntése azért bizonyult hibásnak, mert beosztottjai rossz tanácsokat adtak neki, vagy helytelen irányban befolyásolták. *A vezetőnek vállalnia kell a felelősséget minden olyan döntésért, utasításért, vagy intézkedésért, mely hatáskörébe tartozik, függetlenül attól, hogy a döntést maga hozta-e, vagy átengedte másnak, saját elhatározásából intézkedett-e így, vagy mások tanácsára.*

Mindezek szerint természetes, hogy az egyszemélyi vezetői hatáskörbe tartozó kérdésekben *nem lehet kötelezően előírni, hogy a beosztottakat mikor, milyen kérdések eldöntésébe lehet bevonni, mikor kell véleményüket, javaslataikat kérni.* Ezt a felelős vezetőre kell bízni. Ez annál is célszerűbb, mert maga a vezető mérlegelheti leginkább, hogy adott kérdésben és helyzetben célszerű-e a beosztottakkal előbb tanácskoznia, vagy pedig a gyors döntés, az utasítás a célravezető.

Az egyszemélyi vezető hatáskörébe tartozó kérdésekre áll egyébként, hogy ha a vezető ki is kéri beosztottjai véleményét, az őt nem köti. *Persze ez semmi esetre sem jelenti azt, hogy le lehet becsülnünk a demokratikus vezetési módszert.* A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy jobbak és hatékonyabbak az olyan egyszemélyi döntések és utasítások, amelyeket a beosztottakkal megtanácskoztak. Sőt hatékonyabb a végrehajtásuk is, mert az előre megkérdezett beavatottak inkább azonosulnak az olyan vezetői döntéssel és utasítással, amelyeket részvételükkel hoztak.

Mi a különbség az egyszemélyi vezetés demokratizmusa és az üzemi demokrácia között?

Az üzemi demokrácia olyan határozatokban és jogszabályokban rögzített jogokat tartalmaz, amelyek az egyszemélyi vezetőt is kötik, s amelyeket tiszteletben kell tartania. Ez azt jelenti, hogy adott kérdésekben az egyszemélyi vezetőnek vagy át kell engednie a döntést az üzemi demokrácia feljogosított fórumának, s a döntést végre kell hajtania, vagy más esetben csak az üzemi demokrácia feljogosított fórumaival közösen, tehát egyetértésben dönthet, a harmadik esetben az egyszemélyi vezető dönt ugyan, de a döntés előtt köteles az üzemi demokrácia fórumainak a véleményét kikérni.

Az üzemi demokrácia viszonylatában az egyszemélyi vezető és a jogokkal rendelkező kollektíva, valamint annak képviseleti szervei, *a szakszervezeti szervek között nincs alá- és fölérendeltségi viszony.* Az üzemi demokráciában a vezető szemszögéből a mellérendeltségi — amikor egyetértésben döntenek —, más esetekben a demokratikus fórum javára az alárendeltségi viszony érvényesül. Amikor például a kollektíva dönt, beszámoltat, számonkér, vagy ellenőriz, a határozatot a gazdasági vezető köteles végrehajtani.

Az egyszemélyi felelős vezetés és az üzemi demokrácia egymást kiegészítve egységet alkot. Mégis tapasztalható, hogy a két elvet egymással szembeállítják. Ez úgy jelentkezik a legélesebben, hogy például a gazdasági vezető akkor is személyesen akar eljárni, amikor a demokratizmus érvényesítése törvényszerű. Máskor a társadalmi szervek a kollektivizálásra helyezik a fő hangsúlyt akkor is, amikor az egyszemélyi felelősség érvényesítése ezt nem indokolja.

De ennél lényegesebb problémák is vannak. Megtörténik, hogy az üzemi demokráciát és a fegyelmet egyesek összeegyeztethetetlennek tartják. *Vannak, akik azonosítják a demokráciát a liberalizmussal, a fegyelmezetlenséggel, a lazasággal, valamiféle szabadosságot értenek alatta.* Olyan állapotot, amelyben mindenki akkor nyilvánítja a véleményét, amikor éppen akarja.

Az üzemi demokratikus jogokra az a jellemző, hogy gyakorlásukra a dolgozók kollektívái, vagy a demokratikusan választott képviseleti szervei jogosultak. Az üzemi demokrácia keretében biztosított jogok gyakorlására az egyes dolgozóknak, mint a kollektíva tagjainak van lehetőségük.

Nyilvánvaló, hogy a demokrácia fejlesztése összeegyeztethetetlen a fegyelmezetlenséggel, a szabadossággal, sőt megköveteli a rendet, a fegyelmet, a felelősségérzetet, a felelősségvállalást és a felelősségrevonás kiterjesztését, hiszen ez felel meg a dolgozók érdekeinek, márpedig a szocialista demokrácia legfőbb tartalma, hogy kifejezi a dolgozók érdekeit.

Az üzemi demokrácia nem jelenti azt, hogy a vállalat vezetésébe mindenki, mindenkor tetszés szerint beleszólhat. *Az egyszemélyi vezetés ugyanakkor parancsuralmat sem jelenthet, és nem tűrhet beleszólást a vezetés ügyeibe.* A közös tanácskozások eredményeképpen született döntés után az egyszemélyi felelős vezető által kiadott utasítást a beosztottak kötelesek fegyelmezetten végrehajtani.

A fegyelem mind a vezetőre, mind a beosztottra vonatkozik. Az üzemi demokrácia érvényesülésének ezért döntő politikai feltétele az emberi kapcsolatok helyes kialakítása, a jó üzemi légkör megteremtése, a dolgozók és a vezetők egymáshoz fűződő jó viszonya.

Rügyekből lomblevelek

Hetvenkét éve született Mező Imre elvtárs, a magyar és nemzetközi munkásmozgalom kiemelkedő személyisége. Szegény parasztcsaládból származott. Szabó szakmát tanult Kisvárdán, majd a munkanélküliség Belgiumba kényszerítette. Ott bekapcsolódott a munkásmozgalomba és a belgiumi magyar csoport vezetője lett. Nemsokára, 1929-től a Belga Kommunista Párt munkatársaként dolgozott. Aztán feleségével együtt részt vállalt a spanyol szabadságharc hősi küzdelmeiből. A szabadságharc leverése után Franciaországba emigrált. A fasizmus idején pedig a párizsi ellenállási mozgalom egyik vezetője volt.

Hazájába a felszabadulás után tért haza. Különböző párt- és szakszervezeti munkakörökben dolgozott, majd a budapesti pártbizottság titkára lett. Az ellenforradalom kitörése után is posztján maradt, s vezetője lett a pártház védőinek. Az ellenforradalmárok október 30-án orvul meggyilkolták. Ekkor élete delején járt, ötvenegy éves volt. Elvhűségét, emberi nagyságát örökké tisztelet övezi.

Decemberben, születésének évfordulóján epizódot idézünk a mártírhős harcos életéből.

Paratölgyek alatt táboroztak. Völgykatlan szélén, a dombhajlatnál roskadtak le, kőhajításnyira a magános vadászlaktól. Gúlába rakott fegyvereik jelezték, hogy megtelepedésüket tartósnak szánják, talán virradatig is maradnak. Néhányan sebeket kötöztek, mások feltört, vérhólyagos lábukat kezelték, gyógyítgatták. A toledói *Pedro Diegó* csontkeményre szikkadt katonabakancsát suvickolta. Többségük azonban elnyúltan, mozdulatlanul hevert. Három napi menetelés volt mögöttük. Éhesen, szomjasan haladtak Alcaniz



felé, útjukat fasisztákkal vívott csaták kísérték. Visszavonulási parancsot teljesítettek. Most pihenőt kaptak.

Március közepe volt, langyos, késő délután. A paratölgyek rügyeit előcsalogatta a tavaszi napsugár, némelyikből a lomblevél is kibontakozott. Dinge főhadnagy a harmatgyönge leveleket nézte, a tél börtönéből szabadult megújhodást.

Helyettese, *Kerekes* őrmester lépett hozzá:

— *Feküdj le Imre, pihenned kell! Napok óta nem hunytad le a szemed, alig állsz a lábadon. Majd szólok, ha kész a menázsi. Szakácsaink matuzsálemi öszvérből főzik a pörkölt. mire megpuhul, kialszod magad. Gyere!*

Dinge nem mozdult. Továbbra is a paratölgy sariadozó leveleit nézte, belefeledkezve. Csak később szólt:

— *Egészséges fa! Gyökerei életre serkentették, távolálják.* Újraéledt a zord tél után, rügyeket hozott, lombot nevel. Az élet rendje ez Feri! Eszméinkből is fakadnak a rügyek, erősödnek hajtásai. Örökzöld lombokká terebélyesednek.

— *Segíts, főhadnagy elvtárs!* — kiáltott *Pedro Diego.* — Sehogy sem tudom megírni a levelet, pedig várja az anyám. Tegnap nem gyakoroltunk, összekeverednek bennem a betűk.

— *Rendben van Pedro, segítek, csak előbb körülnézek!* — válaszolt az osztagparancsnok. A dombtető felé indult. Lépteit egyre gyorsította.



(Nagyistók Mária rajza)

— *Riadó! Elvtársak, ide hozzám a dombtetőre!* — harsogta. A híradó ösztag katonái a magaslatig futottak.

Dinge főhadnagy látcsövével a dimbes-dombos tájat pásztázta. Lovasokat látott közeledni több százat. A nyeregben ülőknek lógóbojtos sankájuk volt. *Olaszok!* — állapította meg.

Tüzelőállást foglaltak, a katonák fegyvereinek csöve a lovasokra meredt.

Mély, meredek falú a dombtető, megmászhatatlan. Csakis balról, a völgykatlanból támadhatnak, a hyári országút felől. Oda pedig nem zsúfolódhat ennyi sok lovas! — mérlegelt Dinge. Nem tévedett.

A foglalták megállták. Tisztjeik tanakodtak, aztán sok-sok katona a dombtor vége felé irányította lovát. Vágtába csaptak, kivont karddal, vad kiáltozásokkal közeledtek. Lovaik sörénye lobogott a délutáni nap gyér sugarában. A távoli Alcaniz harangjai pedig kongtak-bongtak, vecsernyére hívogattak.

— Elvtársak! Önként jelentkezőt kérek! — fordult osztagához Dinge. A katonák mind felemelkedtek. Parancsnokuk tekintete *Vincze Dénes* csongrádi kubikoson állapodott meg.

— A feladat veszélyes! Vállalod?

— *Vállalom, főhadnagy elvtárs!*

— Akkor figyelj! — Futva a harckocsihoz indulsz! Kérj segítséget! Aztán megemelte hangját:

— *Ti pedig fedezékbe! Lőni csak parancsra szabad. Akkor nyitunk tüzet, amikor a völgyszorosba érnek. Egy sem juthat a dombtetőre!*

Bokrok mögé és gidrekbegödrökbe húzódtak a katonák. Idegtépő percek következtek. Az olasz lovak patadobogása egyre közeledett. Dinge főhadnagy Kerekessel a támadókat figyelte. Duce katonáit.

— Odanézz, *Imre!* — vidult Kerekes. — *Futárunk célhoz ért! Látod? Ott szalad a tölgyes szélén.* Nem lelet messzire a harckocsitól. Terved valóra válik. Bukott háborúban is győztes csatát vívunk!

Az ellenség egyre közeledett. Lovaikkal már a domb lejtőjén törtek felfelé, úgy tűnt, megállíthatatlanul. A helyzet kritikussá vált Ekkor a puskák-karabélyok durrogásába harckocsiágyú is belebőfögött. Lovedékei a támadók között robbantak. Egyre szaporábban.

Duce katonái között felbomlott a rend. Menekülni kezdtek a völgykatlan kijárata felé. Az ágyú tovább böfögött. A dombtetőről pedig magyarok és spanyolok lőtték a hátrálókat. Egyre több ló nyargalászott gazdáik tetemén taposva. Csak néhány fasiszta menekülhetett.

Pedro Diegót bajtársai levitték a dombról, pokrócra fektették egy vén paratölgy alatt. Nyöszörgött. Tekintete a parancsnokát kereste:

— *Győztünk főhadnagy elvtárs* — suttogta. — *Véget ért a... Köszönöm, hogy irni tanítottál! Kérlek... Arra kérlek... valódi nevedet, mielőtt...*

Föléje hajolt az osztagparancsnok, úgy válaszolt.

— *Mező Imre.*

Tihanyi János

Munka és műveltség

Vasutas siker a Csongrád megyei döntőben

A szegedi Tisza Szálló hangversenytermében ünnepélyes keretek között került sor a szocialista brigádok *Munka és műveltség* vetélkedőjének Csongrád megyei döntőjére. A döntőbe jutott 14 csapat között a vasutat a szentesi építési főnökség tervező csoportjának *„Ifjúság"* szocialista brigádja képviselte.

A részt vevő szocialista brigádok népes tábora mozgalommá bővítette a vetélkedőt. *Nem az első, második vagy harmadik hely elérése volt a fő cél.* Az ismeretek gyarapításáért versenyeztek munkások, vasutasok, tsz-tagok és intézmények dolgozói, férfiak, nők és családanyák.

Várkonyi Balázsnak, a Magyar Rádió munkatársának a vezetésével négy témakörben fejtették ki tudásukat a csapatok. Szellemesnél szellemesebb, tréfás bemutatkozással kezdődött a játékos vetélkedő. A vasutas csapat az állomási bemondó dallamszignáljára kezdte bemutatkozását. Ezután a politikai kérdésekkel kezdődött a verseny. E témakörben *Helsinki szellemének megvalósulását és a sokoldalú magyar—szovjet kapcsolatok jelentőségét kellett kifejteni és értelmezni.*

A *szakszervezeti jogok ismerete* képezte a második témakört. A rendezőket dicséri, hogy színessé és erdekessé tudták tenni a kérdéseket. A szegedi Nemzeti Színház művészei munkahelyi villámjeleneteket mutattak be. A versenyzőknek a kis epizódokból a bizalmiak helyes és helytelen álláspontjait kellett felismerniük.

A *Mindenki iskolája* tantárgyaiból előzetesen szabadon választhattak a csapatok. Ez képezte a következő témakört. Kiváló feleletek születtek matematikából, fizikából, kémiából és földrajzból.

A művészet területéről is széles körű tájékozottságról tettek tanúságot a versenyzők. Játékossá, elevenné vált ez a témakör. Színészek idéztek jeleneteket. A *„Herkulesfürdői emlék"* és az *„Ötödik pecsét"* című filmek szereplőivel, írókkal peregtek színvonalas párbeszédek. Hallottunk Verdi áriát az *Aidából* és értelmezni kellett a *Dél-alföldi Tárlat* bemutatott képeit.

A rendkívül magas színvonalú döntőben a csapatok fejfej mellett haladtak. Végül is *a MÁV Szentesi Építési Főnökség „Ifjúság" szocialista brigádja a fizika feleletére kapott maximális ponttal megszerezte az első helyet.* Kiváló eredményeikkel a műveltség területén is gyarapították a vasút jó hírnevét.

A győztes csapat tagjai voltak: *Juhász János, Kovács Béla, Kása Edit, Tihanyi Béláné, Veress László és Szepesvári József.*



A Landler Járműjavító Vöröskeresztes-szervezete és az Újpesti Közért Vállalat kiállítást rendezett a helyes táplálkozásról az üzem művelődési házában. A kiállítást dr. Buga László nyitotta meg. A látogatók a kiállított élelmiszereket 20 százalékos árengedménnyel vásárolhatták

(Gyergyói János felvétele)

Irodalmi vetélkedő

A miskolci járműjavító KISZ-szervezete *Ady Endre* születésének 100. évfordulója alkalmából december 2-án irodalmi vetélkedőt rendezett, amelyen az üzem nyolc csapata és egy általános iskola csapata vett részt.

A vetélkedő megkezdése előtt a XIV. számú általános iskola úttörői adtak emlékműsort. A versenyzők írásban és szóban válaszoltak a kérdésekre. *A győztes a Kandó Kálmán KISZ-alapszervezet 2-es számú csapata lett.* Az első három helyezett csapat tagjai tárgyjutalomban részesültek.

KÖNYVNAP

Műszaki és szépirodalmi könyvnapot tartottak december 6-án a budapesti vasútigazgatóságon. A már hagyományosnak mondható könyvbemutatót *Nagyrónai László* vasútigazgató-helyettes nyitotta meg. Az igazgatóság könyvterjesztői ezúttal 260 műszaki és 200 szépirodalmi művet tártak az olvasók elé. Az újdonságok közül említést érdemel az idén megjelent *„Világirodalom legszebb elbeszélései"* és *Békés István* gyűjteménye Napjaink szállóigéi címmel. A műszaki témájú könyvek között ismét bemutatták Kubinszky Miklós: *Vasutak építészete Európában* című könyvét.

A vetélkedő megyei győztesei

„Kit tud többet a Szovjetunióról?" és a *„Ki tud többet az Odessza megyéről?"* című vetélkedősorozat Csongrád megyei döntőjére november 20-án Hódmezővásárhelyen került sor. A döntő tíz, egyenként öt tagú csapatának versenyéből a szegedi vasutas fiatalok kerültek ki győztesen. A vasutas KISZ-esek — *Bujnéné Kollár Ilona, Pintér Erika, Ráthli Erzsébet, Hegyközi Pál* és *Schinágel András* — egyaránt jól válaszoltak a történelmi, gazdaságpolitikai irodalmi és a mindennapi politikai élet témaköréből feltett kérdésekre. A győztesek jutalma jövő év tavaszán odesszai utazás lesz.

„Szerelmek az őszben"

Sikeres zenés irodalmi műsor Békéscsabán

Békéscsabán, a vasutasszakszervezet klubkönyvtárában november 28-án este, *„Szerelmek az őszben„* címmel zenés irodalmi műsort rendeztek. A színművészek és a klubkönyvtár irodalmi színpadának fiataljai felejthetetlen élménnyel ajándékozták meg a közönséget.

A műsorban közreműködött *Karikó Teréz* és *Réti Csaba*, a Szegedi Nemzeti Színház Liszt-díjas magánénekesei, valamint *Fodor Zsóka*, a békéscsabai Jókai Színház művésze, *Váradi Zoltán*, a Szegedi Nemzeti Színház karnagya és *Udvaros Béla*, a békéscsabai Jókai Színház rendezője.

A színvonalas műsor sikerét a közönség vastapsa igazolta. Talán érdemes lenne több vasutas művelődési házban is megismételni!

Bayreuth a vidámság városa

ÚTIJEGYZETEK

AZ ÜNNEPI JÁTÉKOK, fesztiválok, nyári zenei hetek legregebbi városa *Bayreuth*. A bajor kisváros évről évre két fontos esemény színhelye: a *Wagner Richard* kezdeményezte ünnepi játékok keretében, világviszonylatban kimagasló előadásban bemutatásra kerül a nagy szerzőnek általában 6—7 műve, s itt tartják a *Herbert Barth* által alapított és szervezett, immáron több évtizedes múltra visszatekintő ifjúsági találkozókat. A két esemény időben mindig egybeesik, s ennek szimbolikus jellegén túlmenően, mélyebb eszmei összefüggései vannak.

A világ zenekedvelő — és gyakorló — ifjúsága nem Wagner, hanem a XX. század zenéjén nevelkedik, de érzelemvilágában, művészi elgondolásaiban éppen olyan forradalmi, mint a XIX. század nagy mestere volt a maga idején. *S ha Wagner politikai forradalmisága nem is, de céltudatossága, zenedrámai koncepciója és művészi újatakarása feltétlenül kiállta az idők próbáját.* Ennyiben mindenképpen eszmei példaképe lehet minden idők fiatalságának — a mainak is.

DE VAN EZEKNEK az ifjúsági találkozóknak további — és nem kevésbé fontos — célja is. *A tudományos szemináriumok, a közös zenehallgatás, a kirándulások, a sport- és társadalmi kapcsolatok, a közös szórakozások, s nem utolsósorban az együttzenélés öröme lerombolja a mesterséges válaszfalakat észak és dél, kelet és nyugat fiataljai között*, s mindannyiunk közös nyelvén: a zenén át megtalálják az egymás felé vezető utakat. A zenének *Bartók* és *Kodály* által is következetesen hangoztatott nemzetek fölött álló nagy összefogó társadalmi erejét demonstrálja ez az ifjúsági találkozó, amelyen magyar, csehszlovák, lengyel, román, francia, német, dán, norvég és ki tudja, még hány nép és nemzet fiataljai egy hónapon át beszélnek egymás közös nyelvén: a zenén.

Wagner — mint ismeretes — nemzetek és társadalmi osztályok fölött álló, mindenki számára szabad (sőt ingyenes) ünnepi játékokról álmodott. Ennek a célnak az eléréséhez 100 év nem bizonyult elegendőnek. De az ifjúsági ünnepi találkozó megszervezése (s a velejáró áldozatos erőfeszítések) ebben az irányban feilesztették a wagneri gondolatot. Nemzeti, faji, osztálykülönbségek nélkül azt az utat keresni, amely nem elválasztja, hanem egymáshoz közelebb viszi a fiatalságot. S *Bayreuth nagy felismerése, hogy ez az út mindenekelőtt a művészet — ezen belül a zene — közös ápolásán, élvezetén és művelésén keresztül érhető el.*

AZ ELMÚLT ÉVBEN a 100. jubileum jegyében, természetesen a száz év előtti hagyományhoz híven, *Wagner* legnagyobbszabású alkotása, a *Niebelung Gyűrűje* című világdráma került bemutatásra. S ez képezte az idei előadások gerincét is. Ismeretes, hogy a világ keletkezésétől annak elmúlásáig terjedő hatalmas méretű világmítoszt, összefüggő egészében négy estén át, 1876-ban itt mutatták be először, a magyar származású *Richter János* vezényletével. A dráma csak dantei és madáchi méretekkel mérhető. S talán nem a merő véletlen műve, hogy most rendezésével a fiatal Patrice Chéreut bízták meg. Felfogása, koncepciója és főként bizarr megoldásai kétségen kívül nem találhatnak egyértelmű elfogadást és helyeslést (vitatja is két év óta a világ zenei szakirodalma), de vitán felül áll: a múlttal, a tradícióval, a konzervativizmussal való teljes szakítás s az a — feltétlenül jó szándékú — törekvés, hogy a nagy mítikus drámát a százéves hagyományból kiszakítva, mindenekelőtt a ma fiatalsága számára tegye nemcsak érthetővé, de vonzóvá is. Ezért ragadja ki a rendező az istenek, óriások és alvilági törpék világát a mítosz homályos ködéből és helyezi az egész cselekménysorozatot társadalmi keretek közé, ezért szakít mindenféle patetikus és fennkölt előadásmóddal, s igyekszik — még a legelvontabb — jeleneteket is emberi, világias és társadalmilag elfogadható miliőbe helyezni.

TALÁLÓ VOLT erről az előadásról az a vélemény, hogy Bayreuth aligha tekinthető valamilyen „zarándokhelynek" sokkal inkább kísérleti műhely jellegű. S a *Niebelung Gyűrűjének* a fiatal francia rendezésében színre vitt előadása ezt a megállapítást a szó szoros értelmében igazolta.

Bayreuth az évtizedek során szellemileg megfiatalodott. Az ünnepi játékok mind merészebben újszerű felfogása, a modern zenének ezzel párhuzamos bevonulása — a *Budapesti Zeneművészeti Főiskola* növendékei például a most 60. születésnapját ünneplő *Mihály András* művével léptek fel nagy sikerrel — az ifjúsági találkozó derűs vidámsága áthatja ennek a bűbájos kisvárosnak egész atmoszféráját. S Wagner súlyos zenéje a legkevésbé sincs ellentétben a fiatalos derűvel, s még a legmegrögzöttebb hagyománytisztelők szemében sem kelthet megbotránkozást, hiszen a nagy mester is a világmegváltó sorstragédia. *Isolda* romantikusan szép szerelmi halála. *Lohengrin* csalódott távozása vagy éppen a *Bolygó Hollandi* megváltó halálának előadása után vidám baráti társaságban sörözgetett a ma méltán híres *Eule vendéglőben*

BAYREUTH 976 ÓTA egyetemi város is, s az ifjúsági találkozók során nyáridőben meghonosodott vidámság most már állandósult. A bajor hegyek és folyók között a természettel szinte egybenőtt régi város, így lesz szimbólumává: a zene szellemében egynyelvűvé váló ifjúság — koroktól független — jelképévé.

Dr. Csillag Ferenc

Életre ítélve (I.)

A csökkent munkaképességűek rehabilitációja

„Az ember nem érheti be a puszta lételéssel. Vágyódik a boldogságra, elismerésre, társadalmi értékének tudatára. Fejleszteni kívánja képességeit, megalapozni saját és családja jövőjét. Társadalmunk fokozatosan megteremti jogos vágyaink megvalósulásának általános feltételeit. Mégis igaz az, hogy az élet küzdelem, amelyben sokszor nehéz helytállni . . .”

(Dr. Ph. Skodáné)

A vasútnál újratermelődnek a csökkent munkaképességű dolgozók. A balesetek többségének következménye: *végtagcsonkulás vagy -hiány.* A számuk aggasztóan nagy. A sérültek életét a műtőasztalokon mentik meg de további sorsuk már nem az orvosokon múlik. *A sebek begyógyulnak, a csontok összeforrnak, de vajon elegendő-e ez?* Kik nyújtanak segítő kezet az aktív továbbéléshez, a társadalomba való sikeres újrabeilleszkedéshez? A sebészeti osztályokról az út a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályára vezet. A teljes gyógyulásnak ez már az utolsó állomása. Budapesten, a Szántó Béla úton található, a nagykövetségek szomszédságában.

A baleset oka: ittasság

A földszinti orvosi szobában *dr. Geruska Lóránt* osztályvezető főorvos fogad. Bejön néhány munkatársa is: *dr. Tamási Márton* adjunktus és *dr. Maly Ernő.* Melletünk az adminisztrátor szünet nélkül veri a gépet. Leveleket, behívókat ír, valamennyi sürgős küldemény. (Ebben az évben 595 ajánlott levelet küldtek a különböző intézményeknek, szolgálati vezetőknek.)

— *Osztályunk, amely az ország első rehabilitációs intézete volt, 1963-ban alakult 16 ággyal* — mondja a főorvos. — *Egy év múlva már 51-re gyarapodott az ágyak száma, amely azóta sem változott lényegesen. A cél az volt, hogy a betegeket megtanítsuk a művégtagok használatára. 1963-tól sokat fejlődött az osztály.* A Gyógyászati Segédeszközök Gyárával együttműködve több művégtagot kísérleteztünk ki, és mi voltunk az úttörői a veleszületett végtaghiányos gyerekek protézissel való ellátásának is. A legkisebb betegünk tizenegy hónapos volt. Gondozzuk azt a tizenegy éves fiút is, aki hat éves korában balesetet következtében vesztette el mindkét lábát.

A főorvos rágyújt, majd kis szünet után folytatja.

— *A csonkultak száma, sajnos, növekszik. A legtöbb baleset saruzókkal, kocsirendezőkkel, vonatvezetőkkel, kocsifelirókkal és kalauzokkal történik.* Sok az érszűkület miatt amputált vagy bénulás, reuma, trombózis következtében mozgáskorlátozott betegünk is. Havonta 55-en cserélnek itt ágyat, ami rendkívül lehangoló és egyben figyelmeztető. *A balesetek többsége alkoholos befolyásoltság hatására történik. Sok baleset „szárad” a főnökök lelkén, mert nem ellenőriznek szigorúbban!* A szovjet vasutaknál, ha ittasság motiválta a balesetet, fegyelmit kap a szolgálati vezető. Az eseményt pedig nem tekintik üzemi baleseteknek.

Az osztálynak külföldön is jó a híre. Küldtek már ide beteget Albániából és Lengyelországból is. A közelmúltban az NDK-orvosok kérésére ismertették az itt használt művégtagokat, jövő tavasszal pedig a MÁV rehabilitációs rendszerről tart előadást Svájcban *dr. Maly Ernő.* Az osztály feladata az orvosi rehabilitáció, de az itt dolgozók ennél sokkal többet tesznek.

Ne legyenek kiszolgáltatva

— Az osztály profilja az utóbbi három és fél évben tovább szélesedett — magyarázza dr. Geruska Lóránt. — *Elkezdtünk foglalkozni a bénultakkal, és az eredményen magunk is meglepődtünk.* A reuma vagy egyéb ok miatt mozgásképtelenné vált beteget megtanítjuk a helyzetváltoztatásra, a járóka, a tolókocsi és egyéb eszköz használatára. Saját pszichológusunk is van. Magyarországon ő volt az első, aki ebből a témából doktorált. A pszichiáter az életbe való visszatérést segíti elő, ő méri fel, hogy a betegnek milyen lelki (elmebeli) tartalékai vannak. Ha beszél vele, erről majd bővebben tájékoztatja. Megállapítja például, hogy a sérült pályamunkás alkalmas-e arra, hogy tanuljon. *Előfordult már, hogy ösztönzésünk hatására diplomát szerzett a pályamunkás.* Az orvosi rehabilitációnk magas színvonalú, de sajnos, elmaradtunk a foglalkozási rehabilitációval. A betegeket meg kellene tanítani valamilyen munkára, hogy ne legyenek kiszolgáltatva. Erre itt nincs lehetőség. Ezért csak levelezünk, összeköttetéseket keresünk, ami nem mindig sikerül. A munkahelyi vezetők sokszor elzárkóznak, és sajnos, az emberi „hülyeség” ellen nehéz küzdeni. Nincs megfelelő rehabilitációs törvényünk.

Az orvosok példákat sorolnak. Egy combamputált kislányt felvettek a MÁV-tisztképzőbe. Az igazgatóság Pesten nem adott megfelelő munkát, ezért egy távolabbi állomásról kellett neki bejárni az iskolába. Csak hosszas utánajárással sikerült rendezni a sorsát. Sokszor a beteg nem hajlandó munkát vállalni, mert anyagilag jobban jár, ha nem dolgozik. Ha a keresete ugyanis meghalad egy bizonyos összeget, megvonják tőle a rokkantsági nyugdíjat. *A jelenlegi rendelet arra ösztönöz, hogy maradjon rokkant, mozdulatlan nyomorék.* Ezért többeket a házastársa tart el. Innen már gyakran nincs messze az alkoholizmushoz vezető lejtő. Érdemes itt megjegyezni, hogy egy egészséges nyugdíjas, ha munkát vállal egészségügyi vagy egyéb kiemelt intézménynél, egész évben dolgozhat, és a nyugdíja is változatlan marad.

A legtöbb sérült ragaszkodik a vasúthoz. Előfordult már, hogy cipésznek taníttattak valakit, és az a szakvizsga előtt meggondolta magát, mert nem akart elszakadni a vasúttól. Az utókezelő létrehozása haladó tett volt. *Központi segítséggel kellene folytatni az életbe való visszavezetést, az elhelyezést is.* A MÁV nem szűkmarkú, amikor a gyógyításhoz szükséges eszközök, műszerek megvásárlásáról van szó. (Hidraulikus alsó művégtagja például csak a MÁV-nak van). *Kifizetik a 86 ezer forintos bioelektromos kart is, de nem mérik fel azokat a lehetőségeket, ahol ezekkel a drága protézisekkel dolgozni lehetne.* A rokkantak önbizalmát, munkába vetett hitét törik meg azáltal, hogy a sokkal kevesebb forintba kerülő elhelyezésről már nem gondoskodnak.

Itt nincs bürokrácia

Cseng a telefon. A főorvos elnézést kér. A MÁV Kórházból jelentik, hogy friss amputált van náluk, hamarosan küldik az osztályra. Megszólal a szobadiktafon is. A portáról közlik, egy idős vasutas szeretne beszélni a főorvossal. Messziről utazott ide.

— *Küldjék be!*

Vasutasbundában, sapkáját a kezében szorongatva jön B. Lábszáramputált. Zsebéből egy papírt halász elő, és odaadja a főorvosnak. Reggel a Gyógyászati Segédeszközök Gyárában kellett volna jelentkeznie az újabb protézisért, de késett a vonat. A főorvos elmagyarázza, mi a teendő. Kétszer is megköszöni a segítséget, de mielőtt botjára támaszkodva elmenne, megkérdezi, hogy fekete színű lesz-e a cipő. A főorvos megnyugtatja: olyan lesz, amilyet kért.

Dr. Tamási Márton adjunktus elmondja, hogy minden szerdán kimegy a gyárba egy orvos és egy gyógytornász. Ott a műszerésszel együtt ellenőrzik az új vagy javított művégtagot. A beteg a jelenlétükben próbálja ki, és ha szükséges, még igazítanak rajta. A betegek már tudják, hogy ha meglazul egy csavar, vagy szorít a protézis, szerdán előzetes bejelentés nélkül fogadják és segítenek rajta. *Ez is a bürokráciától mentes, gyors intézkedések egyike.* A régi művégtagot az új ellenében vissza kell szolgáltatni, mert a MÁV tulajdona. Ha meghal a beteg, a hozzátartozója köteles visszaadni. Ezeket kijavítják vagy átalakítják, aztán ismét kiadják másnak.

Az olvasó ne vegye most formabontásnak, ami ezután következik. A riporttól szokatlan stílusban és módon száraz tényeket, megállapításokat vetek papírra kiegészítő kommentár és szubjektív megjegyzések nélkül. A továbbgondolást vagy következtetést önökre bízom!

Részletek egy 1977. május 30-án készült hivatalos jelentésből. Témája: *a csökkent munkaképességű dolgozókra vonatkozó rendelkezések vizsgálata, amely a budapesti, a pécsi és a debreceni igazgatóságra terjedt ki.*

Részletek egy jelentésből

„A rehabilitáció célja az, hogy a csökkent munkaképességű személyeket visszavezessse a termelőmunkába, tartalmat adjon az életüknek, biztosítsa anyagi és szociális függetlenségüket. *Csökkent munkaképességű az a dolgozó, aki a munkakörének ellátásához szükséges képességeket elvesztette, de a megmaradt képességeit más munkakörben hasznosítani tudja.* Szocialista társadalmunk kötelessége, hogy intézményesen gondoskodjon a csökkent munkaképességű dolgozókról. Ennek érdekében számos jogszabály jelent meg. (Öt rendelkezés számainak pontos felsorolása.) A csökkent munkaképességű vasutasok helyzetének rendezésére MÁV-utasítások vonatkoznak. (Hét utasítás száma olvasható.)

Budapesti igazgatóság. Megállapítottuk, hogy a budapesti igazgatóságon háromtagú bizottság működik, de ezt a jövőben átszervezik, mert az előadó. is a bizottság tagja. Az igazgatóság területén — bemondásuk szerint — *500-at meghaladó csökkent munkaképességű dolgozót tartanak nyilván, de ez csak hozzávetőleges adat.* Véleményük szerint ez a szám jóval több. Pontos nyilvántartást nem találtunk . . .

1977-ben a vállalati bizottság 139 kérelem ügyében döntött. Általában bérkiegészítést, illetve keresetkiegészítést állapítottak meg. Mindössze öt igénybejelentő esetében hoztak elutasító határozatot. Megállapítottuk, hogy az ügyek intézésének átfutási ideje hosszú. *A 15 napos határidő helyett zömében kettőhónapos átfutási időket találtunk.* A dolgozók igénybejelentésükre a szolgálati főnökségükön keresztül kapnak értesítést a döntésről. Szomorú az, hogy az értesítések egyike sem tartalmazott fellebbezésre vonatkozó kioktatást . . .

Rendelet írja elő, hogy a szolgálati helyeken évente munkaköri jegyzéket kell készíteni arról, hogy milyen munkakörben foglalkoztathatók csökkent munkaképességű dolgozók. A budapesti igazgatóság 200 erre kötelezett főnöksége közül csak öt tett eleget a rendeletnek. (Felelősségre vonás sem történt.)

Pécsi igazgatóság. A bizottság elmondása szerint már évek óta nem foglalkoztak olyan csökkent munkaképességű dolgozók rehabilitásával, akiknek emiatt könnyebb munkakörbe való helyezése vált volna szükségessé. Az ok: *a csonkultakat olyan munkakörbe helyezik a szolgálati főnökségek, ahol keresetük magasabb, mint a baleset előtt volt.*

Debreceni igazgatóság. 580 csökkent munkaképességű dolgozót tartanak nyilván. A nagyobb állomásokon rehabilitációval foglalkozó albizottságokat hoztak létre. Ezek: *Debrecen, Nyíregyháza, Püspökladány, Mátészalka, Záhony, Kisújszállás.* Feladatuk: megvalósítani a csomópontok területén foglalkoztatott csökkent munkaképességű dolgozók rehabilitációját, valamint állandóan figyelemmel kísérni életüket. Tavaly 51 egészségromlásból és 12 üzemi balesetből csökkent munkaképességű vasutas keresetkiegészítési ügyét tárgyalták meg nyugtatóan.

A vizsgált igazgatóságok közül *a debreceniek tesznek a legtöbbet a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének javítása érdekében.* Záhonyban például iparvágányraktárnoknak kizárólag ilyen dolgozókat alkalmaznak. Ugyanitt seprűkötő üzemet létesítettek foglalkoztatásuk érdekében. *Az átrakókörzetben a darabszámlálást is „sérült” dolgozókkal végeztetik.* A legnagyobb gondot a rokkantak átképzése jelenti, mert azok, akiknek csak nyolc általános iskolai végzettségük van, nem vállalják a továbbtanulást, általában elfásulnak, nincs ambíciójuk. A vállalati albizottságok mindent elkövetnek a rehabilitálás sikere érdekében.

Megállapítottuk, hogy a debreceni igazgatóság végzi a legsokoldalúbban a rehabilitálással kapcsolatos teendőket. A vállalati albizottságok létrehozásával mindenképpen példamutató kezdeményezést tettek a Magyar Államvasutaknál. A munkahelyek létesítésével, a könnyebb munkakörbe való helyezéssel, átképzéssel és neveléssel váltak a foglalkozási rehabilitáció (az életcéladás) úttörőivé . . .”

Kaszala Sándor

(Folytatjuk)

DEBRECEN:

Vasútegészségügyi szakdolgozók III. tudományos értekezlete

A vasútegészségügyi szolgálatnál foglalkoztatott dolgozók képzése, továbbképzése igen fontos feladat. Ebből a célból — az önképzés formájának alkalmazásával — *harmadszor került sor a vasútegészségügyi szakdolgozók tudományos értekezletére.*

Az egészségügyi szakdolgozók, asszisztensek, üzemi ápolók, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére tett vállalásaik keretében készültek az ez évi tudományos értekezletre.

A résztvevők köre évről évre terebélyesedik. Ebben az évben az elmúlt napokban megtartott III. Országos Tudományos Értekezleten *Szeged, Miskolc* és *Debrecen* területi egészségügyi központjainak szakdolgozói, valamint a MÁV Közegészségügyi Intézet egészségügyi szakdologzóinak képviselői vettek részt. A részvétel pályázat útján történt. Az üzemápolók és asszisztensek saját szakterületükről egy-egy önálló témakör tudományos szakdolgozat formájában történő megírásával pályáztak. Ezúttal 13 egészségügyi szakdolgozó, 10 szakdologzat megírásával vett részt az értekezlet munkájában.

Az értekezletet *dr. Báló György,* a Debreceni Területi Egészségügyi Központ igazgatófőorvos-helyettese nyitotta meg, értékelve a korábbi értekezletek munkáját, majd sor került a pályamunkák előadás keretében történő ismertetésére.

A szakdolgozatokat szakorvosi kollektívák bírálták el, illetve véleményezték. Megállapítható, hogy a dolgozatok szerzői *a leglényegesebb és legidőszerűbb témákat dolgozták fel.* Az üzemápolói munkakör területéről készült szakdolgozatok helyesen kötötték össze az elméleti ismereteket a gyakorlattal.

Dr. Báló György úgy értékelte a pályamunkákat, hogy azok az elmúlt évinél színvonalasabbak, tartalmasabbak, hűen tükrözik az asszisztensek és üzemápolók elméleti és gyakorlati felkészültségét.

Az elismerés hangján lehet szólni azokról a szakdolgozatokról, amelyeket szerzőik a mindennapi munka mellett, fáradságot nem kímélve, a megfigyelések sokaságát feldolgozva, a szakirodalom rendszeres tanulmányozását felhasználva készítették el.

A szakdolgozatok elbírálása után az alábbi helyezési sorrend alakult ki:

Első helyezést ért el: *Bálint Lászlóné, Árvai Pálné, Bodó Imréné* (Szegedi TEK). Szakdolgozatuk címe: *Rendelőintézeti betegforgalom mérési adatainak elemzése.*

Második helyen végzett: *Dr. Szántó Dezsőné* (Miskolci TEK) *és Balázs Katalin* (Budapesti TEK), harmadik *Marsi Lajosné* (Debreceni TEK).

A helyezettek között az oklevél mellett több mint 10 ezer forint pénzjutalom került kiosztásra.

Debreceni ifjúgárdisták

A *debreceni járműjavító ifjú gárdistái* kiváló eredményeket értek el az utóbbi években. A városi szemlén immár negyedik esztendeje mindig ők hódítják el az első helyet, ezenkívül a megyei szemlén is több első és második helyezést szereztek. Nem volt véletlen az sem, hogy 1975-ben a debreceni járműjavító Ifjú Gárda szakasza képviselte Hajdu-Bihar megyét az országos IG-szemlén, s a szocialista versenymozgalomban *háromszor tüntették ki a szakaszt kiváló címmel, egyszer pedig az Élenjáró század címet is kiérdemelték.*

A járműjavító ifjú gárdistál a rendőrséggel is szorosan együttműködnek, s jelenleg közlekedésrendészeti szak-alegységként tevékenykednek. A jó munka és a példás helytállás elismeréséül a megyei rendőrfőkapitányság a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóján *csapatzászlót adományozott* a járműjavító Ifjú Gárda szakaszának, amelyet *Kollár János* alezredes, a Hajdu-Bihar megyei rendőrfőkapitány adott át. A megtiszteltetésben részesített Ifjú Gárda alegység egyben felvette *Vass Károly* rendőr alhadnagy nevét, aki az ellenforradalom idején halt hősi halált.

A vasutasok — s nemcsak a debreceniek — méltán lehetnek büszkék az Ifjú Gárdában tevékenykedő minden fiatalra, méginkább a Vass Károly alegységbe tartozó ifjúmunkásokra.

Három hét Balatonfüreden

Ahol minden a betegekért történik

Balatonarács — hirdetik a megállóhely jókora betűi. Többen szállunk le. Kitömött kézitáskák, sál, kalap, no meg az óvatos léptek arról tanúskodnak, hogy újabb vendégek érkeztek a szívbetegek Mekkájába.

Az állomástól keskeny utca vezet *az új MÁV Szívszanatóriumhoz.* Az épület Y-alakú figurája már messziről utat mutat, uralja a környéket.

A porta berendezése, az örökzöldek, a tapétás falak, a kényelmes karosszékek és nem utolsósorban a barátságos fogadtatás már az első percben nyugalmat kölcsönöznek. A színes műanyag padlókon tarka szőnyegek, a mennyezeten csillárok, a falakon képek, emeletenként tágas társalgók, más-más színű fotelek, televízió, könyvtár, társasjátékok.

A szobák kétágyasak. Az első emeleten — melynek kórházjellege van — fehér ágyak, süppedő laticel matracok. A többi emeleteken heverők, a tapétás falak körül kárpitozás, karosszékek, színes mennyezeti lámpák, falikarok, linóleum borítású padló, gőzfűtés, minden szobához balkon, beépített szekrények, előszoba, hidegmelegvizes zuhanyozós fürdőszoba. A Balatonra néző napozókon különleges kárpitozású nyugágyak. A napsugár jótékony hatását zuhanyozók segítségével is fokozhatják a betegek.

Először a nővérekkel ismerkedik a beutalt. Néhány rutinkérdés után elfoglaljuk a kétágyas szobákat. Az új betegekkel részben a vezető *dr. Fehér Csaba,* a szív- és érbeteggyógyászatban nagy szívkórházi gyakorlatot szerzett főorvos és *dr. Urbán Irén* orvos foglalkoznak. Kórházi szinten történik a vizsgálat. Az EKG-készülék a legújabb típusok közül való. A terápiák között szerepel a szív- és egyéb masszázs, a torna és a nagykórházzal történő kooperáció következtében — szükség szerint — a szénsavas fürdőkúra.

Az orvos naponta, a főorvos másodnaponként látogatja a betegeket. A reggeli órákban van a vizit, az injekciók beadása, a gyógyszerosztás; azért, hogy a csoportos étkezésig eljuthasson a beteg a gyógyfürdőbe, belekástolhasson a Kossuth Lajosról elnevezett híres forrásvízbe és élvezhesse a Balaton — *Füreden* érvényesülő — északi szeleket szelídítő, hőszabályozó különös gyógyhatását.

Mindezek mellett nagyon jó hatással van az idegérzékeny betegekre, a nővérek készségessége, kedvessége, különös tekintettel *Éva* és *Juci* nővérre és a mindig és mindenkinek rendelkezésre álló könyvtárosra.

Az egyik napon mentőkocsi állt meg a szanatórium előtt. Beteget hoztak a budapesti MÁV Kórházból. Súlyos szíves volt . . . A társalgóban az terjedt el, hogy a harmadik infarktusával küszködik. A szobatársa naponta beszámolt az első emeleti szoba eseményeiről. Az esti tévénézés hangfogóval történt, lábujjhegyen jártak a betegek. Az egykori szombathelyi osztályfőnök, a a pécsi mozdonyvezető, a nyugdíjas mérnök és a mindenkivel jó barát *Szabó Béla,* egykori miskolci vonatvezető csak suttogva beszélték meg a hetilapok és újságok híreit. A nővérek egymásnak adták a kilincset. Oxigénpalackok váltakoztak. Infúzió infúziót követett. Egy emberért, a szanatórium egy betegéért, annak életéért folyt a harc. *Dr. Fehér Csaba* főorvos még az éjféli órákban is meglátogatta betegét és szükség szerint operatív tevékenységet végzett, vagy rendelt el. Valamennyi beteget meghatotta az a rendelkezése, mely szerint *a beteg feleségének engedélyt adott arra, hogy a válságos napokban éjjel-nappal férje mellett maradhasson.*

A pontos időben történő — napi háromszori — étkezés kedélyes színfoltja a gyógykúrának. A felszolgáló személyzet derűs arccal hordja a jóízű falatokat, amelynek teremtője a gasztronómia mestere, a mindig jókedvű szakács, a budapesti Mátyás pince nagy hírű konyhájában szerezte tudományát.

(Gergely)

Kérem a jegyeket!

Szolgálatban, kalauznőkkel

Az utazás és a megérkezés mindig izgalommal jár. De vajon a vonatkísérők — akik sokszor érkeznek és útra kelnek, mert ez a hivatásuk — hogyan élnek? Nekik mit jelent az utazás? Erre kerestem választ a Nyugati pályaudvaron.

A vezénylet felé tartva, komor csigalépcsőn jutottam fel *Balku Lajos* vezénylőtiszthez, miközben a várakozó helyiségben sötét, lakattal zárt szekrényeket, valamint egyszerű asztalokat, székeket láttam. Itt jelentkeznek, és megpihenhetnek a vonatkísérők.

Ketten a 18-ból

A vezénylőtiszttel együtt *Papp Zoltán*, a vonatkíséret párt-alapszervezetének titkára fogadott. Közöltem szándékomat: *szeretnék elkísérni egy-egy útjára két kalauznőt.* Kérésem teljesítése nem ütközött akadályba. Együtt keresgéltünk a névsorban. Közben megtudtam, hogy a Nyugati létszámába tizennyolc jegyvizsgálónő tartozik. Meglepett, hogy a tizennyolcból tizenegyen elváltak, hárman hajadonok, és csak négyen élnek együtt a férjükkel. Végül *Hornyák Józsefné* és *Sulyok Sándorné* elkísérése mellett döntöttem.

Hornyákné a KISZ-vezetőség tagja. Három évvel ezelőtt lépett be a szakszervezetbe, hiszen még fiatal vasutas. Sokat segített a brigádmozgalom



„Indulásra készen" — jelzi Hornyák Józsefné

szervezésében. Jelenleg az *Ifjúsági brigád* naplóvezetője. A legjobbak közé tartozik, s munkatársai szívesen dolgoznak vele.

— *Még soha sem hiányzott igazolatlanul* — jegyezte meg büszkén a vezénylőtiszt.

— Ez érdem? — kérdezem meglepődve.

— *Sajnos, mostanában már ez is erénynek számít* — válaszolta a párttitkár.

Ugyancsak „érdem"-ként fogható fel, hogy Hornyák Józsefnénak nincs gyermeke. Meg az is, hogy szintén egyedül, elváltan él.

— Mindig megkérhetjük rendkívüli szolgálatra — magyarázta Balku Lajos. — Mert bizony nálunk is sok gondot, fejtörést okoz a gyesen levő édesanyák pótlása. Nem tehetjük ki a vonatokra a táblát, hogy *„Nem közlekedik, mert a jegyvizsgáló gyesen van!"* Ha pedig letelik a gyermekgondozási szabadság, az anyákat úgy kell szolgálatra beosztani, hogy legalább szombat déltől hétfőig szabadok legyenek. Nehéz ezt biztosítani ilyen nagyon szűkös létszámmal. Máskülönben még a férfiak sem utaznak szívesen vasárnap...

A vezénylőtiszt közben felállt az asztaltól és kitekintett.

— *Úgy látom, Hornyákné már itt van* — szólt.

— És Sulyok Sándorné?

— *Vele majd holnap utazhat. Ő különben két évvel ezelőtt, a férjével együtt lett vasutas. Együtt szolgálnak, s az asszonyka ritkán vállal külön utat, a gyerek miatt. Egyébként nincs velük semmi baj, nagyon rendesek...*

Kedd, 224-es

Hornyákné, azaz Zsuzsa láthatóan örült annak, hogy elkísérem Nagymarosra. Először a mozdonyhoz mentünk. Oda kell feltenni a táskát, mert csak ott van biztonságban. Előfordult már, hogy a kocsiból ellopták. *Aztán hátravittük a zárjelző lámpát, majd a kocsikat végigjárva haladtunk ismét előre. Zsuzsa figyelme mindenre kiterjedt.* Megvizsgálta az ajtókat, ablakokat, ellenőrizte a világítást, megfelelő állásba helyezte a fűtési szabályozókat.



Sulyokné és férje, a vonatvezető

— Mindez könnyebb télen, mint nyáron — magyarázta. — Mert akkor az ablakokat is lefel kell rángatni. Azért, hogy nincsenek-e kitörve. Igaz, most az oldalsó ajtók nyitásához, zárásához kell sok erő. Egyszer már négy és fél hónapig voltam betegállományban, mert megerőltettem szolgálatban a kezemet...

Zsuzsa a vonat indulásáig vasúti pályafutásáról is szívesen beszélt:

— Kiskunfélegyházán kezdtem. Előtte a BKV-nál voltam kalauz, de azt a munkát nem kedveltem annyira. *Félegyházán jobb volt a szolgálat, mivel helyben kezdtünk mindig, s helyben is végeztünk. És a nők járhattak gyorsvonattal is, míg a Nyugatiban ez csak a férfiak kiváltsága. Mintha mi nem tudnánk ellátni azt a fordát is...*

A szerelvény kilenc kocsija közben megtelt utasokkal. A beszélgetést gyakran megszakították a kérdezgetők. Melyik vonat mikor, honnan indul? Zsuzsa mindenkinek készségesen felelgetett. Többen jó ismerősként köszöntötték. Végül sípszó hangzott, s vonatunk kigördült a Nyugatiból.

— *Egyszer egy utas feljelentett, azt állítva, hogy az „Indulásra készen!" jelzést korán adtam, emiatt csaknem lemaradt.* Büntetésből kétszáz forintot levontak a nyereségrészesedésemből. Azóta jobban vigyázok, hiszen az utasoknak majdnem mindig igazat ad a vasút — mondta a kalauznő, aztán megkezdte a jegyek kezelését. Mire a kilencedik kocsi végére értünk, már alig éreztem a lábam.

— *Semmiség* — jegyezte meg Zsuzsa, s igaza volt, hiszen neki minden állomáson és megállóhelyen le- és fel kellett szállnia, s ügyelni az utasokra, jelzőkre, jelzésekre. Így érkeztünk meg Nagymarosra.

Várakozás közben, a visszautazás előtt — meleg étel híján — egy kávét ittunk. Megtudtam még, hogy Zsuzsa Pesten egy körúti bérház hármas albérletében lakik. Egyetlen pici szoba az otthona. Szabad idejében kézimunkázik: *gyönyörű kalocsai mintákat hímez.* Ha csak át nem alussza az egész napot, egy-egy éjszakai szolgálat után. S bizony, *a zajos kis szobájában is jobban tud pihenni, mint a laktanyákban, ahová sokszor be sem megy. Vagy legfeljebb csak kézimunkázni, mert az ágynemű-ket elég ritkán cserélik ki.*

Szerda. 3724-es

A Lajosmizséig közlekedő személyvonatnál találkoztam *Sulyok Sándornéval.* A keresztneve: *Marika.* Még több mint egy óra volt az indulásig, amikor a kocsiban beszélgetve elszívta a szolgálat közbeni utolsó cigarettáját. Nem szófukar, de nem is bőbeszédű. Ezzel a tulajdonságával némiképp összefüggésben említette egyik gondját:

— *Sajnos, olyan utas is akad, aki sértésnek veszi, ha a jegyek kezelése közben szólni merek hozzá. Főként, ha bérlettel utazik, azt hiszi, nem is kell megmutatni...*

Véleménye szerint szándékosan kevesen akarják a kalauzt becsapni. Őt különben sem lehet, mivel sokszor jár ugyanezen a vonalon, s jól ismeri az utasokat. Tudja róluk, hogy a vonat melyik kocsijából kik, hol szállnak le. *Éjszaka sem fél, hiszen a férje a vonatvezető.* Van egy egyezményes jelük, arra az esetre, ha baj lenne. Két év alatt csak egyszer került ilyen helyzetbe, de az egy másik vonalon történt. Ha itt fordulna elő, hogy valaki kellemetlenkedne, akkor már nem is kellene a férjének szólni: *az ismerős utasok a segítségére sietnének nyomban.*

— Hogyan került a vasúthoz? — kérdeztem.

— A férjem egyik bátyja, aki szintén vasutas, ezt ajánlotta nekünk. *Nem is bántuk meg, hogy hallgattunk rá, hiszen minden hónapban hazaviszünk hétezer forintot.* A kisfiam két és féléves. Amíg szolgálatban vagyunk, addig az anyósom vigyáz a gyerekre. Igaz, fizetünk ezért neki. Az utazás nem könnyű, de szeretem ezt a feladatot. És Sanyikának szinte minden útról viszünk valamit. Máskülönben lakásra gyűjtünk...

A táblás megállóhelyen felszállóknak Marika a vonaton adott jegyet. Egyéb jelentős esemény nem történt az úton.

— Büntetni szokott-e?

— *Az utas rendszerint nem büntetést, hanem pótdíjat fizet. Így tehát azt mondhatom, hogy büntetni nem szoktam. Az utánfizetés havi összege 4000 forint körül szokott lenni. Ennek 9 százaléka az én jutalékom, míg a tizediket mindig a vonatvezető kapja...*

Miért nincs pihenőszobájuk?

Az út végeztével megkérdeztem a Nyugatiban a vezénylőtiszttől:

— Igaz-e, hogy itt csak férfiak járhatnak gyorsvonati fordulóban?

— *Igaz. Mert a nőknek általában nincs pihenőszobájuk a végállomásokon* — hangzott válaszként. — Még a mellékvonalakon, például Vácrátótón is hasonló a helyzet. Vagyis mert nincs női szoba, vagy leváltjuk a vonatról a nőket, vagy vállalják, hogy átmennek Vácra pihenni. Javaslatot már tettünk e problémák megoldására, de eddig még nem volt semmi foganatja.

Szalai Mária

MEGJEGYEZZÜK

Az utas fizetne, de nincs kinek

November 19-én Salgótarján állomásról utaztam a 315-ös számú vonattal Hatvanba. Ennek egyik első osztályú kocsijában olyan utasok foglaltak helyet, akiknek menetjegyük a 2. osztályra volt érvényes. *Elhatározták, hogy a különbözetet kifizetik — ha jön a kalauz. Salgótarjántól Jobbágyi állomásig azonban az utasok nem találkoztak jegyvizsgálóval.* Az utasok örömmel tették zsebre a már előkészített különbözeti díjat. Már tapasztalatból tudták, hogy ezen a vonalon a vasút képviselője nem teljesíti kötelességét.

Az utasok biztatják ismerőseiket is:

— *Nyugodtan beülhettek az első osztályú kocsiba, a kalauz ide csak ritkán látogat!*

Érdemes lenne ezen a vonalon a jegyvizsgálókat is gyakrabban ellenőrízni!

Szűcs Ferenc

DECEMBER 2-RE

Kőbánya-Hizlalón teljesítették az idei szállítási tervet

Az 1970 óta Budapest-Ferencváros kirendeltségeként működő *Kőbánya-Hizlaló* állomás dolgozói december 2-re teljesítették idei áruszállítási tervüket. Azóta a terv minél nagyobb arányú túlteljesítéséért, az állomás körzetébe tartozó és általuk kiszolgált 20 vállalat szállítási igényeinek további kielégítéséért munkálkodnak.

Az embereken múlott

— *Négyezer 777 vasúti kocsiba 85 450 tonna árut raktak nálunk december 2-ig* — újságolja *Bánsági János* állomásfőnök-helyettes. — *A munka egyéb mutatói is hasonló helytállásról tanúskodnak.* A tényleges kocsitartózkodási idő vagy a kocsik átlagos terhelése szintén jobb a tervezettnél. A vagonok jó kihasználásával például 208 kocsit sikerült megtakarítani, nem is szólva arról, hogy az idegen vasutak tulajdonát képező kocsik tartózkodási idejének rövidítésével — az erre vonatkozó terv 108,1 százalékos teljesítésével — nagy összegű valutát takarítottunk meg a népgazdaságnak.

Aztán az emberek kerülnek szóba, akiken mindez múlik, akik a ferencvárosi vasutasok jó hírnévhez méltóan a jubileumi munkaversenyben is helytálltak. Jellemző például, hogy *Kőbánya-Hizlalón másfél évtizedre visszamenően nem fordult elő halálos baleset,* s kisebb koccanás ugyancsak ritkán történt ennyi idő alatt.

A beszélgetésnél jelen van *Kardoss Kázmér* is, aki a X. kerületi vasútüzemek pártbizottságának szervező titkára, de korábban hosszú éveken át Kőbánya-Hizlaló állomásfőnöke volt. Mindkét beosztásánál, illetve tisztségénél fogva jól ismeri az itt dolgozó vasutasokat.

— A 45 főnyi létszámból mindenki tagja a szakszervezetnek, sőt mi már ott tartunk, hogy a dolgozók 40 százaléka pártlag. Kevés szolgálati hely büszkélkedhet ilyen jó számaránnyal. Tulajdonképpen ez tükröződik az említett eredményekben...

E szavak hallatára eszembe jut a klasszikus megállapítás: a szakszervezet a kommunizmus iskolája. Ám mielőtt megjegyezném, Kardoss Kázmér így folytatja:

— A ferencvárosi szb irányításával eredményesen tölti be hivatását az állomás műhelybizottsága, amely 5 tagú vezetőséggel, 2 bizalmival és 2 bizalmihelyettessel működik. A műhelybizottság szorosan együttműködik a helyi pártalapszervezettel, amelynek immár 17 esztendeje *Szabó József* a titkára. A kiemelkedő politikai munka mindenekelőtt az élénk brigádmozgalommal függ össze.

Kossuth, Baross, Petőfi

Kőbánya-Hizlaló *Kossuth* szocialista brigádjának *Tóth L. Ferenc* kezelőtiszt a vezetője. Ez a kollektíva 1975-ben elnyerte a MÁV kiváló brigádja kitüntetést, ugyanakkor kiérdemelte a kerületi pártbizottság kongresszusi zászlóját is. A lendület azóta sem tört meg. Az idén végzett sok-sok társadalmi munka mellett részt vettek *A Szovjetunió 60 éve* című szellemi vetélkedőn Budapest-Ferencváros 35 brigádjával együtt, s végül is a hatodik helyezést szerezték meg. A Kossuth brigád tagjai legutóbb komplex szerződést kötöttek a MÁV Szak- és Szerelőipari Fő...sége *Kun Béla* ifjúsági brigádjával, valamint a volánosokkal, hogy kölcsönösen segítik egymás törekvéseit.

Az állomás másik két közösségével természetesen még szorosabb az együttműködés. Ezek egyike a *Baross* brigád, a másik pedig a *Petőfi*, amelyik mindössze egy éve alakult. Közös társadalmi munkával a rakodóhelyeken és környékén összesen hat vagon hulladékot gyűjtöttek össze az idén. Ezenkívül több közös akciót szerveztek.

— Az összetartozás, a jó közösségi szellem bizonyítéka az is — jegyzi meg Bánsági János —, hogy a más vasútigazgatóságoktól hozzánk kirendelt dolgozók jól érzik itt magukat, s helyt állásuk alapján kellő megbecsülésben részesülnek.

— Hány kirendelt dolgozik itt?

— *Öten vannak, de szinte valamennyien hizlalói törzsgárdatagok, s kocsirendezői szolgálatot teljesítenek.* Pethő Ferenc Orosházáról. Varga István Vésztőről, Németh József Celldömölkről, Bagi I. László és Kozma Béla Jászapátiból jár hozzánk. Túlzás nélkül mondhatjuk, hogy döntő szerepük van nekik is az eredmények elérésében...

Túlóra nélkül

S az „eredmények" szóban az is benne van, hogy a kiemelkedő sikereket túlóra nélkül, az úgynevezett negyedik túr létrehozásával érték el. *Akik fordulószolgálatot teljesítenek, minden éjszakai munkavégzés után 48 óra pihenőt kapnak.* Természetesen az évi szabadságokból egyetlen napot sem kell átvinni a következő esztendőre. A szociális ellátottságra ugyancsak büszkék valamennyien. Végre megoldódott az a gondjuk is, hogy külön öltözőjük legyen a nőknek és a férfiaknak. Az étkezőhelyiségben villamos melegítő, azaz rezsó és más szükséges kellékek szintén rendelkezésre állnak.

Búcsúzáskor mindezt így foglalta össze Bánsági János:

— *Ahol az emberek együtt, egymásért dolgoznak, ott nem is lehet másképp...*

S azt hiszem, igaza van.

Alföldi Dóra

Növelték az irányvonatok terhelését

A *Curtici* román—magyar határállomás *Petőfi, Nyikolajev, Ságvári* és *Kossuth* szocialista brigádjai elvállalták, hogy a tehervonatok átlagos terhelésének növelésével biztosítják a korszerű vontatójárművek jobb kihasználását. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére felajánlották, hogy a Curticin képzett irányvonatokat 1350 tonnával közlekedtetik.

Vállalásukat 1378 tonnára sikerült teljesíteni. Október 31-ig összesen 3615 irányvonatot képeztek. Az elszállított áru súlya meghaladta a négymilliő kilencszázezer tonnát.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Egy életen át a közösségért

Hogy mennyit számított hajdan a ruha — amely ugye akkortájt „az embert tette" —, arra jó példa *Feleky Pál* esete. Engedelmeskedve az apai kívánalomnak — ami szerencsésen egybeesett a fiúi szándékkal —, az apa nyomdokain haladva vasutas akart lenni. Ám ahhoz, hogy valaki Angyalföld és Újpest határában az Északi Fűtőház alkalmazottja legyen, *papi ajánlásra volt szükség.* Túlontúl brosúraízűnek hatna ama kijelentés, hogy az ifjú Feleky már az idő tájt — a 30-as évek végefelé — meggyőződéses antiklerikális lett volna. Sőt! A kálvária épp abból támadt, hogy a fiatalember konfirmálásra készült — ám nem volt az alkalomhoz illő ruhája. S addig kerestek az újpesti piacon megfelelő áru tetszetős öltönyt, *míg oly hosszúra nyúlt az alku az apa és az árusok között, hogy Feleky Pál a konfirmálást lekéste.*



Előbb pályamunkás

Elmaradt a konfirmálás, nem volt meg a papok protekciója... így a mozdonyvezetői szakma helyett a kocsifényezőit tanulta ki. Most mégis — ugorván csaknem négy évtizedet az időben — a vasútnál végzett szakmai, gazdasági és társadalmi munkájáért kapta meg az Elnöki Tanács magas kitüntetését: a *Munka Érdemrend* aranyfokozatát.

De tartsunk sort!

— *Tizenkét éves lehettem, amikor először állhattam apám mellé a mozdonyon* — emlékezik vissza a kezdetre.

— Igaz, ez nem volt szabályos, de hát... Rákospalota-Újpesten laktunk, közvetlenül a vasút mellett, az állomásfőnök kertjében egy szobakonyhás melléképületben. *Apám Budapest—Nyugati pályaudvar és Szob között teljesített szolgálatot... és felvett.*

Aztán, mint említettük, más irányba kanyarodott a szép reményű pálya: a kocsifényező-mesterséget tanulta ki, s e szakma tudoraként 1940-ben szabadult. De — régi vasutasokról szólva ez mármár közhelynek számító kitétel — inkább a tanult szakmához lett hűtlen, mint a gyermekfővel megálmodott vágyhoz: *1941 márciusában már a MÁV szolgálatába szegődött.* Előbb pályamunkás volt, majd a szakvizsgák megszerzése után pályamester. Egy ideig — ugyancsak édesapja kedvéért, az ő közelében — Erdélyben, *Zsibón* dolgozott.

Dolgozott és tanult

— Rákospalota-Újpesten ért véget számomra a háború, 1945. január 10-én, a felszabadulás óráiában. S ez a nap minden szempontból fordulópontot jelentett az életemben. Már abban az esztendőben beléptem a Magyar Kommunista Pártba és a szakszervezetbe is: *a mozgalmi munka azóta szüntelenül mindennapjaim része.* Ugyancsak az 1945-ös év eseményeihez tartozik, hogy tagja lettem a magdolnavárosi osztálymérnökség első üzemi bizottságának.

Mit tesz a MÁV a környezetvédelemért?

Beszélgetés Oroszváry László vezérigazgató-helyettessel

Szakszervezetünk elnöksége szeptemberben tárgyalta a MÁV környezetvédelmi tevékenységét. A testület elé került értékelés egyik előterjesztője *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes volt, akit most arra kértünk, hogy foglalja össze lapunk olvasóinak: *mit tett eddig a vasút a környezetvédelemért, s mit tervez a jövőben, hogyan alakítja ki a maga környezetvédelmi szervezetét?*

Az első lépések

— A MÁV környezetvédelmi tevékenysége már a IV. ötéves terv időszakában elkezdődött, holott akkor még nem volt valamennyi részterületet átfogó intézkedési tervünk — mondta a vezérigazgató-helyettes. — *Ez az időszak, a vasúti vontatás korszerűsítésének időszaka azonban egybeesett a levegőszennyezettség csökkentésére irányuló kezdeményezésekkel, főleg Budapesten.* Így aztán hatékonyan járulhattunk hozzá a főváros levegőszennyezettségének csökkentéséhez. 1973-ban Budapest területén, a Nyugati, a Keleti és a Déli pályaudvaron a gőzüzemi tolatás teljesen megszűnt. Erre az időre esett az is, hogy a Keleti és a Déli pályaudvarra gőzmozdonnyal továbbított vonat többé nem érkezett be, a Nyugatiba is csak rendkívüli esetben. Ferencváros és Rákosrendező pályaudvar vonatforgalma is kizárólag villamos-, illetve dízel-mozdonyokkal bonyolódott le.

Jelentős mértékben járultunk hozzá a levegőszennyezés csökkentéséhez azzal is, hogy a Déli pályaudvar hőellátását a Kelenföldi Hőerőmű hálózatára kapcsoltuk át, a Nyugati pályaudvarét pedig olajtüzelésű kazántelep megépítésével biztosítottuk, vele együtt a MÁV-kórház és rendelőintézetét is. Levegőtisztaságvédelmi tevékenységünk azonban *építésére, vagyis az élővizek védelmére 94,2 millió forintot költöttünk.*

Intézményessé vált a kutatómunka

— Mi volt a IV. ötéves tervidőszak legfontosabb eseménye?

— *Az, hogy megindult a vasúton a rendszeres, intézményes, környezetvédelmi feltáró, kutató munka.* A közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár elrendelte a meglevő közlekedési eszközök, így a MÁV-nál üzemelő dízelmotoros járművek szennyezéskibocsátó jellemzőinek meghatározását és a javasolt normaértékek kidolgozását. A megrendelt műszerek beérkezése után a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársai *elkezdhették a dízelmotorok által okozott levegőszennyezés mérését, illetve feltáró jellegű vizsgálatát.* Meghatározták az M62-es mozdonyok füstölési jelleggörbéit. A füstölési mérésekhez, a kormomintákat elemzésére, értékelésére elkészült egy Bosch mérési elven működő értékelő készülék prototípusa.

A *Távközlő és Biztosítóberendezési Központi Főnökség* dolgozói megkezdték a különféle vizsgálatokat az egyes főnökségek, műhelyek, telepek zajszintmérésére. Az *Anyagvizsgáló Főnökség* szennyvíz-vizsgálatokhoz fogott hozzá. Egy másik, ugyancsak újonnan megindult vizsgálat, a dolgozók mikrokörnyezeti leterheltségének feltárása az országos szintű, kiemelt környezetvédelmi kutatási célprogram keretében. A vizsgálatokat a szegedi területi egészségügyi központban végzik.

1977-re kialakult és szervezetten dolgozik a vasút környezetvédelmi hálózata, amelynek bázisai a Vasúti Tudományos Kutatóintézetben, a MÁV Anyagvizsgáló Főnökségen és a MÁV Közegészségügyi Intézetben épültek ki. Ezekben az intézetekben az szükséges mennyiségben folyamatban van. *A műszerek elkészülte után sor kerül a környezetvédelmet és energiatakarékosságot egyaránt szolgáló füstmérések rendeleti szabályozására.*

A zajmérésekhez alapműszerek beszerzésére, mintegy 2.7 millió forintot fordítunk az idén. A tőkés piacon megvásárolt műszercsalád beérkezése az országba a napokban várható. Az elhúzódó szállítás miatt vizsgálataink nagy részét a jövő évben tudjuk majd elvégezni. Az idén levegőtisztaság védelmi célokra 19 millió forintot, víztisztaságvédelmi fejlesztésre 67 millió forintot, közműfejlesztésre — a különböző vízügyi hatóságok útján — 11,5 millió forintot költöttünk.

A tennivalókat figyelemmel kisérik

A környezetvédelmi tennivalókat a jövőben is szüntelenül figyelemmel kísérjük. Ennek érdekében a környezetvédelmi feladatokat *beépítettük a MÁV közép- és hosszútávú terveibe.* Az V. ötéves tervidőszakra az országos kutatási célprogramhoz csatlakozva, a MÁV harminc témában jelentette be részvételét.

Elmondta még a vezérigazgató-helyettes, hogy az egyes kutatások egymás mellé rendelését, összehangolását a MÁV Vezérigazgatóságon a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály környezetvédelmi felelőse látja el. Az érdekelt szakosztályok megbízottaiból Környezetvédelmi és Koordinációs Állandó Bizottság alakult. A bizottságnak megbízottai vannak a vasútigazgatóságokon, továbbá a járműjavító üzemekben, az egyéb vasúti üzemekben, a MÁV Tervező Intézetben és a MÁV Fatelítő Üzemben.

— *A MÁV nagy jelentőséget tulajdonít annak, hogy a Vasutasok Szakszervezete — miként az egész szakszervezeti mozgalom a Szakszervezeti Világszövetség állásfoglalásaként — felismerte a környezetvédelem jelentőségét, s tagsága körében mindent elkövet, hogy a környezetvédelem társadalmi ügyré váljon a vasutasok körében* — mondotta befejezésül a vezérigazgató-helyettes.

Sz. F.

RÁKOSRENDEZŐI GONDOK

Több, mint munkaerőhiány

Törnek a kocsik, pedig a sarusok megteszik a tőlük telhetőt

Rákosrendező öreg felvételi épülete már rég össze akar dőlni. Az állomásfőnök irodájában — ahol beszélgetünk — ácskapcsokkal merevített ormótlan fagerendák tartják a mennyezetet. De nem ez a téma. A kocsi- és rakománysérülések okát feszegetjük. Az elmúlt napok egyikén is kiléptek a D/III vágánycsoportról hat „lebárcázott" kocsit...

— *Nehéz ezekről a dolgokról szót ejteni, hiszen emberfeletti munkát végeznek itt a vasutasok* — mondja *Bakk József*, az állomás balesetvizsgálója.

— Ám beszélni kell róla. Az orvos kése is eleven húsba vág, hogy gyógyíthasson — érvelek.

Soós Károly állomásfőnök szinte tudományos vizsgálódások eredményeként fejti ki ezek után a következőket:

— Rákosrendezőre „per ma" három körülmény jellemző: *1. Az állomás korszerűtlen, berendezései elavultak. 2. Viszonylagosan rendkívül alacsony szintű a szociális ellátottság. 3. Közhellyé vált az a szó, hogy munkaerőhiány...* E három vaskos probléma közül csupán az utóbb említettnek a felszámolása is legalább ötévi nagyon következetes munkával elérhető feladatot képezne...

— Miért számol erre öt esztendőt?

— Mert máról holnapra nem lehet megoldást találni, s az is biztos, hiszen már pontosan felmértük, hogy öt éven belül 180 rákosrendezői vasutas vonul nyugdíjba a mai napig 475-re csökkent létszámunkból. Illetve a más állomásokról hozzánk kirendelt dolgozók nélkül csak 420-an vagyunk.

Hogy az utánpótlás menynyire akadozik, azt egyértelműen bizonyítja, *hogy harminc éven aluli dolgozó mindössze 38 található a 475 ember között.* A gurítóban meg egyenesen „katasztrofális" a létszámhelyzet, hiszen oda tapasztalt, ügyes vasutasok kellenek. Tetézi a gondot, hogy a kirendeltek gyakran változnak. Amikor már ismerik a helyi viszonyokat, egyszerűen hazarendelik őket. *Műszakonként minimálisan 2 elősarusra és 13 célsarusra van szükség. Ezzel szemben nem ritka, hogy csak tízen végeznek saruállító szolgálatot.*

— Ilyenkor egy-egy sarus 4—5 vágányt fog az előírt kettő helyett — mondja az állomásfőnök. — *Fut, rohan az ember a nyolckilós féksarukkal az irányvágányok között, és ha egy pillanattal elkésik, már csattannak, törnek a kocsik.* A megsérült rakományért kártérítést kap a fuvaroztató, ám az igazi kárt — amely a kocsitartózkodási idők meghosszabbításából, a helyreállítási munkákból származik — *felmérni sem lehet.* Nem is beszélve arról, ha a dolgozó balesetet szenved...

Bakk József kiegészíti az adatokat:

— Utoljára három évvel ezelőtt volt teljes a sarusok létszáma. Azóta a munka több lett, ám a minőség diagramja mind lejjebb mutat. *Csupán ez év októberében 122 kocsi ólomzárát kellett a gurítóban pótolni, 292 vagon rakományát átrakni, illetve megigazítani, és 136 esetben kármegállapítási jegyzőkönyvet felvenni.*

— Még szomorúbb lenne a kép — veszi át a szót az állomásfőnök —, ha nem volna a gurítóban nyolc szocialista brigád. Többek között vállalták, hogy kisegítik egymást, ezenkívül a sérült kocsikból kiszóródott szenet, egyéb anyagokat visszarakják. Ha kell, átrakásra is vállalkoznak szolgálat után...

Mindez, persze, nem megoldás. A vezetés legfelső szintjén kell megtalálni az orvoslás módját.

Gergely József

Gépi adatfeldolgozók versenye

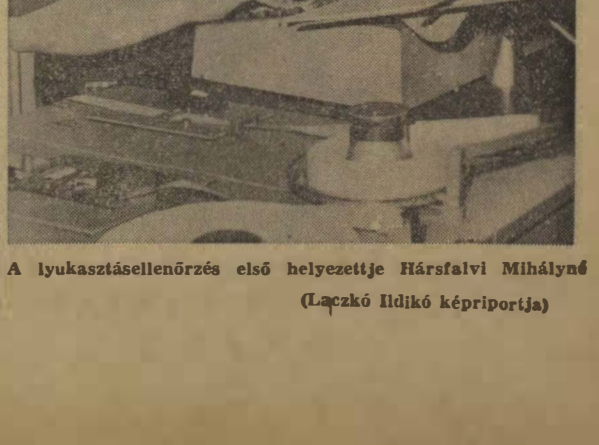
A MÁV-nál 1927-ben kezdődött a gépi adatfeldolgozás. Az 50. évforduló alkalmából a MÁV Számítástechnikai Üzem adatrögzítő üzemegységében jubileumi versenyt rendeztek a legjobb szalaglyukasztók, illetve ellenőrök részére. A versenyen kimagasló eredmények születtek. A győztes hatvan perc alatt 28 118 billentyűleütést végzett. Képriportunk a verseny egy-egy mozzanatát örökítette meg.



A verseny izgalmas pillanatai a gépteremben



A szalaglyukasztók győztese Sipos Mihályné



A lyukasztásellenőrzés első helyezettje Hársfalvi Mihályné

(Laczkó Ildikó képriportja)

A fényes szellők időszaka! Aki a születőben levő új világgal elkötelezte magát, természetesnek tartotta, hogy ott legyen, ahol szükség van reá. *Feleky Pált is ez jellemezte: előbb az újjáépítésnek volt tevékeny részese, majd ő is szerepet vállalt az államosításokkal járó teendőkből, a mezőgazdaság szocialista átszervezésével kapcsolatos agitációból, a pártszervezésből.* (Ez utóbbit még egyszer megismételte: 1956 után.)

Mind eközben arra is ügyelt, hogy ő se maradjon el a fejlődésben, bepótolja a pótolni valókat és képes legyen a lépéstartásra, a nagyobb, majd még nagyobb feladatokra. 1951-ben elvégezte az öthónapos, 1954-ben pedig az egyéves pártiskolát; csaknem egy évtizeddel később, 1963-ban (tehát 41 esztendős korában) jeles eredménnyel végzett a Közlekedési Műszaki Főiskola üzemgazdasági továbbképző tanfolyamán, 1968-ban pedig vörös diplomát kapott a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemen.

A pálya párhuzamosan haladt, s ívelt mind előbbre. Egyszerre kell szólni a szakmai és a társadalmi tevékenységről. Huzamos ideig dolgozott a MÁV Budapest Igazgatóságán és a Vasúti Főosztályon, volt személyzeti csoportvezető és főosztályi előadó, *majd 17 esztendőn át Kecskeméten pályafenntartási főnök. 1952-től 1956-ig — szakszervezetünk központi vezetőségének titkára,* s az 1952—1971 közötti két évtized során tagja a központi vezetőségnek és az elnökségnek, s vezetője a KV mellett működő építési, távközlési és biztosító berendezési szakbizottságnak. S itt kíván említést, hogy 1957-től ugyancsak 1971-ig tagja volt szűkebb pátriáján, Kecskeméten a városi pártbizottságnak és a tanács végrehajtó bizottságának.

A célok azonosak

Ám mindez a keret csupán, amelyet neki kellett tartalommal megtölteni. Minden területen úgy kellett dolgoznia, hogy ily módon is tanújelét adja: *a szakmai és a társadalmi munka a vezetésben is kiegészítheti egymást,* hiszen a célok nem különböznek.

Három esztendeje új feladattal bízták meg: *a Szentesi Építési Főnökség igazgatójává nevezték ki.* A pályafenntartóktól — 17 éves múlt után megválva — átmenni egy építési főnökség élére: nem kis felelősség és nem csekély feladat. Akkoriban, és azóta is többen megkérdezték tőle:

— Miért vállalta?

— *Fegyelmezett ember vagyok és úgy érveltem: ha ott van rám szükség, megyek* — válaszolta-válaszolja. — *Szeretem a munkámat, a szakmát és nem félek a nehéz feladatoktól. A megbízatást a személyem iránti bizalomnak tekintettem és ma már úgy ítélem meg: a történtek nem váltak hátrányomra. A jóval nagyobb feladat felfrissített, és bármennyivel nehezebb is, örömöt okoz, ha látom a konkrét eredményeket.*

Új feladatok

Eközben a mozgalmi munkában is új feladatok vártak rá. Családi okok miatt, 1971 és 1975 között, a központi vezetőségnek nem volt tagja ugyan, ám a területi bizottság aktivistájaként nem zárkózott el a társadalmi munkáktól. *S két esztendeje ismét a KV tagjává, egyben a Vasutasok Szakszervezetének alelnökévé választották.* Kell-e hangsúlyozni ezek után: mint főnökség-igazgató is feladatának tartja — és munkatársaitól is megköveteli! — a SZOT-határozatok végrehajtását; a szakszervezeti bizottságot mindig egyenrangú partnernek tekinti. Amiről tájékoztatnia kell az szb-t, arról beszámol — s amiről tájékozódnia kell tőlük, arról tájékozódik... majd mindezt munkájában hasznosítja. S nemcsak hirdeti az üzemi demokrácia érvényesítésének fontosságát, hanem példát is mutat rá: a szolgálati hely tervfeladatait mindenkor megvitatja a szocialista brigádokkal, vezetőikkel és a végrehajtásban épít rájuk.

— *Elégedett ember vagyok* — vallja. — *Mindig jó munkatársakra találtam és úgy érzem: a dolgozók és a feletteseim biztak-bíznak bennem.* Jó érzés a szakmabeliek megbecsülése, s amikor a Munka Érdemrend arany fokozatát átvettem, egyebek között arra gondoltam: *érdemes a közösségért dolgozni, a mozgalomban szerzett tapasztalatok felbecsülhetetlen értékűek.* A párt- és szakszervezeti munka a legjobb előiskola és a leghasznosabb gyakorlati útmutató számomra a gazdasági tevékenységhez is.

Ha jó a hátország

A kitüntetés — amely ha a legmagasabb is, egyike csupán a sornak. Feleky Pál már 1952-ben megkapta a Népköztársasági Érdemérem ezüst fokozatát, 1955-ben a Szocialista Munkáért Érdemérmet, 1970-ben a Munka Érdemrend ezüst fokozatát és a Felszabadulási Jubileumi Emlékérmet; a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát 1966-ban, 1965-ben Kiváló vasutas lett; vezérigazgatói dicséretben kétszer, Igazgatói dicséretben egyszer részesült, s eddig nyolcszor kapta meg a Kiváló dolgozó kitüntetést.

S a sor — feltehetőleg — még nem ért véget, hiszen tevékeny esztendők várnak rá még mind szakmailag, mind a mozgalomban. Mindehhez jó hátország a harmonikus magánéletet biztosító család, a négy gyermek és a négy unoka. S a szélesebben értelmezett család: a munkatársak, közöttük is azok a fiatalok, akik — idézzük szavait:

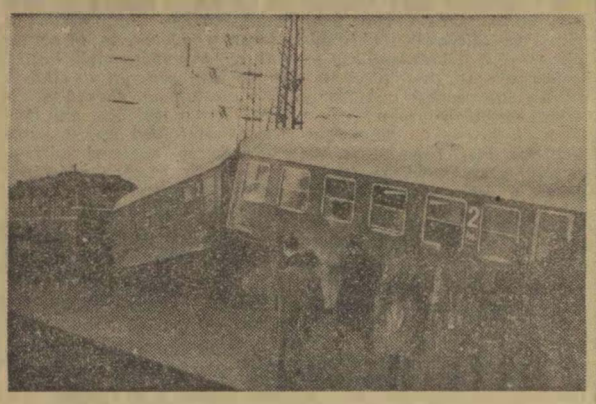
— *Jó utódaink lesznek. Csak bátran kell megbízni őket nagy feladatokkal...*

Földes Tamás

Jól működött a berendezés

Sorozatos mulasztás okozta a rákosrendezői utolérést

December 6-án 5 óra 23 perckor *Rákospalota—Újpest* és *Rákosrendező* állomások között a budapest—vác—szobi fővonal bal vágányán — jól üzemelő, vonatbefolyásolásra kiépített pályán — a Rákosrendező állomás bejárati főjelzője előtt forgalmi okból feltartóztatott 44 333 sz. tehervonatba 32 kilométeres óránkénti sebességgel beleütközött a Vácról Veresegyházán át Budapest-Nyugati pályaudvarra közlekedő 4429. számú személyvonat.



A karambol utáni pillanatkép

A baleset következtében *Garamvölgyi Mihály*, a váci vontatási főnökség dolgozója, a személyvonat mozdonyvezetője és a vonaton helyet foglalt utasok közül 15 személy megsérült. A sérülteket a mentők kórházba szállították. A személyvonat M.41-es mozdonya és az utána besorozott vezérlőkocsi súlyosan megrongálódott. A vonatforgalomban a vágányelzárás következtében zavar keletkezett.

A vizsgálat eddigi megállapításai alapján a baleset azért következett be, mert a 4429. sz. személyvonat mozdonyvezetője több szabályt, előírást megszegett.

Először is Rákosrendező állomás bejárati főjelzőjének „Megállj" állású előjelzőjét — amely egyben térközjelző is — olyan sebességgel haladta meg, hogy a mozdony áberségi és vonatbefolyásoló berendezése a megengedettnél nagyobb sebesség miatt *működésbe lépett*, és a vonatot az előjelző után megállította.

A mozdonyvezető az áberségi és vonatbefolyásoló berendezést ezután alapállásba helyezte. Mivel a térköz a 44 333. sz. tehervonattal foglalt volt, *a vezetőállás ismétlőjelzőjén fehér fény jelent meg*, amely egyértelműen azt jelenti, hogy „a berendezés használhatatlan, vagy olyan pályaszakaszra érkezett a vonat, amely nincs berendezve önműködő vonatmegállító berendezés működtetésére, illetve a vonat vonatbefolyásolásra ki nem épített pályaszakaszról vonatbefolyásolásra kiépített, de *foglalt pályaszakaszra érkezett*". A mozdonyvezetőnek jelen esetben *ez utóbbival kellett volna számolnia.*

A mozdonyvezető azonban az áberségi és vonatbefolyásoló berendezés alapállásba helyezése után *a vonattal megindult, és 32 kilométeres óránkénti sebességre felgyorsulva az időközben szintén megindult és lassú mozgásban levő 44 333 sz. tehervonat kivilágítatlan végébe beleütközött.* Szabálysértést követett el a mozdonyvezető azzal is, hogy *a „Megállj!" állású térközjelző meghaladása után, az újbóli indulás alkalmával a szigorú korlátozásként előírt 15 kilométeres óránkénti sebességet túllépte.*

Mulasztást követett el a mozdonyvezető mellett helyet foglaló vonatvezető, *Tábi János*, a hatvani állomásfőnökség dolgozója is, mert *a mozdonyvezető sorozatos szabályszegéseit nem kifogásolta.*

A balesetvizsgálat megállapította továbbá, hogy *a 44 333 sz. tehervonat zárjelző lámpája már Vác állomáson sem világított.* Ennek ellenére a vonatot az ilyen esetekre előírt *szigorú szabályok* figyelmen kívül hagyásával közlekedtették.

A vizsgálat tovább folyik annak megállapítására, hogy a tehervonat kivilágítatlan zárjelzőjéért és a követő vonat szabálytalan közlekedtetéséért a 4429 sz. vonat személyzetén kívül kiket terhel még felelősség.

Tóth Jenő

GYŐR ÉS HEGYESHALOM KÖZÖTT

Új kábelhálózatot helyeztek üzembe

Győr—Hegyeshalom között a vasúti kábelhálózatot a vonal villamosításának idején, 45 évvel ezelőtt fektették le. Azóta a vezetéket az idő alaposan kikezdte, és teljesítőképessége sem felelt már meg a mai követelményeknek.

Így határozta el a MÁV vezetősége, hogy a csehszlovák Automatizace Zeleznicni Dopravy vállalattal kooperálva, *Győr és Hegyeshalom között teljesen új, minden követelménynek megfelelő kábelhálózatot építenek ki.* A munkálatokat 1976 augusztusában meg is kezdték, s a jó együttműködés eredményeként majdnem két hónappal a tervezett határidő előtt ez év november 7-ére elkészültek vele.

Az ünnepélyes átadásra december 1-én került sor Győrben, ahol megjelent *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes, *Alfred Zalman*, az AZD (AZSD) vezérigazgatója, *Jan Zurek*, a csehszlovákiai magyar nagykövetség kereskedelmi kirendeltségének vezetője, *Vaclav Kvarda*, az AZD igazgatója és *Török János*, a budapesti vasútigazgatóság biztosítóberendezési és automatizálási osztályának vezetője.

A megjelenteket *Tóth György* a MÁV Beruházási Irodájának igazgatója köszöntötte. Ezt követően *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes méltatta a végzett munka jelentőségét, majd Vaclav Kvarda hasonló elismeréssel beszélt a magyar—csehszlovák együttműködésről, a közös sikerekről.

Az átadás után a nemzetközi fővonal új „idegrendszeréről" érdeklődtünk *Horváth Imre* vezetőmérnöktől.

— A most átadott kábelhálózat teljesítményéről legegyszerűbben úgy győződhetünk meg, ha Hegyeshalomból, vagy Hegyeshalomba telefonálunk. *Az új vezetékrendszer lehetővé teszi, hogy egy időben 96-an beszéljenek rajta. Ez bizony sokszorosa a korábbinak.* Ez a hálózat alkalmas lesz a vasút nemzetközi kapcsolatait elősegítő távbeszélővonal üzemeltetésére, amelyet jövőre építenek ki Budapest—Bécs, illetve Pozsony között. Ugyancsak ezen a kábelrendszeren kapcsolódik be hazánk a nemzetközi helyfoglaló állomásokba Budapest—Bécs—Frankfurt között. De ez szolgálja ki Romániát, Bulgáriát és Jugoszláviat is.

A hírközlésen kívül természetesen a beépített vezetékek alkalmasak minden elképzelhető biztosítóberendezés (vonatbefolyásoló, hőnfutást jelző, Integra-dominó) üzemeltetésére.

A Győr—Hegyeshalom között lefektetett 147 kilométernyi 48 eres kábelhálózat lehetővé teszi, hogy a pályarekonstrukció után a vonalon 160 kilométer sebességgel közlekedjenek majd a vonatok.

Séra Sándor



Oroszváry László vezérigazgató-helyettes kitüntetéseket ad át

(Laczkó Ildikó felvétele)

KTE-ÉVZÁRÓ

Elismerés a vasúti szakemberek tudományos munkásságáért

A Közlekedéstudományi Egyesületnek a budapesti vasútigazgatóságon működő szervezete december 8-án tartotta hagyományos évzáró ülését. A KTE vasutas szakcsoportjának évi munkáját *Balassa István* igazgatóhelyettes értékelte. Elsőként ismertette a helyi szervezet vezetésében év közben bekövetkezett személyi változásokat, amely szerint elnökké *Kiss Károly* vasútigazgatót, titkarrá *Varga Jozsef* vontatási osztályvezető-helyettest választotta a tagság. Szervezeti változás következtében a közlekedés-egészségügyi szakcsoport is az igazgatósági területi szervezet irányítása alá került, 51 taggal. E szakcsoport elnöke *dr. Vajkó György*, a MÁV Kórház igazgató főorvosa, titkára pedig *dr. Molnár Miklós* főorvos. A szervezet létszáma azonban ettől függetlenül is — 239-ről 349-re — emelkedett, a körültekintő tagtoborzás eredményeként.

A területi szervezet keretében 150 mérnök, 130 közgazdász, 5 jogász, ezenkívül számos orvos, technikus és egyéb végzettségű szakember tevékenykedik. Elsősorban az ő érdemük, hogy a szervezet a XI. pártkongresszuson elfogadott tudománypolitikai irányelvek szellemében valósította meg az évi munkatervbe foglalt feladatokat. Az egyik fontos eredmény, hogy a területi szervezet *az idén 26, különböző- témájú tudományos előadást rendezett, s ezek eléggé látogatottak voltak, különösen a külszolgálati főnökségeknél.*

A jövő évi tervek, feladatok ismertetése után, Balassa István köszönetet mondott a jól végzett munkáért, majd jutalmat osztott ki a KTE legeredményesebben dolgozó tagjainak.

S. R.

Ahogyan az idős vasutasok élnek...

Tallózás a nyugdíjasoktól érkezett szerkesztőségi postában

Karácsony és az év vége közeledik. Ezt jelzik azok a szerkesztőségünkbe érkező levelek is, amelyeket a nyugdíjas vasutasoktól kapunk. Jóleső érzéssel állapíthatjuk meg, hogy az idős embereket a legtöbb helyen szeretet és társadalmi megbecsülés veszi körül, s erről maguk is örömmel beszámolnak. Ezekből a levelekből közlünk most összeállítást.

„Görnyedt hátú emberkék vagyunk"

Pálhidy Mihály írja Hatvanból: „A MÁV-kultúrotthon dísztermében *Tellér Sándor* elnök és *Patai János* területi vezető által a nyugdíjasok tiszteletére összehívott találkozón ismét érezhettük, hogy mi, immár görnyedt hátú kis emberkék valójában ma is milyen nagyok vagyunk, az egykor végzett munkánk, sokévi helytállásunk alapján. Az ízlésesen és nagy figyelemmel megrendezett vendégségen mindenki szeretettel vett körül bennünket amiért ezúton is köszönetet mondok. Hasznos volt az *Ágoston Mihályné* gyógyszerész által az öregek egészséges életmódjáról tartott előadás is..."

Bódogh Mihály arról számolt be, hogy Dombóváron a Vörös Csillag étteremben rendezett ünnepséget az állomás szakszervezeti bizottsága az idén nyugdíjba vonult 22 vasutas tiszteletére. Az ünnepséget *Tóth László* szb-titkár nyitotta meg majd *Márfai Ottó* állomásfőnök és *Tóth Ferenc*, a csomóponti pártbizottság titkára köszöntötte meleg szavakkal őket. A részvevők a megbecsülés jeléül ajándékot is kaptak.

Nagy Antal Géza Nagykanizsáról küldött levele a nyugdíjasok helyi szakszervezeti csoportjának legutóbbi összejöveteléről tudósított s *Hunyadi Mátyás* elnök beszámolójából közölt adatokat. Eszerint a csoportnak 620 tagja van. Az özvegyek száma 345. Árvaellátásban 14-en részesülnek. *Feltűnően magas (körülbelül 500 fő) az alacsony jövedelmű nyugdíjasok aránya.* Az idén 49-cel nőtt a nyugdíjasok száma. Sokat jelent, hogy a tagság ügyes-bajos dolgainak intézését 17 bizalmi segíti. Hiányzik viszont a szocialista brigádoktól várható segítség.

Egy napi kereset — ajándékra

Több levél bizonyítja, hogy máshol kevésbé van ok hasonló panaszra. *Dr. Rábik Jenő*, a szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet szb-titkára írja a következőket:

„A nőgyógyászati osztály dolgozói egynapi bérüket ajánlották fel az intézet nyugdíjasainak anyagi megsegítésére, illetve megajándékozására. Az átadásra jól sikerült találkozón került sor, amikor is a Rákóczi úti általános iskola úttörői ünnepi műsorral kedveskedtek a vendégeknek. Örömkönnyek csillogása jelezte a nyugdíjasok meghatottságát. Az ünnepség házi disznótoros vacsorával ért véget."

Dudás Kálmán Sopronból írt tudósításából ugyancsak az derül ki, hogy sokféleképpen nyilvánulhat meg a nyugdíjasok megbecsülése:

„Mintegy száz 70 éven felüli nyugdíjast és hozzátartozóját látta vendégül a GySEV gazdasági vezetősége és szakszervezeti bizottsága az alkalomhoz illően feldíszített igazgatósági tanácsteremben. *Pusztai József* szb-titkár köszöntője után *dr. Bordi István*, a VSZTO vezetője tolmácsolta *Koszorús Ferenc* főtitkár személyes üdvözletét és jókívánságait, majd *dr. Friedlich Károly* diavetítéses előadása szórakoztatta az idős vendégeket. Ezután közös ebéd következett, amelyhez a Lokomotív Étterem zenekara szolgáltatott kellemes muzsikát. A figyelmesség és megbecsülés érzése késztette szólásra *Lisiczky Lajost*, a GySEV-igazgatóság vezetőjét is, amikor kifejezte afölötti sajnálkozását, hogy a helyiség szűkös mérete miatt nem lehetnek jelen a 70 éven aluli nyugdíjasok is. Szeretettel gondolunk azonban rájuk, s reméljük, hogy a jövőben sor kerülhet majd egy összes méretű" hasonló találkozásra."

Otthonra leltek a kultúrházban

Bognár Károly tapolcai nyugdíjas — lapunk régi tudósítója — egy veszprémi kiránduláról számol be:

„*Tuczai Gyula*, a szombathelyi területi bizottság titkárhelyettese fogadott bennünket a kedves kis ünnepségen, s pénzjutalmat is kaptunk szakszervezeti munkánk elismeréseképpen. Örültem a meghívásnak azért is, mert a régi nem látott elvtársakkal találkozhattam. Az ünnepség után átmentünk együtt a vontatási főnökségre, ahol *Kismihók Róbert* műszaki főtanácsos, a főnökség vezetője fogadott minket. Egyébként ő is Tapolcáról került Veszprémbe. Megtekintettük a főnökség akkor megnyitott házi kiállítását — a dolgozók által készített iparművészeti tárgyakat, szerszámokat, szőnyegeket, hímzéseket stb. —, majd kellemes emlékekkel, élményekkel gazdagodva tértünk vissza Tapolcára. Ezúton mondunk mindezért köszönetet."

Földi József leveléből idézzük:

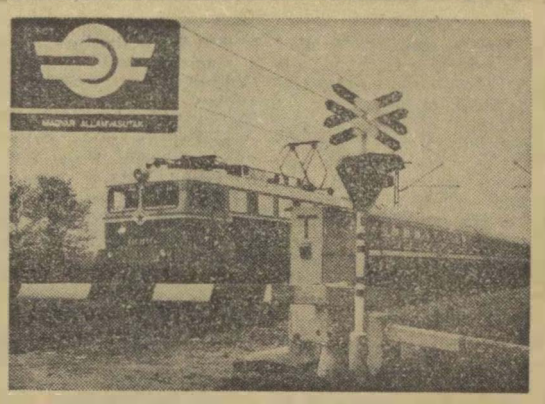
„*Otthonra leltek a szolnoki nyugdíjasok.* Öröm látni, hogy délutánonként milyen sok idős vasutas veszi igénybe a csomópont nemrég felavatott kultúrházát, ahol két földszinti helyiséget a nyugdíjasoknak rendeztek be. A különféle szórakozási lehetőségek ismeretében elmondhatjuk, hogy ez a szép szociális és kulturális létesítmény nekünk, nyugdíjasoknak is épült..."

Tarr Sándor nagyra értékeli, hogy a székesfehérvári nyugdíjascsoport legutóbbi taggyűlésén a megjelentek minden őket foglalkoztató kérdésre szakszerű, kielégítő választ kaptak. Mert sokszor bizony az efféle tájékoztatás is sokat ér.

Jó közösséghez tartozni...!

Jamniczky Ferenc vasutas rokkant veterán hosszú levelének tanúsága szerint 1500 meghívó szétküldése előzte meg Budapest-Keleti pályaudvar nyugdíjas szakszervezeti csoportjának legutóbbi taggyűlését. A zsúfolásig megtelt kultúrteremben sok mindenről szó esett.

Segélyt áprilistól októberig 218 nyugdíjas kapott több mint 117 000 forint összegben. Kedves színfoltja volt az őszszejövetelnek a legidősebb nyugdíjasok felszólalása. *Egri László*, aki 50 éve szakszervezeti tag, arról beszélt, hogy 260 kilométert utazott, hogy jelen lehessen ezen a taggyűlésen. Mert jó érzés olyan közösséghez tartozni, ahol így törődnek és foglalkoznak a nyugdíjasok sorsával, ahogyan a Keletiben teszik. *Veréb János* mint volt főbizalmi felhívással fordult „ifjabb" társaihoz: kapcsolódjanak be a szakszervezeti munkába jobban, mert a 2050 főnyi taglétszámhoz mérten a jelenlegi 80 bizalmi kevés. *Fülöp József* elnök bejelentette, hogy a 103 éves *Janik Gyulát* a csoport megbízottai felkeresték a lakásán, s 500 forintot adtak át részére segély címén. Boldogan köszönte a gondoskodást, de mint mondotta: *legjobban a látogatóknak örül.*



A MÁV Budapesti Igazgatósága

felvesz és kiképez

NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, kocsifeliró, vonatfelvevő, távgépiró, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépitő, karbantartó, járműjavitó szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörbe.

Egyes munkakörökben munkásszállás, szabad szombat.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

JELENTKEZÉS ÉS BŐVEBB FELVILÁGOSITAS:
a budapesti és vidéki állomásokon,
a vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a munkaerő-felvételi irodán,
Budapest, Keleti pályaudvar, Cinkotai kapu.

V. Szabó Béla:

FELSZÁLLT A KÖD

.A köd hirtelen ereszkedett a városra... A házak egymásba mosódtak, mint a gondolatok. Egy toronyóra hetet kongatott.

Fázósan siettem haza!

Halkan kattant a zár és ajtóm kitárult. Az ablakomon havas pára ezüstözött és elzárta a kilátást. Néhány hasábot dobtam a tűzre és kávét tettem fel. A víz lassan zubogott. Az otthon finom csöndje ölelt körül, puhán, nesztelenül.

Mintha nyílt volna az ajtó?! Eszembe jutott, hogy a kulcsot a zárban hagytam. Férjem nem lehet. Ő csak holnap érkezik. De akkor ki jár kint?

A szoba riadtan hallgatózott velem.

Határozottan léptem az ajtóhoz. Az előszobában egy fiatal nő állt.

— *Bocsásson meg, hogy ilyen szokatlan időben zavarom, de ez a köd...*

— Fáradjon beljebb — mondtam kedvesen, mivel láttam, hogy zavarával küzd.

— *Egyszer már találkoztunk, ott álltam az ön tanácsa előtt...*

— Igen .. emlékszem.

Napokig gondoltam rá, amikor első válóperes tárgyalását levezettem. Férje a békéltetést akarta.

— *Én akkor nem voltam őszinte, de ha most meghallgatna?*

— Mint bíró, vagy mint egyik asszony a másikat?

Egy pillanatig habozott, mérlegelte a helyzetet, majd így szólt:

— *Mint egyik asszony...*

Fáradt mosollyal nézett rám. Selyem sálja lehelet rózsaszín keretbe foglalta arcát. Pasztellila ruhája egészen egyéni fazésre vallott. Ovál arcában őzbarna szemei olvanok voltak, mint két kávécsepp... Parányi fülcimpáin két kis gyémánt szikrázott.

Kávéval kínáltam, s ez láthatóan jól esett neki. Karcsú ujjai furcsamód ölelték át a kis findzsát. Minden mozdulata csupa idegrezdülés volt...

— *Mindent úgy mondok el, ahogy volt...*

Felgyújtottam az ernyős lámpát és a csillárt lekapcsoltam. A szűrt fénybe rejtette arcát és hálásan mosolygott.

— *Mint tudja a férjem tanár, magyart és latint tanított... az utolsó évben került hozzánk.* Negyedikesek voltunk, nagy lányok mindannyian. Ő szigorú volt és pedáns, de nagyon igazságosan osztályozott. Hamarosan a fél osztály szerelmes lett belé... *Precí*nek hívtuk.

— Egy magyar órán Anyegint olvastatott velem. *Ahogy átadta a lila kötésű könyvet, kezünk összeért. Azt hiszem, ezzel kezdődött.* S miközben én Tatiána levelét olvastam, ő az ablakon át nézte Budapest piros háztetőit. Ettől kezdve kerültem a tekintetét. Ha felhívott felelni, szinte reszkettem. Úgy készültem óráira, hogy azóta is az irodalom a mindenem, bár életem a természettudományok felé fordult. Féltem, hogy a többiek észreveszik és kinevetnek. Talán én voltam az egyedüli, aki nem merte bevallani érzelmeit.

Egy pillanatra megállt. Parányi korty kávéval nedvesítette meg ajkait és úgy folytatta:

— Még mint asszony is sokszor riadtam fel: *„jöjjön ki, Alsóvszky"*. Csak így hívott. A többieket teljes nevükön szólította. *Engem soha!*

— Mondom, még asszony koromban is felriadtam álmomból: *jöjjön ki Alsóvszky*... Aztán érettségi után sokszor találkoztunk. Sokáig tanár úrnak szólítottam. Nem volt teljes a nap, ha nem láthattam. A szünidőben, amikor két hetet a szüleinél töltött valahol Baranyában, ez volt életem leghosszabb két hete...

— *Talán túlrészletezem a dolgokat, de ez mind ehhez tartozik.*

— Hallgatom, asszonyom...

— Gyönyörű nyár volt. Lassan megszűnt közöttünk a függőség. Bennem pedig kibomlott valamiféle asszonyi boldogság. A nyár végén eljött hozzánk. Szüleim kíváncsian várták. Én féltem, hogy szegényesnek találja hajlékunkat, de nem! Ezt ma is tudom. Mikor elutazott, kikísértem az állomásra. A vasúttól messze lakunk. Apám elől beszélgetett egy falubelivel, mi ketten hátul ballagtunk...

— Rám nézett, és megláttam magamat a szemeiben. Jobb kezével átfogta a vállamat, bal kezével pedig kabátja zsebéből kis selyempapírt vett elő. Kibontotta. Két kis aranykarika fénylett a tenyerén. *„Próbáld fel, azt hiszem jó lesz!"* És felhúzta a kisebbiket az ujjamra. Ez volt a mi eljegyzésünk.

— Soha ily kéknek nem láttam az eget! Hazafelé gyönyörködtem gyűrűs kezemben. Apám szelíden mosolygott. Öreges zsörtölődéssel mondta: — *„Még csak meg sem kért"*.

— Szeptemberben esküdtünk. Ketten szereztük meg a bútort. Ezt így csinálják ma már a fiatalok. *Ő dolgozott, én meg beiratkoztam az ELTE-re. Vállalt engem és azt akarta, hogy tanuljak. Így lettem közlekedési mérnök.* Takarékosan éltünk, de egy-egy szőnyeg, könyv, festmény új boldogságot lopott közénk. Nem voltak barátaink. Nem jártunk senkihez. Néha moziba mentünk, egyszer-egyszer táncolni is, de csak kettesben.

— És ez így volt jó.

— Évek múlva beteg lettem. Hónapokig nyomtam a kórházi ágyat. Hetente eljött hozzám. Mindig valami kedves meglepetéssel. Szinte velem szenvedett. Végül hazakerültem. Ott ült az ágyam szélén és Eric Knight *Légy hű magadhoz* című regényéből olvasott részleteket. Pedig ekkor már meg volt mérgezve minden.

— *A kórházban kaptam egy névtelen levelet. Hittem neki... de melyik asszony nem hisz?* A fény átváltott árnyékba. A házasélet egyenrangúságát éreztem az együtt hált éjszakák nyomán. *Féltékenységemben durva lettem. Megmutattam a levelet. Tagadott!* Rá akartam bizonyítani, leskelődtem utána. Sorba követtem el a legnagyobb tévedéseket. Kínoztam és üldöztem, amivel tudtam. Otthon zárkózott lettem és a könyvekbe búltam. Nem ült az ágyam szélére, már régen nem olvasott *Szabó Lőrinc*-verseket, mint korábban.

— Ez nem mehet így, beszéljünk okosan! — mondta. — Olyan sok házasság van még rosszabb, mint a miénk, de kulturáltan titkolják más előtt. Közöttünk nincs még elrontva semmi... higgyél nekem!

— *Nem hittem! Mint ahogy tíz asszony közül nyolc nem hisz a férjének.*

— De az ön műszaki szemlélete, a tények megismerése — akartam közbe szólni, de nem engedte.

— Mindenki másnak, csak neki nem. Néha hetekig megjavult minden. Diplomamunkámon dolgoztam, egy rendezőpályaudvari kapacitás mérésrendszer-vizsgálatán. Ekkor azt hiszem, nagy hibát követtem el. Panaszkodtam egy évfolyamtársnőmnek. Ő teljesen megértett és a férjemet elítélte. A család csukott ajtaját döngve kinyitottam. A férjem magányos maradt... néha megsajnáltam. Szerettem-e ezekben az időkben? *Azt hiszem, mindennél jobban szerettem. De ennek pont az ellenkezőjét mutattam. Taktikáztam. Próbáltam féltékennyé tenni. A helyzet ettől még inkább romlott.*

— Pihenjen meg egy kicsit — bátorítottam.

— *Család kellett volna. Az én ideálom három gyermek volt. Az övé kettő.* Fodros ruhás, nagy maslis kislánykák és egy pöttömke vasgyúró fiúra vágytam. Olyanra, mint az apja... de... de nekem nem lehet gyermekem. Most jövök a klinikáról, ahol ezt közölték...

— Ne veszítse el a fejét — szóltam közbe — magam is ismerek asszonyokat, akiknek csak később lett családjuk.

— *Én már nem tudok hinni... nem tudok hinni senkiben. Legkevésbé magamban, egyedül a munka, az segít.* Belefeledkezve térbe és időbe készítek folyamatelemzéseket a pályaudvaron, ahol dolgozom.

Megállt és elhallgatott. Hosszú szünet után egészen más hangtónussal folytatta:

— Azért tagadtam meg ott ön előtt asszonyom ezt a nagy érzést, melyet érzek, mert neki akartam visszaadni a szabadságát, a nyugalmat. Azt hittem ezzel megoldok mindent... becsületesen...

— *És akkor nem mondtam igazat.. szörnyű módon hazudtam.*

— S a férje?

— *Nem láttam hónapok óta... Elköltözött! Pedig én még mindig szeretem!*

Ismét hosszú hallgatásba merült.

Azt hiszem, minden rendbe jön, — mondtam — hisz olyan fiatalok még.

Felállt, mintha nem is hallotta volna szavaimat, öltözni kezdett. Nyugtalanul távozott...

Nem láttam évekig. Vajon hogy alakult az élete?

Nyarunkat a Balatonnál töltöttük. A kora reggel már a vízen talált bennünket. Kelet felől a nap bíbor mosollyal csókolta meg a tó tükrét.

A földvári móló oly vékonynak látszott, mint a vízbe ejtett pamutszál. Szigliget felől vitorlás siklott felénk. Duzzadt vászonnal Tihany irányába tartott. A reggeli pára már felemelkedett a hegyek arcáig, amikor elsuhantak mellettünk. A hajóban öten voltak. Egy férfi, egy asszony és három gyermek.

Kendőinket lobogtattuk! Egy pillanat alatt ismertünk egymásra...

— Hahó!...

— Hahó!...

A kiáltást kacagva nyelték el a hullámok. Az asszonyka — mert ő volt, egykori panaszosom, felkapta fiacskáját és így mutatta felém...

— *Felszállt a köd!* — kiáltotta, de hangját elnyelte a vízcsobogás. Úgy álltak a nap fényes korongjában, mint egy bronzszobrocska...



(Kesztyűs Ferenc rajza)

VONALBEJÁRÓK

Figyeltétek-e már
izzadt homlokunkra
miként dob
hűs csókot a nap...?
Láttátok-e már
vállaikra
miként ülnek
pihenni
a fáradt madarak...?

Hajnali utazás
közben
rájuk gondoljatok...!

Álmaitok
kertjét őrzik ők
akkor is, ha sárga
mellényben
járják a vonalat,
akkor is, ha éppen
két roppant
repülés között
velem együtt
ütik a lapot...?

Rájuk gondoljatok
akkor is, ha árva
egekből hirtelen
eső zuhog
akkor is, ha a vonatablakon
túl
fehér hó suhog...!

Álmaitok
kertjét őrzik ők —

rájuk gondoljatok...!

Ketykó István

BEJÁRÓK

A hajnal
betolat értük.

Várják őket
messzi városok,
hol
gyárak füstje száll
az ég felé.

Madár János

Kettős szolgálatban



(Polgár Imre rajza)

Vonathozta kis Mikulás

Bejárta a sajtót a hír (igaz: nem minden évtizedben történik hasonló eset), hogy Mikulás estéjén — amikor a derék családapák fehér vattaszakállt ragasztva riogatták megszeppent csemetéiket — egy mosonmagyaróvári, húsz esztendős fiatalasszony 2 kiló 60 dekás fiúcskának adott életet a Győr felé tartó vonaton. Kíváncsi lehetett már e kis legény a biztos anyaméhen kívüli világra, és amit egy menetrend szerint közlekedő vasúti szerelvény soha nem tenne meg: ahelyett, hogy késett volna, a vártnál csaknem egy hónappal korábban tüsténkedte magát a megannyi kalandot kínáló Életbe.

Ha várt volna még 26 napot, és az órákat-perceket is jól időzíti, versenyre kelhetett volna a vidék ÁB-bébije címért, dehát így más legényke (leányka) lesz 1978 első újszülöttje, kinek is nagykorúsága napján húszezer forint üti a markát a biztosító jóvoltából. Ő viszont különb címre pályázott: MÁV-bébi lesz a lelkemadta. s e minőségében — gyanítom — kevés versenytársa akad. Mikor e sorokat kopogom rozzant írógépem billentyűivel, még nem tudom, hogy a MÁV miként istápolja majd — afféle kedves nagybácsiként — a Mikulás este emlékére Miklósként bejegyzett fiúcskát, de hogy a maga részéről nem tudja le üres gratulációval, arról meg vagyok győződve.

Remélve, hogy nem hiába találgatok (vagy ha már a bébit követően az illetékes döntés is megszületett: további ötleteket adok), meglehet, mára sodik születésnapján csattogókattogó villanyvonattal örvendeztetik meg, a negyediken esetleg egy valódi indítótárcsával, a későbbiekben esetleg protekciót nyer úttörővasúti szolgálatra, de az sem elképzelhetetlen, hogy keresőképes korától szabadjeggyel barangolhatja be e meghitt-szép országot.

Fiú született, legényke, Miklós-Mikulás, s nem holmi babáról, babakocsiról álmodó leány, így azt sem kétlem: mint e nemhez tartozó valamennyiünket, őt is vonzani fogja a vasút, a mozdony, az alagút, a viadukt és a megannyi ide sorolható gyönyörűség. S amikor majd az iskolapadban az egyik fiú azzal kérkedik: ő már piros mozdony vontatta expresszel is utazott ám, a másik pedig: az ő nagypapája igazi, obsitos vasutas... a mi Miklósunk lebiggyesztett ajakkal megjegyezheti: „én már egymásodperces koromban vonaton utaztam". S kérkedhet másvalaki azzal: őt a leghíresebb professzorok egyike segítette a világra és csecsemőgondozónők csapata bábáskodott körülötte... nem kereskedhet a mi legényünk fölibe. Mert úgy születni ma már mindenki tud, nem kell ahhoz virtus, ellenállóképesség; de egy vasúti kocsirészben, lélekjelenlétüket el nem vesztő vasúti személyzet és utasok segítségével, fittvet hányva a decemberi zimankóra... férfivá lett az a javából, mondjon bárki bármit is!

No persze — mit sem von le ez Miklós érdeméből, sőt! — egy asszony is kellett hozzá, egy bátor, egészséges (két gyermeknek korábban már életet adó) Édesanya, aki azért — szeresse bár a vasutat, vagy sem — örömest elcserélte volna az alkalmi szülőszobává alakított „mozgó műtőt" egy valódiért. De hát így történt, megtörtént, s végső soron ahogy történt, jól történt — mert nem hiányzott az emberekből a jószándék, a segítőkészség. Bárcsak egész élete során mindig mindenki hasonló akarással segítené Miklós-Mikulást és édesanyját, mint ama drámai percekben az Ember névre méltónak bizonyultak tették.

Megvan hát a fiú, talán már otthonába is érkezett a győri kórházból — ahová a jó szervezésnek köszönhetően percnyi késedelem nélkül mentőautó szállította a vasútállomásról —, maholnap mosolyog, látni kezd: hasrafordul, felül, feláll, és azt mondja: „mam-ma". Nőjj nagyra legényke, serdülj izmos férfivá, s ha vonatot látsz, dobogjon mindig egy picit hevesebben a szíved! Emlékezz a megismételhetetlen, egyszeri, első utazásra!

És utazz — új évezred küszöbén átlépve — minél messzebb, minél tovább!

— Földes —

TALÁLKOZÁS

Még emlékszem a hazatérőkre.
A csühögő vicinálison
jöttek a családból-kiszakadtak
szomszéd vagy távoli faluból.

Még emlékszem a hazatérőkre.
Karácsonykor a kis állomás
sínpárja mellett összeborultak
az ölelésre fáradt emberek.

Még emlékszem a hazatérőkre.
— S ültünk a gyérfényű szobában,
mint akik közé mély idő szakadt;
s a múltból új partjaink felé raktuk,
raktuk a történetek hídját.

Fazekas Lajos

Tokaj Express '77

A francia Riboud végzett az első helyen

Gerevich Pál kardvivó világbajnok nyerte el a dr. Csanádi György vándordíjat

Rangos sportesemény színhelye volt a magyar főváros december 10-én és 11-én. Ekkor került sor a hagyományos *Tokaj Express* nemzetközi párbajtőr-versenyre, amelynek rendezője a BVSC és a Magyar Vívó Szövetség.

Noha a naptár még 1977-et mutat, az esemény tulajdonképpen már az új évad nyitányának tekinthető mind a hazai, mind a nemzetközi pástokon. Sokak szerint éppen ez a sajátosan korai időpont a verseny fő vonzereje. A Tokaj Express tagadhatatlan népszerűségét a nevezési lista igazolja legjobban. Az idei, *sorrendben nyolcadik viadalra tizenöt ország csaknem kétszáz párbajtőrözője küldte el jelentkezését.*

Ezzel a rangos mezőnnyel vették fel a harcot a magyar versenyzők, akik közül — visszaesés ide, gyengélkedés oda — még mindig akad néhány világnagyság. Talán nem is nevezhető véletlennek, hogy éppen a rendező BVSC színeiben találhatjuk a legtöbb márkás nevet: *dr. Fenyvesi Csabáét*, a müncheni olimpia kétszeres aranyérmesét, az ugyancsak olimpiai bajnok *Erdős Sándorét*, az idei egyéni bajnok *Pap Jenőét*.

Ahogyan azt *dr. Nedeczky László*, a BVSC vívószakosztályának vezetője, a verseny főszervezője elmondta, a rendezők mindent megtettek annak érdekében, hogy a *Nemzetközi Vívó Szövetség* (FIE) A-kategóriás, azaz *Világ Kupa pontokat* adó eseménynek ismerje el a *Tokaj Expresst*. Erre minden remény megvan, hiszen a viadal valamennyi tekintetében elérte azokat a követelményeket, amelyeket a FIE támaszt az A-kategóriás versenyekkel szemben.

Ismeretes, hogy minden esztendőben napvilágra kerül a Világ Kupa ranglistája, amely az év hat legjelentősebb versenyén szerzett pontok alapján rangsorolja a vívókat. A párbajtőrben jelenleg a *Spreafico*, a *Martini*, a *Monal* és a *Martell Kupák*, valamint a berni és heidenheimi viadalok, illetve az esztendő világversenyének eredményei adják a Világ Kupa-pontokat. A versenyek kijelölése különböző szempontok szerint történik. Így például előírásnak számít, hogy meghatározott számú, előző évi Világ Kupa-helyezett legyen az indulók között, megfelelő minősítésű versenybíróli gárda vezesse a csörtéket, stb... *A Tokaj Express valamennyi igénynek megfelel.*



Gulyás János vezérigazgató-helyettes két magyar és egy lengyel sportolónak adott át tiszteletdíjat. Balról jobbra: Peciak, a lengyelek olimpiai és világbajnok öttusázója, Gerevich Pál kardvivó világbajnok és dr. Kamuti Jenő Fair play-díjas

(Koppány György felvétele)

Tizennégy ország 173 párbajtőrözője lépett a Sportcsarnok pástjaira szombaton reggel. Ekkora mezőny — a két évvel ezelőtti budapesti VB-t leszámítva — még soha nem szerepelt hazai versenyen. Érdekességként említhető még, hogy a vívósport világnagyságai mellett az öttusázók is márkás nevekkel képviseltették magukat, hiszen a teljes magyar élvonal mellett eljött Budapestre a világbajnok lengyel válogatott is az olimpiai és VB-győztes *Peciakkal* az élen...

Az első vaskos meglepetés a küzdelem második selejtező fordulójában született: kiesett a versenyből *dr. Fenyvesi Csaba* olimpiai bajnokunk, méghozzá balszerencsésen, hiszen két csörtéjét is 4:1-es vezetés után veszítette el. Hiába, ilyen a vívás... Ugyanitt mondott búcsút a csehszlovák *Jurka*, a junior világbajnok svájci *Erequoz* és *Erdős Gábor* is. Nagy nevek kényszerültek az öltözőbe a harmadik forduló befejezése után is: a VB-bronzérmes *Gaille*, az ugyancsak jól ismert *Suchanecki*, valamint *Peciak*...

Annál jobban forgatta a pengét a BVSC-s *Pap Jenő*, aki nagyszerű vívással biztosította helyét a legjobb 32 között. Rajta még 13 magyar és 18 külföldi került a vasárnap reggel folytatódó küzdelembe.

A verseny második napja a vigaszágas egyenes kieséses rendszerben folytatódott. És folytatódtak a meglepetések is... Az ismertebbek közül előbb *Erdős Sándor*, majd a tavalyi győztes, *Kolczonay Ernő* búcsúzott a pásttól. A döntőbe végül három magyar (*Pap, Bíró, és Pethő*) és három vendégvívó (*Riboud, Abusahmetov és Giger*) jutott.

A legjobbak küzdelmére délután került sor a Sportcsarnok nagytermében. A szép számú közönség soraiban ott találhattuk a *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* hazánkban tartózkodó néhány vezetőjét is.

Színvonalas küzdelmet hozott a végküzdelem. Az csakhamar kiderült, hogy az elsőség sorsa az idei junior VB-döntős francia *Riboud*, illetve *Pap Jenő* között dől el. A két vívó csatájában a balkezes Riboud 5:2-re verte Papot, s miután utolsó csörtéjében Bíró ellen is győzött, verhetetlenül szerezte meg a Tokaj Express vándordíjat.

A döntő során adták át a BVSC különdíjait a kardvívó világbajnok *Gerevich Pálnak*, a Fair Play-díjas *dr. Kamuti Jenőnek*, valamint a lengyel *Peciaknak*. Gerevich kapta a vasutasvívók részére kiírt *dr. Csanádi György vándordíjat* is.

Az 1977. évi Tokaj Express párbajtőrverseny végeredménye: 1. *Philip Riboud* (Franciaország) 5 győzelem, 2. *Pap* (BVSC) 3. 3. *Abusahmetov* (Szovjetunió) 2. 4. *Bíró* (MTK-VM) 2, 5. *Pethő* (Ú. Dózsa) 2, 6. *Geiger* (Svájc) 1.

Pilhál György

Energia és közlekedés

KIÁLLÍTÁS A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBAN

Rendkívül időszerű kiállítás nyílt meg december 9-én a Közlekedési Múzeumban, *„Energia és közlekedés"* címen. A kiállítást *Urbán Lajos*, közlekedés- és postaügyi minisztérium államtitkár nyitotta meg. Rámutatott: *népgazdaságunk energiafelhasználásának körülbelül 14 százaléka jut közlekedésre.* A közlekedési ágak szállítási teljesítményei állandóan növekednek, ezért nem közömbös, hogyan alakul a jövőben az általunk felhasznált energia mennyisége és összetétele. Ez az oka, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium megbízta a múzeumot a kiállítás megrendezésével, azzal a céllal, hogy a szakemberek és a nem szakemberek figyelmét felhívja ezekre a nagy horderejű kérdésekre, megoldásuk lehetőségeire.

A két teremben megrendezett kiállítás *tablókon, grafikonon gazdag képanyaggal és írásban mutatja be mindazt, amit az energiáról tudni kell.* Teljes részletességgel foglalkozik az energia és a közlekedés viszonyával, a rendelkezésre álló energia és a közlekedés, az egyes közlekedési módok és eszközök — köztük nyomatékkal a vasút — energiafelhasználásával. Hangsúlyozottan mutatott rá arra is, mit tehetnek az egyes közlekedési ágak az energiatakarékosság és a környezetvédelem érdekében.

A kiállításhoz kiadott tájékoztató füzet igen hasznos is, mert ismerteti a nemzetközi SI-mértékegységrendszernek azokat a törvényes egységeit, amelyek az energia fogalmával, annak fizikai meghatározásával függenek össze. Használatára a KGST-tagországok 1981-től kezdve egységesen áttérnek, de egyes előírásai már ma is kötelező érvényűek.

A vasutas dolgozóknak, akik mindennapi szoros kapcsolatban vannak az energiával és az energiahordozókkal — fogyó arányban a szénnel meg a gőzzel, de növekvő mértékben az olajjal és a villamosenergiával — *ajánljuk, hogy minél nagyobb számban tekintsék meg a korszerű ismerteket, információkat nyújtó kiállítást.*

Kapcsolatot keresnek

Az Északi Járműjavító számviteli osztályának egyik brigádja *Andics Erzsébet* Kossuth-díjas történész nevét vette fel. Ez év március 2-án, személyesen is megismerkedtek névadójukkal, aki ellátogatott az üzembe és azóta is rendszeres kapcsolatot tart a brigáddal. *A számviteli osztály kollektívája szeretne együttműködni, illetve kapcsolatot teremteni olyan vasutas női brigádokkal, akik Andics Erzsébet nevét viselik.*

A kapcsolat célja: brigádéletük és közösségi tevékenységük gazdagítása, szélesítése.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti, VIII. ker., Festetich utca 4. szám, VII. épület, első emeleti, utcai, kettő szoba plusz személyzeti szobás, komfortos, kétbejáratú lakásomat egy másfélszobás összkomfortos, plusz egy szoba-konyhás lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet egész nap a 839—152 telefonon.

Elcserélném nagykátai kétszobás, gardrobos, loggiás, 65 négyzetméteres, egyéni olajfűtésű, II. emeleti, komfortos szolgálati bérlakásomat másfél szobás, vagy annál nagyobb budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: munkaidőben a 17—48, vagy 143—655 telefonon. Erdélyiné.

Elcserélném soroni modern, kettőszoba-étkezős öröklakásomat budapesti kétszobásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 51—71 telefonon, Hídvéginé.

Elcserélném budapesti V. ker., Semmelweis u. 2., I. emeleti, udvari, kétszoba-komfortos, héra fűtésű — szobák egymásba nyílnak, lift van —, valamint Dunakeszi-Gyártelepen levő utcai kétszoba-összkomfortos, gázfűtéses vállalati bérlakást. Kérünk Budapest belterületén korszerű fűtésű tanácsi 3—4 szobás lakást. Érdeklődni lehet: telefonon reggel 7-től 377—663. Hatala Edéné.

Elcserélném budapesti, Landler-lakótelepi, száz négyzetméteres, háromszobás, összkomfortos, telefonos, vállalati bérlakásomat, egy kétszobás, esetleg másfél szobás összkomfortos, telefonos lakásra, és egy szoba-konyhás bérleményre Budapesten. Ez utóbbi lehet tanácsi vagy szabad rendelkezésű is. Érdeklődni: este 8—9 óra között, a 152—288 telefonon, Kiss István.

Eladjuk Budapesthez 46 km-re kétszoba-összkomfortos házunkat, 400 négyszögöles telekkel, termő szőlővel, vagy budapestire cserélnénk, megegyezéssel. Cím: Rubi Tiborné, 2721 Pilis, Táncsics Mihály u. 38. sz.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—5026 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

Kitüntetések

A szobathelyi járműjavító Haladás fúvószenekara fennállásának 50. évfordulója alkalmából a *Szocialista Kultúráért* kitüntetésben részesültek: *Nagy József, Horváth Károly, Kopcsándi György* és *Márton István* a Haladás fúvószenekarának tagjai.

A kitüntetéseket december 3-án adták át.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szűcs Ferenc, Rapi József, Pálhidy Mihály, Hatvan; Murányi Tibor, Bánréve; Pál István, Kovács István, Miskolc; Krajczár Antal, Bódogh Mihály, Dombóvár; Szepesi [illegible], Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Zsoldos Barnabás, Mátészalka; Dudás Kálmán, Sopron; Jamniczky Ferenc, Budapest; Pintér Lajos, Vácrátót; Földi József, Szolnok; Tarr Sándor, Székesfehérvár; Bognár Károly, Tapolca; Pacz József, Curtici: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

HALÁLOZÁS

83 éves korában elhunyt Rohonyi Lajos, a szegedi igazgatóság egykori forgalmi osztályvezető-helyettese. Nyugdíjas éveiben is aktívan dolgozott, oktatta a fiatalokat, és elmélyülten foglalkozott a közlekedés történetének kutatásával. Eredményes munkássága, vasútszeretete mindannyiunk számára példakép marad.

HÍRLEVÉL

— **Határidő előtt.** Magyarbánhegyes V-ös főpályameszteri szakaszának Kossuth, Petőfi és Rákóczi szocialista brigádja a szakaszon folyó „Travensán"-féle furatjavítási és nyomtávszabályozási munkáit határidő előtt 15 nappal fejezte be. Ezenkívül 400 vasbeton aljat is kicseréltek gyorsított ütemben.

— **Társadalmi munka.** Jászberény állomás Székely Mihály szocialista brigádja a közelmúltban négynapos társadalmi munkát végzett. A tizenegy tagú kollektíva kifestette az állomás ablakait és ajtóit, valamint a peron vaskorlátjait és tartóoszlopait.

— **Politikai oktatás.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökségen megkezdődött az 1977/78. évi szakszervezeti politikai oktatás, amelyen a főnökség dolgozóinak 41 százaléka vesz részt. A politikai oktatás jó iskolája az alapszervezetek társadalmi-aktivista-utánpótlásának is.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A dombóvári vontatási főnökségen a közelmúltban vonult nyugdíjba 24 vasutas. Tiszteletükre a főnökség gazdasági-társadalmi szervezetei bensőséges ünnepséget rendeztek a vasutas művelődési házban. Harangozó László, a főnökség vezetője méltatta a nyugdíjba vonulók 3—4 évtizedes munkásságát, majd az ajándékok átadása után a művelődési házban vendégszereplő fővárosi művészek adtak színvonalas ajándékműsort.

— **Irodalmi est.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban irodalmi estet tartott a művelődési ház irodalmi és színjátszó csoportja Ady Endre születésének 100. évfordulója tiszteletére. Az ünnepi műsor után az érdeklődők kiállításon ismerkedhettek meg Ady kézírásos verseinek fotókópláival.

— **Kismama-találkozó.** A Miskolci Járműjavító Üzem KISZ-klubjában ismét megtartották a hagyományos kismama-találkozót, amit a KISZ- és a vöröskeresztes szervezet aktivistái rendeztek. A gyermekgondozási segélyen levő anyák kicserélték tapasztalataikat, és tájékozódtak az üzem eddigi eredményeiről, gondjairól.

— **Névadó.** Miskolc-Tiszai pályaudvar társadalmi-gazdasági vezetői — a társadalmi ünnepségeket szervező irodával közösen — névadó ünnepséget szervezett. Az anyakönyvvezető köszöntője után Kovács István, a szakszervezeti bizottság titkára és Petró Gábor, a KISZ-szervezet titkára üdvözölte a kis állampolgárokat és szüleiket.

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint

1. Mozgószolgálathoz:
önálló szakács,
kézilegény vagy kézilány,
felszolgáló,
segédmunkás,
targoncavezető,
takarító,
gyors- és gépíró munkakörökbe.
Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84.
Mozgószolgálati Igazgatóság (tel.: 315–317).

2. KNP Igazgatóság területére:
pavilonkezelőt: Somoskőújfalu, Zebegény, Biatorbágy, Tata,
üzletvezetőt: Dömös, Vác-hajóállomás, Komárom Herceghalom, Salgótarján,
kézilányt: Tata, Vác, állomásokon levő egységeibe.
Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 140–803 v. 14–30)

3. Budapesti Igazgatóság területére:
cukrász,
szakács,
kézilány,
segédmunkás,
pavilonkezelő,
felszolgáló,
büfés,
pénztáros,
kereskedelmi eladó munkakörökbe.
Jelentkezés: V., Kálmán Imre u. 14. (Tel.: 310–770 v. 41–96).

KERESZTREJTVÉNY

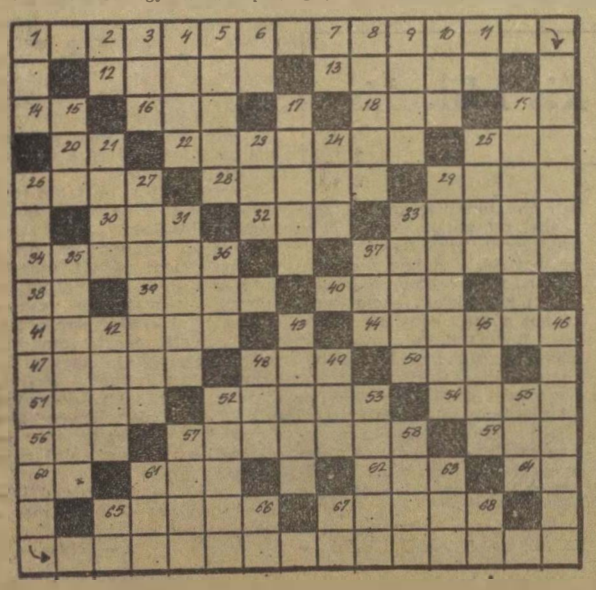
Vízszintes: 1. A szakszervezeti szervek és a bizalmiak együttes ülésének feladatkörébe tartozó tevékenység. (Folytatása a 26. függőlegesben.) 12. Pápai korona. 13. Alaktalan, formátlan. 14. Járunk rajta. 16. Kevert rom. 18. A Dunával egy a hangja. 19. Az okozat eredője. 20. Fedd. 22. Svéd folyó. 25. Nem a tiéd. 26. Ökör lesz belőle. 28. Keserű anyagok. 29. Tel-... 30. A hét vezér egyike. 32. Lapos, egyenletes vidék. 33. A búzakéve. 34. Ceylon bennszülöttel. 37. Magas a testének hőfoka, névelővel. 38. Esztendő. 39. Végtelen tenger. 40. Nem fémes elem. 41. Hátán a háza, ... kenyere. 44. Betűpótlással üstdob. 47. ... um, sajtóhiba. 48. Nem hiába tanult. 50. Könnyeket hullat. 51. ... ógia, nyelvújítás. 52. Drágakövek súlyegysége. 54. ... is money, az idő pénz (angol). 56. Nyesem páros betűi. 57. ... Coelius Juventius (meghalt 1218) megírta Attila életrajzát. 59. Bátor. 60. Satu páratlan betűi. 61. Teóriában van. 62. Német névelő. 64. Zene végei. 65. Játszik a zenekarban. 67. Lel.

Függőleges: 1. Útókártya. 2. Az asztáclum vegyjele. 3. Zománc Ipari Művek. 4. Madár is, gép is. 5. Íz. 6. A samarium vegyjele. 7. A gallium vegyjele. 8. Borsod megyei község. 9. ... György (1843—1897) magyar nyelvész. 10. Verte, a közepén. 11. Z. F. 15. Három, oroszul. 17. ... Johannes Diderik van der (1837—1923) holland fizikus. 19. Tojásrakó állatok. 21. Országevüléséről nevezetes község. 23. Fürdőhely az NSZK-ban. 24. Heves megyei község. 25. Körülvesz. 27. Hajat bodorít. 29. Mindegy, hogy mit 31. Kiömlött kőzet (latin). 33. Idegen férfinév. 35. Mount ... 36. Kenyeret zsíroz. 37. Női hang. 42. Halogén elem. 43. ... Joachim (1767—1815) nápolyi király. 45. Szóló a zenében. 46. Afrikai államfő. 48. Talpán áll, de csak félig. 49. Európai néo. 52. Állatok helye. 53. Hírt ad, értesít. 55. Trikó. 57. ... James (1728—1779) többször körülhajózta a földet. 58. Salétrom fele. 61. Kutyáta. 63. Nyakbavaló. 65. Fémes elem. 66. Tagadó szó. 67. Személyes névmás. 68. Folyadék.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásként a 26 függőleges. Beküldési határidő: 1978. január 5.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A családi jövedelmekben meglévő különbségek kiegyenlítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 22. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Bognár Zoltán, 8226 Alsóőrs, József A. u. 2.: Németh István, 1016 Budapest, Lisznyai u. 24.: Kocsis Dénesné, 3529 Miskolc, Dessewffy u. 22.: Mezei Miklós, 9024 Győr, Kálvária u. 13.: Németh Erzsébet, 1095 Budapest, Mester u. 39. V. 3.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXI. ÉVFOLYAM, 25. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1977. DECEMBER 31.

A szakszervezeti nevelő munkát nem szabad kampánynak tekinteni

DECEMBER 21-ÉN ÜLÉST TARTOTT A KÖZPONTI VEZETŐSÉG

A központi vezetőség december 21-én ülést tartott a Vasúti Főosztály konferencia termében. Az elnökségben helyet foglalt *Timmer József*, a SZOT titkára, *Gulyás János*, vezérigazgató-helyettes, *Gyócsi Jenő*, elnök, *Nagy Istvánné* alelnök, *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Molnár György* titkár.

Az ülést *Gyócsi Jenő* nyitotta meg. A napirend ismertetése, illetve elfogadtatása után elsőnek *Koszorús Ferenc* főtitkár tájékoztatta a testületet a záhonyi átrakókörzet helyzetéről. Elmondotta, hogy a központi vezetőséghez felhívás érkezett szakszervezetünk *budapesti, debreceni, miskolci* és *szegedi* területi bizottságától, hogy az év utolsó hetében, december 26-tól január 1-ig, társadalmi munkások toborzásával segítsék az átrakókörzet munkáját. A központi vezetőség a felhívással egyetértett, s a kezdeményezést támogatja.

A központi vezetőség zárt ülésen személyi kérdések tárgyalásával folytatta munkáját. A káderjavaslatokat *Molnár György* titkár terjesztette elő. A közelmúltban elhunyt *Csényi Pál* helyett *Schram Gézát*, az Első Biztosító és Segélyegyesület ügyvezető elnökét javasolta a központi vezetőség tagjának. *Kinczli József* nyugdíjas, a pécsi területi bizottság volt titkára lemondott elnökségi tagságáról. Helyette *Volosinovszki Jánost*, a debreceni területi bizottság titkárát javasolta az elnökségbe. A központi vezetőség a javaslatokat elfogadta és *Schram Gézát* a központi vezetőség, *Volosinovszki Jánost* pedig az elnökség tagjának kooptálta.

A titkárság állásfoglalása alapján a központi vezetőség mellett működő forgalmi és kereskedelmi szakbizottságból két önálló szakbizottságot kell létrehozni. A titkárság a forgalmi szakbizottság vezetőjének továbbra is *Miskolczi Sándort*, a miskolci vasútigazgatóság forgalmi osztályvezetőjét, a kereskedelmi szakbizottság vezetőjének pedig *Molnár Gábort*, a Keleti pályaudvar állomásfőnökét javasolták.

Változás történt a vontatási szakbizottság élén is. A szakbizottság vezetői tisztéről lemondott *Szűcs István* helyére *Mezei Istvánt*, a Landler Járműjavító igazgatóját javasolták.

A központi vezetőség a forgalmi és kereskedelmi szakbizottság megosztását, a vezetőkre és a bizottság tagjainak kooptálására, továbbá a vontatási szakbizottság vezetésére előterjesztett javaslatokat elfogadta.

A központi vezetőség ezután megvitatta a szakszervezeti nevelőmunka helyzetéről és időszerű feladatairól elhangzott szóbeli beszámolót, melyet *Révay Sándor*, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője terjesztett elő.

Bevezetőjében hangsúlyozta, *hogy az utóbbi években sokat fejlődött a szakszervezet nevelőmunkája.* Ebben nagy része van annak, hogy változás következett be a vasutasok közgondolkodásában, egyre többen fogadják el, teszik magukévá a szocialista életmód normáit, követelményrendszerét és annak szellemében élnek, tevékenykednek.

A továbbiakban a tennivalókra, az elnökség ajánlásaira hívta fel a figyelmet. Rámutatott: *legfontosabb feladatunk az igények felkelítése.* A SZOT ülésén is találóan fogalmazták meg: „*a cél az, hogy legyen valakinek akarata, igénye arra, hogy különb ember legyen tegnapi önmagánál.*" Hogy kinél milyen igényeket kell kelteni, kinek mit kell ajánlani, hogy az eddiginél magasabb szintre emelkedjen műveltsége, azt központilag nehéz eldönteni. Éppen *ezért* nélkülözhetetlen szerepük van a nevelőmunkában a munkahelyek gazdasági vezetőinek, a mozgalmi szerveknek.

Az igénykeltésnél alapvető az egyén megközelítése. Ez azért is fontos, *mert a szocialista társadalomban nem átlag emberekre van szükség*, hanem szakmailag és politikailag képzett munkásokra, vezetőkre, az élet minden területén.

A nevelő munkában nagy jelentőséget kell tulajdonítani a munkához való viszonynak, a munkahelyi közösségeknek, mindenekelőtt a szocialista brigádoknak. Annál is inkább, mivel a mozgalom legfőbb ereje a dolgozók tudatosságában rejlik.

Szakszervezeti szervezeteinknek megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a bejáró dolgozókra is, hiszen számuk több mint fele a vasút létszámának. A velük való fokozott törődés a gazdasági vezetőknek is kiemelt feladatnak kell tekinteni. Sokat tehetnek a munkahelyi közösségek — kell is tenni! — *a fiatal vasutasok hivatástudatra történő neveléséért.*

A beszámolót követő vitában nagyon sokan mondták el tapasztalataikat, véleményüket a nevelő munkáról, melyet — oly sokszor leírtuk már — *sehol sem szabad kampányfeladatnak, még kevésbé reszortmunkának tekinteni.*

A központi vezetőség a szóbeli előterjesztést a vitában elhangzott észrevételekkel, javaslatokkal együtt elfogadta.

Zavartalan volt az ünnepi forgalom



A fővárosi személypályaudvarokon körültekintően szervezték meg a mozgó információs szolgálatot. Képünkön Kónya József tanácsos készségesen ad felvilágosítást a hozzáfordulóknak a Keleti pályaudvaron

Tudósítás a 7. oldalon

(Laczkó Ildikó felvétele)

Sikerekben gazdag új esztendőt!

Írta: Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója

Az esztendő vége, az új év első napjai a végzett munka számbavételének, a további tennivalók meghatározásának időszakát is jelentik. Az eredmények összegezése, a hibák elemzése, a feladatok felmérése és a megoldásuk érdekében teendő intézkedések meghatározása elengedhetetlen az új esztendőben végzendő munka sikere szempontjából.

Év végi, még nem végleges adataink szerint, a vasúton szállított áruk súlya *meghaladja a 133 millió tonnát.* Ez mintegy 2 százalékkal több mint amenyivel az éves tervben számoltunk. A szállítási feladatok nagyobb része az év második felére — ezen belül is a rendkívül erős őszi forgalmi időszakra — esett. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára kibontakozott munkaverseny jelentősen növelte a Szovjetunióba irányuló szállításokat; *a vasutas dolgozók jó munkája pedig eredményesen járult hozzá a felajánlások teljesítéséhez.*

A vasút az elmúlt év során közel 325 millió utast — a tervezetthez képest mintegy 3 százalékkal kevesebbet — szállított, de a személyszállítási teljesítmények a távolsági — főként a nemzetközi forgalom növekedése miatt — alig maradtak el az előző évitől.

Sok tekintetben javult a munka minősége, szervezettsége: *növekedett az egy kocsiba berakott árusúly, emelkedett a tehervonatok átlagos terhelése.* Valamelyest javult a teherkocsipark termelékenysége és a mozdonyok kihasználása. A javulás azonban nem volt általános. Egyes területeken — nagyrészt a munkaszervezés fogyatékosságai, esetenként a felületesség, hanyagság miatt — romlottak a munka minőségét jelző mutatók.

A megnövekedett szállítási feladatokat a vasút az előző évinél kisebb létszámmal oldotta meg; *a műszaki fejlesztés és a munkaszervezési intézkedések együttes hatásaként az egy dolgozóra jutó teljesítmény a tervezetthez képest több mint 3 százalékkal növekedett.* Az utazószemélyzet hasznos foglalkoztatását jelző, az egy szolgálati órára jutó 7—8 kilométer/óra érték közötti vonat — illetve mozdonykilométer teljesítmény változatlanul alacsony. Ez a forgalomszervezés hiányosságaira utal.

Nemcsak a vasút műszaki felkészültsége javult az óévben: *gyarapodtak a vasutas dolgozók munkakörülményeinek javítását, szociális ellátásának fejlesztését szolgáló létesítmények is.* Példaként említem a Ferencváros állomáson átadott 400 személyes munkásszállót, a balatonfüredi vasutas szívszanatóriumot, Pusztaszabolcs és Bátaszék állomások szociális épületét, a Kelenföldi Vasútgépészeti Szakközépiskolát. Vállalati lakásjuttatásra *és a vasutas dolgozók lakásépítésének támogatására mintegy 130 millió, a munkavédelemmel kapcsolatos különböző feladatok megoldására közel 2 milliárd forintot fordítottunk.*

A vasutas dolgozók bérszínvonala 6 százalékot meghaladó mértékben emelkedett; a legfontosabb munkahelyeken, a legnehezebb munkakörökben saját pénzügyi forrásainkra támaszkodva a vasúton is bevezettük a műszakpótlékot.

Mindent összevetve, a vasút elmúlt évi munkáját eredményesnek tekinthetjük; részben a végrehajtott műszaki fejlesztés, a meglevő fogyatékosságok mellett is javuló munkaszervezéssel és a vasutasok odaadó munkájának, helytállásának eredményeként, sikeresen oldottuk meg a minden eddiginél nagyobb szállítási feladatainkat.

Az MSZMP KB december 1-i ülésének határozata — összhangban a XI. kongresszuson elfogadott gazdaságpolitikai irányelvekkel és az V. ötéves terv célkitűzéseivel — 1978-ra az ipari termelés 5,5—6, a mezőgazdasági termelés 2—3 százalékos növelését, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok továbbfejlesztését, az áruforgalom bővítését, az export erőteljes növelését írja elő. E célkitűzéseknek megfelelően *a közlekedésnek 5,5 százalékkal több áru elszállítását kell biztosítani,* miközben tovább kell javítani a szállítás szervezettségét, az eszközök kihasználását. A személyszállítás terén elsősorban a szolgáltatások színvonalát kell javítani.

Az ipari és mezőgazdasági termeléssel, a lakosság ellátásával, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok bővülésével együtt járó nagyobb szállítási feladatok döntő részét továbbra is az ország közlekedési rendszerében kulcsszerepet betöltő vasútnak kell ellátnia. Ennek megfelelően az 1977. évihez képest mintegy 1 millió tonnával több — összesen 134 millió tonna — áru szállítását tervezzük.

Számoltunk azzal, hogy a termelő ágazatok ez évben is túlteljesítik terveiket, és a nemzetközi — főként a tranzitszállítások a tervezetnél nagyobb ütemben növekednek. *Ezért intézkedési tervünket úgy dolgoztuk ki, hogy 136 millió tonna áru elszállítását is biztosítani tudjuk.*

A növekvő szállítási feladatok szükségessé teszik a vasút technikai felkészültségének folyamatos fejlesztését. Az V. ötéves tervben e célra rendelkezésre álló összegeket elsősorban a pályahálózat, a biztosítóberendezések és ezzel összefüggően a forgalom szabályozás, valamint a járműállomány fejlesztésére fordítjuk.

A berendezések műszaki fejlesztése mellett *továbbra is kiemelt jelentőségű feladatot képez a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása.* 1978-ban munkavédelmi célokra — beleértve a különböző fejlesztések keretében megvalósuló intézkedéseket is — *mintegy 2 milliárd forintot fordítunk;* a szociális ellátás fejlesztése keretében 140 millió forintot irányoztunk elő munkásszállások, laktanyák korszerűsítésére, közel 60 millió forintot az egészségügyi hálózat fejlesztésére, és 125 millió forintot a vasutasok lakáskörülményeinek javítására. A bérfejlesztési intézkedések eredményeként 6,7 százalékos átlagbérnövekedést irányoztunk elő.

A szállítási feladatok teljesítéséhez szükséges feltételeket — a fejlesztés lehetőségeit, a vasutasság élet- és munkakörülményeinek folyamatos javítását — a kormány a terv keretében biztosítja. *Rajtunk múlik, hogyan élünk e lehetőségekkel.*

A számszerűen meghatározott feladatokon túlmenően a Központi Bizottság határozata egy sor — egyébként már több ízben is megfogalmazott — követelményt támaszt, amelyek kielégítése elengedhetetlen feltételét képezi az előző évinél nagyobb feladatok megoldásának, az eredményesebb munkának. *Mindenekelőtt szervezettebb, fegyelmezettebb munkára hívja fel a figyelmet, amelynek eredményeként jelentős kapacitástartalékok szabadíthatók fel a növekvő szállítási feladatok teljesítése érdekében.*

A menetrend a vasút legfontosabb munkaterve, a vasúti munka legfőbb szabályozója. A személy- és tehervonatok menetrendszerűsége, még a jelenlegi, sok tekintetben kifogásolható nyilvántartások szerint sem kielégítő. Javarészt a menetrendi és a technológiai fegyelem hiányosságainak tulajdonítható, hogy az elegyáramlás — elsősorban a belföldi forgalom — lassú. *Sok a vonatfeloszlatás, az ácsorgás, általában a veszteségidő.* Ezek kiküszöbölésére — de legalább csökkentésére — hatékony intézkedéseket kell tenni.

Van még tennivalónk a személyszállításban is. *A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedtetése különösen sok kívánnivalót hagy maga után.* Vonatainknak jelentős hányada indokolatlanul késik. A személykocsik, várótermek, állomások tisztasága sem kielégítő; az utasok részéről felmerült panaszok száma alig csökken.

Különösen nagy gondot kell fordítani a záhonyi átrakókörzet munkájára, illetve annak javítására. *Az elmúlt év minden eddiginél nagyobb forgalmának lebonyolítása során nem kis nehézségeket kellett leküzdeni.* A forgalom közismert egyenetlenségéből adódó problémák mellett gyakran okoztak gondot a munka belső — körzeten belüli — szervezésében jelentkező fogyatékosságok. Elsősorban a meglevő rakodó kapacitás kihasználását kell lényegesen javítani. *Az 1977-ben felmerült igen nagy veszteségidők csökkentése nemcsak a helyi vezetőknek, hanem az irányító szerveknek is kiemelt fontosságú feladatát kell képezze.*

A pályafenntartási és felújítási munkák maradéktalan végrehajtása egyik központi feladata az 1978-as tervnek. Igen nagy gondot kell fordítani eredményes összehangolásukra a forgalom lebonyolításával kapcsolatos követelményekkel.

A rendelkezésre álló munkaerő ésszerűbb foglalkoztatása *változatlanul alapvető tényezője az 1978. évi feladatok teljesítésének.* Az elmúlt év során a vasút létszáma 1500 fővel csökkent; ez a folyamat várhatóan tovább folytatódik. Legnagyobb állomásaink fontos munkaköreiben hosszú idő óta létszámgondjaink vannak, ugyanakkor a vasút számos egyéb munkaterületén nincs biztosítva a meglevő munkaerő hatékony foglalkoztatása. *Az ügyvitel korszerűsítésével, a szolgálat további egyszerűsítésével meg kell teremteni a munkaerő célszerűbb foglalkoztatásának feltételeit.* A vasútra is kötelező létszámmegtakarítást nem létszámcsökkentés révén kívánjuk elérni: *minden dolgozónkra szükségünk van,* de ott, ahol az üzemi feladatok azt megkívánják.

A vasút nehéz körülmények között ugyan, de sikeres esztendőt zárt. A vasutasok helytállásának, a gazdasági és társadalmi vezető szervek összehangolt munkájának eredményeként újabb szállítási csúcsteljesítményt értünk el. Az új esztendő azonban ujabb erőpróbát jelent mindnyájunk számára. A fegyelmezett munka, a vasutas dolgozók tudása, a korábbi évek során felhalmozódott tapasztalatok, a vasutasok közismert hivatásszeretete megfelelő biztosítékot nyújtanak az 1978. évi terv feladatainak teljesítéséhez.

Ehhez kívánok minden vasutasnak sikerekben gazdag, békés, boldog, új esztendőt.

Kétszer emelt vétót az szb

Önkritikus számvetést készítettek a Hámán Kató Vontatási Főnökségen

A szakszervezeti bizottság 1977-ben *kétszer is vétót emelt.* Az elmúlt években nem volt erre példa a Hámán Kató Vontatási Főnökségnél, s most is jobban örülnének, ha nem kellett volna élniük e jogukkal. Mégsem tehettek másként, s helyesen cselekedtek, tanúsítja: *mindkét esetben igazat adtak nekik.*

A hibák okát sem hallgatták el

Sikula Miklós szb-titkárral, és helyettesével: *Sipőcz Józseffel* beszélgetünk a búcsúzó esztendő eredményeiről-gondjairól, nem sokkal azt követően, hogy a szakszervezeti bizottság értékelte a főnökség idei szakszervezeti munkáját. Nem esett szó mindenről a testületi ülésen — a mérleg megvonására majd az éves beszámoló szolgál —, december 13-án inkább a hiányosságok kerültek előtérbe. *Önkritikus számvetést készítettek,* ám hogy az előrelépésről sem hallgattak, annak okát ekként összegzi az szb-titkár:

— Ha nem látjuk az eredményeket is, akkor mindig csak a problémák szúrnak szemet. Igaz, az év elején sem volt több problémánk, mint az esztendő vége felé: *gondjaink egy része azóta megoldódott, egy része pedig újkeletű...* Az is számvetésre késztette az szb-t, hogy most érkezünk a két választás közötti időszak félidejéhez; ilyenkor indokolt felmérni — hiszen még orvosolható —, hogy célkitűzéseink közül melyeket nem valósítottuk meg eddig. Hogy a szubjektivizmust mind jobban háttérbe szorítsuk, az 1976. december 15-én elfogadott feladat- és hatásköri jegyzék alapján elemeztük: *mely területen meddig jutottunk.*

A teljességhez tartozik: a Hámán Kató (az egykori Északi Fűtőház) egyike az ország legnagyobb vontatási főnökségeinek — *ám korántsem tartozik a legkorszerűbbek közé.* Üzemépületeinek egynémelyike még a második világháború sebeit is magán viseli. Rájuk is jellemző, ami más vontatási főnökségekre: *felszereltségük elmarad a korszerű járművek technológiai szintjétől.* Pedig a hozzávetőleg ezer ember 144 mozdonyt és 30 vezérlőkocsit gondoz-vezet; onnan indulnak és oda térnek meg a szobsturovói vonal villamosmozdonyai, az esztergom—dorogi, valamint a lajosmizsei vonal Dieselei, és az a 20 NOHAB, amely az ország egész területét bejárja.

— Tudjuk, hogy mind hazánk, mind a többi KGST-ország számára létfontosságú, hogy korszerű, nagy teljesítményű járműveink legyenek, mégis gyakran úgy érezzük: *mintha előbb vettük volna meg a bútort, mielőtt hozzákezdtünk volna a ház építéséhez* — vélekedik az szb-titkár (akiről mondjuk el: 1950 óta dolgozik a főnökségen, 1951-ben szabadult mozdonylakatosként — s 18 évig végezte e munkát —, 1968-ban fejezte be a vasútgépészeti technikumot; elvégezte a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemet, és annak szakosító tagozatát is — egy évig alapszervezeti párttitkár volt a fiókműhelyben; 1971 óta függetlenített szb-titkár). Szavait tényekkel támasztja alá:

Mozdonyszerelés a szabad ég alatt

— *A Nyugati motorszínben a villamos mozdonyok napi vizsgálatát ma is a szabad ég alatt végzik; melegedésre egy olyan szerszámoskocsit helyeztek a vágányok mellé, amely kizárólag azért fűthető, mert a dolgozók maguk szerelték be a villamos fűtést.* Ugyancsak ott a vágányháló'zat aládúcolt, balesetveszélyes; dolgozóink úgy vélekednek, hogy akkor hozzák majd helyre, miután valakire rászakadt egy mozdony. A 15 tonnás emelődaru fővizsgája évek óta esedékes lenne... ám annak híján, hogy mégis működjön, csak hat tonnányi súlyt emelnek vele. S előfordult, hogy a 100 tonnás baleseti daruval kellett elvégezni a motorcserét — e milliméternyi pontosságot kívánó munkához viszont a daru dolgozóinak nincs gyakorlatuk. *Itt, a Tatai úton pedig két éve vár átadásra a fedett körfűtőház szerelődaruja. Időközben több határidő is lejárt...* A szerelődaru hiányában változatlanul kézi erővel emelik be a mozdonyok nehéz alkatrészeit.

— S mi késztette a szakszervezeti bizottságot az ismétlődő vétókra?

— *Az első esetben, még a nyáron, olyan munkarendet vezettek be, amely 60 darusunk bérét 700—800 forinttal csökkentette volna havonta.* Igaz, a korábbi 24 órás szolgálattal és 48 órás pihenővel szemben, más vontatási főnökségekhez hasonlóan mi is áttértünk a 16 órás szolgálat + 8 órás készenlétre, amelyet változatlanul 48 órás pihenés követ. De dolgozóink így is ugyanakkor indulnak el otthonról és ugyanakkor érkeznek haza, mint korábban... csak éppen a boríték lett volna vékonyabb. Vétónkat mind a MÁV Budapesti Igazgatósága, mind a Szakszervezet Területi Bizottsága indokoltnak találta: *megfelelő intézkedést hoztak.*

— Akkor miért kellett őszszel, másodszor is vétót emelniük?

— *Azért, mert a főnökség gazdasági vezetése akkor meg olyan munkarendet akart bevezetni, amely szerint a kötelező munkaidő kétszer olyan mértékben csökkent volna, mint a készenléti idő. Ez ismét jövedelemcsökkenéssel járt volna, ráadásul nem lenne meg a korábbi MSZEO-rendeletben kötelezően előírt havi munkaidő sem. Ennek a vétónknak is helyt adtak.*

Felszámolták a pince-munkásszállót

Mindemellett eredményeik is vannak. A fiókműhelyben ételmelegítőt és hidegvizes csapokat szereltek fel azoknak, akik nem az üzemi étteremben étkeznek. *Felszámolták az évek óta szégyenfoltnak számító Mautner Sándor utcai pincemunkásszállót,* és az ott lakókat részint a laktanyában, részint a szertár munkásszállásán helyezték el, kulturáltabb körülmények közé. S korszerűsödik a laktanya is: most cserélik ki az emeletes vaságyakat megfelelő heverőkre (így két-három ember alszik majd a korábbi hattal szemben egy-egy szobában). Most a többi berendezés cseréjéért kardoskodnak: ígéret van rá. *Megoldódott a Nyugati motorszínben a szódavízellátás is...*

Témát váltunk. Nem kevésbé időszerű kérdésről: a bizalmi jog- és hatáskör érvényesítéséről esik szó a következőkben.

— Az év elején ez volt az egyik legfőbb témánk. Nagy segítséget adott az eligazodáshoz a rákosrendezői csomóponthoz tartozó főnökségek részére a mi kultúrházunkban megrendezett munkaértekezlet. Mitagadás: *egyeseket győzködnünk kellett arra, hogy a bizalmi jog- és hatáskör erősítése az üzemi demokrácia szélesítését jelenti és az MSZMP XI. kongresszusának határozatából következik.* Ráadásul 1975-ben néhol nem nagyon figyeltek oda a bizalmiválasztásra (mondhatjuk úgy is: *„ki vállalja alapon"* történt), most viszont éppen a választók kérdőjelezték meg: alkalmasak lesznek-e a bizalmik a nagyobb hatáskör ellátására. Nos: a december 13-i szb-ülésen megállapíthattuk — *alkalmasnak bizonyultak.* Az átállás zökkenőmentes, és már az éves bérfejlesztésnél sem volt olyan panasz, hogy bármelyikük is részrehajló lett volna, jóllehet határozottan hallatták hangjukat. A kapott összeg miatt már inkább hangzott zokszó, hiszen például a mozdonyvezetők átlagosan csupán 60 forintos béremelésben részesültek (differenciáltan, 40—80 forint között), az órabérben dolgozók pedig, ugyancsak differenciáltan, átlagosan 70 fillért kaptak. De éppen a bizalmik jó politikai munkáját, érettségüket tanúsítja, hogy sikerült megértetniük: *csak annyit oszthatunk szét, amennyit kaptunk — azt viszont a végzett munka arányában.*

Igaz, az oktatásukhoz az szb is hozzájárult: nemcsak a műhelybizottságokban, hanem összevontan is igyekeztek egységesen értelmezni a feladatokat (Sikula Miklós három előadást tartott). S mert a hatáskör szélesítése hosszabb folyamat, a felkészítés, a napi aktualitások megvitatása állandóan része a szakszervezeti munkának. Az szb kulturális, agitációs és propagandabizottsága például decemberben az időszerű kül- és belpolitikai kérdésekről szervezett előadást. *Tömpe János,* a Danuvia igazgatója — a XIV. kerületi pártbizottság korábbi titkára — tájékoztatta a 110 érdeklődőt.

Minden szinten nőtt a testületek felelőssége

Általánosságban elmondható: az szb-titkár, a hat műhelybizottsági titkár és a két főbizalmi a korábbiaknál ritkábban foglalt állást egyszemélyben, *többször kérte ki testülete véleményét. Ily módon nemcsak a szakszervezeti demokrácia szélesedett, de a testületek felelőssége is fokozódott, s a tagság is tájékozottabb lett az őket érintő kérdésekben.* Például amikor megkapták az üdülési beutalókat, minden munkaterületen kifüggesztették, s elosztásukról a testület döntött — figyelembe véve a végzett munkát is, hogy a jutalomjellegnek ugyancsak érvényt szerezzenek. 1977 eredményei közé sorolható, hogy a Vasutasok Szakszervezetének anyagi támogatásával, társadalmi munkával *Halászlakon* — Mezőtúr és Szarvas között, a Körös partján — *a MÁV Előre Horgászegyesület, a ceglédi vontatásiakkal közösen ötszobás horgásztanyát létesített.* Május óta a szobák állandóan foglaltak, és nemcsak a pecázók pihenhetnek, üdülhetnek a faházban.

— *Sok, olykor talán apróságnak tűnő, de összességében igen jelentős segítséget kaptunk a szocialista brigádoktól* — mondja végezetül az szb-titkár. — *Teljesítettük vontatási főnökségünk 1977. évi tervét, s nehézségeink közepette önmagában ezt sem tartjuk lebecsülendő eredménynek.*

Földes Tamás

Nyugdíjba vonulók kitüntetése

Nyugállományba vonulásuk alkalmából, több évtizeden keresztül végzett példamutató munkájuk elismeréséül a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette:

Óvári János, állomásfőnökhelyettest, Budapest-Keleti állomásfőnökség;

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette:

Süle László ügyintézőt, Szombathely Vasútigazgatóság;

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette:

Csongrádi Pál művezetőt, Jobbparti Bizt. berend. Fenntart. Főn.; Horváth Lajos állomásfőnököt, Jánoshalma állomásfőnökség; Nagy Jánosné állomásfőnökhelyettest, Rajka áll. fön.; Németh József járműasztalost, Zalaegerszeg Vont. fön.; Rigó János művezetőt, Budapest MÁV Magasépítési fön.; dr. Szücs Gábor műszaki-gazdasági tanácsadót, MÁV Bevételellenőrzési, Visszatérítési és Kártérítési Hivatal; Undi Antalné műszerészt, MÁV Távközl.- és Bizt. berend. Ép. fön.

A közlekedés és postaügyi miniszter a

Közlekedés kiváló dolgozója

kitüntetésben részesítette:

Lángi Alajos műszaki kocsicsoportvezetőt, Szeged Vasútigazgatóság; Meggyes Béla oktatóiszteit, Vámosgyörk áll. fön.; Mester László csoportvezetőt, Budapest Vasútigazgatóság; Orczi László ügyeletestisztet, Miskolc Tiszai áll. fön.; Pelőcz Ferenc vonatvezetőt, Somogyszob áll. fön.; Pottyondy Dezső vonalkezelőt, Győr Pft. fön; Simó Andrásné gondnokot, Budapest Távközl. és Bizt. berend. Központi Fön.; Széll László személyzeti vezetőt, Debrecen Ép. Fön.; Szili Géza állomásfőnököt, Vészió áll. fön.; Szücs Zoltán személyzeti vezetőt, Debrecen Epület és Hidfenntartó fön.; Takács József személyzeti vezetőt, Dombóvár áll. fön.; Tarnóczy Béla csoportvezetőt, MÁV Központi Felépítményvizsg. fön.; Tátrai József pályamestert, Veszprém Pft. fön.; Tóth István segédmunkást, Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem.

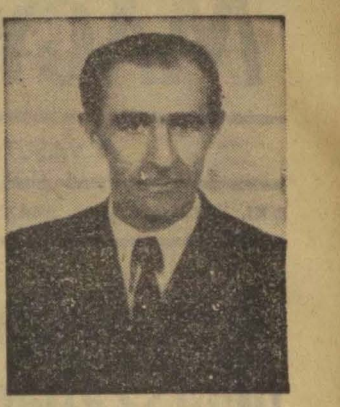
Dicséretben

részesítette:

Aczél Gusztávné ügyintézőt, Budapest Számviteli fön.; Bálint András felépítményi csoportvezetőt, Szeged Vasútgizgatóság; Bátai Mihály mozdonyvezetőt Bátaszék Vont. fön.; Gál József raktárnokot, Budapest-Ferencváros áll. fön.; Gergely László osztályvezetőt, Budapest Vasútigazgatóság; Gergely Sándor előmunkást, Debrecen Pft. fön.; Honffy József művezetőt, MÁV Északi Járműjavító Üzem; Hortobágyi János forgalmi szolgálattevőt, Alsóörs áll. fön.; Kállai Imre lakatost, Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem; Kiss István állomásfőnököt, Demecser áll. fön.; Rácz János fertőtlenítőt, MÁV Közegészségügyi Intézet; Sárkány Károly ügyintézőt, Pécs, Vasútigazgatóság; Smidelik István csoportvezetőt, Budapest MÁV Gépjavító Üzem; Sotkó Géza ügyintézőt, Miskolc Vasútigazgatóság; Szentesi Győző villanyszerelő csoportvezetőt, Szolnok MÁV Járműjavító Üzem.

Kitüntetett aktivista

Szakszervezeti munka mind magasabb fokon



Pungor Máté, a szombathelyi vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának tagja — a közgazdasági bizottság vezetője — a közelmúlt napokban vette át Budapesten a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés *arany* fokozatát.

Élete 52 évének a felét áldozta eddig a szakszervezeti mozgalomnak. Kétkezi munkás volt, amikor megválasztották bizalminak. Aztán — 1949-től 1953-ig — a szakszervezetek Vas megyei tanácsának tagjaként tevékenykedett. Később a vontatási főnökségnél *az szb termelési felelőse volt.* Felnőtt fejjel elvégezte a gimnáziumot, illetve szakmai továbbképzés keretében a MÁV Tisztképzőt, majd átvette a nagy felelősséggel járó anyag-leltár- és raktárvezetői teendőket. Ebben a munkakörben dolgozik most is. Jól végzett szakmai munkájáért többször kapott Kiváló dolgozó kitüntetést. Különösen figyelemre és elismerésre méltó tulajdonsága, *hogy jól egyezteti szakvonali munkáját és társadalmi tevékenységét,* gondosan ügyelve arra, hogy egyiket se mulassza, hanyagolja el.

Így nem véletlen, hogy az szb mellett működő oktatási bizottságnak is tagja. Oktatói tevékenységén túl rendszeresen részt vesz a politikai oktatások ellenőrzésében, segítve a fiatal propagandistákat. A tanulásban — három gyermek nevelése közben — maga is mindig példát mutatott, s ennek folytán 1974-ben eredményesen fejezte be a Marxista—Leninista Esti Egyetemet. Vezető propagandistaként része van abban, hogy a vontatási főnökség dolgozóinak 87 százaléka tanul a szakszervezeti oktatás valamelyik tanfolyamán, illetve szemináriumán. *A közgazdasági bizottság vezetőjeként is hasonló érdemeket szerzett.* Mindez indokolja legutóbbi kitüntetését, amelyhez ezúton gratulálunk.

Harmincéves

a központi zeneiskola vegyeskara

A Vasutasok Szakszervezete zeneiskolájának vegyes kara az idén ünnepelte megalakulásának 30. évfordulóját. A közelmúltban tartott jubileumi ünnepségen *Kellner István,* az intézmény igazgatója tartott megemlékezést.

Az énekkar 1947-ben, *Jurányi János* karnagy vezetésével alakult. A kórus irányítását 1948-ban *Tóth Lajos* vette át. A női és férfikar több évig külön működött. A központi vegyes kart 1951-ben alakították meg. Eredményeit számos kitüntetés és oklevél bizonyítja. 1950-ben az országos kórusfesztiválon *Kiváló* minősítéssel, öt évvel később pedig a *Szocialista Kultúráért* oklevéllel tüntették ki a kórust. Három alkalommal szerezték meg az *Aranykoszorús diplomát,* kétszer pedig a *Fesztiválkórus* kitüntetést. A három évtized alatt sok elismerésben és közönségsikerben volt része az együttesnek, amelynek tagjai naponta áldoztak fel szabad idejüket az éneklés, a zene örömeért. A vegyes kórus már a jövő évi *Vándor Sándor* seregszemlére készül.

EGYÜTT EGYMÁSÉRT

Jól dolgozik a Nyugati pályaudvar nyugdíjas bizottsága

A Nyugati pályaudvar Rudas László utcára néző egyik épületében — annak egy parányi helyiségében — mindig szívesen látott vendégek a nyugdíjasok. *P. István,* az állomás egykori váltókezelője, noha ceglédberceli lakos, sűrűn idelátogat.

— *Nem szeretném fél évszázados kapcsolatomat megszakítani a Nyugatival* — mondja.

Ilonka, azaz Kaltenlecherné átveszi Pista bácsitól a szakszervezeti tagkönyvet, amely gondosan őrzött vászonzacskóból került elő. Hat hónapra ismét rendben vannak a bélyegek.

Egy 80 év körüli nyugdíjas — *K. Imre,* volt vizsgálólakatos — a segélyezési bizottság vezetőjével, *Nahoczky Gyulával* tárgyal.

— *Néhány soros kérvényt kell írni* — hangzik az eligazítás. Igen, ám... a betűk sehogysem akarnak kikerekedni a kalapácsot 40 éven át biztosan markoló, most azonban már erősen remegő kezek alól. Nahóczky Gyula megírja a kérelmet, amelyet Imre bácsi már hibátlanul ír alá.

A nyugdíjas bizottság újonnan megválasztott vezetősége — *Sankó László* elnök, *Dalnoki Jenő, Mester János* és *dr. Malatinszky János* — helyeslően bólint, ami azt jelenti, hogy a döntés megtörtént: *Imre bácsi szinte biztosan a zsebében érezheti a kért forintokat* Jelenti ugyanakkor azt is, hogy nagymúltú, köztiszteletben álló idős vasutasok tevékenykednek itt az öregek érdekében.

Mester János például 47 éve tagja a szakszervezeti mozgalomnak. 1930-ban a Nagymező utcai Tivoli moziban rendezett munkásgyűlésen jegyezte el magát a dolgozók érdekében folytatott harccal, majd 1945-ben a legelsők között kért részt a vasút helyreállításából. A vezetőség többi tagja is végigküzdötte a viharos időket.

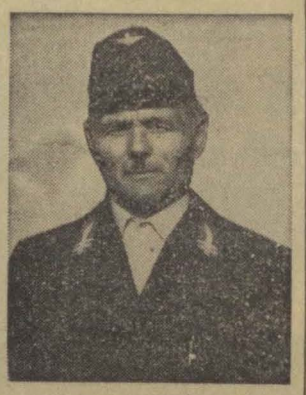
Most örömmel újságolják hogy a helyi KISZ-bizottság által szervezett kommunista műszak eredményeként 18 000 forintot juttattak a fiatalok az Öregek napja megrendezésére, vendéglátásra és jutalmazásra. Sok rászoruló üdülésben részesül, ismét mások színházjegyet kapnak, s a közös kirándulás, múzeumlátogatás sem ritka.

Így tevékenykednek a Nyugatiban fiatalok és öregek — az öregekért.

G. J.

Fontos ember

Az állomásiak bizalmija



— *Pontos, rendszerető, szerény és segítőkész ember Fullajtár András.* — Így jellemezte Szarvas állomás egyik szakszervezeti bizalmiját *Kugyela Mihály* szb-titkár. Hasonlóan vélekednek róla ezenkívül mások is.

Beosztását tekintve: *váltókezelő.* Kitüntetett kiváló dolgozó. A 12 évvel ezelőtt létrehozott, immár aranykoszorús Magyar—Szovjet Barátság szocialista brigádnak is alapító tagja. Neki és munkatársainak nem kis része van abban, hogy az állomás eddig nyolc alkalommal érdemelte ki a szegedi vasútigazgatóság és a szakszervezet területi bizottsága elismerő oklevelét.

— *Az igazat megvallva, néha csakugyan átvillan gondolataimban, hogy milyen fontos ember vagyok* — mondja Fullajtár András. — *Fontos, mint mindenki, aki felelősséggel végzi a munkáját. Bizalmi tisztségem betöltéséhez ez a tudat is erőt ad...*

A szavak jelentőségét igyekszik megmagyarázni, ezért emlékeztet a múltra. Édesapja a Futuránál zsákolt napestig, ezenkívül a négy gyermekének is hamar meg kellett tanulnia, mi is a munka András hatéves korában disznópásztornak szegődött, s attól kezdve a gazda házától járt az elemi iskolába, ha engedték a tennivalók. A hatodik osztály elvégzése után is cseléd maradt, míg 1942-ben el nem vitték katonának. A hadifogságból őt esztendővel később tért vissza. A Gabonafelvásárló dolgozója lett.

— Hogyan, mikor került a vasúthoz?

— *Tizenhét évvel ezelőtt vettek fel pályamunkásnak* — válaszolja. — *Társaim már akkor hamarosan megválasztottak bizalminak, majd öt évvel később, amikor szolgálati érdekből áthelyeztek a forgalomhoz — előbb raktári munkásnak —, ismét rám esett a dolgozók választása.* Örülök annak, hogy a bizalmiak jogköre az utóbbi időszakban kibővült. Így még eredményesebben képviselhetem munkatársaimat a mindnyájunkat érintő kérdések eldöntésénél.

Kesztyűs Ferenc

Életre ítélve II.

A vasút többet törődhetne rokkantjaival

„A rokkantsági nyugdíjasok és járadékosok száma Magyarországon több mint háromszázezer. Ez az összes nyugdíjasok 17—19 százaléka. A tízezer dolgozóra számított új rokkantnyugdíjasok száma 80 fölött van, ami a környező szocialista országok adatainak összehasonlítva 40 százalékkal magasabb."

(Elhangzott a Magyar Rehabilitációs Társaság nagygyűlésén 1976-ban.)

Szeretném megtekinteni az osztályt. A főorvos dr. Tamási Márton adjunktust jelölte kísérőmnek. Kezemben a jegyzetfüzettel, megvallom, kicsit szorongva lépkedek a fehérköpenyes orvos mellett. Még nem tudom, milyen lélektani hatások érnek, hogyan fogadnak a betegek — baleseti utókezelőben sohasem jártam. Az adjunktus kedves, közvetlen ember, igyekszik sokoldalúan tájékoztatni. Az első emeletre vezető lépcsőkön megjegyzi: *itt nincs lift, ezért a járóképtelen új beteget gyakran a hátukon viszik fel a mentősök. Így lehet az egészségesből is könnyen sérült.*

A reményt nem szabad feladni

Először a tornaterembe nyitunk be. Annyiban különbözik ez a szokásostól, hogy egy fából készült válaszfalra a lakásban használatos eszközöket szerelték fel. Vízcsap, WC öblítőlánc, gázcsap, egy asztalon szódásszifon és egyéb tárgyak láthatók. A betegek itt ezek használatát gyakorolják, gyógytornászok segítségével készülnek az otthoni önkiszolgálásra. A cél az, hogy bebizonyítsák: *csonkolt végtagokkal sem szabad feladni a reményt, el lehet végezni a hétköznapok legszükségesebb mozdulatait.* A betegek titkos vágya, hogy senkinek se legyenek terhére; az egészségesek hamar megúnják, a kiszolgálást, elfásulnak. Talán lelkileg lesznek nyomorékok, de ezt nehezebb észrevenni, mint a művégtagot.

A tornateremben egy maketten megtanulhatják a lépcsőzést és a járművekre való le- és felszállást is. *A legfontosabb azonban az izmokat erősítő gyógyító torna, amelynek egyetlen kelléke sem hiányzik.* Az elegáns villa mögött gondozott kert van, rövidre nyírt bokrokkal, „gig"érő fákkal. Nyáron szívesen időznek ott a betegek.

Hosszú folyósóra jutunk. Egy csapóajtón át megyünk a nők körtermébe. A folyósó itt is folytatódik, a szobák jobbról-balról nyílnak. Tamási adjunktus elmondja, hogy csak 16—18 nőt tudnak ápolni, *az osztályon kevés az ágy, mint a legtöbb kórházban.* A betegekkel négy orvos, egy pszichológus, egy fiziko terápiás, egy masszőr, nyolc nővér és hét gyógytornász foglalkozik. Sorra járjuk a szobákat. Ami az első pillanatban feltűnik, az a rend és a tisztaság. Az ágyak mellett az asztalon folyóiratok, képes újságok. A kezüket emelni tudók a karosszékekben, vagy a tolókocsiban ülve kötögetnek, kézimunkáznak. *Sok az idős bénult, vagy reumás beteg.* Figyelem az arcokat. Szomorú, megbékélt szemek néznek vissza rám, a tekintetekben felvillant kíváncsiság. Még a legidősebbeknek is szépen fésült frizurája, tiszta, gondozott hálóinge, pongyolája van.

— *A legtöbben nem hanyagolják el magukat* — mondja az adjunktus. — *Ez is egyik célja a rehabilitációnak. Sikerült megvalósítanunk, hogy fogászati szakrendelés is legyen az osztályon.* Ennek a betegek nagyon örülnek. Sokuknak elhanyagolt és hiányos volt a fogsora. Az itt töltött egy hónap alatt pótolják a hiányt, betömik a lyukas fogakat. Így kerülnek vissza a családjuk körébe és büszkén mutatják a változást. Ez több, mint hiúság, a bizakodást, a természetesen visszajönnek ide, mert tanulni kell a járást.

A férfiak többsége a társalgóban van. Kártyáznak, cigarettáznak. Szemben velünk, *a folyosón egy huszonöt év körüli fiatalember gyakorolja a mozgást.* A combjaihoz tapadó két műlábon még fénylik a lakk. Görcsösen szorítja a két botot, az arcán bizakodó mosoly.

Vajon mi lesz ezután?

A kórtermekben betegekkel beszélgetek. Amikor a jövőről, a terveikről érdeklődöm, elakad a szó. *A legtöbben nem tudják, hogyan lesz ezután?* Némán, tanácstalanul néznek maguk elé. A vasút nem biztatta őket újabb munkaalkalommal, hogylétükről sem érdeklődtek. Már kiestek a sorból, a szolgálati helyek elvesztettek egy váltókezelőt, vagy kocsirendezőt. A helyüket be kell tölteni, ez foglalkoztatja a főnököket. *Hogy mi lesz a rokkant vasutas sorsa? — azzal már nincs idő törődni.*

A fiatal J. is töpreng. Mindkét lába hiányzik. Ferencvárosban, a központi szertárban dolgozott. *1976. február 4-én munkából indult haza. Megcsúszott és a vonat alá esett.* Két és fél éve dolgozott a vasútnál. Ujbarokon lakik. Naponta egy órát utazott. Az állomás két és fél kilométerre van a lakásától. A környéken nem talált munkalehetőséget. Vízvezetékszerelő szakmája van, szereti a műszaki jellegű elfoglaltságot. Csak éppen nincs hol dolgoznia.

Miben segít a pszichológus?

Forgatom a cigarettát az ujjaim között. Mosolyogva bátorít:

— *Gyújtson rá nyugodtan! A pszichológusnál mindent szabad. Miben segíthetek?*

— A tapasztalatai érdekelnek. Hogyan viselik el a betegek *megmaradt, az ember.* A lét több mint a nemlét.

— Azt tapasztaltam, hogy a betegek többsége tanácstalan, nem tudják, hol hasznosíthatják majd magukat.

— *Ez nagyon reális gond itt. Nincs hely, ahová dolgozni mehetnének. Ugy tünik, a vasút nem törődik a saját rokkantjaival!* Sok példát mondhatnék. Volt egy fiatal műszerész betegünk. A munka mellett szakközépiskolában tanult. Már az érettségi írásbelijén is túl volt, amikor olyan balesetet szenvedett, hogy amputálni kellett a jobb kezét és a lábát is. Ezért nem akarták engedélyezni az érettségijét, mert *„úgysem tudja majd használni, nem kell az neki."* Különféle engedélyeket szereztünk be azért, hogy egy évvel később leérettségizhessen. Most harminc éves a fiatalember. *Az érettségi után a kenesei üdülőben helyezkedett el portásnak. Közben beiratkozott Győrbe, a műszaki főiskolára és tanári diplomát szerzett. Most otthon van, rokkant nyugdíjasként, mert sehol sem kapott állást.* Nem engedik a katedrára. Pedig ha tanárként sérül meg valaki, folytathatja hivatását. Beszokott ide jönni, mert nehezen tűri a semmittevést. *A vasút sem segített. Már minden munkát elvállalna ...*

R. 36 éves. Kocsirendező volt. Őt is hazautazás közben érte baleset. Leugrott a vonatról. A jobb lábát térd alatt, a másikat pedig a comb középső harmadánál csonkolták. Az orvos szerint bot nélkül is képes lesz majd járni.

— *Eddig csak a munkavédelmi előadó járt nálam. Szeretnék dolgozni, de egyelőre semmivel sem biztatnak.* De ha a vasúttól nem jöttek hozzám, majd én elmegyek és beszélek a főnökkel, hogy tudjam, mire számíthatok. Lakóhelyem vasútállomásán például van távírda. Én szívesen tanulnék ...

Másnap délelőtt ismét az utókezelőbe megyek. *Dr. Szalay Mária* pszichológusnővel találkozom. Szobája a földszinten van. Egyik oldala üvegezett, hátul a sarokban polcok, rajta műszerek.

— *Drága műszereink vannak* — mutatja a pszichológus. — Ebből például csak kettő van az országban. Sajnos nem tudjuk használni, mert nincs hangszigetelt szoba. Ide beszűrődik a zaj, nem ideális hely ez a műszeres vizsgálatra.

Egy csonkulásos baleset története

Másik szoba. Két fiatal nő fekszik az ablak melletti ágyakon. Rózsaszín és kék hálóingükön szétolvad a decemberi ég fénye. O. szép arcú, okos tekintetű fiatalasszony. Felül az ágyban, kezeit maga elé teszi a paplanra. Mindkét lába hiányzik.

— *Drága doktor úr, már egészen kicsúszok a tolószékből, húzzon egy kicsit feljebb* — sürgölődik az ágy végében egy hetven év körüli asszony. Az orvos megemeli a bénult N. nénit, aztán megigazítja rajta a plédet is. Az asszony abbahagyja a panaszkodást, és a gondolataiba mélyed. Látom rajta, hogy lélekben ismét elmenekült ...

— *Nyugodtan beszéljen bárkivel, én várok* — biztat Tamási doktor. A fiatalasszonyhoz fordulok.

— Elmesélné, hogyan történt a baleset?

— *Kőbánya teherpályaudvaron dolgoztam kocsifeliróként. Tíz hónapja voltam vasutas.* Egy három és egy hatéves gyermekem van. Szentmártonkátán lakom, onnan jártam szolgálatba. A férjem nyolc évig nem engedett dolgozni. Azt mondta, otthon a helyem. Közben megromlott a kapcsolatunk. Másfél éve már, hogy külön élünk. Elhagyott. Munkát kellett vállalnom. A vasutat választottam.

A baleset napján éjszakai szolgálatban voltam. Azt tapasztaltam, hogy szolgálati helyemen gyakori a gyors, kapkodó munka. Aztán az ittalozás sem ritka. Abban a hónapban még nem kaptam meg a pihenőnapot. Otthon a gyerekekkel kellett foglalkoznom. Fáradt, kimerült voltam. Hatvan kocsit töltak éppen Törökőrre. A tolatásvezető és a helyettese azt mondta, hogy ne legyen helyszíni kocsifelírás. Én futva igyekeztem vissza, az irodába. Aztán felugrottam egy kocsi saroklépcsőjére. Így utaztam tovább, de nem számítottam arra, hogy a mozdonyvezető gyorsfékkel állítja meg a szerelvényt. *Egyensúlyomat vesztve, a sinekre zuhantam és egy arra guruló négytengelyes kocsi levágta a lábam. Három kerék gördült át rajtam.*

— Meglátogatták már a munkatársak?

— *Még a baleseti osztályon, de nem sok vigaszt hoztak.*

— Hogyan tovább? Milyen elképzelései vannak?

— *Még nincs elég önbizalmam és félek az emberektől. Nem tudom, mire leszek képes a műlábakkal.* A munkahelyemről senki se biztatott. Egyelőre egyetlen tervem van. Karácsonyra szeretnék hazamenni a gyerekekhez. Ők most a MÁV Kőszegi Nevelőotthonban vannak. *Az ünnepekre eljönne a testvérem is, hazahoznák a gyerekeket. Már nagyon szeretném őket látni ...* Utána

Hiányzik a társadalmi összefogás

— Kezdetben minden szolgálati helyre leutaztam — folytatja a pszichológus —, és beszéltem a főnökkel, hogy dolgozójuk majd milyen mozgást tud végezni, segítse az elhelyezkedését. Akkor mindent megígértek, de keveset valósítottak meg az ígéretből. Most már csak levelezünk az illetékesekkel, mert a személyes kiutazásra nincs idő. Jó kapcsolatunk van például a csákvári rádió és televízió szakiskolával. Oda még mindig sikerült felvetetni az arra alkalmas betegeinket. Szívesen tanítják őket. *A vasút az utasítások és szabályok mögé sáncolja magát.*

Érdemes itt megemlíteni azt a szobafestőt, aki műlábbal is tud a létrán dolgozni. A MÁV nem alkalmazta, mert ez szabályellenes. Maszek festő lett. A lakóhelyének egyik legügyesebb festője. Senki sem kéri tőle számon, hogy miért van műlába?! *Csonkolt végtaggal a pénztárba se lehet beülni: ez is paragrafusba ütköző esemény lenne.* A vasút nem ismer kivételt. Néha az összeköttetés, a személyes kapcsolat segít ... Az igazi, sikeres rehabilitáció nagyon ritka. Hiányzik a társadalmi összefogás, a szervezettség. Ez a tapasztalatom.

Riportutamon periférikus, de mindenképpen közérdekű témát próbáltam a teljesség igénye nélkül megismerni és megismertetni. Szóba került az osztály jövője is. A szakemberek véleménye szerint az jelentené az előrelépést, ha az orvosi rehabilitáció, foglalkozási (szakma-tanulási) rehabilitációval is kiegészülhetne. A Szántó Béla úti épületben erre már nincs lehetőség. Ez az „álom" valamelyik ötéves tervben, a MÁV Kórház rekonstrukciójával együtt valósulhat meg.

Kaszala Sándor

Önkéntes véradás a Landler járműjavítóban



Hosszú sorokban várakoznak a véradók a Landlerban. (Gyergyói János felvétele)

A Landler járműjavítóban már hagyománnyá vált, hogy minden év végén önkéntes véradást szervez az üzem Vöröskereszt-szervezete. 1977-ben azonban a vártnál is eredményesebben zárult a kezdeményezés.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére a szocialista brigádok vállalták, hogy 10 százalékkal túlteljesítik előző évi véradásukat. Az eredmény: *a tavalyi 162 literrel szemben az idén 214 liter vért adtak az üzem dolgozói.*

A köszönet, a dicséret természetesen elsősorban az önkéntes véradókat illeti, mégsem lehet szó nélkül hagyni a Vöröskereszt vezetőségének, aktivistáinak önzetlen társadalmi munkáját, akik nemcsak a hagyományos virsliről, sörről gondoskodtak, hanem az előkészítésben is élenjártak. Többek között véradó—vérkapó találkozót szerveztek, ahol a többszörös véradókat tárgyjutalomban részesítették. Megható pillanata volt az ünnepségnek *Csiba István* kerékműhelyi dolgozó találkozása azzal a kismamával, akinek szülésekor az ő vére adott segítséget életbenmaradásához.

Térítésmentes véradó napok a budapesti vasútigazgatóságon

A budapesti vasútigazgatóságon november 24-én és 25-én *térítésmentes véradó napokat tartottak*, amelyen a központi szolgálat dolgozóin kívül részt vettek a Józsefvárosi állomás, a MÁV Tisztképző Intézet, a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség, a MÁV Balparti Építési Fenntartási Főnökség, a MÁV Kórház dolgozói, mintegy négyszázan. Ez volt egyébként 1962 óta a 15. akció, amelyet az igazgatóság vöröskereszt szervezete rendezett.

A már hagyományos véradó napokkal kapcsolatban *Ács Boldizsár*, az igazgatóság vöröskeresztes titkára elmondta, hogy az első alkalommal mindössze 20 liter vért tudtak összegyűjteni. majd később mind többet; tavaly már meghaladták a száz litert. Az aktivisták között több ötvenszeres véradó van, mint például *Kovács László* könyvtáros. *Szabó László* portás és *Nagy Miklós* revizor, aki most adott hatvanadszor.

S. R.

December 1-én

Megtartotta választmányi ülését a Közlekedéstudományi Egyesület

A *Közlekedéstudományi Egyesület* december 1-én tartotta szokásos év végi választmányi ülését a Technika Házában. Az ülést *Rödönyi Károly* nyugalmazott miniszter, az egyesület elnöke nyitotta meg, majd *dr. Kerkápoly Endre* főtitkár számolt be az 1977. évi tevékenységről.

A beszámoló számot adott az egyesület munkájáról. A nagyobb rendezvények között 10 konferenciát, 19 ankétot és 9 szakszemináriumot említett meg. *Mintegy 855 előadás hangzott el az egyesület különböző rendezvényein*, a tanulmányi kirándulások száma 71 volt, és 77 munkabizottsági zárójelentés készült el.

A vasúti vonatkozású rendezvények közül ki kell emelni a dízel- és villamos járművek javításával és karbantartásával, a villamos vontatás helyhez kötött berendezéseivel, a rakodás gépesítésével, és a vasúti sebesség emelésének pályafejlesztési kérdéseivel foglalkozó konferenciákat.

A beszámoló jelentés foglalkozott az egyesület nemzetközi kapcsolataival és megállapította, hogy a lengyel, a csehszlovák, a bolgár és az NDK-szervekkel jó, a szovjet s az osztrák testvérszervezetekkel pedig fejlődő a kapcsolat.

Az egyesületben folyó ifjúsági munkával kapcsolatban a beszámoló leszögezte, hogy az eredményes, *de többet kell törődni a fiatal műszakiak egyesületi munkába való bevonásával.* A fiatalok munkájának elismeréseként a legjobb diplomatervek jutalmazására 52 ezer forint jutalmat osztott ki a Budapesti Műszaki Egyetem építőmérnökei és közlekedésmérnökei részére az egyetem mérnöki karán, valamint a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán.

A beszámoló a továbbiakban ismertette az 1978. évi fontosabb rendezvényeket, valamint az egyesület cselekvési programját, amelyet az elnökség 1977. október 13-án fogadott el *és amely 1978—1980. évekre és hosszabb távra is megszabja az egyesület munkáját.*

A beszámolóhoz kapcsolódóan több hozzászólás hangzott el, majd az egyesület elnöke, s a szakminisztériumok vezetői kitüntetéseket adtak át a kiváló munkát végzett tagoknak.

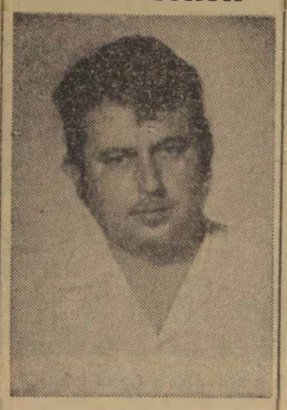
TŰZ A MOZDONYON

November 11-én a *Csaba-expressz* mozdonyán utazott szolgálati ügyben *Pribék Károly* műszaki főfelügyelő. A mozdonyvezető *Nosza László* volt. Nagylapos és Mezőtúr állomások között, a 23. számú őrhely közelében robogott az expressz, amikor észrevették, hogy a gépházban tűz van.

Pribék Károly a tűzoltókészülékkel azonnal eloltotta a tüzet, majd a 23-as őrhelytől segélygépért telefonált. A vonatot még sikerült bevinni Mezőtúr állomásra, ahonnan húsz perc késéssel, új géppel indult tovább az expressz Budapestre. A gyors és határozott intézkedésért dicséret illeti a két vasutast!

Aktuális portré

A szécsényi állomásfőnök



Szigorú, igazságos embernek ismerem *Jancsó Istvánt*, Szécsény állomás vezetőjét. Amíg találkozónkra sietek, az autóbusz ablakán át a zúzmarás fákat figyelve azon gondolkozom, hogy mi lehet a titka ennek az ízig-vérig vasutas fiatalembernek?

Az ízlésesen berendezett főnöki irodában hallgatom vallomását életútjáról.

— *Szécsényben születtem 1940-ben. Az én családomban nem volt vasutas; apám gépész volt az Útfenntartó Vállalatnál. 1954-ben Szegedre kerültem a Vasútforgalmi Technikumba, ahol 1958-ban szereztem érettségi bizonyítványt. Életem következő állomása Balassagyarmat volt; forgalmi gyakornok lettem.*

A szakvizsgák után *Bánkra* kerül forgalmi szolgálattevőnek, majd *Dejtár* állomás következett a munkahelyek sorában. *Balassagyarmatra* 1967-ben kerül ismét vissza. Egy évvel később felvették a MÁV Tisztképző Intézet nappali tagozatára, amit eredményesen fejezett be. Két évig a balassagyarmati vonalfőnökség forgalmi vonalbiztosa volt, majd 1974. július 15-én megbízták Szécsény állomás vezetésével.

Jancsó István már hajnalban a munkahelyén van. Ellenőrzi a fuvaroztatók munkáját, intézkedik a kocsik gyors átadására és a kocsik beállítására. Társadalmi aktivitását bizonyítja, hogy 1975-ben megválasztották Szécsény nagyközség pártalapszervezetének titkárává. Tagja a sportkör elnökségének és az állomás II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádjának is.

Jancsó István kiváló dolgozó. 1967-ben vezérigazgatói dicséretet kapott. Szabad idején olvasással és kirándulással tölti. Családjával legutóbb Csehszlovákiában és Lengyelországban járt. Beszélgetésünket itt megszakítjuk, mert hívják egy frissen összeállított tehervonat ellenőrzésére. Én is kikísérem. A mozdony még vizet vesz, aztán 58 tengellyel indul Balassagyarmatra.

Még látom, amint a 375-ös gép köhögve hagyja maga mögött az állomást. A főnök féltő szemekkel néz utána... **Ketykó István**

HATÁRÁLLOMÁS A DÉLI VÉGEKEN

Kelebián eredményesen birkóznak a megnövekedett tranzitszállításokkal

Az ország egyik legjelentősebb tranzitvonala a kelebiai nemzetközi fővonal. Ebben a relációban bonyolódik le tranzitforgalmunk 8—10 százaléka. Csupán az idén a Záhonyban átrakásra kerülő 17 millió tonna áruból több mint kétmillió jugoszláviai rendeltetésű. Az évről évre növekvő tranzitszállítások sok munkát adnak a fuvarozás útvonalában levő határállomásoknak, így Kelebiának is.

Körültekintő munkával

— Hogyan készültek fel az idén a tranzitszállításokra — erre a kérdésre kerestünk választ Kelebia határállomáson.

— *A nemzetközi szállítások növekedése állomásunk ez évi munkájában fokozottan érződik. Október végéig a ki- és belépett kocsik száma közel 278 ezer volt.* Ez négyezer kocsival több az 1976. év azonos időszakának eredményénél — tájékoztat *Asztalos Sándor* állomásfőnök. — A növekvő feladatokra körültekintően felkészültünk. Intézkedési tervben rögzítettük legfontosabb tennivalóinkat. Főként azokat a munkafolyamatokat kísértük meg különböztetett figyelemmel, amelyek alapvetően befolyásolják a határforgalmi teljesítményeket, az állomás áthocsátóképességének növelését.

— Feladatainkat csak az itt dolgozó vasutasok igen fegyelmezett és tervszerű munkájával, valamint a határforgalmi munkában résztvevő többi szerv szoros együttműködésével tudtuk, illetve tudjuk teljesíteni — folytatta —. Eredményeink jók. Októberben a vonatforgalmi tervet 64,76 százalékra teljesítettük, ami a célkitűzésnél 19,76-tal, a bázisnál 21,38 százalékkal volt jobb. *Csökkentettük a vonatácsorogtatásokat és a géperőváltást. A be- és kilépő vonatok száma 623, míg a kocsiké 22 ezer 238 volt.* Jelenleg napi 10 belépő és 10 kilépő vonattal 800—850 kocsi fordul meg állomásunkon. Ez különösebb nehézséget nem okoz. Ha ennél több vonat átadása, illetve átvétele válik szükségessé, akkor még nagyobb körültekintés szükséges. Főként arra ügyelünk, hogy a vonatokra előírt technológiai időket ne lépjük túl, indokolatlanul ne várakoztassuk a vonatokat. Ha szükséges, munkaerő-átcsoportosítással is élünk.

Fuvardíjszámfejtéstől az élőállatok etetéséig

— Állomásunk létszámának közel fele a kereskedelemnél dolgozik — kapcsolódik a beszélgetésbe *Kiss Gyula* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — Sokrétű feladattal kell megbirkóznunk: *a fuvardíj számfejtésétől az élőállatok etetéséig, itatásáig, mind a mi hatáskörünkbe tartozik.* A feladatok általában azonosak, de vannak olyanok is, amelyek évente ismétlődnek. Ilyenek a déligyümölcs, a szójadara küldemények vámkezelése, növényegészségügyi vizsgálata, amelyek körültekintő munkát igényelnek. *Mi azzal tudunk segíteni a forgalomnak, ha a kocsik fuvar- és egyéb okmányait időben átadjuk, s a vonatnak nem kell várakoznia számadásra.* Úgy érzem példamutató a kapcsolat a két szakszolgálat között.

Kelebia határállomás a megnövekedett forgalmat hét vonatfogadó vágányon bonyolítja le. Az állomáson tolató M 44-es és M 31-es tartalékoknak bizony mindig akad dolga. Valamennyi belépő vonatot rendezniük kell, hiszen innen már a megfelelő irányba összeállított vonatokkal továbbítják a kocsikat: *Szob, Ferencváros, Szolnok, Záhony és Kiskunhalas* átmeneti elegyként futnak tovább. A tranzitforgalom mellett szinte elenyészően kevés a helyi forgalom. Az év eltelt tíz hónapjában 14 ezer tonna áru került helyből feladásra főként az Erőgazdaság, a Tompai Tsz és a Szegedi Konzervgyár kihelyezett gyáregységének áruival megrakva. Ez naponta csupán 3—4 kocsifeladást jelent. Leadási forgalmuk valamivel erősebb.

Az állomás dolgozóinak munkáját növeli az élőállat-szállítás ütemének emelkedése. *Az elmúlt negyedévben csupán 3500 darab vágómarha etetéséről, itatásáról gondoskodtak.* Az állatok takarmányozása, ellátása és szükség szerinti átrakása is itt történik. A munkát nehezíti, hogy az állomás egyetlen ilyen célra kiképzett vágányára *egyszerre csak 12 kocsit lehet beállítani, holott sokszor 30—40 kocsi élő is várakozik.* Ilyenkor azután a munka ütemét gyorsítják. A gondokat a belföldi állomások is szaporítják. Nemegyszer előfordul, hogy a szarvasmarhákat olyan kocsikba rakják, amelyeknél csak elvétve található kötözőkarika, vagy a kocsik ajtajában a trágyaszóródást megakadályozó betétlapokat nem helyezik el. Az említett okok miatt többszöri átrakás, felesleges tartózkodás válik szükségessé.

A munkaerőt lehetőleg helyből toborozzák

— *A rakodási szabályok be nem tartása, a kocsik helytelen kiválasztása miatt szinte naponta akad tennivalónk* — mondja Kiss Gyula. — November elején előfordult olyan eset is, hogy szovjet OPW-s kocsit raktak meg búzaszalmával jugoszláv úticéllal. A kocsikat át kellett raknunk, felesleges tolatás, kocsitartózkodás és üresfutás merült fel. *Októberben 91 kocsi átrakására és 27 kocsi rakományigazítására került sor.* Sok a féktuskó-hiánya, illetve kopása miatt visszautasítások száma is. Az említett hónapban 1028 féktuskó cseréjére került sor. Ehhez igen nagy segítséget kaptunk a műszaki kocsiszolgálat dolgozóitól, akik a cseréket a vágányok között, az előírt biztonsági szabályok betartásával, a vonatok megkésleltetése nélkül elvégezték.

— *Létszámgondok?* — kérdezem az állomásfőnököt.

— *Jelenleg 8 kocsirendező hiányzik. Igaz, két új felvételes most van kiképzés alatt. Bizony sokan nehezen barátkoznak meg ezzel a szép, de veszélyes munkakörrel.* Pedig szükség lenne munkaerőre, hiszen az M 31-es tartalékunkon is egy plusz egy fővel dolgozunk, sokszor 20—25 kocsival is kihúzunk és készítjük a kilépő vonatok elejét. *Állomásunk létszáma 183, ennek közel 85 százaléka kelebiai lakos.* A község szinte valamennyi családja kapcsolatban áll a vasúttal. A jövőben is főként helyből kívánjuk munkaerőgondjainkat enyhíteni. Felvettük a kapcsolatot az általános iskolával és szeretnénk minél több fiút és leányt a vasúti pályára irányítani. *Eredményeink már mutatkoznak, községünkből tizen tanulnak Szegeden a vasúti szakközépiskolában.* Jó lenne, ha az ott tanuló diákok nagyobb nemzetközi gyakorlatot szerezhetnének a kereskedelmi szolgálat területén, hiszen a sajátos körülmények miatt, a szükséges anyag elsajátítása hosszú időt vesz igénybe. Más lehetőséget is keresünk, felvettük a kapcsolatot a Volánnal kérve a Kiskunhalasról Tompára közeledő autóbusz útvonalának meghosszabbítását Kelebiáig, amellyel kedvezőbb utazási feltételeket biztosítanának vidéki dolgozóinknak.

Összeszokott kollektíva

— Kik az eredmények fő részesei?

— *Elsősorban dolgozóink helytállását, becsületes munkáját emelném ki. Összeszokott, jó kollektíva nevelkedett ki az utóbbi években.* Az itt dolgozó idős, nagy tapasztalattal rendelkező vasutasaink jól egészítik ki a fiatalok. Az állomás vezetése szerint csakis az összehangolt, egymást segítő munkának és dolgozóink szakmaszeretetének tudható be a siker. *Igen jó a kapcsolatunk a szabadkai vasutasokkal is.* A kölcsönös megbeszélések, a napi feladatok megoldását segítő operatív intézkedések is mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a fokozódó feladatoknak eleget tegyünk. Ugyanezt mondhatom el a Vám- és Pénzügyőrség, a növényegészségügyi állomás és a határőrség dolgozóiról.

Azokról a változásokról sem szabad megfeledkezni, amelyek az itt dolgozó vasutasok munkáját tették könnyebbé. A SAVIN okmánymásoló üzembe állításával például lényegesen javult a kereskedelmi dolgozók munkája. Amióta a gép üzemel egymillió példány másolását végezték el vele, sokkal rövidebb idő alatt, mint azt korábban kézi másolással.

Az elért eredményekből példásan kivették részüket a szocialista brigádok is. Az állomáson öt brigádban 120-an tevékenykednek — elismerésre méltóan. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére tett *többlet munkafelajánlásaik jól segítették a tervek teljesítését.*

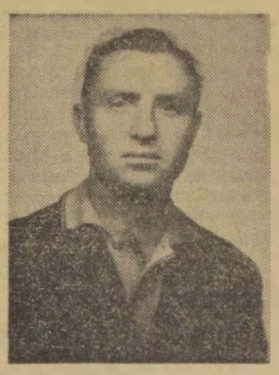
Társadalmi munkában is példát mutatnak

A szakvonali munka mellett jelentős társadalmi munkát is végeztek. Sokan részt vettek a községi iskola bővítésében. Az iskola 290 diákjának fele vasutas szülő gyermeke, így érthető, hogy a segítségkérő szóra szinte mindenki megmozdult. *A segítséget a község vezetői szinte egyedülállónak tekintették és elismerő szavakkal köszönték meg a kelebiai vasutasok társadalmi akcióját.* De másra is futotta erejükből: az állomás csinosítása, a közös kirándulás, a községi Emlékpark gondozása, munkavédelmi őrjárat szervezése, új felvételesek patronálása, beteg dolgozó helyettesítése, s lehetne még tovább sorolni a megannyi cselekedetet, amivel a kelebiai vasutasok példát mutatnak másoknak is.

Gellért József

Záhonyi „vendégmunkások"

Köztudott, hogy a záhonyi átrakókörzet év végére különösen megsokasodott munkáját az egész ország igyekszik segíteni. Hosszabb-rövidebb időre jó néhány szolgálati hely küldte el ide a nélkülözhető munkásokat. Közülük szeretnék két brigádot bemutatni.



Makó Géza

A 42 éves *Makó Géza* ellenőr a jó hírű — Kiváló címmel ötször kitüntetett — nagykanizsai pályafenntartási főnökség egyik itt dolgozó csapatának előmunkása. Hírnevükhöz méltóan helytállnak.

— Hogyan fogadták a hírt — kérdeztem —, hogy a csaknem 600 kilométerre levő Záhonyba jönnek dolgozni?

— *Kényszer nélkül, önként jelentkeztünk, s azt hiszem, ez sok mindent megmagyaráz.* November 14-én kezdtük el itt a kocsik átrakását, s azóta szombaton és vasárnap is folyamatosan dolgozunk. Hiába, most látjuk csak, hogy ide szüntelenül zúdul az áru. Raktunk már fát, cementet, azbesztet, papírt, hogy csak néhány árufajtát említsek. Sokat számít, hogy itt csupa megértő és segítőkész kollégát találtunk, kezdve a raktárosoktól a pályafenntartás ittenl vezetőig...

Makó Gézáék egyébként nagyatádiak. A másik csapat, amelynek *Kiss Sándor* előmunkás a vezetője, Fonyódról érkezett.

— Minek tulajdonítható, hogy önökről a helyi raktárosok — a fegyelmet és az elvégzett munkát illetően — szinte csak felsőfokban beszélnek?

Kiss Sándor elhárítja a dicséretet:

— *Tetszett a fogadtatás. Viszonozni akarjuk a jó szállást, a kifogástalan kosztot. Na és persze nem szeretnénk szégyent hozni a nagykanizsai pályafenntartási főnökségre.* Máskülönben nálunk, akárcsak Makóéknál, hosszú évek óta ismeretlen a baleset és a fegyelmezetlenség. Mindennap kirakjuk brigádonként a két széles vagont, sőt arra is volt már példa, hogy hárommal végeztünk. Brigádom aranykoszorús. Amikor elindultunk otthonról, azzal az elhatározással vágtunk neki, hogy eszerint dolgozunk, ha már szükség van arra, hogy ide jöjjünk. Ennyi az egész...



Kiss Sándor

Mielőtt e sorokat leírtam, telefonon beszéltem a nagykanizsai pft-főnökséggel. Onnan tudom, hogy *Makó Géza* és *Kiss Sándor* brigádja otthon is becsülettel állt helyt a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyben. Most pedig tudják, hogy küldetést teljesítenek. A mi véleményünk pedig ez:

— *Sok ilyen brigád kellene Záhonyban...*

Egeressi Zsigmond

Tiszta környezetért

Első Csongrád állomás

Kedvező visszhangra talált a MÁV Vezérigazgatóságának a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére meghirdetett *„Tiszta Környezetért"* mozgalma. A szegedi vasútigazgatóság területén 31 szolgálati hely nevezett be e nemes versenybe, s ért el szép sikert mind a munkahelyek tisztaságát, mind a környezeti ártalmak megszüntetését illetően. A közelmúltban megtartott versenyértékelés során *legszebbnek a Csongrád állomást találták*, amely a pénzjutalmon kívül a győztesnek kijáró plakettet is megkapta. A versenyben eredményesen szereplő szolgálati helyek között 40 ezer forint jutalmat osztottak szét.

SZOLGÁLATBAN AZ MO 51-ES

Mit tud az új mikroszámítógép?

Komáromban üzemel a MÁV egyetlen mikroszámítógépes rendezőpályaudvari rendszere, melyet kísérleti tapasztalatok szerzésére szántak.

A vasúti kocsik fordulóidejüknek mintegy harminc százalékát töltik „állva" a rendezőpályaudvarokon. Ehhez az állásidőhöz kapcsolódik a legtöbb információ. Itt van lehetőség a szállítási tevékenység optimális és operatív irányítására.

Nyilvántartás vágányok szerint

— Miért éppen Komárom? — kérdeztük *Pap Istvánt*, a Vasúti Főosztály forgalmi szakosztályának műszaki tanácsadóját.

— *A műszaki fejlesztéshez feladatterven fogalmaztuk meg az alkalmazás lehetőségét. Olyan állomást kellett keresni, melynek forgalma középszintű, rendezője is van és határforgalmi kocsi ki- és beléptetést is végez!*

— Komárom tehát megfelelt ezeknek az elvárásoknak?

— *Igen! A jelentős teherforgalom mellett számottevő a határforgalma is. Kedvező tapasztalatok esetén a fejlesztés során további hasonló adottságú állomások is számításba jöhetnek.*

— Mit várnak a rendszertől?

— *Az információ ellátottság javulását mind mennyiségileg, mind minőségileg.* Ugyanakkor csökken a dolgozók adminisztratív munkája és nő a technológiai fegyelem. Növekszik a munka hatékonysága és fegyelme.

Az MO 51 mikroszámítógépet *Szeiler László* üzemmérnök munka közben mutatja be.

— *A számítógép-rendszer alapja a kocsiadattár (memória-egység), melynek szervezésével kocsinyilvántartás vágányok szerint is létrehozható.* Ez teszi lehetővé a vonatátvétel, vonatfelvétel és rendezési jegyzék készítését is. A gép sok mindent tud. Alkalmas vonatelemzések és napi statisztikák összeállítására is.

Rövidhullámú rádióján éppen diktálja a külsőskocsifelíró a 872 sz. vonat induló kocsijainak a számát. *Babek Györgyi* távírász a bemondott számokat beüti egy display készüléken és ennek alapján a számítógép a kocsik sorrendjét a valóságnak megfelelően rendezi.

— *A vonatfelvételre azért van szükség* — mondja az üzemmérnök —, *mert ekkor még mód van a korrigálásra. Sorrendi hibák megszüntetésére és a félreguritásból származó helytelen adat pontosítására.*

Mi áll a tizediken?

— *Amikor végzünk a vonatfelvétellel* — egészíti ki *Babek Györgyi* az elhangzottakat —, *elkészítjük a lyukszalagot*, melyről öt példányban készül lista. Ez lesz a *„Vonatterhelési kimutatás"*.

Mindehhez csak az indulási adatok kellenek és elkészül az elegysúlynapló is. Tehát nem vezetnek hagyományos értelemben vett nyilvántartást az elegy várakozásáról. Nincs szükség az elküldött kocsik keresésére, a tartózkodási idők körülményes kiszámítására.

— *Erre valóban nincs szükség* — mondja Horváth Miklósné operátor. — *Sőt mi több, a vonatterhelési kimutatás lyukszalagja a szükséges fejrész elkészítésével elemzésként is felhasználható. Távgépírón azonnal továbbítani lehet.*

— Az MO 51 a vonatterhelési kimutatást nagyon gyorsan elkészíti — folytatja az ismertetőt Szeilert. — Kiszámítja a tényleges és átszámított tengelymennyiséget, önrakomány- és az elegysúlyt. Meghatározza a fékezett súlyt is. — Szinte a gazda büszkesége érződik ki a fiatal szakember szavaiból, akit teljesen hívévé tett e számítógép-rendszer.

Kíváncsiak vagyunk, hogy mi áll a tizediken. *Egy gombnyomás és a gép kocsira, tengelyre, irányra, tonnára kiadja a legmegbízhatóbb információt.* Erre pedig már tervezhet a menetirányító, s a szomszédos rendező is.

Az MO 51, mint kísérleti rendszer természetesen a határforgalomban résztvevő ki- és belépő vonatok részére is elkészíti a szükséges bizonylatokat. Az induló kocsik egyeztetése egy másik adatvégállomás felhasználásával történik. Amikor a kocsi megérkezett a lyuk alag készítés követi, majd a lyukszalag átírása listára, melyből elem-

FEHÉRGYARMATI VÁLTOZÁSOK

Egy brigádban, egy célért

— Az érkezett fedett szerelvényből tizenegy Európ és valamennyi négytengelyes kocsi Fehérgyarmat rendeltetésű — hangzik a körzeti KTG-s utasítása a délelőtti órákban Mátészalkán.

— Mi indokolja ennyi Európ vagon Fehérgyarmatra küldését? — kérdeztem *Pősze József* állomásfőnöktől ugyanaznap délután.

— *Fehérgyarmat a Szamoshát legnagyobb és legjelentősebb települése.* A 70-es árvíz után olyan mérvű építkezés kezdődött és tart még ma is, ami itt eltöltött 21 évi főnökösködésem alatt sohasem tapasztaltam. A régi üzemeket felújították, s új üzemek is épültek a nagyközségben. A helyieken kívül közel húsz község termelőszövetkezete és a Szamosmenti Állami Tangazdaság gyarmati üzemága is a mi állomásunkon rakodik. Ebben a gazdaságban és a többi termelőszövetkezetben a gyümölcstermesztés fogalma szinte egyet jelent az almatermesztéssel. *A szállítás megindulásakor nem ritka a napi 30—40 vagon igénylése sem.*

— Az igénylések fedezése zökkenőmentes? — kérdezem a pillanatnyi csendet kihasználva.

— *Nem. Az életnek különös játéka van, ha exportképes kocsik kellenének, akkor biztos csak belföldre megrakhatók vannak elsősorban* — mondja most már mosolyogva. — *De vannak olyan dolgok is, amelyek bennünket különösen rosszul érintenek. Ilyen a kocsik tisztasága.* Sajnos nem mind felel meg a gyümölcs szállításához. Pedig ez a gond sokszor még áprilisban is jelentkezik, ugyanis az említett gazdaság és a helyi termelőszövetkezet csak Fehérgyarmaton 1100 vagon hűtőtérrel rendelkezik.

— *Természetesen nemcsak almát szállítunk, cukorrépából az idén 1000—1200 vagonnal kell továbbítani.* Érdekességként említem, hogy közel 100 vagon rizs is feladásra kerül állomásunkon. A nagymérvű építkezéshez ugyanilyen arányban érkeznek építőanyagok. A legjelentősebb megyei, járási építőipari vállalatok fogadják a követ, bányakavicsot, cementet. A KAVIÉP aszfaltkeverő telepe napi 1000 tonna aszfalt előállítására képes. Átlagosan heti 2—3 irányvonat érkezik Fehérgyarmatra. A kocsik kirakását a Volán Vállalat végzi, s a gyorsabb kirakás, a kocsitartózkodás csökkentése érdekében szorosan együttműködünk a szállítópartnerrel. *Kapcsolatot tartunk* a feladó állomásokkal, sőt a közbeeső nagy állomásoktól, mint Nyíregyháza, Mátészalka is érdeklődünk azért, hogy időben értesíthessük a Volánt, fel tudjanak készülni a kirakodáshoz.

A megnövekedett őszi szállítási feladatokat a számok is tükrözik. Kilenc hónap alatt a hat iparvágányon és a közforgalmú rakodó vágányon 43 890 kocsit adtak fel a 99 051 leadási kocsival szemben.

— *Ilyen nagy tömegű kocsiforgalom lebonyolítása csak jól szervezett munkával lehet és ebben döntő része van a szocialista brigádmozgalomnak. Az állomás létszáma 21 fő, ebből 18-an egy brigádban — egy célért dolgoznak Fehérgyarmat vasutasai* — mondja befejezésül *Pősze József* állomásfőnök.

Zsoldos Barnabás

Üzemirányítók



Felelősségteljes munkát végeznek a vasút üzemirányítói. Rendelkezéseikkel a hálózati érdekeknek megfelelően a központi akaratnak szereznek érvényt. Képünk a Vasúti Főosztály záhonyi üzemirányítóit, Szíklai Sándor forgalmi és Tömő Imre mozdonyfőirányítót mutatja be munka közben
(Laczkó Ildikó felvétele)

zések, rendezési jegyzékek, vonatterhelési kimutatások készíthetők az igény szerint.

Strukturális változások

Miközben a vasútra a pályakorszerűsítés, a korszerű vonóerő és kocsipark, az önműködő jelzőrendszer már-már jellemző, még ha kísérleti jelleggel is, de a rendezői és határforgalmi munkában *a számítógép alkalmazása Komáromban sikerrel vizsgázik.*

Győrvári Sándor közlekedési mérnök, a MÁV Számítástechnikai Üzem és *Virág Zoltánné*, a budapesti vasútigazgatóság számítástechnikai előadója így beszél az M 051-esről:

— *A számítógép-rendszertől sokat várunk. Kedvező tapasztalataink meggyőztek bennünket hasznosságáról. Szükségszerű lenne nagyobb méretben is próba alá vetni.*

— Mindenki egyetért abban, hogy az MO 51 struktúrális változtatást hozott Komáromban, nemcsak az állomási munkában, hanem hatással van a vonal és a környék egyéb állomásainak munkájára is. *Megszűnt a hagyományos kocsifelírás, az átmenesztés munkáját is részben a gép végzi.* A CSM-rendszerben közlekedő vonatok menetokmányainak elkészítése, az elemzések megbízhatósága, a vágányhelyzet foglaltsága mind-mind egykézben van.

Az M 051-gyel az operátor kezébe van letéve a rendezőpályaudvari folyamat információ bevitele a rendszerbe.

— *Lényeges, hogy a valóságos helyzet és a számítógép által nyilvántartott helyzet azonos legyen* — mondja Horváth Miklósné. — *Ennek érdekében nagy felelősség hárul a forgalmi szolgálattevőre, tolatásvezetőre, display kezelőre, kocsifelíróra.* Minden kocsi és vonat mozgásról, kocsiátállításról tájékoztatni kell az operátort, hogy megbízható információt lehessen kivenni a gépből.

— *Mint forgalmi szolgálattevő, ellenőrizni tudom a tolatók munkáját is* — mondja a rendelkező. — *Ha nem megfelelő vágányra guritottak, azt a gép kimutatja. Tudják ezt a tolatók is. Nem lehet a félregurítást elhallgatni, mert a hiba később kiugrik.* Az ember-gép kapcsolatban természetesen továbbra is a cselekvő emberé a meghatározó szerep. Az MO 51-ben épített képesség kivétele memóriájának hasznosítása kocsikutatásnál, kocsirovancsnál is felhasználható.



Az MO 51-es mikroszámítógép egyik kiegészítő egysége az adatelőkészítő T 100-as távgépíró
(Bisztricsányi Júlia felv.)

Gondos elemzés a rendezés alapja

A határforgalomban átadott és átvett kocsik adatainak rögzítése, a megbízhatóan összeállított elemzések Bratislavában, Budapest—Ferencvárosban, Rákosrendezőn vagy éppen Székesfehérváron érezteti kedvező hatását. *Az elemzés a rendezői munka alapja.* Ha az megbízható, az érkező vonatot akár kész rendezési jegyzékkel is lehet várni.

Csupán képet kívántunk adni arról, hogy a forgalomszervezés mellett a rendezői munka továbbfejlesztésének milyenek a távlatai, tendenciái. Nem feledkezve meg arról, hogy *a továbblépéshez feltétlenül szükséges a fegyelmezett forgalmi munka. Mert nemcsak a Komáromból küldött elemzés pontossága a fontos, hanem az odaérkezőé is!*

Nem gépiesen, hanem emberien fegyelmezetten végzett munkára van szükség. Számítógép-rendszert fegyelmezetlenségre szerkeszteni nem lenne kifizetődő.

V. Szabó Béla

REKORDTELJESÍTMÉNY

A vasút 134 millió tonna árut szállított 1977-ben

Eredményesen zárult az 1977-es esztendő a MÁV-nál: *az áruszállítási teljesítmény minden eddigit felülmúlt, és a személyszállítási igényeket is kielégítettük,* jóllehet az utasszállítási tervet csak 97,6%-ra teljesítettük.

Őszintén szólva az év elején még nem bíztunk abban, hogy 1977-ben jelentősebb szállítási felfutás következik be, mert az 1976. évi áruszállítási számok is megtorpanást mutattak az előző évihez viszonyítva. Ezért, de a piackutatás jelzéseként is 1977. évi áruszállítási feladatunkat — kismértékű növekedéssel — *132 millió tonnára terveztük.* Figyelemmel azonban a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára, a szocialista országokban indított munkaverseny termelési eredményeire, *intézkedési tervünkben 134 millió tonna elszállítására mozgósítottuk a vasút dolgozóit.*

Elgondolásunk helyes volt, mert mintegy 134 millió tonna árut fuvaroztunk el és ezzel *szállítási tervünket 101,5%-ra teljesítettük.* Az elszállított árumennyiség csúcsot jelent a magyar vasút történetében, pedig a teljes áruszállítási igényt nem is tudtuk kielégíteni. A szállítás-felfutás elsősorban a belföldi, az export és import fuvarozásokat jellemezte, míg a tranzit küldeményeknél forgalomcsökkenés következett be. Népgazdaságunk töretlen fejlődése, a KGST-országok közötti termelési kooperáció és a kereskedelmi tevékenység bővülése minden eddigit meghaladó árumenyiség elszállítását igényelte. Az import szállítások közel 9, az export mintegy 3, a belföldi szállítások pedig több mint 2 százalékkal haladták meg az előző évi mennyiséget. A tranzit jellegű szállítások mennyisége — az 1976. évihez viszonyítva — három és fél százalékos csökkenést mutatott.

A nemzetközi áruszállításokat illetően külön ki kell emelnünk a záhonyi átrakókörzet tevékenységét: a belépő áruforgalom napi átlaga 1976-hoz képest 10,2 a kiürített kocsik száma pedig 10,3%-kal nőtt. A térségben megrakott normál nyomtávú teherkocsik mennyisége nyolc, az azokba berakott árusúly pedig 11,4%-kal emelkedett. Ezek a számok a teherkocsik kihasználásának erőteljes javulását is mutatják.

A kilépő normál nyomtávú rakott kocsik mennyisége viszont *közel 2 százalékkal a bázis szint alatt marad.* Ennek oka elsősorban a nem kielégítő ütemű árufeladás volt. Ez növelte a kilépésre váró rakott teherkocsik számát és jelentős szállítókapacitást kötött le.

A záhonyi átrakókörzet munkájáról — mely szinte az egész vasúti hálózat tevékenységére kihat — csak dicsérőleg lehet nyilatkozni. Azt is meg kell azonban mondanunk, hogy esetenkénti munkaerőgondok, a térség nem kielégítő teherkocsi-ellátása, az áruösszetételben bekövetkezett változások, a térségbe telepített rakodógépek nem megfelelő kihasználása és egyéb okok következtében *a kirakatlan széles nyomtávú teherkocsi maradvány napi átlaga 2400 felett volt.* Ez a körülmény a kocsibér alakulását, valamint a szovjet és magyar vasutak kedvező munkakapcsolatait is zavarta.

A hálózati eredményekre visszatérve azt is megemlítjük, hogy a mintegy 134 millió árutonna elszállítása *a vasutas dolgozók áldozatkész munkáján túlmenően számos intézkedést igényelt a vasút vezetőitől,* akik legfontosabb teendőiknek az év kezdetén jelentkező előszállítások fokozását, a kapacitás jobb kihasználására utaló műszaki-gazdasági mutatók javítását, továbbá a szállíttató és Volán vállalatokkal való munkakapcsolat továbbfejlesztését tartották. *Az intézkedések eredményesek voltak, mert az előző évekhez viszonyítva, sokkal egyenletesebb volt az elszállított árumennyiség negyedévenkénti megoszlása.* Az első negyedévben például emelkedett, a negyedikben pedig — a többletszállítás ellenére — csökkent az elszállított árumennyiség részaránya az előző időszakhoz viszonyítva.

A munka minőségének javulását mutatják a fontosabb műszaki-gazdasági mutatók értékei is. A tehervonatok menetrendszerűsége több mint másfél százalékkal javult. A géprevárások és gépácsorgások jelentős csökkentése *közel egymillió teherkocsióra szállítókapacitás-többletet jelentett.*

Kedvezően alakult a belföldi vonatfeloszlatások száma is, mely a bázishoz viszonyítva 30%-kal esett vissza. Mindez nem mondható el a nemzetközi áruforgalomról, *ahol a kilépő vonatfeloszlatások száma 54%-kal emelkedett.* Ez a rakodások megfelelő ütemezésén túl a vasutak közötti információcsere és a munkák összehangolásának további javítására hívja fel a figyelmet.

A kilépő vonatfeloszlatások nagyfokú emelkedése és az idegen teherkocsik nagyobb igénybevétele miatt a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás kedvezőtlenebb volt az előző évinél. Ennek ellenére a vasútüzemi munkában javult a teherkocsi-ellátás, hiszen a bázishoz viszonyított 2,5%-os forgalomnövekedés ellenére a napi ki nem elégített szállítási igény 6,2%-kal csökkent. *A tavalyinál jobb kocsiellátást a szervezettebb és átgondoltabb tehercsoki-intézési munka, valamint a teherkocsik kihasználásának javítása segítette elő.* A teherkocsik statikus terhelése a berakásnál 1,6, a mozdításnál pedig 1,2%-kal haladta meg a bázis szintet. Jó eredménynek minősül az is, hogy az átlagos szállítási távolság közel négykilométeres emelkedése ellenére a kocsiforduló idő értéke lényegében bázis szinten maradt.

A tehervonatok átlagos terhelése 2,6%-kal haladta meg a bázis szintet. Ez az eredmény a vontatójárművek jobb kihasználását jelzi. Nőtt a tehervonati mozdonyok napi hasznos futása is: *a gőzvontatásnál az 1976. évi 150 km-ről 152 km-re, a dízelvontatásnál pedig 278-ról 282 km-re.*

A gazdaságosabb üzemi tevékenységre utal az üres futások számának 1,2%-os csökkentése, valamint az irány- és közvetlen vonatokkal továbbított árutonnakilométer teljesítmény részarányának emelkedése.

A személyszállítási tevékenységet illetően 1977-ben átlagosan 44,1 km távolságra *323 millió utast szállítottunk el, s ezzel utasszállítási tervünket 97,6%-ra teljesítettük.* Az előző évhez viszonyítva 13 millióval kevesebb utast szállítottunk, ami elsősorban a gyenge forgalmú vasútvonalak utasforgalmának közútra terelésével függ össze.

Lényeges fejlődés figyelhető meg viszont a nemzetközi utazásoknál, amit a kiutazók 6,5, a beutazók 6.8, illetve az átutazók számának 1.3%-os növekedése tükröz. *A nemzetközi személyforgalom összességében több mint 5 százalékkal nőtt.* Az emelkedés elsősorban a szocialista országok egymás közötti utasforgalmát jellemezte.

Mivel az átlagos utazási távolság — egyrészt a gyorsvonati, másrészt a nemzetközi utasszám emelkedés hatásaként — 2,6%-kal meghaladta a tervezett szintet, utaskilométer-teljesítményi tervünket 100%-ra teljesítettük.

A személyszállítás minőségi mutatóinak nagy része javult a bázishoz viszonyítva. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége például *96-ról 96,4%-ra alakult,* ezen belül a nemzetközi forgalomban közlekedőké több mint 3%-kal emelkedett. A személyvonatok átlagos utazási sebessége — 39.3 km/óra értékkel — 1.6%-kal volt kedvezőbb, mint 1976-ban. *A fajlagos késési idők viszont 2.8 perccel nőttek, tehát a jövőben a késési idők csökkentésére is törekedni kell.*

A mérhető minőségi mutatókon túl fejlődés tapasztalható a személyszállítás minőségének egyéb vonatkozásaiban is. *Tisztábbak voltak például az állomások, a vonatok és az utasok által igénybe vett vasúti helyiségek, javult az ülőhelybiztosítási és utastájékoztatási rendszer.* Az elért eredmények azonban még közel sem érik el a megkívánt színvonalat. Így van tennivalónk e téren 1978-ban is. Növelnünk kell az utazásokat megkönnyítő kisebb fejlesztéseket, mint például több poggyászmegőrző automata, állomási csomagszállító-kocsi beszerzését. Ugyanakkor javítanunk kell a menetjegyvizsgálatot és ellenőrzést, *és biztosítani kell a vasutat megillető menetdíjak beszedését.*

Nagy feilődés következett be az utasok és a vasutas dolgozók közötti kapcsolatban, azonban ezen a területen is akad még tennivaló: *a vasutas dolgozók türelmes és fegyelmezett magatartásával e kapcsolat tovább javítható.*

Sajnos, az elmúlt hónapokban bekövetkezett *néhány baleset sem javította a vasút jó hírnevét,* különösen azért, mert ezek általában személyi mulasztásokra vezethetők vissza. Jó hírnevünk további megtartása, valamint az utas- és vagyonbiztonság érdekében az eddiginél fegyelmezettebb munkára és fokozottabb ellenőrzésre van szükség.

Összefoglalva a MÁV 1977. évi szállítási teljesítményeinek értékelését, megállapíthatjuk: *a vasutasok eredményes munkát végeztek és biztosították, hogy a népgazdaság vasúti szállítási igényei kielégítést nyerjenek.*

dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

Mit tartalmazzon az újítási feladatterv?

Az újítási feladatterv az újítómozgalom tervszerűségének alapvető eszköze. Amennyiben ezt széles körben ismertetik és propagálják, nagymértékben hozzájárulhat az újítói munka kiszélesítéséhez. A szolgálati helyek egyre inkább hasznosítják azokat a kezdeményezéseket, amelyeket újítással lehet megvalósítani.

A vasút műszaki fejlesztésével összhangban évente egyszer helyi jelentőségű újítási feladatterv kell készíteni és kiadni. A szolgálati helyeknek azt is tanácsoljuk, *hogy a feladattervben javasoltakon kívül a helyi gondok, műszaki elképzelések megvalósítására is készítsenek kiegészítő javaslatot. Kerüljön előtérbe a legfontosabb műszaki- és üzemszervezési gondok megoldása.* A feladatterv tartalmát illetően alapvető követelmény a munka során előforduló gondok, akadályok újítás útján történő megszüntetése. A feladatterv a közvetlen termelési célok mellett *tartalmazza a dolgozók egészségvédelmével, munkakörülményeivel, a kulturált utazással kapcsolatos ösztönzést.* Ezenkívül pontosan és érthetően foglalkozzon annak a meglevő állapotnak (körülménynek) a leírásával, amin változtatni kell.

Ajánlatos egy-egy téma feldolgozásához kapcsolatos szakirodalom felsorolása és annak a személynek a megnevezése is, aki felvilágosítást, szakmai tanácsot nyújthat.

A feladattervnek tartalmilag összhangban kell lennie a vasút éves műszaki-gazdasági terveivel, a konkrét műszaki-fejlesztési célkitűzések meghatározásával.

Ismertetni kell az újítás különdíjának mértékét is, amely a helyi jellegű feladatoknál 500—1500; igazgatósági jelentőségűnél 1500—3000; országos hatású újításnál 3000—4000 forintig terjedhet. Ezt az újítás hasznosításától számított tíz napon belül kell kifizetni. Ismertetni kell a dolgozókkal az újítók anyagi elismerésének módozatait, mértékét és az egyéb feltételeket, szabályokat is.

Az újítási feladattervi témák felderítéséhez módszerként javasoljuk, hogy kérjék fel a szolgálati helyek egyes szakterületek irányítóit, vagy szocialista brigádjait a munkaterületük vizsgálatára. Ennek során vegyék figyelembe a termelékenység emelését, az önköltség csökkentését, a forgalom zavartalan biztosítását, a munka- és üzemszervezést, a balesetek megelőzését elősegítő lehetőségeket, ötleteket.

Az újítási feladatterv elkészítéséhez az alábbiakban közlünk egy példát:

„Az aggregátorokat és kompresszorokat csak gépkocsival lehet szállítani. Azok le- és felrakása a munkahelyeken gondot okoz, ezért olyan szerkezet kialakítása vált szükségessé, amely gépkocsira szerelhető, vagy feltehető és ennek alkalmazásával a szállított gépek le- és felrakása könnyen megoldható. Cél: *a balesetmentes rakodás.*

Felvilágosítást ad: *H. Kovács István.* Telefon: *44—75.* Különdíj: *3000 Ft.* Újítási díj: *3000 Ft eszmei alapon.*"

Az újítási feladattervek visszavonásig, vagy a feladat megoldásáig érvényesek. Az újítás hasznosítása esetén a különdíjat ki kell fizetni, függetlenül attól, hogy a feladat a tárgyévi, vagy korábbi újítási feladattervben szerepel. A különdíjakat az újítási díjból nem szabad levonni!

Gy. B.

Szuggesztív álom



— Azt álmodtam, hogy drágakőből van az ágyazat
(Polgár Imre rajza)

Kinevezés

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztályának vezetője, a MÁV vezérigazgatója *Kulcsár József* mérnök-főtanácsost kinevezte a debreceni vasútigazgatóság vezetőjévé. Az új igazgatót december 16-án iktatták be hivatalába. Jelen volt az eseményen *Szücs Zoltán* vezérigazgató, *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Tóth Imre*, az MSZMP Hajdú-Bihar megyei Bizottságának titkára. *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *dr. Postás Sándor*, a városi pártbizottság első titkára és *Volosinovszki János*, szakszervezetünk debreceni területi bizottságának titkára.

★

Kulcsár József 1931-ben Tiszafüreden született, mezőgazdasági munkásszülők gyermekeként. Vasúti szolgálatba 1949-ben lépett. A csaknem három évtizedes vasúti pályafutása alatt rendszeresen tanult, s hosszabb ideig építésvezető, főépítésvezető, műszaki főcsoportvezető beosztásokban teljesített szolgálatot. Munkája mellett 1972-ben szerzett építőmérnöki oklevelet, majd 1973-ban nevezték ki a debreceni vasútigazgatóság tervgazdasági és műszaki osztálya vezetőjévé. A pártnak 1968 óta tagja.

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége tagjaként is egy évtizede munkálkodik eredményesen a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért.

Több üdítő italt kínál az Utasellátó Vállalat

Az *Utasellátó Vállalat* évről évre nagy erőfeszítéseket tesz a szeszesital-fogyasztás csökkentése érdekében. Köztudott, hogy a pályaudvarok környékén és az állomásokon már korlátozták a szeszes italok értékesítését. *A vállalat jó üzletpolitikával fokozta az üdítő italok árusítását, bővítette a tej és tejtermékek kínálatának körét.*

A büfészolgáltatás nélküli vonatokon azonban — különösen a hét végén — az utasok a Közértekben vásárolt palackozott italokat fogyasztják. A vállalat dolgozói három hétvégi vonaton végeztek felmérést. *Megállapították, hogy összesen 114 üveg előre vásárolt bort fogyasztottak az utasok.*

Az utasellátó a IV. ötéves terv során növelte az alkoholmentes italok beszerzését. Ezt meggyőzően bizonyítják a számok is. 1970-ben 42,3, 1975-ben pedig több mint 64 vagon szörpöt szereztek be. Ezen kívül 521,6 millió forint értékben vásároltak palackozott üdítő italt. Az összes üdítőitalforgalom 1976-ban meghaladta a 106 millió forintot. *A vállalat italforgalom-bevételének 57,1 százaléka származik üdítő italokból.*

(Drégely)

Váltóőr-bódéból pihenő

Azért fogtam tollat, hogy megírjam a zalaegerszegi vonatkísérő személyzet panaszát. Nagyon bízom benne, hogy mint eddig minden alkalommal, most is lesz levelemnek foganatja.

Panaszuk lényege a következő: amióta Boba állomáson a kézzel állítható váltót átszerelték dominó rendszerre — ami igen jó dolog —, *azóta a vonatkísérők pihenőjét áthelyezték a megüresedett váltóőri bódéba.*

Amikor a személyzet megérkezik a 7410-essel és vár három és fél órát, annyi helye sincs, hogy valahol lepihenjen vgy kinyújtózkodjon. A „pihenőnek" nevezett bódéban van két pad és egy asztal, *ezzel teljes az összkomfort.* Abban a helyiségben inkább fáradtak e ingerlékenyek lesznek az emberek, ahelyett, hogy megpihennének egy kicsit.

Kevés az utánpótlás? Ne csodálkozzunk. Ha meglátnák ezt a pihenőt, egy fiatal sem jönne ide.

Markos József
Zalaegerszeg

Példamutató vasutasok

Salgótarján állomáson a közelmúltban műszaki konferenciát tartottak, amelyen *Nádasdi János* állomásfőnök ismertette a háromnegyed év és a jubileumi munkaverseny eredményeit. A gazdasági mutatók kedvezőek, de sajnos, romlott a tehervonatok menetrendszerűsége, és az elegytorlódás miatt növekedett a gépre várások száma.

A csúcsforgalomban a munkaerőhiányt nagyobb helytállással igyekeznek pótolni. November 19-én például *Nádasdi János* állomásfőnök a 369/IL számú 1500 tonnás tehervonatot továbbította vonatvezetőként Pásztó állomásra. Ugyanezen a napon *Kemény Sándor* külső forgalmi szolgálattevő is vonatvezetőként utazott a 379. számú tehervonaton Nagybátony állomásig.

A salgótarjáni vasutasok emberségből is jelesre vizsgáztak. Egynapi keresetüket ajánlották fel az egyik városi gyermekintézmény fejlesztésére.

NÉGYMILLIÓS MEGTAKARÍTÁS

Fellendült az újítómozgalom a dunakeszi járműjavítóban

Mikor tekinthető egy nívósabb szintű alkotás újításnak? A módosított újítási szabályzat szerint amennyiben a fejlesztéssel, a tervezéssel, s a szerkesztéssel foglalkozó szakemberek ötletéből két évre szóló fizetésüknél nagyobb összegű gazdasági eredmény születik.

Az újítással kapcsolatos 1975. évi rendelkezések *a műszakiak újítási kedvét ismét visszadták, de mondhatnánk úgy, hogy az üzemekét is.* Az újítási díjak kifizetését akadályozó „bérfék" megszűnt, s ma már az újításból származó béralaptúllépés nem jár hátrányokkal. Ezt a gyakorlatot bizonyítja, hogy a dunakeszi járműjavítóban a fellendült újítási kedv hatására az utóbbi években ugrásszerűen megnőtt a beadott javaslatok száma.

Kedvező feltételek

Bóczy Zoltán és *Hönsch Pál* újítási előadók irodájában nagy a forgalom. Egymást váltják az újítani szándékozók, akik hozzák a hasznos ötleteket, javaslatokat. Bóczy Zoltán egy falra függesztett grafikonra nézve mondja:

— *1976-ban az előző évi 176 újítással szemben 191 javaslat érkezett hozzánk, s közülük 109 ötletet el is fogadott az egyszemélyi elbíráló.* Ebben az évben eddig 42 javaslat került bevezetésre és további 30 újítás bevezetése folyamatban van. Igaz, hogy kevesebb a bázisidőszakhoz viszonyítva, de gazdasági kihatása sokkal jelentősebb: *közel négymillió forintos megtakarítást eredményeznek a MÁV-nak.* Az újítások között az anyag- és normaóra-megtakarítással kapcsolatos ötletek vannak többségben. Ezek teszik ki az 1977. évi újítások 70 százalékát. Sok javaslat érkezett az importanyag megtakarítással, a munkavédelemmel és a kulturált utazással kapcsolatosan is. Nagyon jelentős, hogy a beadott javaslatokkal mintegy háromezer normaóra-megtakarítás érhető el, ami a járműjavítót sem kímélő létszámgondok szempontjából jelent előnyt.

— A beadott javaslatokért az újítók 1977-ben milyen díjazásban részesültek?

— *Ebben az évben eddig 134 ezer forint újítási díjat fizettünk ki. Ez meghaladja a tavaly egész évben kifizetett összeget. Természetesen az ötletekkel megtakarítható összeg is több mint duplájára növekedett.*

— Mivel magyarázható az újítási kedv ilyen mértékű fellendülése?

— *Nagy szerepük van a szabályozóknak, melyek következtében megnövekedett az elfogadott javaslatok eszmei díjazásának összege.* Ugyanakkor jelentős szerepe van annak a szélesedő propagandának, amit a társadalmi szervezeteken keresztül kifejtünk. Újítási őrjáratot szerveztünk, melynek célja a fiókban heverő ötletek felszínre hozása. *Kedvezően hatott az újítókra az ügyintézés egyszerűsítése és meggyorsítása.* Alig van hosszabb ideje elfekvő javaslatunk.

Kiváló újítók

— Említene néhány jelentősebb újítást? — Az előadó vaskos dossziét vesz elő, belelapoz a nyilvántartókönyvbe és sorolja a neveket:

— *Ebben az évben az összes újítás közül a Mede—Háry—Wágner újító hármas által beadott ötlet a legnagyobb sláger.* A vasúti személykocsik fékrudazatának a féktuskó kopási mértékétől függő utánállítását végző SAB berendezést egy, az újítók által szerkesztett próbapadon úgy tudják beszabályozni, hogy ismét felhasználhatóvá válik. Korábban ezeket leselejtezték vagy a fékrudazatot alakították át. Az újítással anyag-, normaidő- és bérmegtakarítást értünk el, ami megközelíti a hárommillió forintot.

Hasznos javaslat volt a *Szabó—Rákos* féle újítás, ami az Ürdingeni ütközőkészülékek hasított gyűrűinek minősítését szakszerűen oldja meg és sok anyag-megtakarítást biztosít. Importanyag-megtakarítással kapcsolatos a *Matány Gábor* által beadott újítás, aminek alapján kísérletek folynak az OSZZSD forgóváz csapágyvezetésénél alkalmazott bronzdugattyúk műanyag dugattyúval való helyettesítésére.

Van még tennivaló

Előnyben részesülnek az elbírálásnál a termelékenységet, a hatékonyabb és balesetmentes munkát elősegítő, a munkaidő és importanyag-megtakarítást eredményező javaslatok. A közelmúltban kiemelkedő újítói tevékenységük alapján *Szamos Tibor* diszpécser, *Szmrzsik Ferenc* lakatos, *Matány Gábor* művezető, *Kovács Kálmán* lakatos, a Kiváló Újító jelvény bronz fokozatát kapta.

Minden évben újítási feladattervet készítenek a járműjavító üzemben, amelyben a termelés hatékonyságát, nehezen megoldható műszaki követelményeket, és ésszerűségeket tartalmazó javaslatokat kérnek a dolgozóktól. *Üzemegységenként külön újítási felelősök segítik az ügyintézés meggyorsítását.* A műszaki klubbal közösen tapasztalatcsere-látogatásokat szerveznek, hogy a látottak hasznos ötlettel szolgáljanak. A vasúti főosztály által az V. ötéves terv sikeres teljesítéséért meghirdetett újítási versenyben csak körültekintőbb szervezéssel, a műszaki tájékozottság növelésével lehet jobb eredményt elérni. A dunakeszieknek pedig a fellendült újítómozgalom ellenére sok javítanivalójuk van még ahhoz, hogy a MÁV járműjavító üzemek versenyében eredményesebben megállják a helyüket.

Orosz Károly

ÉJFÉLKOR

Még néhány perc, és éjfélt üt az óra; elindulunk lassan... Hová, merre? És miért lassan? Mert a hajdani sláger emigyen szólt? Hiszen az utat tudjuk: előre. S a miként is nyilvánvaló: éppen hogy gyorsan, minél gyorsabban... No persze: tudtuk ezt kerek egy esztendeje is ilyentájt, meg ama éjfélkor is, amikor az idei gyorsaságra emeltük pezsgővel teli poharunkat. Majd ezt követően gyorsak voltunk? Mindig előre haladtunk, nem tévelygetünk olykor girbe-görbe úton?

Mi tagadás: lehettünk volna gyorsabbak. De döcögtünk már lassabban is! S igaz, kattogtak a váltók, megannyi kitérő is volt, ennek ellenére: előre haladtunk. Pedig olyan emlék is feldereng, amikor egy helyben toporogtunk, sőt: visszafelé forogtak a kerekek... Egy szó, mint száz: előrébb vagyunk, mint tavaly ilyenkor — csupán csak nem jutottunk olyan messzire, miként reméltük-szerettük volna.

Azaz hogy... így sem pontos a fogalmazás. Mert igenis van, ahol távolabbra jutottunk — és gyorsabb iramban —, mint ahogy feltételeztük. Labdarúgóink például messzire is, magasba is: a több ezer kilométernyire levő Bolívia több ezer méter magasban levő fővárosába, La Pazba. S ott sem kapkodtak levegő után. Csak annyira voltak gyorsak, amennyire kellett, s arra használták a fejüket meg a lábukat, amire való. Lám, ezek a derék legények, akikre évekig azt mondtuk, hogy mindennek nevezhetők, csak éppenséggel deréknek nem; akiknek már-már a legénységét is kétségbe vontuk... az idén kivágták a rezet. Mi ebből a tanulság? Hogy nem kell félni a harsány dörgedelemtől, ostorozzuk mindazokat, akiknek arra van szükségük — utóvégre szóból ért az ember. S szóból-szigorból értettek e lelkes legények is. Csak nehogy holnapra aranylábúaknak kiáltsuk ki őket!

Futballnemzet lettünk hát ismét, de nemcsak góljainkra lehetünk büszkék. Vagy mondhatnám úgy is: nemcsak a zöld gyepen rúgtunk gólokat. Nemegyszer rezgett a háló, és ünnepeltünk önfeledten. Olykor ördöngösen cseleztünk, s hogy nem jött be valamennyi cselünk... nos, az vesse ránk az első követ, aki nem driblizte túl magát sosem. Igen, az is megesett az idén, hogy egyszer-másszor cselt cselre halmoztunk, s addig ördöngösködtünk, amíg önnön cseleinktől elkápráztatva odalett a jó helyzet. Meg aztán — tapasztaltuk ezt a hatalmas stadionban: a Világpiac Kupa küzdelmein — akadtak akik még jobban cseleztek. Egy kis árrobbanás emitt, egy kis begyűrűzés amonnan, és már a mi térfelünkön folyt a játék. S aki ebben a helyzetben tétovázott: gólt kapott; aki pedig kellő megfontoltság nélkül próbált tisztázni-menteni a kapu előtt: könnyen öngólt rúgott.

Hogy néha úgy találtuk: a játékvezetők is szigorúbbak lehettek volna? Meg az edzők is? Igaz. Nem ártott volna többször — és több helyütt — a csere, szükség esetén a kiállítás. Gyakrabban inthette volna rendre bírói sip a szabálytalankodókat; mindazokat, akik összetévesztik a keménységet a durvasággal, az okosságot az okoskodással. De legyünk derűlátók: határozott igéretek hangzottak el, miszerint a játékvezetők is következetesebbek lesznek.

Nézzünk tehát előre, búcsúzva a mától, amely holnapra már tegnap lesz, éjfél után pedig — tavaly. Tudjuk már most — vagyis még az idén —, hogy hosszas alapozásra nincs időnk-módunk mert mihelyt az idén: tavaly, azon minutumban a jövőre már: idén. Az újév másnapján már bizonyítanunk illene, hogy okultunk az előző évből, és ha e múló — elmúlt — 1977-ben ősz hajszálaink száma gyarapodott hát mi is érettebbek lettünk, mint ama jó bor, amelyhez szőlő szerencsére bőségesen termett a mögöttünk tudott, hosszúra nyúlt nyáron.

Mögöttünk a nyár, az ősz: voltaképpen az egész óesztendő előttem pedig — írógépem közelében, karnyújtásnyira — egy bontásra váró pezsgősüveg. Dugója fickósnak tűnik, látom rajta: kilövellne már, hogy utat engedjen az édes-kesernyés, habzó nedűnek. Bontanám, de még nem lehet: mindent a maga idejében. Majd éjfél előtt egy perccel, nem elkapkodva semmit: higgadtan, megfontoltan — vagyis úgy, ahogy egész évben. 365 napon át tennünk-cselekednünk kell. Hogy akkor gyöngyözzön át az ital a pohárba, hogy abban a másodpercben emeljük a poharat a szánkhoz, amikor indokolt.

Küszöbön az éjfél, expresszsebességgel rohan az óramutató, érzem már inyemen a pezsgő ízét. S mint mindig, kicsit majd ez alkalommal is elbódít. Ám bódultan, jókedvünk közepette is maradiunk józanok. És hogy mire üritsük poharunkat? Amire egy esztendővel ezelőtt üritettük. Annyi különbséggel, hogy akarjuk, még jobban akarjuk vágyainkcéljaink megvalósítását.

Most emeljük magasba a poharat.. de aztán csak módjával nyúljunk utána. Mert ne feledjük: a még több pohár a következő esztendőben is csak az üveggyáriaknak íródik érdeméül.

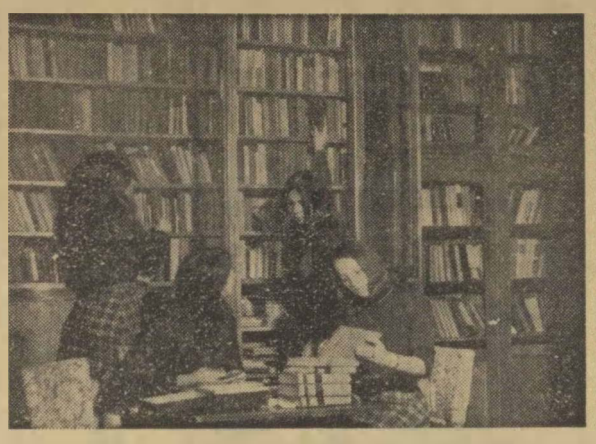
F. T.

Karácsony az otthonban

Így élnek Békéscsabán a „nagy család" középiskolásai

Már kialudt a karácsonyi gyertyák lángja a *Békéscsabai MÁV Nevelőotthonban*. A közösen feldíszített fát 59 középiskolás leány, az otthon nevelői és dolgozói állták körül.

Évek óta hagyomány, hogy az utolsó tanítási napon a negedikesek rendezik meg a fenyőünnepélyt. Egyedül állítják össze a műsort, és az ajándékokat is ők csomagolják. A megvásároltak mellé odakerült még egy-egy általuk elkészített kis pamutbaba is.



Az otthon lakói gyakran megfordulnak a könyvtárban, ahol több ezer kötet könyv áll rendelkezésükre

Saját sütésű mákos beigli

Minden évben más és más a meglepetés. Hogy mi várható, senki sem tudhatja meg előre. A „kicsik", azaz az elsősök és másodikosok megkísérlik kifürkészni, mi is lesz, de ez senkinek sem sikerült. *„Az idén már nem lesz karácsony, és ajándék sem, hiszen ti már nagyok vagytok"* — ugratták őket a negyedikesek. Ez persze csak tréfa volt. Az öröm annál nagyobb, amikor a feldíszített fán mégis ott a névre szóló csomag.

Az ajándékra szánt pénz minden évben megérkezik. Küld a szakszervezet, ajándékot adnak a szocialista brigádok, és a volt növendékek meglepetése sem késik. Ki-ki küld tehetsége és lehetősége szerint. Az üdvözlő lapokat és a kedves leveleket *Kovács György* igazgató olvassa fel a karácsonyfa mellett.

Régen elfogyott már a maguk sütötte négerkocka és a mákos beigli is. Hagyomány ez is: az ünnepi vacsorát és a hozzávaló süteményt a negyedikesek sütik-főzik minden évben.

— Szép lett, igen jól sikerült, nem repedezett meg — mutatták ottjártamkor a frissen sült kalácsot a lányok.

Az otthon lakói vasutas szülők gyermekei. Középiskolai tanulmányaikat könnyíti meg a bentlakásos nevelőotthon. Térképen jelölik, honnan is jöttek az intézetbe. Piros jel van *Pécs* környékén, *Szentendrénél, Dévaványánál, Vésztőnél* és még jó néhány távoli községnél.

A nevelőotthon Békéscsaba egyik csendes utcájában, az *Árpád soron* van. A téli udvaron a fenyő- és a jegenyefák is mintha az ünnepre készülődnének. A deres és havas ágak mélyen meghajolnak, szinte a belépőt köszöntve. Téli álmát alussza a rózsakert, amely nyaranta a lányok pihenő- és búvóhelye.

30 milliós beruházás

— Szeretek itt lenni, nyaranta alig vártam, hogy ismét visszajöjjünk — mondta a dévaványai *Adamec Marika*.

— A MÁV nevelőotthonoknak igen régi — közel 90 éves hagyománya van — tájékoztat Kovács György igazgató. *— A sok őrház, a kis eldugott települések, a vasúti munkabeosztás mind-mind elősegítette az intézetek létrehozását. Megalakult Szegeden, Kaposvárott és Kőszegen is, ahol évente mintegy 200 gyermek nevelkedett.* Eleinte nem különültek el a közép- és az általános iskolások. A felszabadulás után a már működő intézetek mellett szükség volt újabb nevelőotthonra. A békéscsabai nevelőotthon 1948-ban létesült, és 1956-ig általános és középiskolás fiúk éltek falai között, csak utána jöttek a lányok.

Eredetileg árva és félárva gyerekeknek tervezték, ez azonban már régen megváltozott. A köztudatban azonban még így él, *sok szülő nem is tudja a változást, s ez lehet az oka, hogy idegenkednek a nevelőotthontól.* Áprilisban elkészül a csaknem 30 milliós beruházással épülő új intézet, amely 120 középiskolásnak ad otthont. A régi, ha kicsit átalakítva is, de tovább működik.

A háromszintes új épületet végigjártuk az igazgatóval.

— Itt az ebédlő lesz — mutatja a gazda örömével —, *ott a konyha és az egyéb szolgáltatóhelyiségek. A szennyest nem kell majd kézben hordani, csak a csatornán ledobni, s a mosókonyhába érkezik.*

Felmegyünk az emeletre.

— Mindkét szinten tágas tanulószoba, előtér, négyszemélyes szobák, beépített szekrényekkel. A folyosó végén a nevelő szobája. Modern, kényelmes és igen szép lesz. *Mindennap megnézem, hogyan haladnak a munkával* — mondja az igazgató.

Mindent megbeszélve...

Akik tavasszal a nevelőotthonba jelentkeznek, több középiskola között válogathatnak, hisz városunkban *van gimnázium, közgazdasági, egészségügyi, nyomdaipari, földmérő, híd-, vízműépítő és közlekedési szakközépiskola is.* 18 negyedikes végez az idén. Helyükre várják a növendékeket.

Jelentkezni februárig lehet a nevelőotthon igazgatójánál, szinte egyidőben a középiskolai jelentkezésekkel. Azokat a gyerekeket várják, akiknek a MÁV-nál dolgozik valamelyik szülője.

Kovács György igazgató a gyakorlott és a nagy tudású pedagógusok biztonságával igazította útba a kislányokat. A lányok pedig az idegen jelenlétét ugyan figyelembe vették, de elfogulatlanul beszélték apróbb és nagyobb gondjaikról tanáruknak. Látszott, ez itt így szokás.

— Miből nem zárták le még a jegyeidet? — kérdezte az egyik kislányt az igazgató.

— *Már mindenből. A kémiajegyem sajnos, nem lett jó. Mindannyian feleltünk, de azt mondta a tanár úr, hogy nem javítottunk* — szólt szomorkásan a kis könyvtáros, *Botta Mária*.

Az intézetben a lányokkal nagyon sokat foglalkoznak a nevelőtanárok. Az igazgató, a felesége: *Éva néni, a „kis"* és a *„nagy" Ági néni*. Ők saját tárgyaikból minden délután korrepetálást tartanak a rászorulóknak. Oroszul és angolul is tanulnak az otthonban.

— Senkinek se kell máshová menni, ha valamit nem tud, mert a 2600 kötetes könyvtárunkban mindent megtalál. A szabadpolcos könyvtári rendszer nálunk már régen kialakult — mondja szintén Marika. Ő még csak harmadikos, de már az elsősök és másodikosok között is van segítőtársa.

Az önállóságra nevelés nem szólam. Amire egy jó szülő megtanítja gyermekét, azt itt a nevelőotthonban is elsajátíthatja. *Főzni az ünnepeken kívül is szoktak. Amikor a szakácsnő szabad, a lányok veszik birtokukba a konyhát.* A „szakácsokon" kívül idegeneknek belépni tilos. Az ebéd azonban még ilyenkor sem maradt soha a tányérokon. A pénzüket is közösen osztják be. Az egyik kislány szedi össze és dátum szerint beírja a bevételt és a kiadást is. A költekezőket rendszerint figyelmezteti, hogy már nincs sok a kasszájukban.

Az életre készülnek

December utolsó napjaiban a karácsonyi készülődés boldog izgalmában éltek a lányok. De nemcsak ők, hanem a nevelőotthon minden dolgozója és lakója láthatóan igen jól érezte magát. Bennem is felelevenedett kollégista éveimnek kedves élménye, amikor hallgattam a negyedikesek hangulatos karácsonyi műsorát.

A lányok — akik az életbe készülődnek — már mérlegelni tudják helyzetüket. *Mindenkinek van határozott elképzelése a jövőről. Többen közülük a vasúttal akarnak egy életre szóló szerződést kötni.*

Vágyaik valóra váltásában sokat segít a MÁV. Az új és a régi intézet, a teljes ellátás, a tanszerek, a ruhák, a könyvek és főleg az otthon melegét helyettesíteni tudó, áldozatra kész nevelőgárda mindent megtesz, hogy a vasutas szülők gyermekei jól érezzék magukat. Az új, korszerű nevelőotthon — ha átveszi majd a régi jó szokásokat — az új, megnövekedett lehetőségekkel a jelenleginél is többet fog nyújtani.

Szalai Mária

Helytálltak a vasutasok

Zavartalan volt az ünnepi forgalom

ELŐVÉTELBEN VÁLTOTT JEGYET AZ UTASOK 83 SZÁZALÉKA

Az ünnepi forgalom méreteiről pontos, számszerű adatok lapzártáig még nem álltak rendelkezésünkre. Az előzetes jelzésekből azonban megállapítható, hogy a magyar vasút történetének legnagyobb személyforgalma bonyolódott le a karácsonyi ünnepek előtt.

KITŰNŐ SZERVEZÉS

Nyomban hozzá kell tennünk, hogy a minden eddiginél nagyobb karácsonyi forgalmat a vasút simábban, rendezettebben bonyolította le, mint az előző évek mérsékeltebb forgalmát. Az örvendetes tényt elsősorban annak tulajdonítják, hogy sikerrel járt az a kitartó propaganda, amely az ünnepek közeledtével az oda- és visszautazásra szóló menet- és helyjegyek elővételére hívta fel a figyelmet. Ennek következtében a jegyek 83 százalékát elővételben váltották meg az utasok. Ilyen arányú elővétel eddig még nem fordult elő. Ebből a munkából derekasan kivette a részét a Helyjegyközpont is, amely az ország különböző részeiben levő központokkal állandó összeköttetésben, gyorsan és jól intézkedett a helyjegyek szétosztásáról.

A jegyelővétel azzal a haszonnal is járt, hogy a forgalmi szakosztály idejében és nagyobb biztonsággal tudta megtervezni a mentesítő vonatokat. Ennek alapján 212 többletvonatot terveztek, de ennél is többet indítottak, amikor a jegyelővételből és a napi pénztároknál sorakozó utasok számából kiderült, hogy szükség van rá.

Nagyban hozzájárult a sima, sikeres lebonyolításhoz a menetrendszerkesztők jó munkája is, amellyel már eredetileg úgy állították be a menetrendbe a mentesítő vonatok jelentékeny részét, hogy az utasok előre számíthassanak rájuk. Ennek a munkának következetes, jó végrehajtása az előző évek kezdeményezései után, szintén most mutatkozott meg igazán.

A sikert elősegítette a vasutas dolgozók áldozatkészsége is. Az tudniillik, hogy önként vállalt többletmunkával igyekeztek enyhíteni a MÁV munkaerőgondjait.

Ezt tapasztaltuk a három budapesti nagypályaudvaron, a Keletiben, a Nyugatiban és a Déliben, a karácsonyt közvetlenül megelőző napokban.

A KELETIBEN

A Keleti pályaudvaron a jegyelővételi napokban sok munkája volt mind a 14 személypénztárnak, de nyoma sem látszott a korábbi évekből ismert tömegjeleneteknek. Amikor közeledett az ünnep, akkor sem volt emberáradat, mert a jegyváltás a jó elővétel következtében kiegyelítetté vált. A legtöbb utas december 23-án ostromolta a Keleti pénztárait, de nem olyan mértékben, hogy a pénztárosok ne győzték volna a jegykiadást. Másnap, 24-én délben még mindig nyolc pénztárt tartottak nyitva. A jegykiadás gyorsan, nyugodt tempóban folyt.

A csarnokban, a peronokon mindenütt feltűntek a piros karszalagos tájékoztató-utasirányító szolgálatosok. Menetrenddel a kezükben, előzékenyen, udvariasan, türelemmel adták meg mindenkinek a kért felvilágosítást. Tizennégy dolgozó segítette ilyen módon szabadnapja terhére, önkéntes vállalásként az ünnepi forgalom lebonyolítását. Munkájuk sok volt, mert 22-, 23-, 24-én majdnem minden vonatnak volt mentesítője, főleg a déli csoportban, 100—120 százalékos kihasználtsággal. A csúcsidőszakokban 6—8 percenként indultak vonatok a különböző irányokba, jól fűtötten, tisztán. A takarításból alaposan kivették részüket a pályaudvar KISZ-szervezetének és szocialista brigádjainak tagjai is.

Egyetlen momentum zavarta meg péntek délután a pályaudvar karácsonyi forgalmának jól sikerült lebonyolítását: egy síntörés, amely nyílt pályán következett be. A hibát körülbelül 1 óra alatt kijavították, addig egy vágányon bonyolították le a forgalmat.

A NYUGATIBAN

A Nyugati pályaudvart úgy ismerik a vasutasok, mint speciális „karácsonyi" pályaudvart, ahonnan a legnagyobb munkástömegek térnek haza a Tiszántúlra, főleg a szabolcsi, nyírségi, illetve a szatmári térségbe. A legnagyobb erőpróbája ez a személyszállításnak, kiváltképp a Nyugatiban. A menetrendszerkesztők például ezért az utóbbi években „specializálták" a Nyíregyháza—Záhony vonalat azzal, hogy külön mátészalkai vonatokat is iktattak a menetrendbe. Ennek megfelelően nagyon erős volt az idén is a pályaudvar ünnepi forgalma. Az első iskolai szüneti napon, 22-én már megkezdődött a roham. A jegyváltócsarnoki 14 pénztár azonban, amely mellé a ceglédi váróteremben még hatot nyitottak, állta a rohamot. A következő napon hasonló volt az utasáramlás, ekkor is nyitva tartott minden pénztár.

Csütörtökön már mentesítve indultak el a távolsági vonatok. Szükség is volt az erősítésre. Pénteken reggel a Szabolcs expressz mentesítőjének már nem volt annyi utasa, mint az előző napinak, mindössze 50 százalékos kihasználtsággal indult. A déli csoportban azonban a záhonyi 1714-es már ismét 15 kocsival ment el. Ezen a napon még három vonat indult gyors egymásutánban Nyíregyháza felé, összesen 30 kocsival. Szeged irányába is megerősítve, tisztán indultak a vonatok. A Nyugati kitűnő erőkből álló, régi, összeszokott gárdája most is jelesre vizsgázott. Különösen elismerésre méltó gyorsasággal állították be induló vonataikat, ami azt jelentette, hogy idejében kezdődhetett meg az előfűtés, és pontos volt az indítás. Derekas munkát végeztek azok a vasutasok is, akik pihenőjüket áldozták fel, hogy tájékoztassák az utasokat. Az ünnepi munkába fokozott mértékben kapcsolódtak be a vasútőrök is.

ÉS A DÉLIBEN

A Déli pályaudvaron már 22-én bekövetkezett az ünnepi csúcs. A vasutasok azonban nem jöttek zavarba, pontosan, gyorsan állították be az induló vonatokat, amelyek a csütörtöki napon elvitték az utasok jó részét. A pénztár is állta a forgalmat. Csütörtökön szükség szerint mind a 19 nyitva volt, de korántsem vette őket körül olyan tömeg, mint az előző esztendőkben. Pénteken, szombaton mérséklődött a forgalom, ekkor már a pénztáraknak csak mintegy a felére volt szükség. A jegykiadás teljesen simán bonyolódott le. A vonatok az utolsó két napon többnyire 70—80 százalékos kihasználtsággal indultak. A Szombathelyre, Pécsre, Zalaegerszegre tartó szerelvények kihasználtsága azonban teljes volt.

A Déliben is kitűnő munkát végeztek az utasirányító és utastájékoztató ügyeletesek, akik kifogástalanul látták el feladatukat. **Szász Ferenc**

Kismama-klub Győrben

Új klub alakult *Győrben* az Arany János Művelődési Házban. A csomópont forgalmánál dolgozó, de szülési szabadságon levő kismamáit hívták meg személyre szóló meghívóval. A főként Győr környékén lakó gyeses mamák fele megjelent a foglalkozáson.

A tartósan távollevő tizennyolc dolgozót virággal köszöntötték, majd tájékoztatták a munkahelyükön végbement változásokról és a pályaudvar eredményeiről. *A kismamák egészségügyi előadáson is részt vettek.* Megbeszélték annak a lehetőségét, hogy a gyermekgondozás ideje alatt különböző szaktanfolyamokat végezhessenek. Megállapodtak abban is, hogy a találkozókat a jövőben minden negyedévben, klubszerű formában bonyolítják le.

Gondoltak a szervezők a kisgyermekekre is. Így a következő összejövetelkor az egy éven felüli gyermekeikkel együtt várják az édesanyákat. *Amíg a felnőttek a klubban vannak elfoglalva, addig a kicsinyeiknek meséket mondanak* és egyéb játékos foglalkozásokon vesznek részt.

Sz. Jakab István

Ünnepi szolgálat

Karácsony a szeretet, a család ünnepe. Kissé érzelgősen hangzó szavak ezek, de valójában sohase kopnak meg. Valljuk be őszintén, hogy karácsonykor bármilyen ok miatt is maradunk távol hozzátartozóinktól, valahogy más érzéssel gondolunk az otthonra, mint máskor. December 24-én este sok száz vasutas apuka, anyuka, nagyapa, nagymama búcsúzik kisgyermekétől, unokájától szolgálatba indulás előtt. S ami ilyenkor a legnehezebb, a gyerek minden évben visszatérő kérdésére megválaszolni: „Te miért nem leszel itthon a gyertyagyújtáskor...?"

A Keleti pályaudvaron három olyan vasutassal beszélgettünk, akik az ünnepek alatt szolgálatot teljesítettek. Kuti József térfelvigyázót a pályaudvar I-es számú irányítótornyában találtuk meg. Már lüktetett az ünnepi forgalom. Így csak tömondatokban tudtunk beszélgetni.

— A család tud már az ünnepi szolgálatról?

— Természetesen. Jó előre meg szoktam mondani. Igaz, én az ünnep előestéjén otthon leszek, de már 25-én reggel szolgálatba kell állnom. S mivel Turáról járok be, hajnali négy órakor kell felkelnem.

— Hány karácsonyt töltött már munkával?

— Nehéz lenne összeszámolni. Huszonkét esztendeje dolgozom a MÁV-nál, 1964-ben kerültem ide a váltóállító központba; azóta bizony majdnem minden alkalommal itt töltöm a karácsony valamelyik napját.

Közben sűrűn csattognak a váltóállító emeltyűk.

— Akkor szép ez a munka, ha minden mozog — mutat az ablak előtti rendező pályaudvarra Kuti József.

— Azonkívül, hogy az ünnepi forgalomban sokkal több vonat van, miben különbözik a többitől?

— Jobban kell figyelni különösen az induló vonatokat. Gyakran megesik, hogy az utasok sok csomaggal nem egyszer ittasan is felkapaszkodnak a mozgó vonatok lépcsőire.

Vörös Istvánné vonatvezetővel és Vasas Tibor jegyvizsgálóval a Keleti vezénylet pihenőjében találkoztam. Éppen szolgálatba készülődtek. Ők a gyertyagyújtás idején a 6610-es számú vonaton utaznak.

— Mit szól a család, hogy nem lesz köztük 24-én este? — kérdeztem Vörös Istvánnét.

— Két lányom van és három unokám. Mitagadás, nem örülnek neki. Az egyik lányom Győrben lakik, a másik Pesten. Az ajándékokat már jó előre megvettem a kisunokáknak, s mivel pénteken szabadnapom lesz, átadom nekik, később külön-külön meglátogatom őket.

— Gyakran szokott ünnepeken szolgálni?

— Az utóbbi időben igen. Korábban viszont, amikor még kisebbek voltak a gyerekeim, főnökeim igyekeztek minden esetben olyan fordába osztani, hogy a „kritikus" időt a család körében tölthessem. Most már úgy vagyok vele, hogy ez a kedvezmény inkább a kismamákat illeti meg.

Vasas Tibor jegyvizsgáló — a forgalomban megedzett vasutasok biztonságával beszél az ünnepi szolgálatokról — 30 éve dolgozik a MÁV-nál.

— Nem azt mondom, hogy tapsolok örömömben, ha beosztanak szentestére, de ismerve a kollégákat, többen vannak, akiknek nagyobb szükségük van arra, hogy karácsonykor családjuk körében legyenek. Nekem is van egy lányom és egy hétéves unokám. Ezt azért mondom el, mert van egy olyan hiedelem, hogy azok szeretnek ünnepeken dolgozni, akinek nincsenek hozzátartozói.

— Ezt tapasztalatból tudja?

— Igen! Én jegykezelés közben az embereket is szeretem megfigyelni. Karácsony előestéjén például az utasoknak legalább a 70 százaléka olyan emberekből tevődik össze, akik magányosak.

Beszélgetésünket Vukovári György segédvezénylő tapintatosan szakította meg. Vörös Istvánné és Vasas Tibor figyelmezetten készülődik, és elindulnak a 6610-es vonathoz.

Séra Sándor

A kerület legjobbjai közé tartoznak

Eredményes évet zárt a Keleti csomópont MHSZ-szervezete

Budapest-Keleti csomópont MHSZ-szervezete december 16-án tartotta évzáró ülését. Az ünnepélyes összejövetelre ez alkalommal a műszaki kocsiszolgálat kultúrtermében került sor, amelyet a honvédelemmel foglalkozó aktivisták igen ötletesen, kifejezően dekoráltak ki: *gúlába rakott légpisztolyokkal és kispuskákkal igyekeztek alátesteni szervezetük jellegét.*

Az elnökségben helyet foglalt *Császár Sándorné*, a VIII. kerületi MHSZ vezetőségének tagja, *Guba József*, rendőrfőhadnagy, a Keleti pályaudvar rendőrőrs parancsnoka, *Béres Pál*, a csomóponti pártbizottság szervezőtitkára. Az ülést *Nagy II. András*, a lövészklub titkára nyitotta meg, majd *Szabó István*, a szervezet titkára tájékoztatta a tagságot:

— Szervezetünk az idén is arra törekedett, hogy a társadalmi szervekkel, a gazdasági vezetéssel szoros összhangban végezze el a reá bízott feladatát. *Ennek is köszönhető, hogy a vasutas MHSZ-esek a VIII. kerület 18 klubja között a legjobbak közé tartoznak.* Tagságunk az idén két alkalommal nevezett be a területi honvédelmi járőrversenyre, amelyen mindkét esetben jó eredménnyel végzett. Tartalékosaink teljes létszámmal részt vettek az előírt éleslövészeteken. Köszönőlevelek igazolják, hogy szervezetünk az 1977. évben is a legmesszebbmenőkig támogatta a már korábban elvállalt Nyomdaipari Technikum, valamint a Bacsó Béla úti általános iskolák tanulóinak patronálását.

A Keleti MHSZ tagságának aktivitását dicséri, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére rendezett *lövészversenyen mintegy 180 vasutas vett részt a csomóponton.* Ezt a megmozdulást a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottsága is támogatta: egy vándorserleget ajándékozott a szervezetnek, amelyet minden esztendőben a legjobb lövőnek adnak majd át.

Ami a szervezet fejlesztését és kiképzési tervét illeti, a főnökségen megalakítanak egy lövész- és egy tartalékostiszti-klubot 45 fővel. Az állomásfőnökség alatti pince-lőteret átadják az Utasellátónak raktárnak. *Helyette nagyobb pincehelyiséget kapnak a felvételi épület másik oldalán, amelyet szintén lőtérré és klubszobává alakítanak át. Ebben kapnak helyet majd az ifjúgárdisták is.*

1978-ban az eddiginél nagyobb létszámmal rendeznek összetett, valamint úttörő honvédelmi versenyeket. A tartalékosok számára pedig laktanyalátogatásokat szerveznek, kirándulásokkal egybekötött lövészversenyeket rendeznek és természetesen az eddigiekhez hasonlóan eleget tesznek az előírt kiképzési feladatoknak.

(séra)



Sikerekben gazdag, békés új esztendőt kívánunk olvasóinknak!

Tizennyolc év után újra az NB I-ben

Százszázalékos bajnokságot nyert az NB II-ben a Haladás VSE női röplabdacsapata



A szombathelyi Haladás női röplabdacsapata

A Haladás VSE-nél 1948-ban alakult meg és rövidesen a megye legjobbjává nőtte ki magát a röplabda szakosztály. Ebben a sportágban a legszebb siker nem a férfiak, hanem a női gárda nevéhez fűződik. A női csapat 1958-ban felkerült a legmagasabb osztályba, az NB I-be. Ott azonban nem sikerült megkapaszkodniuk. Ezután felváltva következtek az eredményes évek, s a kudarcok. *A szakosztálynál 1972-ben indult meg újra olyan szakmai munka, amely 1977. novemberében érett be.* 1972-ben még csak a 9. helyet érdemelték ki, egy évvel később már hat hellyel előbbre rukkoltak. A következő évben ismét megtorpanás következett, így csak a 6. helyen végeztek. 1973 után 1975-ben és 1976-ban is dobogóra kerültek.

A háromszori bronzérem után ez év elején már arról ábrándoztak, hogy talán sikerül az első helyet is kivívniuk és ezzel 18 év után újra az NB I-ben játszhatnak. *Bodor Ferenc* szakosztályvezető a sikeres év munkájáról a következőket mondotta:

— Négy év telt el azóta, hogy átvettem a szakosztály vezetését. Az akkor szerepelt játékosok közül néhányan időközben abbahagyták a röplabdázást vagy más városba kerültek. *Hende, Hencsey, Ruboricsné, Varsányi* azonban maradtak és talán ebben az évben futottak fel formájuk legmagasabb fokára. Mellettük egyre jobban játékba lendültek a fiatalok is: *Horváth, Segyevy, Pachner, Szőke, Takács, Porpáczy.* Az elmúlt évek során több edző is foglalkozott a játékosok szakmai irányításával. Így *Horváth Lucia*, aki korábban nálunk játszott. *Takács József, Tóth László* és *Gál Lászlóné.* Ez év második felében pedig *Nagy Gábor.* A kitűnő edzőktől sokat tanultak játékosaink. Ebben az évben az NB II nyugati csoportjában egyetlen csapat sem hagyhatta el ellenünk győztesen a játékteret.

A bajnoki cím elnyerése mindig alapos és lelkismeretes munka eredményeként születik meg. A száz százalékos bajnoki cím kivívása pedig ezen felül még óriási bravúrnak is számít.

Kiss Antal

Kitüntetés

A SZOT — a vasutas-szakszervezet elnöksége javaslatára — *Károli Józsefet*, az MVSC elnökét a tömegsport terén kifejtett tevékenységéért a *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozat kitüntetésben részesítette.

A kitüntetést december 20-án adták át.

Lakáscsere

— Elcserélném budapesti, VIII. ker., Festetich utca 4. szám, VII. épület, első emeleti, utcai, kettő szoba plusz személyzeti szobás komfortos, kétbejáratú lakásomat egy másfélszobás összkomfortos, plusz egy szoba-konyhás lakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet egész nap a 839—152 telefonon.

— Elcserélném nagykátai kétszobás, gardrobos, loggiás, 65 négyzetméteres, egyéni olajfűtésű, II. emeleti, komfortos szolgálati bérlakásomat másfél szobás vagy annál nagyobb budapestire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: munkaidőben a 17—48 vagy 143—655 telefonon, Erdélyiné.

— Elcserélném soproni modern, kettőszoba-étkezős öröklakásomat budapesti kétszobásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 51—71 telefonon Hidvéginé.

— Elcserélném budapesti, Landler-lakótelepi, száz négyzetméteres, háromszobás, összkomfortos, telefonos, vállalati bérlakásomat, egy kétszobás, esetleg másfél szobás összkomfortos, telefonos lakásra és egy szoba-konyhás bérleményre Budapesten. Ez utóbbi lehet tanácsi vagy szabad rendelkezésű is. Érdeklődni: este 8—9 óra között, a 152—283 telefonon, Kiss István.

— Eladjuk Budapesthez 46 km-re kétszoba-összkomfortos házunkat, 400 négyszögöles telekkel, termő szőlővel vagy budapestire cserélnénk, megegyezéssel. Cím: Rubi Tibornéné, 2721 Pilis, Táncsics Mihály u. 38. sz.

A Hivatalos Lapból

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

48. számból: 113888/1977. Üzem- és Munkaszervezési Szakosztály létesítése a KPM Vasúti Főosztály—MÁV Vezérigazgatóságon c. utasítást.

49. számból: 113437/1977. Gyermekgondozási segélyben részesülő házastárs (élettárs) utáni szociálpolitikai kedvezmény lakásvásárlás, lakásépítés esetén.

113826/1977. A dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló Szabályzat és végrehajtási utasításának módosítása.

50. számból: 114232/1977. A MÁV Kollektív Szerződés a szociális és munkavédelmi tervek végrehajtásáról, valamint a munkavédelmi tevékenységről szóló beszámoló megtartásával kapcsolatos feladatok.

113257/1977. A Közművelődési Törvény MÁV területén történő végrehajtásának szabályozása

114389/1977. A MÁV kórházak és a MÁV Közegészségügyi Intézet szervezetének megváltoztatása.

Megtartotta év végi közgyűlését a MÁV nagykanizsai MHSZ klubja

Eredményekben gazdag évről adtak számot a MÁV nagykanizsai MHSZ-klubjának vezetői és tagsága. A végzett munkáról, az eredményekről és gondokról *Zentai Lajos* klubtitkár számolt be. A klub a honvédelmi-politikai továbbképzést sikeresen fejezte be. Ezt igazolja az is, hogy a MÁV MHSZ-klub csapata a járási-városi versenyen II. helyezést ért el. Ezen kívül széles körű részvétel mellett bonyolították le tavasszal a Tanácsköztársasági Lövészversenyt, majd október végén a Nagy Októberi Szocialista Forradalom jubileuma tiszteletére rendezett honvédelmi sportvetélkedőt. A rendezvények nagy segítséget jelentettek a vasutas fiataloknak az *„Edzett Ifjúságért"* mozgalomban való eredményes részvételhez is. Ugyanis azok a fiatalok, akik sikeresen vettek részt az MHSZ éves sportrendezvényein, 50 pontot szereztek.

Köszönettel szólt a klubtitkár a vasutas-szakszervezet pécsi területi bizottságának anyagi támogatásáról, valamint a MÁV NTE támogatásáról, amelyet a sportlétesítmények használatának lehetőségével nyújtott.

SZERENCSI ÚTTÖRŐK ÉS VASUTASOK TALÁLKOZÓJA

Érdekes találkozóra került sor november 4-én Szerencsen, a vasutasklubban. A *Hunyadi János* általános iskola nyolcadik osztályos tanulói azt a feladatot kapták, hogy gyűjtsék össze Szerencs nagyközség lakóitól a vasút múltját és jelenét bemutató anyagokat.

Boncsér László főfelügyelő, állomásfőnök jó pedagógiai érzékkel beszélt a vasutasok munkájáról, a vasút múltjáról, s érzékeltette a szakma szépségét és jelentőségét.

Budavári Sándor, a miskolci igazgatóság csoportvezetője pedig példákkal is szemléltette, a főleg lányokból álló nyolcadikosoknak a vasút szervezetét. Segített a válaszadásban *Boncsér Barna* párttitkár.

A gyerekeknek élményt nyújtott a találkozó. S viszonzásul meghívták vendéglátóikat az iskolába kiállításuk megtekintésére. A meghívásnak örömmel tettek eleget a vasutasok.

Szegedi vasutasok és diákok együttműködése

A *Közművelődési Törvény* vállalati és oktatási intézményekre meghatározott feladatainak gyakorlati végrehajtását szolgálja az a szocialista *szerződés*, amelyet 1977. november 4-én kötöttek Szegeden, az állomásfőnökség és a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola II. számú gyakorló általános iskolájának vezetői. Az aláírt okmány értelmében az állomás dolgozói többek között vállalták, hogy elméleti és gyakorlati módszerekkel segítik munkára nevelni a felsőtagozatos diákokat. A vasutas élethivatás felkeltése érdekében helyszíni bemutatókat, őrsi és rajfoglalkozásokat tartanak. *Az állomás szocialista brigádjai társadalmi munkában karbantartják az iskola szaktantermeit, szemléltető eszközeit, a kommunista műszakért járó bérrel pedig hozzájárulnak az úttörők nyári táborozásához.*

Az iskola nevelői vállalták, hogy a gyerekek pályaválasztásánál felkeltik figyelmüket a vasúti munka iránt, rendszeresen részt vesznek és alkalmanként műsort adnak az állomásfőnökség ünnepségein.

Megállapodtak abban is, hogy a szerződést évente értékelik és minden erővel támogatják az okmány sikeres megvalósítását.

Széntárolóból pinceklub

A mátészalkai pályafenntartási főnökség épülete a városképet meghatározó épületek közé tartozik. Ebben a házban is, mint a legtöbb hasonló korú épületben, szénnel tüzeltek az elmúlt évtizedekben. Ma már a legtöbb széntároló pince üresen áll, vagy lommal van telerakva, mivel a fűtést átvette a gáz vagy az olaj.

— *Tavasszal az egyik KISZ-gyűlésen a fiatalok javasolták, hogy alakítsunk ki klubot a használaton kívül levő pincében,* — tájékoztatott *Molnár Mária* a pft KISZ-alapszervezet titkára. — *A javaslattal a gazdasági vezetők egyetértettek és segítettek a megvalósításban.* Az ipari munkát — vakolás, festés, villanyszerelés — a KISZ-szervezethez tartozó szakmunkás fiatalok, míg a takarítást és más apróbb, de fontos munkákat a többi lányok és fiúk végezték. Ezek a munkák nem jelentettek nehézséget, mert munkaidő után, este el tudtuk végezni. Legnagyobb gondunk a klub bebútorozása volt, mivel pénzünk nem volt.

Megkerestük a *Szatmár Bútorgyár* KISZ-bizottságát és elmondtuk, hogy kellene néhány ülő alkalmatosság és pár darab dohányzóasztal, de gyorsan hozzátettük, hogy cserébe mi, a KISZ-fiatalok elvégeznénk a gyár betonaljas iparvágányának évi fenntartási munkáit. *A bútorgyáriak készítettek 20 puffot és 5 kis asztalt, valamint a falipolcok faanyagát adták. Mi az iparvágány mérését, értékelését, gépi szabályozását végeztük el.*

— *A klub avatásán, amely november 11-én volt, a bútorgyáriak is részt vettek. Az együttműködést tovább szélesítjük. Már megbeszéltük, hogy a téli hónapokban szellemi vetélkedőt rendezünk, tavasszal és nyáron pedig közös kirándulást tervezünk* — mondotta befejezésül *Molnár Mária*

Zs. B.

HÍREK

— **Elismerés.** Lapunk december 16-i számának első oldalán *„Kilenc munkahely kommunista műszakja"* című tudósításunkban beszámoltunk arról, hogy a budapesti hivatalok és intézmények, összesen kilenc szolgálati hely dolgozói egymás után három szombaton tartottak kommunista műszakot. A dolgozók önzetlen, eredményes munkáját, a műszakot szervező MÁV központi szervek pártbizottsága és KISZ-bizottsága, köszönőlevélben ismerte el.

— **Gyermekműsor.** Nagykanizsán a Kodály Zoltán Művelődési Házban fővárosi színészek ajándékműsort adtak. Színvonalas játékkal, szórakoztatta a megjelenteket az ünnep előestéjén Keleti Pál. Németh Krisztina és Mucsi Sándor színművész. A gyerekek zúgó tapssal és kacagással jutalmazták Pali bohóc és társainak tréfáit.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Rajka állomás szakszervezeti bizottsága ünnepséggel egybekötött találkozót rendezett fiatal vasutasok és nyugdíjasok részvételével. A fiatalok a jelen eredményeiről és gondjairól adtak tájékoztatást, az idős dolgozók pedig szívesen elevenítették fel több évtizedes szolgálatuk élményeit.

— **Ifjúsági tanácskozás.** December 7-én hetven meghívott fiatal vitatta meg Szob állomáson az ifjúsági törvény végrehajtását. A felszólalók elmondták az ezzel kapcsolatos tapasztalatokat, és javaslatokat tettek az 1978-as gazdasági évre.

— **Író-olvasó találkozó.** Kedves vendéget köszöntöttek december elején a nagykanizsai művelődési ház látogatói. Ez alkalommal Baranyi Ferenc költő találkozott olvasóival. A művelődési ház színjátszó csoportja bemutatta a költő Vasvirág című életrajzi művét, majd kötetlen beszélgetés alakult ki az olvasók és a vendég között.

— **A győri csomópont mintegy ötven szocialista brigádvezetője megbeszélést tartott.** A szolgálattól függő időpontban — három napon át — felváltva tanácskoztak. Értékelték a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára tett vállalások teljesítését, és állást foglaltak az ünnepi időszakban kibontakozott lendület további folytatása mellett, meghatározva az újabb tennivalókat.

— **Kiállítás Hatvanban.** A vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házában december 13—20-a között tárlatot rendeztek festő és fotóamatőrök alkotásaiból. A kiállításon bemutatott képek a vasutasok és a kívülállók tetszését egyaránt megnyerték.

A szerkesztőség üzeni

Bottka László, Sturovó; Szűcs Ferenc, Hatvan; Urbán József, Hegyeshalom; Pál István, Miskolc; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Goldmann Erzsébet, Dombóvár; Csizmazia Béláné, Szombathely: leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Pusztay Béláné, Szőny; Nagy Vilmos, Rakamaz; Sipos Sándor, Gyömrő; Ignácz Sándor, Budapest: Mezőkeresztes állomás MÁV-nyugdíjasok; Kiskunhalas Biztosítóberendezési, Távhírászati Üzem szocialista brigádvezetők: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
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 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
77—5231. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató