



MAGYAR VASUTÁS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. JANUÁR 14.

Borbély Sándor látogatása a vasutas-szakszervezetben



Koszorús Ferenc főtitkár a szakszervezet múlt évi munkájáról ad tájékoztatást (Laczkó Ildikó felvétele)

December 29-én, Borbély Sándor, az MSZMP Központi Bizottságának titkára szakszervezetünk központjába látogatott és részt vett az elnökség kibővített ülésén. A magasrangú vendéget elkísérte Baranyai Tibor, a Központi Bizottság osztályvezető-helyettese és Kecskés Sándor, a Központi Bizottság munkatársa.

Az elnökség kibővített ülésén részt vett Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Nagy Károly, a Vasúti Főosztály osztályvezető-helyettese és Kiss Károly, a budapesti vasúti igazgatóság vezetője.

Az ülést Koszorús Ferenc főtitkár nyitotta meg. Üdvözölte az elnökséget, a meghívott vendégeket, majd

részletesen beszámolt szakszervezetünk elmúlt két évi munkájáról, valamint a vasút időszerű gazdasági feladatairól,

különös tekintettel az áruszállításra. Mint mondták: a vasutas szakszervezet IX. kongresszusát követően a termelést segítő, továbbá az érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenység ellátása mellett saját munkánk tökéletesítése volt a legfőbb célkitűzés. Szakszervezeti szerveink, az alapszervezetektől a központi vezetőségig, a határozatok szellemében eredményesen dolgoztak.

A termelést segítő tevékenység értékelésénél külön kiemelte a jubileumi munkaverseny keretében elért mun-

kasikereteket. Hangsúlyozta, hogy a vasút elmúlt évi szállítási csúcsteljesítményének elérésében nagy szerepe volt annak, hogy a szolgálati helyek gazdasági és mozgalmi vezetőinek sikerült ráirányítani a figyelmet a legfontosabb feladatokra. A dolgozók pedig egész évben, de különösen az őszi hónapokban, kitartó munkával, becsülettel teljesítették vállalásaikat.

A főtitkár beszámolóját vita követte, melyben felszólalt Borbély Sándor, a Központi Bizottság titkára is. Előljáróban köszönetet mondott azért, hogy részt vehetett az ülésen, majd

átadta az MSZMP Központi Bizottsága és Kádár János elvtárs — az elnökségnek és a vasutas dolgozóknak szóló — személyes jókívánságait. Tölcsmácsolta továbbá a Központi Bizottság elismerését és köszönetét is azért az eredményes, rendkívül nagy erőfeszítéseket igénylő munkáért, amit a vasutasok 1977-ben végeztek.

Ezután olyan kérdésekkel foglalkozott, melyek közvetve, vagy közvetlenül kapcsolódtak a főtitkári beszámolóhoz, illetve az azt követő vitában elhangzott észrevételekhez.

A vasutas-szakszervezet munkáját úgy ítélte meg, hogy kiegyensúlyozott, az elnökség és a központi vezetőség döntései megalapozottak.

A szakszervezet behatóan foglalkozik a vasutasok érdekvédelmével, a különböző fórumokon igényesen közelítik meg a közlekedéspolitikai kérdéseket.

A vasútról szólva kijelentette:

hazánkban a nemzetközi munkamegosztás is az ki-vánja, hogy terszerűen fejlődjön.

A Központi Bizottság titkára végezetül néhány időszerű gazdaságpolitikai kérdéstről tájékoztatta az elnökséget.

MEGKEZDŐDÖTT AZ ÁTÉPÍTÉS

Két évre lezárták a Nyugati csarnokát

Új forgalmi rend a pályaudvaron

Alig zajlott le az ünnepi forgalom, január 9-én lezárták a Nyugati pályaudvar csarnokát, hogy hozzáfogjanak az Eiffel mérnök tervezte műemléképítmény elavult szerkezetének felújításához.

A csarnok lezárásával megváltozott a pályaudvar forgalmi rendje.

Az utasok január 9-e után a Váci úti bejáraton — a Lenin körútról a posta felőli oldalon kikerültek a csarnok kikerülésével — juthatnak a külső, azaz a betűs és a számozott vágányokhoz. A keresztirányú közlekedést a csarnok végfalánál ideiglenesen járdának kiképzett, lefedett vágányokon bonyolítják le.

Mivel az építkezés ideje alatt a csarnok vágányaira szerelvények nem tudnak beállni.

több elővárosi vonat 1979. december 15-ig csak a perempályaudvarokig közlekedik.

Így Budapest—Angyalföld állomásig jön Esztergomból két pár vonat; Rákospalotára jut be a Nagymarosról 13 óra 15 perckor érkező személyvonat, és ugyanonnan indul 14 óra 41 perckor a Vácig közlekedő sze-

DOLGOZZ HATÉKONYAN!

„Megreformált” munkarendszer

Követésre méltó kezdeményezés Szombathelyen

A szombathelyi járműjavító gazdasági és politikai vezetői, illetve az üzem munkáskollektívái felismerték, hogy az idei évben csak akkor tudnak eléget tenni a megnövekedett feladatoknak, ha mozgósítják tartalékaikat. Figyelmüket tehát felkeltette a **Dolgozz hibátlanul!** munkarendszer, amely — ellentétben a hiedelmekkel — nem más, mint logikusan felépített vezetési elgondolás. Műszaki, gazdasági, szervezési és nevelési intézkedések összefü-

gő rendszere, amely a hibák, veszteségek megelőzésére, illetve csökkentésére és a munka hatékonyságának növelésére irányul. Ennek megértése, a lényeg felismerése készítette a szombathelyi járműjavító kollektíváját arra, hogy a munkarendszer nevét is megváltoztassák. Mivel többről van szó, mint hibátlanul dolgozni — ami esetenként az optimálisnál nagyobb önköltséggel járhatna — a **Dolgozz hatékonyan!** elnevezést választották.

A meghatározott célok ismertetésére széles körű felvilágosító, tudatformáló munka kezdődött a járműjavítóban, mind a vezetők, mind a beosztottak között. Ebben megértő partnernek bizonyultak a szocialista brigádok. Cselekvő és kritikus magatartásuk eredményeként 170 javaslat általuk került a már elkészített, úgynevezett hibakatalógusba. Ez is bizonyítja, hogy az üzem demokratikus kiszélesítése alapvető a DH-munkarendszerben.

Munkásgyűlés Miskolcon

MEGTARTJÁK A JUBILEUMI MUNKAVERSENY LENDÜLETÉT

Munkásgyűléssel fejezték be az évet a miskolci járműjavítóban. A gépi megmunkáló csarnokban december 29-én, megtartott értekezleten Szabó Ferenc osztályvezető méltatta az üzem dolgozóinak a jubileumi munkaversenyben tanúsított helytállását, és ismertette az elért eredményeket. Eszerint az 1977. évi tervet 105 százalékkal teljesítették, s a termelékenységet 2,5 százalékkal növelték. Az őszi fongalom időszakára terven felül vállalt 270 teherkocsi helyett 335-öt adtak át kijavítva a forgalomnak.

Ugyancsak terven kívül 700 teherkocsi futójavítását is elvégezték. A dolgozók újításai révén, 5 százalékkal csökkentették a teherkocsik üzemeltetési tartózkodási idejét. A munkásgyűlésen Paál Attila, az szb közgazdasági bizottságának vezetője ismertette a Láng Gépgyár dolgozóinak felhívását, majd a dolgozók bejelentették, hogy csatlakoznak a felhíváshoz: tovább folytatják a munkaversenyt, a Kommunista Magyarországi Pártja megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére.

Király Tibor tudósítása szerint a GySEV Sopron állomásának dolgozói a december 21—22—23-án megtartott termelési tanácskozáson — tehát a Láng gyári felhívást megelőzve —, elhatározták, hogy megőrzik a jubileumi munkaverseny lendületét. A szocialista munkaverseny továbbfejlesztéseként a GySEV-nél most két éves versenytávra kezdődik a Magyar Tanácskörtársaság 60. évfordulójának méltó megünneplése jegyében.

BIZTONSÁGOSAN, KULTURÁLTAN...

Ismét remekeltek a vasutasok A karácsonyi és az újévi forgalom gyorsmérlege

Előző számunkban jelentettük, hogy a karácsonyi forgalom lebonyolítása zavartalan volt. A MÁV minden részlethez kiterjedő, gondos szervező munkája, a vasutasok helytállása lehetővé tette, hogy az utasok kellő számú mentesítő vonat igénybevételével, jól futótt, kivilágított kocsikban jussanak el úticéljukhoz.

Most már elmondhatjuk, hogy **ugyanilyen sikeres volt az újévi forgalom lebonyolítása is.** Mi sem jellemzőbb erre, mint az, hogy amint megnyúlt az idő, megkezdődött a szerelvények külső mosása. Ezt ugyanis a karácsony előtti

fagyok miatt nem lehetett elvégezni. A Nyugati kocsimosó például karácsony másnapjától december 31-ig mintegy 50 szerelvényt mosott le.

Az újévi forgalom egyébként kisebb volt, mint a karácsonyi, mert a két ünnep között sokan visszautaztak. Január 2-án azonban az előirányzottakon felül még így is szükség volt két többletvonatra közlekedtetésére. Ezekkel és az időközben beállított többletmentesítővel együtt összesen 222 mentesítő vonat közlekedett az ünnepi forgalomban. Ezzel az igényeket kielégítették.

Az idejében kifejtett propaganda hatására az elővételben eladott jegyek száma elérte a 150 ezret. Az üldhely-biztosítással közlekedő expresszvonatok jegyeinek több mint 80 százalékát elővételben váltották meg. A helyjegyek iránti nagy érdeklődésből és az egyéb körülményekből a MÁV Vezérigazgatóság 8. szakosztályának személyszállítási osztályán azt a tanulságot vonták le, hogy a jövőben az

ünnepi forgalom alkalmával elsősorban a gyors- és expresszvonatok mentesítéséről ajánlatos gondoskodni.

A végrehajtott szolgálat jó munkáját dicséri az is, hogy személyszállító vonattal baleset nem történt. A menetrendszerűség pedig december 21—31. között kedvezőbben alakult a decemberi átlagnál, sőt az előző év hasonló időszakánál is. A menetrendszerűség hálózati átlaga a tavalyi 93,5 százalékkal szemben 95,1 százalékra emelkedett.

Ez arra is utal, hogy nemcsak a budapesti vasúti igazgatóság, amelyre a tennivalók nagy része hárult, hanem a vidéki igazgatóságok is jól felkészültek, a szükséges intézkedéseket megtették és az ünnepi forgalmat minden zavar nélkül, jól bonyolították le.

Még egy, nem elhanyagolható tanulság: a budapesti személypályaudvarokon az önkéntes mozgó informátorok beállításával az utastájékoztató és -irányítás jobban sikerült, mint az előző évben.

Nagykanizsától Letenyéig

Nagykanizsától Letenyéig terjed a nagykanizsai vontatási főnökség József Attila villanszerelő szocialista brigádjának a munkaterülete. A tizenhárom villanszerelőből és három segédmunkásból álló kollektíva az állomások villamos berendezéseit tartja karban. Az 1960-ban alakult brigád élénjár a társadalmi munkák teljesítésében. Legutóbb például felújították a kanizsai tartalékvágányok gőzellátását biztosító csővezetékét, továbbá a 68-as órházhoz 150 méter

hosszú vízvezetékét és 800 méter légvezetékét építették ki. Ezenkívül három kommunista műszakot szerveztek.

A brigád tagjai sok időt fordítanak az önképzésre, együtt járnak színházba és a múzeumokba. Közülük egy marxista-leninista egyetemre, kettő középiskolába, egy dolgozójuk pedig szakmunkásképzőbe jár. Elhatározták, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyt tovább folytatják.



A menetjegyek kiadása a Déliben is zavartalan volt (Laczkó Ildikó felvétele)

NAPIRENDEN

a szakszervezeti munka 1978. évi tervezése

Az év végét megelőző, esetleg az új esztendő követő napokban mindenütt összeülnek a szakszervezeti bizottságok, hogy a tagság javaslatai és a felsőbb szervek útmutatásai alapján összeállítsák az 1978. évi munkaprogramjukat, illetve az első félévi üléstervüket. Ütemezik a taggyűlések, vezetőségi ülések, az szb és a bizalmiak együttes ülésének időpontját, s megállapítják azok napirendjét is.

Igények, lehetőségek

Alapvető követelmény, hogy a szakszervezeti bizottságok a feladatok számbavételekor hangolják össze az országos és a területi célkitűzéseket saját üzemük, szolgálati helyük, intézményük speciális helyzetével, az ebből eredő tennivalókkal. A szakszervezeti bizottságok a dolgozók helyi érdekképviseleti szerveit, ennél fogva állásfoglalásaikban egyeztetésük a felsőbb szervektől kapott útmutatást a helyi törekvésekkel, szem előtt tartva az igényeket és a lehetőségeket.

A szakszervezeti munka tervezése kis létszámú alapszervezetnél sem elhanyagolható. Ott is szükséges meghatározni a napirendre kerülő témákat, határidőket és felelős személyek megjelölésével. Az évi program ölelje fel mindazokat a célkitűzéseket, amelyeket a kongresszusi határozatokból eredően 1978-ban kell megvalósítani. A félévi munka- és ülésterv a célkitűzések konkrét megvalósítását ütemezi. Tervezni kell továbbá, hogy a szakszervezeti bizottság a félévben várható eseményekkel, illetve tennivalókkal kapcsolatban mit tárgyaljon meg, kit számoltasson be, és hogy mivel kapcsolatban hozzon határozatot, döntést, állásfoglalást. Az átgondolt, szakszerű tervezés a vezető és irányító munka elválaszthatatlan része.

Ha azonban az alapszervezet holmi bürokratikus kötöttségnek, fölösleges papírmunkának tekinti a munkatervet — amit határidőre be kell küldeni a felsőbb szerveknek —, akkor a munkaterv aligha töltheti be ezt a fontos szerepét. Ha valahol nem a széles körű szakszervezeti demokrácia alapján állítják össze a munkatervet, hanem „az ezen is túl kell lenni” elv alapján mindössze a vezetőség, esetleg csupán a titkár töri a fejét az ütemezésben, akkor nagyon kevés a valószínűsége annak, hogy jó munkaterv készül. Az ölet-szerű „tervezés” eredménye legtöbbször nem is lehet más, mint az, hogy a vezetőség kénytelen sorozatosan félredobni saját elképzelését, vagy a rosszul elkészített munkaterv hálójában vergődni.

Kölcsönös tájékoztatást!

A jó munkaterv ellenben — amelyet a vezetőség valamennyi bizalmi, illetve a tagság széles körű bevonásával állított össze — előrevívja a szakszervezeti munkának. Nélkülözhetetlen feltétele a kölcsönös tájékozottság.

Igen fontos, hogy a munka tervezésénél az alapszervezet vezetősége a megoldásra váró feladatok közül a legfontosabbakra irányítsa a tagság figyelmét. Fent kell tartani a szakszervezeti munka különböző területei közötti arányokat. Vagyis: a munkatervben a terhelést segítő, a nevelő, a kulturális, az élet- és a munkakörülményekkel összefüggő, a szervezeti élettel kapcsolatos napirendi pontok egyaránt szerepeljenek. Ez persze nem egészen általános érvényű. Egyes időszakokban a szakszervezeti munka valamelyik fő területe túlsúlyba kerülhet, az adott szolgálati hely sajátos jellegéből, feladataiból eredően.

A debreceni területi bizottság például megyei megoszlás szerint tartott titkári értekezletet a feladattervek kialakításáról, hogy a helyi sajátos-

ságok ezáltal is érvényesülhessenek. Az értekezleteken a korábbi időszak munkatervének hibái is szóba kerültek. A leggyakoribb hibák közé tartozott, hogy a szakszervezeti bizottságok munkatervében aránylag kevés olyan téma volt, amely a nevelő munkával, a szakszervezeti élettel foglalkozott. Az ideológiai munka, a nevelő tevékenység gyakran kimerült a politikai oktatás indításával vagy zárásával, e két esemény értékelésével. Keveset foglalkoztak a szakszervezeti bizottságok a területükön tapasztalt helytelen nézetekkel, a nem kívánatos jelenségek elleni harcral. Gyakori, hogy az egyik alapszervezet túl sok napirendi pontot tervez, de a vállalt feladatok meghaladják erejét, míg a másik fölöslegesen szentel sok időt és energiát kevésbé fontos jelenségeknek.

Egyeztetés

a pártszervezettel

Különösen fontos a párhuzamosságok elkerülése céljából, hogy a szakszervezeti bi-

zottság egyeztessen elképzeléseit a párt- és a KISZ-szervezettel, illetve a gazdasági vezetéssel.

Az 1978-as feladatok meghatározásánál — az MT—SZOT 1018/1977. (V. 7.) számú együttes határozat végrehajtásaként — újszerűen jelentkezik a szakszervezeti bizottság és a bizalmiak együttes üléseire a napirend tervezése. Mindez nagyobb figyelmet, a hatáskörök értelemszerű gyakorlásának tervezését, a szakszervezeti és az üzemi demokrácia közvetlenebb érvényesítését követeli meg valamennyi szakszervezeti bizottságtól. Ezenkívül mérlegelni kell, hogy milyen témák megvitatása kerüljön a szakszervezeti taggyűlések elé.

Az ilyen gondos, alapos tervezés előfeltétele annak, hogy mozgalmi munkánk továbbjavuljon a következő időszakban.

Volosinovszki János
titkár
Debrecen

A SZOT új folyóirata:

A SZOCIÁLPOLITIKA

A SZOT január 1-től új folyóiratot indít Szociálpolitika címmel. A sokéves hagyományokkal rendelkező „Társadalombiztosítás, Üdülés, munkavédelem” című lap helyett megjelenő új folyóirat a szakszervezetek sokrétű szociálpolitikai tevékenységét tükrözi majd. Elsősorban az üzemi szakszervezeti tisztségviselőknek, aktivistáknak a munkájához nyújt segítséget. Elvi, módszertani útmutatást ad a differenciáltabb rétegpolitikai tevékenységhez, a nagyszámú dolgozókkal, a fiatalokkal, az öregekkel és a rokkantakkal való fokozottabb törődéshez. A folyóirat a szociálpolitikával összefüggő valamennyi határozatról, állásfoglalásról, a jó módszerekről és tapasztalatokról tájékoztatja az olvasókat.

A lap havonta 32 oldalon, színes borítóval jelenik meg. Ára: 4 Ft. Évi előfizetési díja: 48 Ft. Megrendelhető a Népszava Lapkiadó Vállalatnál, Budapest VII., Rákóczi út 54. (Csekk számszám: MNB 215-11859.)



— Én mindig hazajövök ide — mondja Hajdú József, a vasutas-szakszervezet szervezési- és káderosztályának január 1-én nyugdíjba vonult politikai főmunkatársa. Ez egyben arra is utal, hogy munkahelyét második otthonának tekintette, ahová szívesen látott vendégként ezután is visszajár.

Szikár, szálfagyenes alakját nem hajlította meg az idő; csak őszülő haja árulkodik az elmúlt 57 évről. Az életben mindenről meg kellett küzdenie, és ő ebből a küzdelemből mindig győztesen került ki. Emberiségét, igazságszeretetét a sors szigorja sem tudta megtrónni.

Vasutas családban született 1920-ban. Édesapja kocsi-rendező volt Kőbánya-felső állomáson. Tizenhat éves, amikor édesapja után elveszíti az édesanyját is.

— Az általános iskola elvégzése után asztalos szakmát tanultam, majd 1940-ban a ferencvárosi fűtőházban helyezkedtem el segédmunkásnak — emlékezik Hajdú József. — Mozdonyokat tisztítottam, salakot hordtam. 1943-ban behívtak katonának és 1944 elején a frontra kerültem.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Hivatásnak tekintette a szakszervezeti munkát

Decemberben fogságba esett és négy év múlva, 1948 októberében jött haza.

Ismét vasutas lett. Kocsijavítóként kezdett dolgozni Rákos fűtőházban. Azonnal bekapcsolódott a mozgalmi munkába, egy évvel később belépett a pártba. 1951-ben függetlenített üb-titkárnak választották. Két év múlva áthelyezték a vasutasszakszervezet szervezési- és káderosztályára politikai munkatársként, ahol a nyugdíjazásáig dolgozott. Munkáját a pontosság és az embercentrikusság jellemezte.

— Hivatásnak tekintetem a vasutasokkal való törődést, a szakszervezeti munkát. Nemcsak az aktív sorait néztem, hanem azt is, hogy ki van mögötte. Enélkül nem lehet segíteni, hatékonyan intézkedni. Instinktorként jártam az országot, megismertem a területi bizottságok és az alapszervezetek munkáját. Az évek során sok barátot szereztem. Igyekeztem az új munkatársakkal is megkedveltetni ezt a szép, de nem könnyű munkát.

Céltudatos, elsősorban önmagától mindig többet akaró törekvést jellemzi az is, hogy 45 éves korában szerezte jeles érettségi bizonyítványt. Sokoldalú közéleti tevékenység mellett is jutott ideje az önképzésre, a tanulásra. 1957-ben az elsők között jelentkezett munkásokról szóló szakszervezeti bizottságok elnökei között.

ÉRETTSÉGI NÉLKÜL EGYETEMRE

„Pályamódosítás” a közösség bizalmából

A munkás származású fiatalok arányának növelésére, a szakember- és káderutánpótlásra a párt- és kormányhatározatok értelmében az 1974/75-ös tanévtől kezdődően vesznek fel érettségi nélkül szakmunkásokat hazánk felsőfokú tanintézetébe. A MÁV járműjavító üzemei kezdettől élnek ezzel a lehetőséggel. Közülük most a Landler és a dunakeszi járműjavító egy-egy továbbtanuló fizikai dolgozójával beszélgettünk.

Részolga a bizalomra

A közelmúltban nagy megtiszteltetés érte Ungvári Istvánt. A Landler járműjavító gazdasági és társadalmi vezetői öt javasolták egyetemre. Nem ő az első, és nem is az utolsó az üzem kollektívájából, aki érettségi nélkül vág neki a nehéz feladatnak, hogy az egyetemi padokban is bizonyítsa: részolga a munkáskollektíva bizalmára.

— Szüleimmel az ötvenes évek elején Balkány községből kerültünk Vecsésre. Édesapám a negyvenes évek elején szegődött a vasúthoz. Az ő példáját követve kerültem ipari tanulóknak a Landler járműjavítóba. Jó eredményekkel végeztem el az iskolát, majd több évi ifjúsági mozgalmi munka után lettem a IX. osztály KISZ-titkára. 1976-tól vagyok párttag, s munkahelyemen, a Rózsa Ferenc szocialista brigádban veszek részt üzemünk szerszámgyártásának tervszerű karbantartásában. Az elmúlt évben Kiváló dolgozó kitüntetésben részesültem, és mozgalmi munkámat a XV. kerületi KISZ-bizottság „Élen a munkában, a termelésben és a közéletben” plakettel, valamint a Szociálmunkások jutalomutazással ismertette el.

— Nem ért váratlanul vezetőim döntése, mert korábban is célom volt a továbbtanulás. Annak különösen örülök, hogy nem esti tago-

zaton, hanem nappalin tanulhatok és fizetésem 80 százalékát is megkapom.

Üzemünk vezetői az előkészítő tanfolyam eredményesebb elvégzése érdekében instruktort jelöltek ki mellem, aki naponta négy órát foglalkozott velem.

Úgy gondolom, sikeres felvételi vizsgám nekik is köszönhető. Hogy mit jelent a pályamódosítás? Mindig a humán tárgyak, a társadalomtudományok érdekelték jobban, s ezek mellett mozgalmi tapasztalataim is segítettek majd jogi egyetemi tanulmányaimban. A legmehettebbmennyiségű igyekszem majd részolga az előlegezett bizalomra. Engem eddig sem a látványos dolgok kötöttek le, inkább a mindennapi munkában igyekeztem helytállni. Ezután is az a célom, hogy több ismerettel gazdagodva, nagyobb tudással legyek majd hasznára üzemünknek.

Félévi beszámolóik előtt

A dunakeszi járműjavító 1975-ben kapott először lehetőséget, hogy hat fiatal szakmunkást küldjön egyetemre. A jelöltek közül Döbör János, Mácsai Pál, és Tóth Ildikó minden különösebb gond nélkül vették a kollégiumok nehézségeit, de a többiek is helytálltak. Az idei tanévben, élve a lehetőségekkel, Csobai László járműszerelő szakmunkást iskolázták be.

Csobai László is Szabolcs-Szatmár-ból. A Tisza menti Dombórádról került a járműjavítóba. Paraszt család legfiatalabb tagjaként, ismerősei tanácsára, a hatvanas évek elején került az üzembe ipari

tanulóknak. A sikeres szakmunkás vizsga után az üzem több műhelyében gyarapított szakmai tapasztalatait, de az ifjúsági szervezet vezetőségi tagjaként is aktívan dolgozott. A KISZ-szervezet ajánlására 1973-ban lett párttag. Felesége a járműjavító üzem konyháján dolgozik.

Amikor megkérdeztük: hogyan fogadta az üzem döntését, szerényen válaszolta:

— Reménykedtem, de a rámbízott feladat súlyát csak az előkészítő tanfolyam kezdete után éreztem igazán. Volt ugyan kis gondom a matematikával, de sokat gyakoroltam a példák megoldását, és felvettem a Közgazdasági Egyetemre. Az önbizalmam is visszatért. Azóta már elteltek egy félév, s most készülőlk a félévi beszámolóra. Remélem, az érettségizettekkel szembeni hátrányt sikerül majd leküzdenem.

Segít a kollektíva

Csobai Lászlót a felkészülés ideje alatt sem hagyta magára a járműjavító. A fizetés 80 százaléka mellett havi 300 forint anyagi támogatást és tanszersegélyt is biztosított neki. A fiatal házaspár lakásán ma is gyakran megjelenik az instruktorként, aki segíti a szakmunkás egyetemistát a számtani műveletek nehézségein.

Ungvári István és Csobai László szeptemberben ideiglenesen búcsút mondtak brigádjuknak, üzemük közösségének. Elbúcsúztak, de az iskolába is elkísérte őket a járműjavító kollektívájának bizalma.

Orosz Károly

Budapesti tanácskoztak az európai szakszervezetek jogászai

1977. november 28-tól december 3-ig Budapesten ülésezett a Szakszervezetek Világszövetségének Jogi Bizottsága. Az ülésen 12 európai ország képviseltette magát. A magyar résztvevők között ott voltak a Magyar Jogász Szövetség, az Igazságügyi Minisztérium, a Munkaügyi Minisztérium, a Legfelsőbb Bíróság és a Legfőbb Ügyészség képviselői, az ágazati-iparági szakszervezetek, valamint a SZOT Központi Iskola jogászai is. Az értekezleten Juhász Ottó, a SZOT titkára üdvözölte a megjelenteket, majd részt vett a zárómegbeszélésen is.

A szeminárium témája: a nemzetközi védekezés a foglalkoztatásban megnyilvánuló diszkrimináció ellen. Ezt követően a munkaerőtörzsről és a munkaviszony létesítése, a bérek és egyéb munkafeltéte-

lek a munkaviszony megszűntetése, a szakszervezetek választott képviselőinek védelme című eszmecsere és összefoglaló szerepeltek az ülés napirendjén. Az ülés résztvevői élénk vitában ismerkedtek meg egymás tapasztalataival. Öszintén vetették fel gondjait, problémáikat, ugyanakkor hangot adtak azoknak az eredményeknek, amelyeket elértek. Különösen nagy volt az érdeklődés a szocialista országok jogrendszerében elért eredmények iránt.

A szeminárium fegyelméleten, baráti légkörben zajlott. Minden résztvevőnek az volt a véleménye, hogy ezeket a megbeszéléseket rendszeressé kell tenni. Az ilyen viták még közelebb hozzák az eltérő társadalmi rendszerekben dolgozó szakszervezeti jogászok nézeteit.

Vándorkiállítás Szombathelyen

December 23-án Szombathelyen országos vasutas vándorkiállítást nyitott meg dr. Horváth Lajos, a szombathelyi igazgatóság vezetője, a járműjavító művelődési otthonában. A kiállítás a vasutas szocialista brigádok húszéves tevékenységét mutatta be.

Az érdeklődésre jellemző, hogy a január 5-ig nyitva tartó kiállítást közel négyezer ember kereste fel. Az érdeklődők

külön tablón láthatták a szombathelyi járműjavító Petőfi Sándor brigádjának tevékenységét, akik 1976-ban a „Népköztársaság Kiváló Szocialista Brigádja” címet érdemelték ki és a tapolcai vonatási főnökség Bánki Donát brigádjának eredményeit, akik 1976-ban a „Közlekedés Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja” kitüntetést kapták meg.

Elsők a sárváriak

A Határőrség szombathelyi tartalékos őrséhez négy önkéntes határőrcsoport tartozik. Az 1975-ben létrehozott egységeknek egy Volános és egy közlekedési önkéntes csoportja mellett a szombathelyi, valamint a sárvári vasútállomás dolgozóinak egy része is tagja.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére vetélkedőket rendeztek a határőrizet társadalmi segítői. A politikai és szak-

mai kérdésekből, valamint sportból álló versengésnek Sárvár állomás önkéntes határőrei lettek a győztesei. Júliumuk egy oklevél és egy díszes vándorserleg.

Az utóbbi egyben a jövőre is utal, ugyanis az elkövetkezendő években rendszeressé teszik a szellemi és sport tornákat így a jelenleg Sárváron őrzött kupa elnyeréséért újra „csatáznak” az önkéntes határőrök.

K. S.

Nem egyetlen szolgálati ág ügye

A vonatkísérők helyzete és szerepe a szegedi vasútigazgatóságnál

dékről bejárók csaknem fele 20 kilométernél távolabbról jár be szolgálati helyére, így nem értesíthető szolgálatának esetleges módosításáról. Ez a helyzet indokolja azt a kérdést, hogy miként lehetne hatékonyabb társadalmi segítséget adni a frekvenciánál magasabb körben dolgozó vasutasok lakásgondjainak megoldásához.

„A MÁV mindenesei”

Jelentős terheket hárít vonatkísérő személyzetünkre a budapesti vasútigazgatóság kiegészítése — munkaerővel. A szegedi térségből Budapestre kirendelt 76 dolgozó közül 65 vonatkísérő. A hálózati érdekeket szolgáló kirendelés állandó nehézséget támaszt valamennyi vezénylőnkkel. A kirendelések akadályozzák az utánpótlást is, hiszen a felvételre jelentkezőket eleve tájékoztatni kell arról, hogy távoli kirendelésükre számítsanak.

Most, amikor a vonatkísérő problémáiról beszélünk, világosan látnunk kell azt is, ezek a gondok nem egyetlen szolgálati ágra tartoznak. A saját területünkön hiányzó kocsi-rendezőket például igen gyakran vonatkísérők igénybevételeivel pótoljuk. Ők a vasút „mindenesei”. Ebből viszont az következik, hogy a kirendelések, a kocsi-rendezők és egyéb kulcsfontosságú munkakört betöltő állományi dolgozók helyettesítése, rendkívüli vonatok továbbítása stb., általában a tehervonatok vezénylőit terhelik, így az ő teljesítményük magasabb az átlagosnál. Feladataik elosztását — az egyes települések állományának nagyobb arányú csökkentése miatt — többször kellett módosítani.

Mi rejlik a mutatók mögött?

A feladatoknak a létszám függvényében történő elosztása nem eredményezi azonban mindig a vonatkísérők hatékony foglalkoztatását igazolják. Többek között azt, hogy havi átlagban 50 fővel/alacsonyabb dolgozó létszámmal az 1975. évi vonatvezetői kilométerek 96,9 százalékát teljesítették. A létszám csökkenése ellenére az egy főre jutó havi átlagos szolgálati órák száma a múlt év azonos időszakához mérten 2-vel, illetve a távolléti órák száma 5-tel csökkent. Ugyanakkor a vonatkilométer teljesítmény 2,4, a vonatvezetői kilométer 2,2 százalékkal emelkedett, a szolgálati kilométerek száma 3,2 százalékkal csökkent. Az egy főre jutó improduktív órák száma 1 órával az összes improduktív órák száma pedig 5,4 százalékkal kevesebb.

Igazgatóságunk összes vonatvezetői kilométer teljesítménye a hálózati összteljesítmény 16,39 százalékát képezi, ami 0,39 százalékkal magasabb az előző év azonos időszakában elért részesedésnél. (A hálózati összes teljesítményből való részesedés változása a bértörvény korrekcióját eredményezte.)

A mutatók elemzéséből természetesen számos problémára következtethetünk, ami miatt mégsem lehetünk elégedettek az eredményekkel.

Igy például hiba az, hogy vonatkísérőink esetenként a kollektív szerződésben korlátozott távolléti órákon, illetve a függelékben meghatározott túlórákon felül is szolgálatot teljesítenek. Az igazgatósági átlaghoz képest a szolgálati- és távolléti órák nem arányosan

oszlanak meg az egyes települések között, sőt a szóródás a települések átlagán belül is elég magas. A vonatkísérők teljesítményét a forduló határozzák meg, feltételezve a vonat menetrendszerűségét. A valóságban azonban a menetrend megtartása nem 100 százalékos, és a kijelölt vonatokon felül szükségleti vonatok is közlekednek. Településeink a rendkívüli vonatok továbbításához tartalek személyzettel nem rendelkeznek.

Folytathatjuk még hosszan a problémákat. Nincs megoldva a betegek, szabadságon levők helyettesítése. Az ugyanis nem megoldás, hogy tolató teher-vonatnál vagy akár személyvonaton csak egy fékező, illetve egy jegyvizsgáló teljesít szolgálatot. Az egy szolgálatban pihenő nélküli folyamatosan teljesíthető szolgálati órák alatt a tehervonatokat vonatkísérők a forduló állomásokról — Szolnok, Kunszentmiklós-Tassról, Bátaszékről — nem tudnak vonatot továbbítani honállomásukra. Ez arra ösztönzi őket, hogy onnan önköltségben térjenek haza, mivel a hazautazással töltött idő munkaidőnek minősül, ami túlórában jelentkezik, míg a laktanyában töltött vonatra várás kedvezőlebb a bérézés szempontjából.

Egységes vezénylés és más tennivalók

A problémák megoldásának keresésével rendszeresen foglalkozunk. Igazgatóságunk területén április elsejével Szentesen és Kiskunhalason bevezettük az egységes vezénylést. Ezzel kapcsolatban vannak jó és kedvezőtlen tapasztalataink. Jó például Szentesen, ahol a vonatátvitel átadott vonatkísérők vezénylésénél arra törekednek, hogy a vonatvezetőket együtt kezdjék a szolgálatukat a mozdonyvezéssel. Kiskunhalason ezzel kevesebbet törődtek. Igaz, hogy az együttes vezénylésre kijelölt vonatoknál ott dízelmozdony helyett több esetben gőzöst kellett igénybe venni, ezért az átvevénylések száma rendkívül megemelkedett.

Az egységes vezénylés rendszere mégis beválik, ha megszüradul. Már eljutottunk odáig, hogy a közvetlen és irányvonatok továbbítása közül kevesebb a hiba, mint egy évvel ezelőtt, amikor sok volt a személyzetre váró vonat. A szolgálati és távolléti órák csökkentése érdekében további intézkedések megtételét látjuk szükségesnek. Csak néhányat említünk ezek közül:

A vonatok „specializálásával” további vonatokat kell mentesíteni tolatások végzésétől. A vonatforgalmi tervek készítőinek törekedniük kell a tervszerűsége és az operatív módosítások csökkentésére. A tervezett vágányzárásokat — a menetrendszerűség érdekében — jobban össze kell hangolni, a vonatok közlekedtetésével. Javítani kell a vezénylési munkát, emelni annak színvonalát. Szükséges felülvizsgálni a segédvezénylők alkalmasságát, illetve ennek a fontos munkakörnek az ellátására jó képességű, szervezői készséggel rendelkező dolgozókat kell kijelölni. Ennek érdekében fokozni szükséges a vezénylők anyagi megbecsülését is.

Kiskunhalason mindezen kívül a mozdonyirányítók mellett mozdony- és személyzetirányítók kell foglalkoztatni utazószemélyzet hatékonyabb foglalkoztatása érdekében. A személyzetirányítás színvonalának emelésével mindenütt oda kell hatni, hogy 16 órán felül szolgálatot ne forduljanak elő.

Nem utolsósorban javítani kell a vonatkísérők munkakörülményeit, szociális ellátottságát. (Kalauzkocsik beállítására, a várakozó helyiségekre, laktanyák korszerűsítésére is gondolunk.) S olyan bérezési

rendszer kialakítása szükséges, amely nemcsak a hatékonyabb foglalkoztatásra ösztönöz, hanem igazságosabb is a jelenleginél, így jobban elősegítheti a jelenlegi létszám megtartását, egyben az utánpótlás biztosítását.

Dr. Susla János,
a szegedi igazgatóság
forg. osztály vezetője

Eredményes évet zártak a ceglédi vasutasok

Az idén tovább növekszik az áruszállítási igény

A ceglédi vasúti csomóponton havonta mintegy 15 ezer kocsi halad keresztül. Cegléden az elmúlt években több üzem, munkahely létesült, amely hatással van a vasút áruszállítására is.

Az új üzemek több munkát adnak nekünk — tájékoztat Nagy Sándor állomásfőnök. — Az állomás létszáma 340, ebből az eltelt kilenc év alatt 180-an cseréltek munkahelyet. Ezt a helyzetet ismerve a Tömörkény nevet viselő szocialista brigádunk vállalta, hogy munkaerő-torborzást végez az ismerősök körében. Tavaly négyen lettek ennek hatására vasutasok.

A csomópont iparvágányával mellett sűrűn forognak a tehergépkocsik, hozzák, vizsik az árut. Az egyik helyen feltűnik, hogy vagonokba ömlesztik az almát.

Egy NSZK-beli cégnek szállítjuk — magyarázza az állomásfőnök. — Ipari célra használják majd, ezért nem szükséges ládába rakni. Ahogy megérkezik, azonnal feldolgozzák.

Hány kocsit raknak meg naponta?

Általában 80—100-at, ebből negyven-ötven megy külföldre.

A ceglédi üzemekre jellemző, hogy nagyon sok terméket készítenek exportra. A hordógyár például naponta két vagon hordót és egyéb fűrészelt

Dombóvári kezdeményezés

Társadalmi összefogással a munkavédelmi mintauzem címért

A pécsi vasútigazgatóság dombóvári osztószerzőfőnöksége a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére a szorosán vett szakszolgálati feladatokon túlmenően a Munkavédelmi mintauzem megvalósítására is vállalkozott. A helyi gazdasági vezetés a szakszervezeti bizalmiakkal egyetértésben a dolgozók elé terjesztette annak idején ezt a javaslatot, akik

aztán magukévá is tették azt, hangoztatva, hogy a munkáltatás biztonságának megeremése nem kampányfeladat.

Ennek értelmében helyet kapott a felajánlásokban a munkafegyelm erősítése, a nehéz fizikai munka gépesítése — ezen belül új technológiák kidolgozása —, a munkavédelmi tennivalók társadalmisítása, az övrendszabályok megtartása, a munkavédelmi oktatások színvonalának javítása, továbbá csatlakozás „A tiszta környezetért” országos mozgalomhoz.

A felajánlások teljesítését a közelmúltban értékelték, s megállapították, hogy a vállalkozások időarányosan megvalósultak. Üzemi baleset az értékelési időszakban nem fordult elő, s a munkafegyelm, illetve a munkahelyi légkör lényegesen javult. A nagyrészt szocialista brigádtagokból álló munkavédelmi őrhálózat, illetve a szakszervezeti bizalmiak messzemenő segítséget nyújtottak a tudatformáláshoz, végső soron a balesetveszélyes körülmények feltáráshoz és megszüntetéséhez. Mindebben a főnökség valamennyi dolgozója aktívan részt vett. Sor került szemléltető és egyéb propagandaeszközök beszerzésére is, miáltal az oktatások színvonala emelkedett. Havonta más-más részleg, illetve kollektíva vállalt védnökséget a vállalkozás teljesítésének elősegítése felett. Ezen belül időszerű jelmondatokat készítették, és megfelelő észrevételeket tettek. Erre a célra többek között falújságot rendeztesítettek.

A pécsi vasútigazgatóság értékelése szerint a főnökség A tiszta környezetért indított verseny feltételeinek is megfelelt, sőt: a dombóvári osztószerzőfőnökséget a legjobb eredményt elért szolgálati helyek közé sorolta.

A kezdeti sikerek megerősítették a dolgozóknak azt a készségét, hogy továbbra is ebben a szellemben végezve feladataikat kiérdemeljék a Munkavédelmi mintauzem kitüntető címet.

Goldmann Erzsébet
bizalmi

Séra Sándor

SZERVEZETTSÉGE EGYEDÜLÁLLÓ

Budapesttől — Budapestig a százesztendős Körvasúton

Nézegetem a „vonatközlekedési terv”-et, s alig hiszek a szememnek, olyan rövid a körvasúti menetidők. Budapest-Nyugati—Ferencváros: 42 perc. Rákos—Ferencváros: 15, és így tovább. — Hogyan lehet ezeket tartani? Emlékszem, volt idő, amikor fél napba telt, amíg egy-egy tehervonat átvergődött a Körvasúton.

Vilonya Imre, a menetirányító csoport helyettes vezetője válaszol:

Rá kellett jönnünk, hogy csak tervszerű munkával, a menetrendben előírt forduló maradéktalan betartásával lehetséges a mindjobban terhelte, a főváros vala-

menyi jelentős állomását, ipari és kereskedelmi központját összekötő közlekedési rendszerben, vagyis a Körvasúton eredményesen mozogni. A vonatok átszámozását megtiltottuk, és — ellenében a múltbeli gyakorlat —, a tizenkét átállító mozdony sehol nem várhat elegyre. A forgalmi és a vonatúti szakszolgálat illetékesi egyetértésűen szabályozták a gépek szerelési és vizsgálati, valamint a vonatúti mozdonyvezéssel kapcsolatos idejét. Általában 6 villamos- és 14 dízelmozdonyral dolgozunk, illetve az átállító

menet 4 villamos- és 8 dízelgéppel közlekednek.

A menetirányító kimutatásait nézegetjük, s találmokra kiválasztunk egy „átlagosa” napot. Kiderül, hogy aznap a Duna balpartján 104, a jobbparton 80 vonat közlekedett, nem számítva a vonali (távolsági) tehervonatokat.

— Látnom, kérésük is előfordulnak.

Igen, ezek aligha kerülhetők el, hiszen az öreg Körvasút teljesítő képessége már rég meghaladja az optimimumot, így a hálózat minden rezdülésére reagál. A vonatok kérésére itt már csak növekedhet, sőt hálóbaszerűen terjed át más vonatokra is. A torlódás fő oka tulajdonképpen a budapesti centralizáltság. Ferencvárost, Rákost, Rákosrendezőt, illetve Kelenföldet, Kőbánya-Álsót és -Felsőt még a személygyorsvonatok sem kerülhetik ki... Sokat számít azonban, hogy az ország különböző tájai közötti irányvonatok nem kényserülnek idővesztésesre a gurító pályaudvarokon. Persze, e vonatok mozdonycseréit is jó lenne Budapesten kívül végrehajtani...

A mintegy száz esztendő Körvasút — ahol a nap 24 órájából minden perc drága — szervezetsége folytán szinte még ma is egyedülálló Európában. Ehhez a fontos szerephez méltóan végzik feladataikat az itt dolgozó vasutasok, valamennyi budapesti állomáson.

Gergely József



Személygépkocsikkal rakott szerelvény a Körvasúton (Laczó Ildikó felvétele)

Jó munkát, újabb sikereket!



Nem hivatalos, inkább baráti találkozóknak nevezhető az az összejövetel, amelyet a szombathelyi vasúti csomópont KISZ-bizottsága rendezett a Hunyadi utcai pinceszobában, abból az alkalomból, hogy Horváth Gáspárt, a városi KISZ-bizottság titkárát más, fontos munkakörbe helyezték.

A búcsúzásképpen rendezett találkozón a vasutas fiatalok képviselői méltatták azt a sok segítséget, amelyet Horváth Gáspár irányításával a városi KISZ-bizottság adott a csomóponton végzett ifjúságpolitikai munkához, s amely munkát a

KISZ Központi Bizottság is több kitüntetéssel — 1977-ben vörös vándorzászlóval — ismert el.

A volt titkár meghatott szavakkal köszönte meg a szokatlan, de nagyon jóleső megemlékezést, s azt is, hogy a csomópont fiataljai mindenkor segítették, támogatták felelős beosztásában. Végezetül további eredményes munkát, sok sikert kívánt a vasutas fiataloknak.

Képünkön: Horváth Gáspár átveszi a részére készített ajánlékot.

Nagy tudású ifjú mester

Megnyerte az országos vetélkedőt

A Ki minek mestere vetélkedő országos győztese Szalai János villanymozdony-szerelő, a Hámán Kató vontatási főnökség dolgozója lett. Huszonnyolc éves, nős, két gyermek apja.

A mozdonyok iránti érdeklődése gyermekkorára nyúlik vissza. Apja ugyanis villanymozdony-vezető volt és az életpályára indítást az a körülmény messzemenően meghatározta. 1964—1967 között az Északi járműjavítóban töltötte iparitanuló-éveit, és az előírások időnél három hónappal korábban szabadult. Időkezdéssel jutalmazták, mert elnyerte a Szakma kiváló tanulója címet. Azóta elvégezte a villamosenergia-ipari szak-középiskolát, hogy magasfokú elméleti ismereteket szerezzon. 1971-ben sikeres érettségi vizsgát tett és megmaradt vontatójármű-szerelőnek.

— Az érettebb ismeretek megszerzése, azt hiszem, minden ember természetes vágya. Minél többet tanul valaki, annál jobban észreveszi a hibákat — mondta.

Valóban, a nagyobb szak-tudás, a magasabb műveltség: a vasúti munka fontos velejárója. S ez a törekvés vezetett a megtisztelő „mester” fokozat elnyeréséhez.

— Milyenek képzelné — fiatalos merészességgel — a nyugdíjazása előtti javító munkát? — kérdeztem.

— Úgy gondolom: a hibafeltárást teljes egészében diagnosztizálják, melyet kijelző számítógépek közölnek majd a szerelővel — válaszolta. — A helyreállítás egymástól független rendszerek és elemek cseréjével megy gyorsul. Az erőáramú villanymozdony üzemképességét az elektronika őrzi, az irányítást az automa-

KOSSUTH-EMLEKKIÁLLÍTÁS

A Győri 1. sz. megyei Levéltár, a Kisfaludy Károly Megyei Könyvtár és a vasutaszakszervezet Arany János Művelődési Házának gyűjtőköre Kossuth-emlékkiállítás rendezett. A nagy magyar hazafival kapcsolatos érmék, pénzek és egyéb dokumentumok bemutatóját a győri Petőfi Sándor Ifjúsági és Művelődési Központban rendezték.

Ha a vezető példát mutat...

Nem a ruha teszi a főnököt

Papdhy István olvasónk írta még a múlt év őszén: Kiskunlacházán, ahol gyakran megfordul, több alkalommal volt tanúja annak, hogy Kinczel Béla intéző, állomásfőnök és felesége kétkerekű kocsival hordta a szemetet, más esetben pedig a váróteremben, létra tetején állva együtt mosták az ajtókat, ablakokat. Megfogadtuk Papdhy István tanácsát, hogy látogassunk Kiskunlacházára. Az állomásra érkezve, elsőnek Szabó Sándorné személpénztárost, a szocialista címért versenyző dr. Csanádi György brigád vezetőjét, szakszervezeti bizalmiért kértük meg, hogy mondjon véleményét Kinczel Béláról.

Közösségi ember

— Ha valakiről, hát a főnökről csakugyan elmondhatjuk, hogy közösségi ember — válaszolta. — Sőt, nem túloznék, ha „mindenesnek” mondanám, mert amikor éppen váltókezelőre van szükség és nincs más, vállalkozik; ha tolatáshoz hiányzik ember, ő ugrik be; és előfordult már, hogy a forgalmi szolgálattevőt vagy a raktárnokot helyettesítette. Természetesen, közben állomásvezetői munkáját is a legnagyobb figyelemmel látja el.

Kinczel Béla állomásvezető tiszta öltözképe láttán nehéz elképzelni, hogy az egyenruhát, amelyben az utazóközönség és a szállítató felek előtt a Magyar Államvasutakat reprezentálja, alkalmanként melegeit cseréli fel, lapátot, meg seprőt ragad, és ugyan-csak melegeitbe öltözött feleségével együtt — aki a Papiripari Vállalat lacházi telepeinek dolgozója — állomást takarít.

— Nincs ebben semmi különös — mondja mely meggyőződéssel. — Az lenne a furcsa, ha nem ezt tenném. Ha közösségben dolgozik az ember, bele kell illeszkedni, mégpedig úgy, hogy a vezető mutasson példát.

Kiderül, hogy nemcsak a főnök cselekszik így, hanem Sándor János raktárnok, meg a felesége; továbbá Szabó Jánosné személpénztáros; Gyurgyik Józsefné áruépítész; Gulyás Sándor forgalmista; Gólya István tartalékos szolgálattevő, akik szabad idejükben, a Csanádi brigád többi tagjával együtt, sohasem hiányoznak, ha az állomás rendbetételéről van szó. A fizikai dolgozók közül leginkább Balogh Péter váltókezelő tűnik ki ebben a munkában.

1977-ben volt alkalmuk, hogy

kivegyék részüket a takarításból. A vonal és az állomás villamosítása sok elkerülhetetlen rendtelenséget idézett elő, és ezt nem nézhették ölbe tett kézzel. Nem nyugodtak akkor sem, amikor a ferencvárosi pályafenntartási főnökség IX. szakasza többszöri kérésre sem tudta elvégezni az állomás kopott betonkerítésének és mellékhelyiségeinek a festését. Maguk meszelték be fehérré, sárgára a kerítéseket, a padlábazatokat, az utasvárókat, parkosították a virágoskertet, a vágányok között elvégezték a takarítást, elhordták az összegyűlt szemetet a rakterületeiről. Összesen 635 óra társadalmi munkát végeztek.

A társadalmi munka főszervezője az állomásvezető. Ahogy Szabóné mondta: — Nála nélkül nem történik semmi az állomáson.

Vajon honnan ez a határtalan lelkesedés? Ismerjük meg közelebbről Kinczel Bélát.

A kenderesi, kunhegyesi, majd püspökladányi váltókezelő fia korán árvaságra jutott. Anyját 4 évesen, apját 8 éves korában vesztette el. Apai nagybátyja vette magához öt és két testvérét, saját gyermeke mellé. Ott dolgoztak mind a földosztáskor a kenderesi Horthy-birtokból juttatott 8 hold földön.

A MÁV-nál talált otthonra

Ő minden szabad idejét a kenderesi vasútállomáson töltötte. Szabó Lajos állomásfőnök ismerte a fiú szívevágyát, hogy vasutas szeretne lenni. Közbenjárására felvették a kaposvári MÁV Fűtvelő Intézetbe. Onnan a békéscsabai intézetbe, az általános iskola után pedig Szegedre, a vasút-forgalmi technikumba került. Ennek elvégzésével Kisújszállás állomáson gyakornokoskodott, majd a szükséges szakszavizsga letétele után Abádszalókon lett raktárnok. 1961-ben elvégezte a tisztelőzést és megnyitotta az óhajtott vasutaspályát: szolgálattevő lett különböző állomásokon. 1966-ban azonban súlyos betegség támadta meg, aminek következtében „lecsoportosították”.

Már-már úgy látzott, megtörik pályája íve, de aztán szerencsésen felgyógyult. Eleinte könnyebb beosztások kóvetkeztek: Kiskőrösi áruépítész, majd Ecskefalván vezető állomáskezelő. Amikor a közlekedési koncepció következtében ez az állomás megszűnt, 1971-ben Kenderesre került, ahonnan egykor kollégistaként elindult és ahová

már állomásvezetőként térhetett vissza. Ez volt élete egyik legörömtelibb pillanata. Ezután következett Kiskunlacházára, ahol 1976 szeptembere óta dolgozik.

Időközben megnősült, két gyermeke van, 15 éves leánya a fővárosban férfiniszabó szakmunkástanuló, 13 éves fia általános iskolás. Szeretne belőle vasutast nevelni.

— Ha már itt Lacházán pillanatnyilag nem tudok egyetlen újravételest sem kapni, mert a helybeli és a környékbeli fiatalokat mind elszippantja az ÉGSZÖV meg a többi vállalat, hát legalább így legyen újravételező jelöltem — mondja mosolyogva.

23 mínusz 10

Kiskunlacházának, mint IV. csoportú kisállomásnak, 23 fő a megszabott létszáma, ezzel szemben 12+1 fővel dolgozik. A plusz „egy fő” a takarítónő, aki Dömsöd állomáson is takarít.

Kinczel Béla mégsem panaszkodik, csöndes szerénységgel mondja:

— Áruszállítási tervünket november 30-ra teljesítettük. Az év végéig még több mint 50 ezer tonna bányakavicot, 20 ezer tonna cukorrépát, megannyi zöldséget, gyümölcsöt, főleg almát szállítottunk bel-és külföldre.

Távözöben Szabó Sándorné bizalmi még utánunk szól:

— Azt is írják meg, hogy a főnök az év végéig egy nap szabadságot sem vett ki, pedig szívesen igényelnék neki beutalót...

Szász Ferenc

Emberségből jeles

Karácsony első napján, amikor a lehulló ólmos esőtől csakhamar jégpáncél vonta be az utakat és állomások peronjait, Szeretva István, a miskolci vontatási főnökség mozdonyvezetője továbbította (CSM-rendszerben) a 6437. számú vonatot. Mezőkövesd állomásról elindulva arra lett figyelmes, hogy a vonatról leszállt és a felvételi épület felé tartó idős asszony a jeges peronon esett. Mivel a közelében senki sem tartózkodott, Szeretva István a mozdonyvezetői állomáson azonnal értesítette az irányítót, s rajta keresztül kérte a forgalmi szolgálattevőt, hogy nyújtsa segítséget a néninek.

Egyszerű történet, mégis jól esik ideírni, hogy a mozdonyvezető emberségből ez alkalommal is jelesre vizsgázott. S talán ide kívánczik még, hogy a miskolci vontatási főnökség III-as KISZ-alapszervezetének — amelybe az utazó fiatalok tartoznak — Szeretva István a titkára.

Sepsi Gyula

mozdonyvezető

Kapcsolatot keresnek

Karcag állomás dr. Csanádi György szocialista brigádja szeretne kapcsolatot teremteni hasonló nevű testvérbrigádokkal és együttműködésük, valamint a brigádelet elmélyítése érdekében részükre találkozó szervezni Karcag állomáson. Levélben várják a dr. Csanádi György brigádok jelentkezését.

SZÓVÁ TESSÜK:

Miért nem ellenőrzik a felelősöket?

A MÁV vezérigazgatója a közelmúltban nyilatkozott a személyszállító vonatok kulturális színvonala emelésének szükségességéről. A gyakorlat azonban sajnos néhol nem bizonyítja ezt a törekvést.

December 14-én például a Keleti pályaudvarról induló 434-es számú személyvonat első kocsija nem volt kivilágítva. December 16-án pedig a 404-es számú gyorsvonat első osztályú kocsijaiban az utasok Hatvanig félkabinban ültek, mert a szerelvény fűtését csak indulás után kezdték el. December 17-én a Polonia Expressz belföldi utasok számára fenntartott kocsija volt fűtlen. Itt még a kalauz sem ellenőrizte a jegyeket, nyilván ő is nagyon fázott. Növelte az utasok elégedetlenségét az is, hogy a gyors a Keleti pályaudvarra 6 óra 48 perc helyett 8 óra 45-kor érkezett.

Ezek a jelenségek nem tükrözik a kulturált utazás érdekében tett erőfeszítéseket. Kíváncsian kérdezem: felel-e valaki ezekért a hiányosságokért? Ha igen, miért nem ellenőrzik szigorúbban a felelősöket is?!

Szücs Ferenc

Tíz perc alatt negyven jegy

Személpénztárosok között a Déliben

Mintha a kirakatban lennének, úgy ülnek fülkékben a személpénztárosok a Déli-pályaudvaron. Kirakati babákhöz mégsem hasonlíthatom őket, mert valamennyien érző, gondolkodó emberek, akikre igen nagy felelősség hárul, különösen nyáron és ünnepek táján. Velük találkoznak először az utazni szándékozók. A pénztárfülkékben gyors kezű lányok és asszonyok adják a jegyeket. Állják a sarat a csúcsforgalomban.

Ejtfert Mihály pénztárfőnök elégedett beosztottjaival. Büszkén mondja:

— Nálunk az átlagos életkor harminchat év. Ez egyrészt jó, másrészt sok gondot okoz, mert jelenleg is tizenötven vannak gyeseen. S ha visszatérnek, nap-pali munkára kell őket beosztanunk.

A szakszervezeti bizottságon a titkári teendőket Megyeri Józsefné üzemgazdász látja el. Ismeri jól a személpénztárosok eredményeit és gondjait.

— Elsők között említeném a Hámán Kató szocialista brigádot — kezdi az ismertetést. — Élen járnak a munkában, de mindig megtalálhatók a kommunista műszakoknál is. Elsők lettek a Ki tud többet a Szovjetunióról? című vetélkedőn. A

személpénztárosok kezdeményezték a takarítást is. Tavasszal három szocialista brigád: a Hámán Kató, a Martos Flóra és a Kállai Éva tagjai rendet teremtettek a pályaudvaron. Minden ragyogott a kezük nyomán.

— Törődünk szakmai fejlődésükkel, igyekszünk munkájukat megkönnyíteni — jegyzi meg a pénztárfőnök. — Már tíz új jegynyomó gépünk van. Ez is egyik oka, hogy szívesen jönnek hozzánk a fiatalok.

Agoston Lászlóné 1960 óta dolgozik a Déli-pályaudvaron. — Kényelmetlenek ezek a forgószékek — mondja — pedig már a támlákat is leszereltettük. Fáraستó ülni rajtuk egész nap.

A Hámán Kató szocialista brigád évek óta segíti Szabó Ilonkát, a kaposvári MÁV Nevelőotthon kis növendékét. Nyitottak neki egy takarékbetétkönyvet. Amikor nagykorú lesz, megkapja az összegyűjtött forintokat. A brigádtagok nem egy túrbán dolgoznak, mégis találnak alkalmat arra, hogy egy-egy színházi előadást közösen megnézzenek, vagy együtt kiránduljanak.

Rókus Jánosné az egyik legjobb pénztáros. A kedves, mo-

solygó fiatalasszony nyáron naponta 3000 jegyet is eladott. Ritkán panaszkodnak rá az utasok.

— Borús időben az emberek morcosabbak. Olyankor nehezebb velük szót érteni — mondja. — Egyszer ellenem is panaszkodtak, mert elfelejtettem kiadni a kutyajegyet. Szeretem a munkámat.

Kedvesen invitál, nézzem meg, hogyan dolgozik. A szűk kis fülke teli jegyekkel. Nekem már csak állóhely jut az ajtóban. Rókusné pillanatok alatt eligazodik a jegyhalmaz között. Keze sebesen jár, és néhány másodperc alatt kiszámítja a jegy árát. Néha előbb, mint ahogy a gép mutatja. Az utasok annál határozatlanabbak, tévovák. Nyugodt, halk szóval igazítja helyre a tévedéseket. Tíz perc alatt több mint negyven jegyet kértek tőle, ötven közben visszajötték másik jegyéért, mert eltévesztették az állomást.

— Csak egy kis odafigyelés kellene. Az ablak mögött ülő is tisztelgetben kellene tartaniuk — sóhajt fel.

Tóth Erzsébet szerint az idősebb utasokkal több baj van, mert nyugtalanabbak, idege-sebbek, mint a fiatalok. A legtöbb nézeteltérés ebből adódik.



Jól felkészültek az ünnepi forgalomra a Déli pályaudvari Hámán Kató szocialista brigád tagjai (Laczkó Ildikó felvétele)

Sokan visszaváltják a kezeletlen jegyeiket.

A köralakú pénztárnál leggyakrabban csak az első ablaknál áll hosszú sor. Hiába van a többi is nyitva. Ezt már a bontók is tudják, ezért alakították ki a forgórendszer. Legyen mindenkinek forgalma, de ha szükséges, pihenni is tudjon.

A személpénztárosok egy fordulóban tizenketten vannak. A két legfiatalabb, Halinka Viktória és Szabó Éva azt

mondják: ha valaki végigdolgozta már a nyári szesont, és maradt, abból pénztáros lesz.

Nevetve mesélik a lélegzetvételyi szünetben, hogy az építkezés alatt cement került a ventilátorokba. Fehér lett pillanatok alatt minden.

A Déliben a kivilágított ablakok mögött fiatal nők ülnek. Kezük úgy jár, mint a motolya, de idejükből még egy mosolyra is futja.

Szalai Mária

A DEBRECENI IGAZGATÓSÁGNÁL:

Csúcsteljesítmények születtek a jubileumi munkaversenyben

Nyíregyháza csomópont és a mátészalkai pft-főnökség az első

Az 1977-es esztendő végén elkészült a gyorsmérleg a debreceni vasútigazgatóságon. A jubileumi munkaverseny hatása nemcsak a mennyiségi, hanem a minőségi mutatók javulásában is érvényesült. Az áruszállításban pedig kimagasló eredmények születtek.

— Az elmúlt évben 33,5 millió utas és 21,7 millió tonna áru elszállítását terveztük — mondja S. Kovács István, a forgalmi osztály vezetője. — Számítottunk azonban a jubileumi munkaverseny résztvevőinek helytállására, s végső soron 22 millió tonna áru elszállítására készültünk fel. Az év végi számvetéstől kiderült, hogy csúcsteljesítmény született: az 1976. évi eredményt 1,6 millió tonnával szárnyaltuk túl.

Az áruszállításban kiemelkedő szerepe volt a záhonyi átrakókörzetnek, annak ellenére, hogy az exportforgalom mutatói rosszabbak az 1976. évinél.

— A teheráru-tonnakilométer mind a bázishoz, mind a tervezetthez képest — elsősorban a nagy nemzetközi áruforgalom hatására — 15,5, illetve 7 százalékkal növekedett — folytatja S. Kovács István. — Javult a teherkocsik statisztikus kihasználása is. A tervezett 22,2 tonna helyett kocsinként átlag 0,8 tonnával rakunk be többet. A forgalom-szervezési intézkedések hatására növekedett az utazási sebesség, csökkent a tehervonatok késése. Gyorsabb lett az áruátrakás és hatékonyabb a munkaerővel való gazdálkodás. Ebben nagy szerepe volt a gépi átrakásnak, amely 85,3 százalékról 82,9 százalékra emelkedett. A megelőző évhez viszonyítva 2,3 százalékkal több irányvonatot képeztünk a záhonyi körzetben. Ily módon 3,3 százalékkal több árut sikerült elszállítani.

Az igazgatóság területén azonban vannak gondok is. Az ideai szállítás során is számolni kell belső feszültségekkel, amelyek nehezítik a szállítási tervek teljesítését. Ezt ellen-súlyozza a szakszolgálatok dolgozóinak, brigádjainak munkaversenye.

Az elmúlt évi jó eredmények kovacsolója is a jubileumi munkaverseny volt. A csomópontok közötti versengésben Nyíregyháza lett a győztes.

A csomópont dolgozói csatlakoztak az „Együtt Nyíregyházáért” mozgalomhoz, amelynek keretében 2400 óra társadalmi munkát végeztek a mezőgazdaságban. Említésre méltó az a munka is, amelyet a szolgálati helyek csinosítására, szépítésére fordítottak a brigádok. A jubileumi évforduló jegyében meghirdetett tisztasági versenyben a csomópont oklevelet kapott és pénzjutalomban részesült. Mindez hozzájárult a jubileumi zászló elnyeréséhez.

Nyíregyházán tovább folytatják a munkaversenyt. Ezt bizonyítják az újabb vállalatok is, amelyek között az első helyen szerepel a személy- és áruszállítási igényekhez történő rugalmas alkalmazkodás. A munkaszervezési intézkedések kidolgozása és végrehajtása.

Simon Üdön

★

A debreceni igazgatósághoz tartozó szolgálati ágak jubileumi munkaversenyének győztese a mátészalkai pályafenntartási főnökség lett — írja Zsoldos Barnabás tudósítónk. — Az ennek bizonyosságául odaftelt jubileumi zászlót december 30-án ünnepélyesen adták át Mátészalkán az igazgatóság és a debreceni területi bizottság képviselői.

Az elismeréshez dr. Forgács András, a városi pártbizottság titkára is gratulált, meleg szavakkal méltatva a pályafenntartási főnökség szocialista

fenntartási főnökség szocialista és munkabrigádjainak helytállását. A dolgozók részt vállaltak a mezőgazdaság őszi betakarítási munkáiból, ezenkívül több kommunista műszakot szerveztek, s az így kiérdemelt munkabérüket — amely meghaladta az 50 000 forintot — a városi tanács

gyermekintézményeinek ajánlották fel.

A zászlóátadási ünnepségen négy szocialista brigádot oklevéllel tüntettek ki, és több mint negyven dolgozó pénztálmint kapott. Lakatos István számviteli csoportvezető Kiváló dolgozó kitüntetésben részesült.

Elenjáró szocialista brigádok kezdeményezése Záhonyban

Záhonyban 1977. november 30-án a kongresszusi oklevéllel kitüntetett Kun Béla, az Állami-díjas Vörös Csillag, valamint a Közlekedés kiváló brigádjára címmel kitüntetett Szamuely Tibor szocialista brigádok felhívással fordultak az állomás szocialista brigádjaihoz, hogy folytassák a jubileumi munkaversenyt. Kezde-

ményezésükhöz hetven brigád 450 tagja csatlakozott.

A Szamuely brigád ezenkívül javasolta a záhonyi kézi átrakóban dolgozó brigádoknak, hogy havonta ötven széles kocsi tartalmát rakják át. Ez a vállalat lehetővé teszi, hogy 8—10 százalékkal növekedjen az eddigi átlagteljesítmény. Ezt a célkitűzést a munkaidő jobb kihasználásával szeretnék teljesíteni.

Üllő és Cegléd között

Munkában a felépítési karbantartó géplánc

A közelmúltban Üllőn szemlélyvonatra várakoztunk. Nemsokára sárga színű gépsor érkezett Monor felől az állomásra. A gépek reflektorainak sugarai pisálkoló mécsesnek tűntek a ködben, de a motorok hangos zaja a rossz látási viszonyok ellenére is jó tájékozódási pontnak bizonyult. A géplánc mellett beszélgettünk a meleg ruhába burkolózott karbantartó munkásokkal.

Ha a fagy engedi

— Októberben Hatvántól Szerecsig végeztünk pályakarbantartási munkát, ahol a sok túlórázás és a gépek jó üzemkészsége eredményeként két hónappal a határidő előtt elvégeztük feladatainkat. A közelmúltban főjavított géplánccal néhány héttel ezelőtt jöttünk a ceglédi vonalra, hogy feljavítsuk a pályát, illetve tömörítsük az ágyazatot. Itt sokszor éjjel is dolgozunk, amíg a fagy meg nem akadályozza az osztrák Plasser aláverő, ágyazatrendező és alj-köztömörítő gépek munkáját. Egy-egy 10 órás vágányzár alatt a tervezett 7,1 kilométer helyett több mint 9 kilométert haladtunk Cegléd felé, s rövidesen innen szeretnénk továbbmennel — mondta Bóné Pál, a felépítési karbantartó géplánc 2/b. számú turszának vezetője.

Az ágyazatrendező gép mögött a brigád tagjai végzik az esedékes műszaki vizsgálatokat. A tizenkét főnyi közösség tagjai örömmel mondják kolégájuknak, Vezekényi Ferencnek: mosakodjon és a következő személyvonattal utazzon haza a Heves megyei Kompoltra, mert fia született. A fiatal apa megfürdik a lakókocsik mellett álló vagonban berendezett szerény fürdőszobában. Van itt klubterem is társasjátékokkal, televízióval és a Jászkeséri Építőgépjavitó Üzem szakszervezeti bizottságának százkötetes kihelyezett könyvtárával.

Paprikás krumpli, kolbásszal

A karbantartó munka után a Frankel Leó szocialista brigád tagjaival az olajkályhával fűtött lakókocsikban folytatjuk a beszélgetést. Néhányan paprikáskrumplit készítenek, s

hamarosan kellemes kolbászillat is betölti a konyhát.

A brigád nagy része a KISZ-korosztályhoz tartozik, de vannak köztük törzsgárdatagok is. Ez utóbbiak közül Kiss Tibor büszkén mondja, hogy a 21 év alatt még egyetlen figyelmetetést sem kapott. Igaz, hogy a fiatalokhoz képest az ő borítékjába se kerül sokkal több pénz, de ha nem így volna, a huszonevesek közül kevesen vállalnák ezt a vándoréletet. Az ezüstkoszorús szocialista brigád tagjai közül az idén tüntették ki kiváló dolgozó címmel a gépláncvezetőt. Pártbizalmiuk, Bernáth Ferenc mondta, hogy a brigádból Kiss Sándor és Tibor most készülnek a géplakatos szakmunkásvizgára, s mintegy a brigádmozgalom harmas jel-szavának szellemében, az üzemi óvoda támogatására többször vettek részt kommunista műszakon. Kollektív kirándulást is szerveztek az egri várhoz és a mezőkövesdi gyógyfürdőhöz.

Indulás éjfélkor!

— Jászkeséri központunkkal jóformán csak telefonon tartjuk a kapcsolatot, sőt még a fizetést is úgy hozzák utánunk. Párttaggyűlés esetén sem könnyű eljutni Jászkesérré, ezért igyekszünk kapcsolatba kerülni az üllői és a környékbeli állomások pártcsoportjaival, hogy munkaszünetes esteinkre egy-egy programot szervezzünk. Néha jól jön egy kis tapasztalatsere vagy közérdeklődésre számot tartó rövid előadás — mondja Tóth László, majd a fiatalabb Kalmár István is hasonló véleményre ad hangot.

A szomszédos vágányon tehervonat érkezik. A „Szili” vezetője keze intésével nyugtatja az üllői forgalmista szabad utat mutató lámpajelzését, s a villanymozdony tovaszáguld szerelvényével az acélisnek végtelen országútján.

— Lassan mi is lepihenünk néhány órányira, mert éjszakra ismét megindulunk majd a gépekkel. Jó lenne, ha az idő nem lenne olyan ködös, mint az elmúlt hajnalon volt, mert ilyenkor a nyílt pályán is fokozottabban kell figyelni — mondják búcsúzáskor a brigád tagjai.

O. K.

További fejlődést ígér a vasút 1978. évi terve

Ötödik ötéves tervünk harmadik esztendejébe léptünk. A fő feladat ebben az évben valamennyi vállalatnál a gazdasági munka hatékonyságának további növelése, a gazdasági egyensúly javítása. Ezen belül a MÁV alapvető tenivalói közé tartozik 1978-ban is a belföldi és a nemzetközi személy- és áruszállítási igények biztonságos és minél gazdaságosabb kielégítése.

A vasúton utazók száma — kisebb mértékben ugyan, de — tovább csökken. Az átlagos utazási távolság növekedésének hatására viszont az utaskilométer-teljesítmény az előző évihez képest kis mértékben növekedik. Számokban kifejezve: 1978-ban 321 millió utas elszállítását tervezzük és 44,7 km átlagos utazási távolságot véve figyelembe, közel 14,4 milliárd utaskilométer elérésével számolhatunk.

A belföldi rövidtávú utazások csökkenésével szemben növekszik a nemzetközi és a hétféle turisztikai utazások száma. Ebben az évben is javítjuk a személyszállítás minőségét, a menetrendszerűséget, az utazás kulturáltságát, csökkentjük a vonatok zsúfoltságát, és az utazási sebességet több mint 3 százalékkal növeljük. Ezzel összhangban fontos feladatunk a baleseti veszély megszüntetéséhez szükséges anyagi-technikai feltételek biztosítása. Gyarpitanunk kell a személyszállítás legfontosabb kiegészítő szolgáltatásait. Több gondot kell fordítanunk az utastájékoztatás és a helyjegybiztosítás tökéletesítésére.

A vasúti áruszállítást az ipari és a mezőgazdasági termelés tervezett növekedése, valamint a nemzetközi áruforgalom erősödése befolyásolja. Ezeket a hatásokat az árutonna-, illetve árutonnakilométer-terv készítésénél figyelembe vettük. Áruszállítási tervünkben 134 millió árutonna fuvarozását és — 178,8 km átlagos szállítási távolság alapján — 23 960 millió kereskedelmi árutonnakilométer elérését irányoztuk elő. Az idén is számolnunk kell azonban a vártnál nagyobb áruszállítási igényvel, ezért intézkedési tervünkben 138 millió árutonna és 24 350 millió árutonnakilométer-teljesítmény elérésére készülünk fel.

Az áruszállítás volumenének növekedése 1978-ban nagyobb mértékben a nemzetközi áru fuvarozásból adódik. A tervezett 134 millió árutonnához az import részesedése 22,7, a tranzit 19,4 és az exporté 10,9 millió tonna. Az áruszállítási feladatok ellátásában most is fontos szerepe lesz a záhonyi körzet tevékenységének, hiszen nemzetközi forgalma mintegy 16 millió árutonna körül alakul.

A megnövekedett szállítási feladatok gazdaságosabb teljesítése érdekében fesszebb, szervezettebb munkára van szükség, így műszaki fejlesztéssel megalapozott műszaki-gazdasági mutatószámokat terveztünk. Az üzemi és kereskedelmi árutonnakilométer viszonyszámát 0,3%-kal csökkentettük és a tehervonati elegy-tonnakilométer viszonyszámát 50,8%-ról 51%-ra emeltük. Mindkét mutatószám javítása az üzemi teljesítmények, illetve az üzemi költségek csökkentését eredményezheti.

Az év folyamán javítani kell a tehervonati rakott-üres futás arányát (0,1%-kal), ezen kívül a teherkocsik statisztikus terhelését 25,5 tonnáról 25,8 tonnára és a tehervonatok átlagos terhelését 1146 tonnáról 1152 tonnára emelni. A kocsi forduló időt 3,5 napra irányoztuk elő. A tervezett műszaki-gazdasági mutatók teljesítése biztosíthatja, hogy 1978-ban kevesebb külföldi kocsit vesszünk igénybe, mint az előző években, és kisebb dolgozó kocsialaggal bonyolítjuk le a forgalmat. Számolunk a kocsi-gazdálkodási és forgalom-szervezési tevékenység javításával is, valamint az állóeszköz-fejlesztések kapacitást növelő hatásával. Ez utóbbi eredményeként a gőzvontatás részesedése 7,7 százalékról 6,7-re csökken, és a tolatásoknál is csak 20,5 százalék lesz a gőzsteljesítmény részaránya.

A korszerű vontatójárművekkel elért teljesítmény részarányának növekedése azt eredményezi, hogy a szénfelhasználás fokozatosan csökken és a százelegytonnakilométer vontatási teljesítményre jutó fajlagos hőfelhasználás mutatószáma — az előző évihez képest — 3 százalékkal javul.

A vasúti személy- és áruszállítási feladatok hatékonyabb teljesítése érdekében fontos intézkedéseket léptetünk érvénybe — a munka- és üzemszervezés vonatkozásában — amelyek érezetnül fogják hatásukat a forgalmat kiszolgáló vasúti ipar, építőipar és fenntartási tevékenység területén is.

A vasút 1978. évi létszámát — a beruházások és a műszaki fejlesztések termelékenységénél nagyobb hatásával is számolva — 143 700 főre tervezzük. A terv 0,2 százalékos létszámnövekedést tesz lehetővé a fizikai munkakörökben, illetve számol a frekvenciált munkakörökben — kocsi-rendező, sarus, váltókezelő, vonatvezető, pályamunkás stb. — nem kívánatos létszámcsökkenés megakadályozásával. Ezekben a munkakörökben a létszámhiány már-már

a személy- és áruszállítás zavartalanságát veszélyezteteti és elkerülhetetlenné teszi a magas túlórafelhasználást is. A hiányzó létszám pótlása viszont magával vonja a túlóráztatás mintegy 20 százalékos csökkentését. A munkaerő hatékonyabb felhasználását célozzák a munka- és üzemszervezési intézkedések is.

Szervezetben kell például átcsoportosítanunk a munkaerőt a kevésbé termelékenyebb gépekről, berendezésekről, technológiákról a korszerűbb eszközökre még akkor is, ha ezeken a termelőberendezéseken több műszakos munkáltatás bevezetése válik szükségessé. A teljesítményi rendszerben dolgozók részarányát is növelni kell.

A vasút 1978-ban is a központi bértömegszabályozás keretében gazdálkodik, amely a bázis év könyvelt bértömegének 4 százalékos növelését teszi lehetővé. Ezt — hatékonyabb munkával — emelheti a „hozzáadott érték” növekedéséből adódó relatív bértömeg és a műszakpótlék további kiterjesztésére tervezett állami támogatás. Bérpolitikánkkal is elsősorban a vasút kulcsfontosságú munkakörében a fizikai létszám stabilizálására törekszünk, ezért az e területen dolgozóak anyagi és erkölcsi elismerését nagyobb mértékben kívánjuk fokozni. Ennek megfelelően a fizikai dolgozók bérszínvonalának 8,1 százalékos, illetve személyi jövedelmük 8,7 százalékos növekedését tervezzük a bázis évhez viszonyítva.

A vasút állóeszközeinek fejlesztésére az idén 8,3 milliárd forintot fordítunk. Ebből 4,3 milliárd forint a hálózatfejlesztést, 2,8 milliárd a járműbeszerzést szolgálja és valamivel több mint egymilliárdot egyéb vállalati beruházásokra költünk.

A hálózatfejlesztésen belül legjelentősebb tétel a pályakorszerűsítés. Az erre előirányzott csaknem 2,4 milliárdból 328 km hosszú pályát korszerűsítünk, és mintegy 540 csoportkötő cseréjét hajtjuk végre. A legjelentősebb pályakorszerűsítési munkákra a budapest-hegyeshalmi, a budapest-miskolc-sátoraljai helyi, a budapest-debrecen-záhonyi és a vác-ászódi vonalon kerül sor.

Biztosítóberendezések korszerűsítésére és létesítésére 429 millió forintot fordítunk. Ebből 145 km hosszú létesül automatikus térközbiztosító berendezés. Tizenkét állomás korszerű, vágány-foglaltságot jelző biztosítóberendezést kap; a közút-vasút szintbeni kereszteződések automatikus fényjelzős biztosítását pedig 75 helyen végezzük el. A vonali automatizálások közül jelentős a budapest-kelebiai, a budapest-dombóvár-pécsi, a budapest-pusztaszabolcs-murakeresztúri, a hatvan-újszászi és a hegyeshalom-porpáci vonalakon megvalósuló fejlesztés.

Az állomások korszerűsítésére csaknem egymilliárd forintot fordítunk. Különösen jelentős a záhonyi átrakókörzet további fejlesztése és a kelenföldi rekonstrukciós munkák megkezdése. Nagyobb mértékű fejlesztésre kerül még sor Budapest-Déli és Budapest-Nyugati pályaudvaron, Kőbánya-Kispest, Hegyeshalom, Debrecen, Eger-rendező, Leninváros, Gyékényes, Kaposvár és Murakeresztúr állomásokon. Tovább folytatódik Pécsen a központi üzemi és szociális épület építése.

A járműbeszerzésekre előirányzott összegből 15 villamos- és 55 dízelmozdonyt, 84 személykocsit, 20 hálókocsit, 30 fekvőhelyes kocsit, valamint 1350 négytengelyes és 220 kéttengelyes teherkocsit kívánunk beszerezni.

Vállalati beruházásokra 1 milliárd 150 millió forintot használunk fel, amelyből szociális létesítmények megvalósítására 100 milliót, vontatási létesítmények korszerűsítésére 174 milliót, járműjavító üzemi fejlesztésére 260 milliót, a nehéz fizikai munkák gépesítésére 347 millió forintot fordítunk. Jelentős szociális beruházás megvalósítása folyik Budapest-Ferencváros, Hatvan, Komárom, Mátészalka, Miskolc, Dombóvár, Makó és Veszprém állomásokon. Fokozott ütemben halad a szolnoki dízeljavító bázis, a budapest-ferencvárosi villamos vontatási telep, a dombóvári dízelcsarnok építése, valamint a békéscsabai vontatási telep korszerűsítése. Ebben az évben elkezdődik a szombathelyi vontatási telep rekonstrukciója is.

A terv jelentős összeget — 77 millió forintot — irányoz elő jóléti célokra, 96 millió forintot lakóházak építésére, illetve pótlására. Az egyéb állami beruházások keretében egészségügyi és oktatási létesítményekre összesen 71 millió forintot fordítunk.

A vasút ideai vállalati tervében szereplő feladatoknak csupán vázlatos ismertetése ez, de segítséget nyújthat ahhoz, hogy gazdálkodó szerveink összehangolják az adatokat saját feladataikkal, és terveiket figyelembevezték munkáival — nem utolsá sorban a dolgozók mozgósításával — valóra is váltsák.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

Január 1-től:

Új rendelkezés a nyugdíjak emelésére

A Minisztertanács 1970-ben úgy rendelkezett, hogy a nyugdíjakat 1971-től évenként 2 százalékkal kell felemelni. Az alacsony összegű nyugellátásban részesülők helyzetének javítására tett intézkedések értelmében az emelés legkisebb összege 1974-től havi 30 forintnál, 1976-tól pedig havi 50 forintnál kevesebb nem lehetett.

A decemberben hozott minisztertanácsi rendelet szerint 1978. január 1-től

az emelés legkisebb összege havi 70 forint.

A legkisebb emelési összeg azt jelenti, hogy a havi 3475 forintot el nem érők nyugdíja több mint 2 százalékkal növekszik.

Január 1-től azokat a nyugellátásokat, amelyeket 1978. előtt állapítottak meg, az 1977. december havi nyugellátás újabb 2 százalékkal, de legalább havi 70 forinttal kell felemelni.

Az 1977. évet követően megállapításra kerülő új nyugellátások összegét ugyancsak havi 2 százalékkal, de legalább havi 70 forinttal felemelt összegben kell megállapítani. Ezt az összeget kell még további havi 110 forinttal (a tüzelőanyag és húsárak emelkedésével kapcsolatos havi 50 + 60 forinttal) kiegészíteni.

Az újabb emeléssel

megváltoztak a nyugellátások legkisebb összegei.

1978. január 1-től az öregségi és rokkantsági nyugdíjminimum összege havi 1140 forint lesz.

Az özvegy nyugdíj legkisebb összege 1978. január 1-től 940 Ft, az árvaellátásé, félárva esetében 740, míg szülőltől árva esetében 940 forint lesz.

A Minisztertanács havi 70 forinttal felemelt azokat az összeghatárokat is, amelyek a saját jogú nyugdíj mellett házastársi pótlék (a korábbi 1720 forint helyett 1978-ban 1790 forint) címén adhatók, illetve amelyek a saját jogú és az özvegy nyugdíj (a korábbi 1360 forint helyett 1978-ban 1430 forint) címén együtt folyósíthatók.

A MÁV Nyugdíj Havatal januárban már az új rendelkezések szerinti összegben folyósítja a nyugdíjakat, ezért a nyugellátásban részesülőknek ezt külön kérniük nem kell.

Az öregségi korhatár betöltése utáni munkában maradásra való ösztönzés érdekében 1978. január 1-től

új rendelkezések léptek életbe.

Az öregségi nyugdíjnak az ösztönző nyugdíjpótlékkal növelt összege eddig az átlagkereset 90—95 százalékánál több nem lehetett. A Minisztertanács rendelete szerint 1978-tól ez az összeg az átlagkereset 100 százalékáig terjedhet. További kedvezmény, hogy a nyugdíj összegének a növelésén felül (az ugyancsak 1978. január 1-től érvényes munkajogi szabályok szerint) annak a dolgozónak, aki az öregségi nyugdíjra jogosultságának megszerzése után — a nyugdíj megállapítása nélkül — teljes munkaidőben tovább dolgozik, az első évben három, a második évben hat, a harmadik évben kilenc, a negyedik és minden további évben tizenkét munkanap pótszabadság is jár. A pótszabadság az egyéb címen járó szabadságon felül illeti meg a dolgozót.

A 7 százalékos ösztönző nyugdíjpótlékra jogosító munkakörök felsorolását a 3/1975. (VI. 14.) SZOT-szabályzat 1. számú melléklete tartalmazza.

A rendelkezések egységes végrehajtása érdekében külön szabályozásra kerül sor,

és pedig úgy, hogy a magasabb mértékű ösztönző nyugdíjpótlékra a Foglalkozások Egységes Osztályozási Rendésében felsorolt fizikai mun-

kakörökben foglalkoztatottak jogosultak.

A módosított SZOT szabályzat új 1. számú melléklete azokat a nem fizikai munkaköröket (ápolók, asszisztensek, stb.) sorolja fel, amelyekben a foglalkoztatottak eddig is 7 százalékos ösztönző nyugdíjpótlékra szerezhetik jogosultságukat.

A **szolgálati főnökség, üzem (munkáltató) és a szakszervezeti bizottság a nyugdíjkorhatár, illetőleg a nyugdíjjogosultság elérése előtti évben tájékoztatóan a dolgozók szándékáról, és ha a szolgálati főnökségek, üzemek és intézmények érdekei is ezt kívánják, arra kell törekedni, hogy az érintettek folyamatosan, teljes munkaidőben tovább dolgozhassanak.**

Módosultak egyrészt munkaerő-gazdálkodási, másrészt szociális szempontokra való tekintettel, a nyugdíjasok foglalkoztatására vonatkozó rendelkezések is. Így a munkaviszonyban a szövetkezeti tagként vagy bedolgozóként foglalkoztatás idejére és az

alatt elért keresettől függetlenül

korlátozás nélkül kell folyósítani a nyugellátást, baleseti nyugellátást, ha annak összege 1978-ban a havi 1400 forintot nem haladja meg.

(Ez az összeg 1977-ben havi 1160 Ft volt.)

A takarítónők eddig naptári évenként 840 órát, egyes intézményeknél 1260 órát, az egészségügyi, oktatási, gyermek- és szociális intézményeknél, valamint a közforgalmú gyógyszeráraknál korlátozás nélkül dolgozhattak. Az új rendelkezés értelmében 1978-tól

a takarítókra egységesen évi 1260 óra foglalkoztatási keret az irányadó,

kivéve azokat, akik a felsorolt munkahelyeken korlátozás nélkül foglalkoztathatók. Ez a mentesítés ugyanis továbbra is érvényben marad.

Ball György

HÁROMNEGYED ÉV ALATT

Hétmillió forint újításokból

Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy eredményesebb az újítómozgalom, ha előre kidolgozott „cselekvési program” áll az újítók rendelkezésére. A szegedi vasútigazgatóság tervezési és műszaki fejlesztési osztálya éppen ezért még az év elején rögzítette a legfontosabb teendőket. A programban első helyen az újítási versenyek meghirdetése szerepelt. Az igazgatóság központi versenyét, amely lényegében szakszolgálatonként a főnökségek egymás közötti vetélkedője volt, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére hirdették meg. E mellett három nagy főnökség — a szegedi Épület- és Hídfenntartó, a Biztosítóbiztosítási és Fenn tartási, valamint a szentesi építési főnökség — önálló versenyt is hirdetett amelybe igen sokan bekapcsolódtak.

Az újítók kezdeményező-készségét mutatja, hogy januártól szeptember végéig 763 újítási javaslatot nyújtottak be, 164-gyel többet, mint 1976. I—III. negyedévében. A hasznosításra elfogadott javaslatok száma 375 volt, s 359-et már bevezettek. Kísérletre pedig 77 javaslatot találtak megfelelőnek. Az újítók által elért gazdasági eredmény meghaladta a 7 millió forintot, ami 3,9 millióval több a megelőző időszak eredményénél. Kedvezően alakult az újítóknak kifizetett díj összege is, hiszen 380 ezer forintot fordítottak ilyen célra.

Az eredmények jelentőségét fokozza, hogy a bevezetett újítások egy része, számszerint 77 munka- és egészségvédelmi jellegű volt.

Az újítómozgalom eredményességét jól szolgálták a különböző ankétok, kiállítások, tapasztalatcsere, az újítók munkájának hatásosabb propagálása, a kísérleti műhelyek létesítése, az újítási ügyintézők továbbképzése.

Segítette a mozgalmat a szakszervezet területi bizottsága is, egyrészt hasznos tanácsokkal, másrészt újítók klubjának szervezésével.

Az újítási versenyt követő ünnepélyes eredményhirdetésre november 30-án került sor Szegeden, a Technika Házában. Az eredményekről Sajtó Péter vasútigazgató-helyettes számolt be, s adta át a megérdemelt jutalmakat. A pályafenntartásiak versenyében első a Békéscsaba, második a Kiskunhalasi pályafenntartási főnökség; az állomásfőnökségek versenyében első Szeged, második Kiskun-dorozsma, harmadik Kiskunhalas.

A vontatási szakszolgálatnál első Szeged, második Vésztő, harmadik Kiskunhalas. Az anyagszerkezelések versenyét a kiskunhalasiak nyerték. Az értékelés alkalmával 134 újítót jutalomban részesítettek. Ugyancsak jutalmazták a legeredményesebb aktivistákat is. Kiváló Dolgozó kitüntetésben részesült Putnoki Elemér, a Békéscsaba Pft. Főnökség és Tóth Péter, a Szegedi BFF újítási ügyintézője, valamint Hosszay György, a vontatási osztály szakvéleményezője.

(gellért)

Kaszala Sándor:

A HIVATALNOK

Oszkár a neve, Hegedűs Oszkár, de őt mindenki csak Oszinak hívja. Energikus léptekkel halad az utcán, előre dőlve, puhára kopottat aktatáskával a hóna alatt.

Még sötét van, amikor árnyéka végig suhan a kerítések mellett, és a kapucsiorkulástól, vagy a viczorgó kutyáktól riadozva, az utcai világlátás sápadó fényében fázósan összehúzza magán a kabátot.

Ki tudja, hanyadik reggel ez? Ugyanolyan mint a többi, változatlan, évszaknak megfelelő, nyomasztó reggel. Az út sem változik, a házak sem változnak, csak az emberek arca lesz mindig más. A fiataloknak duzzadó, sugárzó, hamvas, az öregeknek pedig petyhüdi, ráncos és mogorva, mint az öv. Minden arc elárulja valami belső sugárzással a lélek örömet vagy bánatát — csak az ő arca marad mindig merev, szentelen, hivatalos aszkéta arc. Ezen ő is elszokott gondolkodni, és azon is, hogy őt mindenki csak Oszinak hívja.

Korán érkezik az állomásra. Fél órával a vonat indulása előtt átsiet a füstös váróterem morajló káoszán, és a második vágányon álló szerelvény ötödik kocijában elfoglalja helyét az ablak mellett és vár. A fülke még üres és sötét, a hamoszórók bömblése távol visszhangok játéka szelidül, az állomás fényei füstpamacsok szágulódó felhőiben fúladóznak, és az égen jeles színekben remegnek a csillagok.

Lazítás nélkül



Komáromban a cseh és a magyar vasutasok közösen ellenőrzik a kocsik ólomzárait és a küldleveleket

Komárom határállomáson arra kerestünk választ: hogyan birkóztak meg az év végi feladatokkal a vasutasok.

Varsányi József, állomásfőnök szavaiból az derült ki, hogy ma már nem lehet különválasztani az őszi választani az őszi csúcsidezőszakot a téltől. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indított országos munkaverseny eredményeképpen hónapok óta áramlik az áru a komáromi rendezőpályaudvarra.

Látogatásunkkal egyidőben érkezett az állomásra a komáromi állomásfőnök és helyettese, Rendszeresen találkoznak a két határállomás vezetői és dolgozói egymással. Tisztá-

ban vannak azzal, hogy az összehangolt munka, a segítségnyújtás mindkét oldalon hatékonyabbá és eredményesebbé teszi a határforgalmi tevékenységet. Gyakran segít egymásnak a két állomás vezetője, hiszen ösztönző verseny is kialakult közöttük, melyet fél-évenként értékelnek. (A vándorzászlót jelenleg a magyarok birtokolják.)

Komárom állomáson hat szocialista brigád dolgozik. Közülük is kitűnik a Szűcs József által vezetett Kandó Kálmán szocialista brigád, amely már többször volt első a brigádversenye-

ben. Varga Rezső, a brigád helyettes vezetője elmondta, hogy csúcsidezőszakban szinte

emberfeletti munka vár rájuk. Rendszeresen 240 órát dolgoznak, tehát sokat túlóráznak. Idegileg és fizikailag egyaránt fokozottan igénybe vették őket a megnövekedett feladatok, pedig 1977-től bővült a brigád létszáma. Ezenkívül most szolgálattevő, ténylegizelő, gurításvezető, kocsirendező, saruzó közösen tevékenykedik, s úgy érzik, sokkal hatékonyabb, összehangoltabb munkát képesek így végezni. A létszámihiány miatt nem áll meg az élet, a ténylegizelőket beállt tolatásvezetőnek vagy kocsirendezőnek. Mindenki keményen kiveszi a részét a munkából. Akci lazít — nincs helye a brigádban.

B. I.

Sz. T.

Két és fél óra a gyerekekkel

Vetélkedő a közepi MÁV Nevelőotthonban

A szombathelyi igazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának Alkotmány szocialista brigádja vállalta, hogy szellemi vetélkedőt rendez a Közepi MÁV Nevelőotthonban. Két megfontolásból vállalkozott erre a kollektív egyrészt, hogy hasznos kelles időtöltést nyújtson a gyerekeknek, másrészt, hogy ily módon maguk a brigádtagok is tanuljanak. A felkészülés időszakában havonta, személyesen 40 forintot fizettek a közös kasszába a vetélkedő díjainak megvásárlására.

Egy szombat délután találkoztak a brigád a gyerekekkel a nevelőotthon nagyszobájában. Mindkét részről nagy volt a várakozás és az izgalom. A 10—14 éves gyerekek ötször öttagú csapata versengett Kulcsár Istvánjátékvezető („civilben” ügyintéző) irányításával. Három témakörben zajlott le a vetélkedő: irodalom, (amelyet az Ady centenárium különösen időszerűvé tett) községi helytörténet és sport. Kitűnő hangulatban, két és fél órát töltött a brigád a gyerekekkel. A hallgatóságot is bevonták a játékokba, a versengésbe. Felöltöztek, gyerekek egyaránt jól érezték magukat. Mind az öt csapat ajándékot kapott a helyezések megfelelően. Az I. díj (egy futballlabda) tulajdonosa 205 ponttal a 2. számú csapat lett. A 4-es csapat került a második helyre, 203 ponttal. Jutalmuk: tollaslabda felszerelés. Az I. számú csapat lett a harmadik helyezett 198 ponttal, amiért optikai építőköcsköt kaptak. Az öttagú zsűri elnöke dr. Csicsár Károly, a nevelőotthon igazgatója, társelnöke Bir Sándor, az igazgatóság munkaügyi osztályvezetője volt.

szorzást. A többiek családi ügyekről beszélgetnek munka közben, elemzik a politikai eseményeket, és a brigád vasárnapi kirándulását tervezgetik.

Mari — a gépirónó —, néha kacérkodik vele, pikáns vicceket mesél, majd gyengéden hátrasimítja öszlő haját a homlokáról. Osz nem haragszik ezért a simogatásért. Ilyenkor mindig arra gondol, hogy húszéves korában gyönyörű fekete haja és egy csinos szeretője volt, aki szintén hátrasimította a haját, ugyanúgy, mint Mari, a gépirónó. A fekete haj és a csinos szerető már a múlté, de azért belepírul a gondolatba, mert úgy tudja, hogy ötvenen túl — a bölcs visszetekintések korában — már nem illik az első szerelemre gondolni.

Délben egyedül marad az irodában. Azok harmán az üremi ékezdében ebédelnek ötötréért Csak fél óra múlva jönnek vissza. Az ebédtől harminc perc. Ők ezt jól tudják, tovább sohasem maradnak távol. Osz egyedül ebédel. A csapnál megmossa indigótól kékfoltos kezét, félre tolja asztalán a kartonokat és táradt mozdulatokkal kicsomagolja a kenyeret és a szalonnát. Osz tudja, hogy az étkezésben ötötvenért kétforintos ebédet szolgálnak fel, de az egy hónap alatt több mint száz forint kiadást jelentene és a felesége fizetésekor megemlétné ezt az összeget. A felesége szigorúan vezeti a háztartást; sohasem kérdezi tőle, hogy mit ebédelne szívesen. A hivatali ügyekről sem érdeklődik. Ha megkérdné például, hogy történt-e valami a hivatalban — nem tudna válaszolni. A hivatalban semmi sem történik.

Munkaidő után néha be-megy a városba; egy kenyeret és tíz deka vaját vesz. „Vetem egy kenyeret és tíz deka vaját, tizenhárom húszat fizetem” — csak ezt tudná mondani a feleségének.

Seregélyes, 7-es órhzáz

Székesfehérvár és Seregélyes között található a 7-es órhzáz, egy „hirtelen” kanyarban. Érkezés előtt alig egy órával „vitte ki” a sorompót egy teherautó.

— Nem veszik figyelembe, hogy itt hirtelen kanyarodik az út, pedig táblák jelzik. Fokozza a veszélyt, hogy a sín-pár és a közötti szinte hegyesszögben keresztezi egymást. Az osszel — szolgálat közben — majdnem elütött egy külföldi kocsi. Nagyon ideges vagyok, sok itt a közúti baleset. Most, hogy együtt a család, itthon vannak a gyerekek a kőszegi és a kaposvári MÁV nevelőotthonból, nagyon boldog vagyok, de nincs egy perc nyugtom sem a nagy forgalom miatt — mondja Bedő Jánosné sorompóőr.

Bedő János, az édesapja éppen vonalbejárás van, délre igérte, hogy jön, ha csak nem lesz sűrűs ebben a hidegben. A gyerekek, mint az orgonasípok, állnak a szűk konyhában — Jóska, Erzsi, Bandi, Pityu, Péter és a kis Jánoska — ebédhez készülődnek, kezét mosnak. A legidősebb 13, a legkisebb egy éves.

— Két éve kerültünk össze, mindketten özvegyek voltunk. Szeretjük a gyerekeket, ha nem így lenne, talán most is külön-külön mennénk Kőszegre és Kaposvárra gyermekeinket látogatni.

Az istállóban egy tehén és egy bikaborjú, az ólban egy anyakoca, nyolc kismalaccal, meg egy hizó.

Öt éve ismerem a szülőket. Most házra gyűjtik a pénzt. Bedőné jelenleg tanul, nem-sokára vizsgázik áru- és személpénztárból.

Jóska, a nagyobbik fiú 1979-ben fejezi be az általános iskolai tanulmányait. Szegedre készül, a Vasútgépészeti Technikumban, díszszerelő akar ennél. A kisebbek még nem tudnak nyilatkozni.

Kiss János

NYÍLT VONALI KISIKLÁS

Gyors, szakszerű intézkedés — szolgálaton kívül!

November 12-én délután tehervonat indult Miskolc-Rendező pályaudvarról Nyékládháza irányába. Alig egy kilométer megtétele után az egyik kocsi kerekének acélöntvénye eltörtött és a 30 tonna áruval rakott vagon első forgószámlájával kisiklott. A kifogástalan állapotban levő, hézag nélküli pályán a jármű (a forgószámla acélszerkezetére támaszkodva) csúszott, de ezt a villanymozdony vezetője nem vette észre.

Ezen a vonalon korszerű, önműködő térközbiztosító berendezés működik, ezért pályaszemélyzet már nincs, az intézkedni tudott volna. A kisiklott kocsi rázkódva szorta rakományát, nagy porfelhőt kavart maga után. Először homlokkalálva a másik vágány irányába készült „kitörni”, beláthatatlan következményekkel járó veszélyt előidézve egy ellenvonat számára.

KÉZNÉL VOLT

A „MÉZGA-RÁDIÓ”

Szerencsére csak feltételes módban beszélhetünk egy meg nem történt karambolról, mert volt, aki megakadályozta a tragédiát. Nagy Sándor tvg-fékező a Szirmai-órhzázban lakik és szabad napján éppen otthon tartózkodott. Meghalotta a rendkívüli zajt, amit a kisiklott kerék vasbetonaljakra mért „pörölycsapásai” okoztak, és látta az imbolygó kocsit is. Rémülete csak egy pillanatig tartott, mert a vasutas zív rögtön diktálta a cselekvést. Átrohant a szomszédos órhzázban lakó Orosz Sándor vonalörhzáz, akinek pályatelefonja is van. Ezt a telefont a vasutasok maguk között „Mézga-rádió”-nak nevezik.

— A férjem szolgálatban van — közölte Orosz Sándorné. Nagy Sándor egy pillanatra tehetetlen dühöt érzett, homlokán gyöngyözött a veríték. Az az ötlete támadt, hogy megnézi Orosz Sándor szol-

gálati tászkáját, hátha ott van a hordozható telefon. Szerencsésje volt. Gyorsan megragadta a készüléket, és átugorva egy kerítésen, az útátjáró mellett berendezés csatlakozójához kapcsolta a telefont. Jelentette a legközelebbi forgalmi szolgátevőnek az eseményt. A vonatot ezután mozdonyrádió segítségével azonnal megállították.

TÍZEZER BETONALJ!

A szerelvény csupán néhány percig haladt a kisiklott kocsival, mégis csaknem tízezer vasbetonalj tört ketté, s vált használhatatlanná a műszaki hiba miatt. Gyorsan a baleset színhelyére érkeztek a miskolci igazgatóság szakemberei is. Az építési és pályafenntartási osztály vezetője, valamint helyettese komor arccal: haladt a vágányok között. A kár felmérése után ahg hitték el a végeredményt.

— Kileneczer-nyolcszáz vasbetonaljat kell kicserélni, a vágányt kiszabályozni és feszíteni! Ráadásul nyakunkon a tél! — jegyezték meg.

A sérült kocsit bevontatták az állomásra, a felszántott, megrongált pályán pedig 20 kilométeres sebességkorlátozást rendeltek el. Ez bénítóan hatott az őszi csúcsforgalomra. A baleset szombatn történt, de a II. osztály dolgozó már hétfőn reggelre külön technológiát készítettek a helyreállítás megkezdésére. A körzetből minden gépet és eszközt ide csoportosítottak. Már az első napon betonaljakkal megrakott tehervágány-gépkocsik indultak a helyszínre és megkezdődött a munka. Másnap vasúti kocsikban érkezett az anyag a miskolci építési főnökség készletéből, a negyedik napon pedig jött az utánpótlás a látatlan betonlemezgyárból. A vasbetonalj-küldemények soha nem tapasztalt gyorsasággal érkeztek. Az időjárás nem kedvezett az építőknek. Hideg szélben, havasodásban kezdte meg a munkát a

miskolci pft-főnökség 120, a Hatvan—füzesabonyi pft-főnökség 40 és a sátorlajai helyi pft-főnökség 40 dolgozója. Helyt álltak a miskolci építési főnökség gépkezelői és gépkocsivezetői is. A munka befejezéséig december 20-ra tervezték. A szakszolgálat szocialista brigádjai azonban vállalták, hogy minden szabad szombatot és vasárnapot munkával töltenek, így december 12-ére befejezik a helyreállítást.

JUTALOM

A tíznapi megfeszített munka eredménye az lett, hogy ezen a szakaszon csakhamar 40 km/órás sebességgel haladhattak a vonatok. Ekkor újabb erősítés érkezett. Felajánlották segítségüket az ide nem rendelt pályafenntartási dolgozók is KISZ-fiatalok is. A nagy munkát végül december 6-ra sikerült befejezni.

Az igazgatóság vezetői jutalomban részesítették azokat a dolgozókat, akik részt vettek a munka szervezésében, a végrehajtásban, illetve gondoskodtak a szükséges anyagokról és eszközökről. Ennek a hétköznapi történetnek a hősei azonban a pályamunkások voltak, akik a helyreállítás után sem pihentek. Közülük százan Záhonyba mentek, segíteni az áruátrakást. A többiek pedig a hideg télben, a vágányok fagyos kövei között végzik tovább hétköznapi munkájukat.

Nagy Alfréd

A CSENGŐS MOZDONYOK HAZÁJÁBAN

„FIP-retúr”-ral az Északi-Sarkkörig

Hobbym az utazás. Tehetem és, mert vasutas vagyok. A FIP-igazolvány nyújtotta lehetőségeket kihasználva bejártam már az egész Európát, Görög- és Törökország kivételével. Remélem azonban, hogy hamarosan ez a terület sem marad fehér folt részemre.

Aki sokat markol...

Legutóbb a skandináv államokat — Dániát, Norvégiát, Svédországot és finn testvéreink hazáját — barangoltam be, egyhónapos utazással. Igaz, ha újra oda mennék, nem markolnék egyszerre ilyen sokat. Hiába, az embernek nem szabad megfeleledkeznie idős korától, szervezetének teherbíró képességéről. Mert nagyon szép út volt, ám annyira fárasztó, hogy még egyszer képtelen volnék megismételni. A szokatlan, idegen korszak, a viszonylag rendszeretlen táplálkozás következtében több mint öt kiló leadtam normális testsúlyomból. De nem panaszkodom akarok, hiszen végül is sok örömet okozt egy effajta kitekinetés a világra.

Július elején, Jugoszlávián, Ausztrián, az NSZK-n keresztül indultam úticélm felé. A kerület azért választottam, hogy a vonat ablakából megcsodálhassam ismét az Alpok vidékét, s átutazzak a 15 kilométer hosszú Jesenici-alagúton, illetve Villach közlekedési múzeumának megtekintése után átszállva a Tauern Expresszre, Európa leghosszabb — 20 kilométer hosszú — vasúti alagútját is megcsodálhassam.

Hamlet váráig és azon túl

Salzburg, majd München következett, ahol már jártam korábban is, de tudtam, hogy az Isar szigetén levő technikai múzeumban annyi a látnivaló, amellyel egy életen át sem lehetne betelni. A múzeum vasúti osztályán ismét találkoztam az első német gőzössel, az Adlerrel. Szinte hihetetlen, hogy — a látogatók legnagyobb gyönyörűségére — még ma is működik. Kivánságunkra többször fűtylletette is a masiniszta. Helyszűke miatt a látottakról csak annyit, hogy tudomásom szerint ez a világ legna-

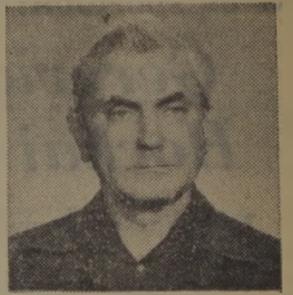
Váltás előtt...

— Egyre gyakrabban állítanak meg mostanában az emberek és megkérdezik: mennyi van még hátra? Ilyenkor mindig elszorul a szívem — mondja a hamarosan nyugdíjba vonuló Sztremi Sándor, Balassagyarmat állomás vonatvezetője. 1924-ben született a szomszédos Csehszlovákiában. Édesapja is vonatvezető volt. Zólyomban teljesített szolgálatot. Nem véletlen hát, hogy fia is követte példáját.

1941-ben került a vasúthoz. Losoncon pályamunkás lett, majd 1943-ban Fülekre került vonatfőnökönek. Elém teszi a Magyar Királyi Államvasutak Üzletvezetője által 1944. július 4-én kiállított bizonyítványt, amelyben a vonatvezetői szakvizsgát igazolták. Ebben az évben került Balassagyarmat állomásra vonatvezetőnek. A felszabadulás után részt vett a vasút újjáépítésében. A szovjet vasútépítő brigádokkal közösen tették használhatóvá Balassagyarmat és környéke vasúthálózatát. Sztremi Sándor brigádfőnököként vett részt ebben a munkában. A Szakszervezetek Országos Tanácsának akkori főtitkára, Apró Antal 1949. augusztus 1-én közönte le-velében fejezte ki elismerését a fiatal vasutasnak.

— Négytagú kollektívánk 1950-ben nyerte el a „Sztahanovista brigád” címet — mondja — Petőfi Sándor nevű brigádunk 1965. január 1-én vette fel. Azóta én vagyok a vezetőjük.

Nagy Alfréd



Eredményes munkásságát több kitüntetés fémjelzi. 1956-ban kapta meg a „Szakma kiváló dolgozója” kitüntetést. Ezen kívül még öt alkalommal részesült Kiváló dolgozó kitüntetésben. A brigád eddigi eredményes munkáját egy zöld, hét bronz és két ezüst koszorús jelvény bizonyítja.

— Brigádunk 1972-ben kapcsolatot teremtett Kiskőrös állomás ugyancsak Petőfi Sándor nevét viselő szocialista brigádjával. Az elmúlt éveket sok közös emléknyem tette felejthetetlené. En sajnos február 12-én már nyugdíjba megyek.

— Kinek adja át a „staféta botot”?

— Az utód az öt brigád tagjainak valamelyike lesz — válaszolja. — Véleményem szerint Becsajnászt János vonatvezető erre a legesélyesebb.

— Hogyan tölti majd a nyugdíjas éveket?

— A brigádomtól nem búcsúzom végleg. Mindig örömmel segíték nekik, bizonyára többször találkoznak majd. Ezután több idő jut a családra is. Van egy nyolcéves unokám. Várnak a nagyapai örökök...

Ketykó István

gyobb közlekedéstechnikai műzeuma.

Ingolstadtnál haladt át vonatom a Dunán, aztán Nürnberg volt utazásom következő állomása, ahol városnéző sétát tartottam. A közlekedési múzeumot ott sem hagytam ki. Utána Würzburg, Kassel, Hannover látványosságai nyűgöztek le.

Hamburg főpályaudvara viszont egymagában is nagyszerű látványosság volt. Sajnos a nézelődést hamar megszakította az indulás. Lübecken át értük el a tengert, s komphajóval keltünk át Rodby Havenbe, amely már dán terület. Onnan ismét vonaton utaztam Koppenhágába. Láttam közben a Kis-Belt szorosan átvéelő hidat, amelynek középső íve nyitható, hogy az óceánjáró hajókat se akadályozza. Végül Helsinborgnál — Hamlet váránál — hagytuk el Dániát. A dán vasút kezelésében levő komphajóval egy-kettőre megérkeztünk Svédországba, pontosabban Hälsingborgba. Ott a fellegvárba is felmentem. A néhány óras séta után indulás tovább: Göteborg felé. Az Osló következett.

Nem vállalkozhatom minden látnivaló leírására, sőt még csak rövid felsorolásra sem. A dán és a svéd vasutakról azonban illik szólnom.

Tetszetek például a vonatok repülőlései. Az 1. és a 2. osztályú kocsik tisztasága, kényelme közötti semmi különbséget nem vettem észre, csupán az ülészatok színe volt eltérő. Az utasokat a vonatokon is hangosbemondó tájékoztatta a műnivalókról. Kálauzkocsit minden szerelvényen láttam. Az ajtók automatikusan működnek a szerelvényen, amelyek meteközben nem lehet kinyitni. A mosdókban hidegmeleg víz folyik, ezenkívül minden kocsiiban friss hideg víz van, üvegben, műanyagpoharakkal a kis asztalkán. A vonatok menesztése piroszöld szálzóval történik. Az állomási peronok bejáratánál sárga lámpával felszerelt sorompókat láttam: ha vonat jön, automatikusan lezáródnak, s nem lehet kimenni a vágányok közé. A várótermeket, utastereket sok helyen díszítik régi mozdonyok alkatrészeivel — hajtórúddal, vasúti kerékpárral, a kocsik berendezési tárgyival —, s ezek a jó ízléssel kiállított ipa-

ri remekművek meghitt hangulatot árasztanak. A mozdonyokon egyébként nem síp, hanem erős hangú csengők vannak. Ezzel jelzik a vonat közeledtét. Az egyenruhák tetszetősek, rangjelzés nélkül viselik, a vasút emblemjával a bal zseb fölött.

Még egy érdekességről teszek említést, amit az Osló—Bergen közötti hegyi vasútvonalon tapasztaltam: Az állandó hófúvásos és lavinaveszélyes szakaszokon — hosszú kilométereken át — fából épített alagúttal védik a pályát. Valószínű, hogy kevesebbe kerül az ilyen faalagutak építése, mint a pálya tisztogatása.

Stockholmi találkozások

Stockholmban nagyon sok magyarral találkoztam, akik ott élnek hosszú évtizedek óta. Általában jól el lehet velük beszélni. Láthatóan vágyanak hazra. Közös vonások még, hogy meglepően tájékozatlanok a tekinetben, hogy mi történik a világpolitikában. Valószínű, hogy saját sorsuk, egzisztenciájuk egyengetése lekötö minden idejüket, gondolatukat. Nem keltik boldog, kiegyensúlyozott ember benyomását. Ezt azért is elmondhatom rólok, mert egy alkalommal ifjúkori barátomnál szálltam meg, aki 1941-ben megszökött a Horthy-hadseregéből, s kalandos utakon jutott el Svédországba, ahol végül is meztelenedett. Jelenleg mérnök-jogászként dolgozik az ELFA-rádiógyárban. Viszonylag gyakran hazalátogat Magyarországra. Sok helyre elvitt, aminek örültem, de cseppet sem irigyeltem őt. Hogy miért? Valószínűleg az ottani korszot is élésk lenne megemlítenem...

Jártam az Északi-sarkkörön, rénszarvasokkal benépesített rezervátumban, benéztem lapp sátorfáborba, gyönyörködtem az éjjeli napban, majd átrándultam Finnországba is. Aztán az NDK-n, Csehszlovákián át — itt is, ott is többször megszakítva utamat — megérkeztem hazra. Jó érzés volt tudni, mindvégig arra gondolni, hogy ez a nagy távolság viszonylag könnyen elérhető számomra. Vonatok mindenütt járnak — én is vasutas vagyok.

Buru János

Ma fél kettő körül fejezte be a munkát.

3

A filodendron leveleiről le-törölgette a port, megivott egy pohár vizet, aztán kisélt a rakodótérre. A friss levegőn elmúlt a fejfájása. Sokáig figyelt az emelodarut, a munkásokat és a hegesztőpisztolyok fényét. Később a hegyek felé nézett, kereste a bárányfelhőket, de már egyet sem látott. Hűvös szél fúj, a gyárkémény füstjében ködösen csillámlott a nap. Távobabb — a kerítés mellett — az égre madarakat nyilaztak a fák. Végig sétált a vasúti sínek mellett, az órájára pillantott, aztán visszament az irodába.

Két órákor kezdett csomagolni. Lassan elrakta a kártyákat, az írószerszözöket pedig besöpörte a fiókba. Utána mozdulatlanul ült a helyén. Később átlapozott egy újságot, elolvasta az apróhirdetéseket, majd gondosan összehajtogatva és feltehető az asztalra. Még korán volt ahhoz, hogy az állomásra menjen. Odahúzat a tintatartót, aztán kiürítette és újratöltötte a tollát. Elhatározta, hogy levelet ír. Erősen gondolkozott, de semmi sem jutott az eszébe. Kinek írjon? A rokonokra gondolt: az öreg Tamás bácsira és Annára. A múlt héten találkozott velük, ók jól vannak. Annát felvették az egyetemre, most megvan az örm. Végre megmozdult kezében a toll. Apró, dült betűkkel írta:

„Anyukám! Ne nyugtalanodj — ma később megyek hazra. Az esti gyorsal Pestre utazom a brigáddal. Egy szindarabot néznék meg. Nagyon érdekesnek ígérkezik. Tegnap azért nem szóltam Neked róla, mert én akkor még nem tudtam. Egészen véletlenül történt, hogy én is velük megyek. Az egyik kollégám megbetegetett és a színházjegyet visz-

szakultá. Munkatársaim rá-beszéltek, hogy menjek velük. Egyszer igazán elmehetek én is, hiszen eddig még minden közös kirándulásból kimaradtam. Nem szeretném, ha a kol-légáim kinevetnének. Éjfelre otthon leszek. Te csak nyugodt és fekjüd le, a vacsorát majd felmelegítem.

Úgye nem haragszol rám? A hivatalban különben semmi sem történt. Minden rendben volt. Délelőtt egy kicsit rosszul éreztem magam és fájtam is, mert elromlott a fűtőtestünk. Most már nincs semmi baj, jól vagyok. Egy kis fejfájás volt az egész. Ne aggodj értem. Remélem, elutazásom miatt sem neheztedsz majd rám. Tudod, az utóbbi időben sokat gondolkodom. Rossz a közérzetem és szorongó érzések gyötörnek. Minden butaság eszembe jut. Ma például azon töprengtem, hogy valami hiányzott az életünkben. Láttod, ez a töprengés már az öregség jele. Öt év múlva nyugdíjba megyek. De ez nem jelent semmit, hiszen rövid időn belül új életet kezdünk; minden megváltozik. Talán üdülni is elmegyünk a nyáron. Mit szólsz hozzá? Eddig mindig visszautasítottam a szakszervezeti beutalót, a jövő nyáron elfogadom majd. Két hétig a Balatonnál nyaralunk. Külön szobánk lesz és sokat fogunk pihenni. Elvezzük a fényt, a vizet és a nyugalmat.

Ne haragudj rám és próbáld megérteni! Otthon még beszélgetünk erről, mindent megbeszélünk — részletesen... Tehát az öthúszas gyorsal utazom. (A levelet egy ismerőssel küldöm.) Éjfelkor találkoznunk, addig is viselkedj okosan!” — Oszti —

Elégedetten dőlt hátra a karosszékekben. Elolvasta, majd kettéhajította az ívet — gondolt valamire — később ismét átolvasta és felcsavarta a tollra a kupakot. Elképzelte, hogyan fogadná Margit ezt a levelet. Nyilván nagyon meg-

ijedne és kétségbeesve tördelné a kezét. Később lüleine a diványra, szórakozottan mosolyogna, talán azt is mondaná, hogy „megvert az Isten!” és többször hátrasimítaná a haját az arcából.

Nem tudott szabadulni ettől a gondolatól. Csak ült mozdulatlanul az apró, dült betűket bámulva. Mindehhez zene szólt a rádióból. A Kék Duna keringőt játszották. A Balatonra gondolt, a színházra és a feleségére. Valaki lecsavarta a rádiót. „Vége a munkaidőnek!” — közölte egy hang, aztán csend lett. Amikor körül nézett, már senki sem volt a helyiségben.

Tébolyító, néma csend feszítette a dohártáját és súlyos teherként nehezedett a mellére. A filodendron — mint egy kövirág — meg sem rezgett az iroda homályában. Semmi sem mozgott, csak az öreg falóra ketyegése jelezte a környörtelenül múlt időt. Fáradtak és szerencsétlennek érezte magát. Lassú mozdulatokkal darabokra tépte a levelet és tündő mosollyal beleszórt a szemétkosárba.

Valahol távol gőzspit visított. Hallotta, hogy csattogva, prüszkölve jön, közeledik a vonat.

Kint hideg szél fúj, az al-konyodó égen felhők gyülekeztek. A kapunál leadta a kulcsokat és kezét fogott a portásnál.

— Havazni fog valahol, fájnak a lábaim — mondta a portás.

— Igen, most már hűvösek az éjszakák, jön a tél — felelte Oszti, aztán a vonathoz sietett. Közben a hősésre, a pesti utcákra és a feleségére gondolt. Margit már biztosan várja. A konyhában majd lesegíti a kabátját, az asztalra teszi a levest és megkérdezi:

— Hoztál kenyeret?

Aztán hátrasimítja galamb-ősz haját az arcából.

Az év sportolói:

Gerevich Pál egyéniben, Horkai György csapatban

Két BVSC-s versenyző az 1977. év legeredményesebb sportolói között

Jó évet zártak a BVSC sportolói. A hazai és nemzetközi sikerek mellett a december utolsó napjaiban nyilvánosságra került „Az év sportolója” rangsor is ezt igazolja. A férfiak versenyében az egyesület sportolója, Gerevich Pál végzett az élen, és Horkai György személyében az ugyancsak rangelső vízilabda-válogatottban is szerepel vasutasversenyző.

Gerevich Pál sikerének elsősorban az a magyarázata, hogy egy olyan sportágban — vívásban és ezen belül is a kardvívásban —, szerzett világbajnoki címet, amellyel szemben a magyar közvélemény hosszú évtizedek óta fokozott érdeklődést tanúsít. Fejszámoló legyen a talpán, aki hamarjában megtudná mondani, hány aranyat szerzett a magyar kardvívás az eddig lezajlott olimpiákon, világbajnokságokon. És akkor még nem szótlan az ezüstokról, bronzokról!

Gerevich Pál Buenos Airesben szerzett világbajnoki győzelmének értékét fokozza az a felelősség, amelyet, mint a magyar kardvívás képviselője vitt magával a tengerentúli pástra. Ha belegondolunk, tulajdonképpen roppant hálálatlan dolog (legalábbis más, kevésbé eredményes sportágak szemből), úgy versenyezni, hogy az embernek csupán veszíteni valója van. Hiszen ha nyer, mindössze azt érte el, amit vártak tőle. Ellenben, ha alulmarad, az már olyan kudarcnak számít, amire nem lehet magyarázat.

Gerevich győzött! E két szó kapcsolata egyáltalán nem nevezhető újkeletűnek, legfeljebb annyiban, hogy az alany keresztnév ezáltal Pál, nem pedig Aladár.

A mostani siker számszerint a huszonhetedik olimpiai, illetve világbajnoki aranyéremt jelentette a Gerevich család számára. Az édesapa, Gerevich Aladár — ird és mond —, huszonegy, az édesanya, Bogáthy (Bogen) Erna pedig négy alkalommal volt a földkerekség legjobbja. Gerevich Pál 1973-ban már tagja volt a világbajnok magyar együttesnek, így argentinai sikere már a második aranyat jelentette számára.

A vívósportban gyakran születnek váratlan, meglepő eredmények. Ebből követke-



Gerevich Pál

zik, hogy esetenként a kiemelkedő siker eléréjére is rámondják: „mázlista”. Nos, Gerevich Pálnak nem kell tartania ettől, hiszen aki figyelemmel kísérte eddigi egyenletes fejlődését, egyre javuló eredményeit, azt nem lepte meg különösképpen ez a VB-arany sem.

Vízilabda-válogatottunk az elmúlt években nem talált legyőzőre, minden létező világvárosa — olimpia, VB EB —, eredményhirdetésénél magyar himnuszt játszottak a zenekarok, magyar versenyzők álltak a dobogó legtehetősején. Ennek a már-már legendássá magasztosult gárdának a kulcsjátékosa a BVSC-s Horkai György. Tulajdonképpen már a természetével kitűnik a többiek közül: szinte törpének hat a mázsás hústornosok, szelidnek nem nevezhető hátvédek sűrűjében — a parton. A vízben viszont egyáltalán nincsenek kisebbségi komplexusai: gyorsan úszik, pontosan löv, villámgyorsan lefordul, s mindemellett a fejét nem csupán az úszósapka felfüggesztési helyének használja: gondolkodó típus.

Gyarmati Dezső szövetségi kapitány néhány évvel ezelőtt csupán azért próbálta ki az akkor szinte ismeretlennek számító Horkait, mert egyszerűen nem volt balkezes ember. A bemutatkozás jól sikerült, s ezzel a BVSC vízilabdázója egyszerűen „beüzta magát” a válogatott-

ba, s ma már a biztos csapatok közé tartozik. Jó évet zárt tehát a BVSC, ám az egyesület vezetői, edzői és maguk a versenyzők is úgy érzik: akad még tennivaló.

És ez jó jel.

P. Gy.

Kitüntetés

Hegedűs Jenőt, a szegedi területi bizottság sportbizottságának vezetőjét a tömegsportban kifejtett három évtizedes eredményes munkássága elismeréseként az OTSH elnöksége a Testnevelés és Sport Kiváló Dolgozója kitüntetésben részesítette. A kitüntetést december 19-én Molnár György, a vasutaszakszervezet titkára adta át.

A magyar vasutas sportolóké az UIC ezüstdiplomája

Budapestben tanácskozott

a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) 1977 őszén Prágában tartott 32. kongresszusán a szövetség belső életének és alapszabályának megváltoztatására irányuló javaslatokat terjesztettek elő a tagállamok. A kongresszus e fontos kérdések megvitatására bizottságot nevezett ki, a tanácskozás megrendezésére pedig Magyarországot kérte fel.

A Vasutasok Szakszervezete eleget téve a felkérésnek, az elmúlt év decemberében Budapestre hívta a bizottság tagjait. Közöttük voltak: Marcel Redempt, az USIC elnöke, dr. Herbert Schratl, a szövetség főtitkára, valamint a bizottságba kijelölt tagországok — NDK, NSZK, Luxemburg — vasutas sportszövetségeinek elnökei. A magyar vasutas-sport képviselőiben Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára, mint házigazda és bizottsági tag vett részt a bizottság munkájában.

A vasutas-szakszervezet székházában két napon át tartó tanácskozáson vitatták meg az elnökség és a technikai bi-

Eszperantisták műsoros évzárója

Megtartotta évzáró ünnepségét a Landler Jenő vasutas eszperantó csoport. A Landler Művelődési Ház dísztermében megtartott ünnepségen megjelent dr. Szegedi Mihály, a Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztályának titkára, és jutalmat adott át a nyelvtanulásban, illetve a szervező munkában kiemelkedő eredményt elért dolgozóknak.

A műsoros évzáró ünnepség alkalmával megnyitották az üzemi eszperantó csoport által rendezett és a MÁV-nál eddig még egyedülálló kiállítást, Nemzetközi kapcsolatok címmel. Az elkészített nyolc tabló megkapóan szemléltette az eszperantó nyelv gyakorlati alkalmazását, annak előnyeit és eredményeit a magyar vasutasok körében, illetve a szomszédos országokban. A kiállítás tanúsága szerint, a Landler Jenő járműjavító eszperantistái sok európai, köztük hat szocialista ország vasutasával, illetve vasúti üzemeivel tartanak kapcsolatot.



Újévi jókívánság

A karácsonyi ünnepek és az új esztendő alkalmából több üdvözlés és köszönőlevél érkezett a MÁV Nyugdíj Hivatalához is. A hivatal dolgozói, társadalmi-gazdasági vezetői ezúton köszönnék meg a jókívánságokat és egyben boldog új évet, jó egészséget kívánnak az immár 106 ezer nyugdíjasnak, valamint családtagjaiknak.

Határidő előtt. A hatvani villamosvonal-felügyelőiség dolgozó Aszódy és Gödöllő között — a vágánykorszerűsítés miatt — 76 felsővezeték-tartóoszlop áthelyezését vállalták december 16-ra. A munkát határidő előtt, november 25-re elvégezték.

Élménybeszámoló. A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjas-klubjának a közelmúltban érdekes útibeszámolót tartottak „Észak-Amerikában jártam” címmel. A beszámoló érdekes diafilmetvés kísérte.

Társadalmi munka. Ferenccsatorna-csomóponton az elmúlt évben több mint 2000 óra társadalmi munkát végeztek a szocialista brigádok és munkáskollektívák. Értéke meghaladja a 33 ezer forintot. A pénzt a Köszegi nevelőotthon, a Landler Járműjavító bölcsődéje és a csomópont KISZ-bizottsága részére utalták át.

Kell a jó könyv. Sokan látogatják Nagykanizsa állomás üzemi könyvtárát. Tavaly — a Kell a jó könyv '77 — című olvasópályázat keretében 79 vasutas 1200 könyvet olvasott el.

A meghülés nem influenza

A meghülés nem egyszerű betegség: az orvosok és a közönség gyűjtőfogalomnak tekintik és influenza, nátha, gégehurut, stb. néven foglalják össze. Pedig alapjában egy élesen elhatárolandó megbetegedésről van szó. A lehülésnek annyiban van köze hozzá, hogy a megfázás az orr és garat nyálkahártyáján a phagociták (falósejtek), a szervezet egészségügyi feladatát ellátó fehérvérsejtek) munkáját csökkentik, könnyebb a fertőzés.

Ez megindulhat a légutak felső szakaszában, legtöbbször náthával kezdődik, s lassan továbbterjed. Lehetséges az, hogy gégehurut mutatkozik először, azután következik a nátha. Általános tünetek: hőemelkedés, rosszullét, levertség, derékfájás kísérik, ez pár nap alatt megszűnik, de el is húzódnak. A náthával járó bő orrváladék, reszelő érzés a garatban, a gégeben, a kinyzó száraz köhögés, tüszentes igen kellemetlen kísérelés jelenléte. Nem annyira az időjárás, mint a beteg ember terjesztő.

Névadőünnepség. A közelmúltban Balassagyarmal csomópont mozdonyműhelyének társadalmi-gazdasági szervezetei névadőünnepséget rendeztek Ocsvát István KISZ-titkár, valamint Zorrán Pál párttitkár (Judít Andrea, illetve Roland, Zoltán) nevű gyermekei részére.

Fenyőfaünnepély. A polcai Batsányi János Művelődési Központ nyugdíjasklubja fenyőfaünnepélyt rendezett tagjainak. Több nyugdíjas vasutas is megjelent a rendezvényen, amelyet a tapolcai számú óvoda gyermekei, művelődési központ bábcsoportja és citerazenekara tett emlékeztetővé.

Nyugdíjasok búcsúztatása. A Budapesti Építési Főnökség társadalmi szervezete hangulatos ünnepséget búcsúztatott a tíz nyugdíjas volt dolgozójukat. Több évtizedes munkájukat a főnökség vezetője méltatta, majd átadta részükre a pénzjutalmat.

Találkozó. Szob állomás a közelmúltban találkozót rendeztek a nyugdíjasok részére, amelyen hetvenen jelezték meg. A bensőséges ünnepségen ismertették az idén év legfontosabb feladatait és nyugdíjasok jogait, szociális kedvezményeit is.

A szerkesztőség üzeni

Szepesi Józsefné, Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Pál István, Szei Gyula, Miskolc; Király Tibor, Sopron; Hudec Nagy János, Záhony; Bogárné Károly, Tapolca; Szabados Gábor, Rápl József, Budapest; Szűcs Ferenc, Hatvan; Schermann Mihályné, Karcas; Botkai László, Sturovó; Pacz József, Curtici; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A szakszervezeti bizalmi legényesebb funkciója (Folytatása a 42. függőlegesben.) 13. Latin nyelvű. 14. Gyogy-szertartó kis üveggedény. 15. Sokszor mondjuk ezt a vízre. 16. Gölyvölal etalál. 17. Kicsinyítő képző. 18. A kocsi tartozéka. 19. Idegen férfinév. 20. Textilnövény. 21. Igevégeződé. 23. Fűző, női alsó ruhanemű. 24. Becézett női név. 25. Mint az előző. 27. Nógrád megyei község. 28. Viszsa: első fellépés (francia). 29. Egy Fejér megyei helység la-

kója. 32. Francia államférfi (1749—1791) fonetikusan. 33. Külföldi hírgyűjtő. 34. Hídég szél a jugoszláv tengerparton. 35. Szenny, piszok. 36. Római. 37. Igen ritka zsiráfféle állat. 40. Nyelvtani fogalom. 42. Omega betű kérvére. 43. Bizony, a Halott beszédben. 45. Női hang. 46. Szibériai folt. 47. Sziegesonport az Atlanti-óceánban. 48. Félíg ázik. 49. Van amit ide dobunk. 50. Görög piac. gyülekezet. 52. Írásból él. 53. Őröm szélei. 54. Mezőgazdasági munkás. 55. Visz-

szafélé ballag! 57. Neves vízilabda-játékos. 58. Tengeri virágállat. Függőleges: 2. Bantu négerké. 3. Pozitív elem. 4. Egy Shakespeare-hős fonetikusan. 5. Parányi rész. 6. Tánclépés, lépés (francia). 7. Azonos betűk. 8. Tiszavirágéletű, átmeneti. 9. Szigor, merevség latin szóval. 10. Az elektromos feszültség mértékegysége. 11. Utó ellentéte. 12. Fordított névelő. 15. Istenként tisztelt indiai hős. 16. A monda szerint a kezében minden aranyra változott. 17. Határállomás a jugoszláv határon. 19. Természettudományi ismeretterjesztő Tár-sulat. 20. Házliszárvas. 22. Az USA egyik állama. 24. Sziget az Atlanti-tengerben. 25. Idősebb. 26. Görögkeleti pap, névelővel. 28. A második legnagyobb folyónk. 30. Földtávol a csillagászatban. 31. Végtelenül irigy. 32. Ruhát tisztít. 38. A kemény vitéz. 39. Szegényebb már nem is lehet. 41. Azonos mássalhangzók. 43. Ugyanazon elem eltérő magt tulajdonságú változata. 44. Menyasszony. 47. Szeretet (görög). 48. Add el az árut! 50. Rizsből készült szesz ital. 51. Cigány. 52. Hozzávaló. 54. A. S. U. 55. Magos hárombete. 56. Fél fallal. 57. Cumi páratlan betű. 58. Ige-kötő. Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 42. függőleges. Beküldési határidő: 1978. február 1. Az előző keresztrejtvény helyes megjelölése: A gazdasági vezetők éves tevékenységének megítélése. Egy-egy könyvet nyertek lapunk 24. számában megjelent keresztrejtvény helyes megjelölésért: Bárány Bertalan, 3921 Taktaszada, Thököly út 11.; Halász Géza, 3521 Miskolc, Ihsász Kovács S. u. 10.; Léval Imréné, 1035 Budapest, Szentendrei u. 13.; Lenin Szocialista Brigád, 2400 Dunaujváros Vontatási Főnökség; Szűcs Ferenc, 4028 Debrecen, Darabos u. 10.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	13						14					
15							16				17	
18							19				20	
21			22		23						24	
	25		26		27						28	
29	30				31						32	
33			34								35	
	37	38					39				40	
							43				44	
							47				48	
											51	
											52	
											55	
											56	
											58	

Mindenütt érvényes az árukezelési utasítás

„A megrakott fedett kocsikat, függetlenül attól, hogy azokat a feladó ellátta-e kocsizárral, a vasútnak az átvétel során azonnal el kell látnia ólomzárral, a kocsi belsejébe való bejutást lehetővé tevő minden nyílással.”

A Nemzetközi Árukezelési Utasítás 14. cikkének 130. pontját idéztük, amit tudnia, ismernie kellene mindenkinek, akik a kocsirakományokat átveszik és útjára bocsátják.

Ezzel szemben mi a valóság? Az, hogy például Curticin, a román-magyar közös határ-állomáson a MÁV dolgozóinak 1977 tíz hónapja alatt 120 000 (százhuszezer!) ólomzárat kellett felhasználniuk a Magyarországon megrakott és a Lökőházán át kilépő fedett vagonok hiányzó zárainak pótlásaként. Igen gyakori az is, hogy a Hegyeshalom, Sopron, Ágfalva, Szentgotthárd állomásokon keresztül belépett kocsiknak csupán az ajtaján van ólomzár, ugyanakkor az ablakokról és egyéb nyílásokról hiányoznak. Ilyenkor nemcsak a zárok pótlása okoz többletmunkát és tetemes idővesztést, hiszen a román és a magyar határrendészeti szervek kénytelenek az ilyen kocsikat belülről is tüzetes vizsgálat alá venni. Több esetben a rakományt el kell mozditani, hogy az ablakok és egyéb nyílások megbízhatóan zárhatóvá váljanak.

Az orvoslás egyszerű: nemcsak Curticin kell betartani a nemzetközi árukezelési előírásokat!

Pacz József

Merőben felesleges és csapárdalmas az antibiotikumok (Vegacillin, marylpen, Tetran-B, stb.) szedése, tekintettel arra, hogy ha esetleg szövődmény lépne fel, ezek az életmentő szerek hatástalanná válnak. B. Gy.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkesztő a szerkesztő bizottság felelős szerkesztő: Viski Ferenc

Szerkesztőség: 1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.

Telefon városi: 229-872.

Üzemi: 19-77.

Kiadója és terjesztő: a Népszava Lapkiadó Vállalat

1964 Bpest VII., Rákóczi út 84.

Telefon: 224-819.

Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkészítésmunkák: MNB 215 - 11 830

78-121. Szikra Lapnyomda Budapest

Felelős vezető: Roder Imre igazgató

Épül az új Tisza-híd

Szöke Pállal, Szentes állomásfőnökével az új év feladatairól és az általa vezetett kollektíva 1977-ben elért eredményeiről beszélgettünk.

— Nem volt könnyű az elmúlt esztendő, hiszen a Csongrád és Szentes közötti Tisza-híd, valamint a szentesi sörgyár építésének megkezdése — a szokásos forgalomhoz viszonyítva — nagyon sok többletmunkát adott. Előbb iparvágányt kellett építeni, hiszen kicsi, elavult az állomás rakodóvágánya, illetve raktere, s már ehhez is nagy mennyiségű követ, sódert, talpát, vasúti sínt kellett fogadnunk — hangzik a tájékoztatás. — Utána a Tisza-hídhöz mintegy 1000 tonna sóder, a sörgyárhoz pedig legalább 3000 tonna építőanyag érkezett. Mivel a gyár építése 1980-ra fejeződik be, továbbra is sok építőanyag fogadására kell számítanunk...

Szentesnek egyébként is élénk a vasúti forgalma. A helyi és a környező állami gazdaságok, tévesek Európa szinten valamennyi országába küldik terményeiket: zöldséget, gyümölcsöt, gabonát, tojást, vágott baromfit, bikát, szarvasmarhát stb. Jellemző a forgalom növekedésére, hogy az 1952. évi 120 ezer tonna leadást képest 1976-ban 365 ezer tonna volt az érkező, leadási áruk súlya. A feladás a korábbi 86 ezer tonnáról 114 ezerre emelkedett.

— Azért megbirkózunk a feladatokkal — jegyzi meg az állomásfőnök —, pedig vágykapacitásunk most is a régi, létszámunk ugyanakkor kevesebb. Tervefeladataink sikeres teljesítése elsősorban a szocialista brigádunk 94 tagjának az érdeme.

Ezek a brigádtagok tavaly a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére vállalták, hogy az állomás 1500, közterületen 1200 óra társadalmi munkát végeznek. Ezzel szemben lényegesen 1723, illetve 1303, vagyis összesen 3026 órát teljesítettek — 45 390 forint értékben. A Tisza környezeti mozgalomban elért eredményeiket a Vöröskereszt Csongrád megyei szervezete oklevéllel és pénzjutalommal ismerte el.

— Az idei feladatok? — Ugyanezzel a lendülettel folytatjuk munkánkat. Tekintve, hogy 1977-ben állomásunk is bekapcsolódott az ötönös konténerek forgalmába, reméljük, hogy az eddigi 50 kilométeres körzetet hat mintegy 100 kilométerre tudjuk bővíteni. E korszerű szállítási mód elterjesztése érdekében rendezett bemutatón nagy érdeklődést tanúsítottak a helyi vállalatok.

Vetélkedő Szombathelyen

A vasi megyeszékhelyen először a vasutas fiatalok tartották vetélkedőt a Kubában megrendezésre kerülő Világ Ifjúsági Találkozó tiszteletére. Január hatodikán Szombathelyen, a szertárfőnökség szociális épületének tanácstermében hat ifjúsági szervezet képviselői versenyeztek. A téma a VIT-ek története és a latin-amerikai szocialista országok élete volt.

A kulturális színesített versenyt a BFF csapata nyerte. Második a vontatási főnökség, harmadik pedig az állomás I-es KISZ-alapszervezete lett. A győztes csapat március 31-én részt vesz a szombathelyi városi vetélkedőn.

Élenjáró újítók

A szegedi igazgatóság pályafenntartási főnökségei közötti újítási verseny győztese harmadik éve Békéscsaba.

Az újítási verseny élenjárói a szocialista brigádok; harmadik állandó újítójuk van. Az elmúlt évben a jubileum tiszteletére (januártól szeptemberig) negyvenhat újítást adtak be. Ezekből huszonötöt hasznosítottak. Értéke 180 ezer forint. Októbertől újabb 17 újítási javaslatot dolgoztak ki.

Az élenjáró újítókat minden évben jutalomban részesítik.

Rendelkezés lett a javaslatokból

A szakszervezet elnöksége 1975 áprilisi ülésén fogadta el a 38/1974 (X. 30.) MT sz. újításokról szóló rendelet vállalati szabályozását. A szabályzat lehetővé tette az újítómozgalom fejlődését. A szabályozás egyes rendelkezései egyértelműbben fogalmazták meg a tennivalókat, az eljárási kérdéseket, mint az azt megelőzők. Nagyobb jogbiztonságot nyújtottak az újítóknak is.

Több ok miatt azonban

szükségessé vált a szabályozás módosítása.

A legnagyobb hiányosság a beruházással kapcsolatos újítások ügyintézése és elbírálása terén volt. Ezenkívül egyes pénzügyi szabályt, eljárási módot is meg kellett változtatni.

A módosítás tervezetét a SZOT—OTH irányelvek figyelembevételével vitára bocsátották. A vitát külszolgálati, üzemi szinten, az igazgatóságok pedig osztályonként (a szakszervezeti szervek részvételével) folytatták.

A dolgozók sok észrevételt, hasznos javaslatot tettek a további módosításra.

A beérkezett 177 javaslat három kérdéscsoportban 16 témakört érintett. Ezek 50 százaléka a módosítási előterjesztésben hasznosították. A javaslatok nagy része azonban olyan kérdések rendezését sürgette, amelyeket magasabb jogszabály a vállalatok részére már kötelezően ír elő. (Például: újítási díj csak a bértömeg, vagy csak a fizetéses terhére legyen kifizetve, kintmentésekhez jutalomszabadság biztosítása stb.)

A módosítás készítésekor nem lehetett figyelembe venni több olyan javaslatot, amelynek vasúti kihatásai csak szakosztályi szinten értékelhetők. Ilyen javaslat volt például az, hogy az újítások átadási és értékesítési jogkörét terjesszük ki az igazgatóságokra, illetve a szolgálati főnökségekre is.

Az újítók

több esetben fordulnak bírósághoz újítási díj iránti kereséssel.

Ezért több szolgálati helyről javasolták, hogy pervezetés esetén a szabályozás tartalmazza részkiértékelésre vonatkozó rendelkezéseket is. Ezt azért nem kell a VUSZ-ban

szabályozni, mert az Mt., Mt. V. rendelkezései alapján készített MÁV Fegyelmi Szabályzat szerint, amennyiben a pervezetés során vétesség állapítható meg, úgy a felelősségrevonás — a mulasztóval szemben — a fegyelmi jogkör gyakorló vezető hatáskörébe tartozik. Nem tartottuk szükségesnek a szabályozás olyan bővítését, amelyre más, érvényben levő vállalati szabályozások kitérnek.

A módosítás, amelyet szakszervezetünk elnöksége 1978. január 12-én tárgyal és fogadott el,

1978. január 1-től érvényes.

Rendelkezései egyértelműen, érthetően határozzák meg az elbírálók, a szakvéleményezők, az újítási ügyintézők feladatait, és a szakszervezeti szervek tennivalóit. Az újítómozgalom fejlődése érdekében a módosító rendelkezéseket a jövőben a szakvonali és a szakszervezeti szerveknek minél előbb meg kell ismerni, hogy munkájuk során hasznosítani tudják.

Egyszerűsítették a MÁV bérrendszerét

Jobban kifejezi a megbecsülést — A dolgozók egyetértésével találkozott — Régi sérelmeket orvosol

Népgazdaságunk valamennyi vállalata egy összegben állapítja meg a dolgozók munkabéretét. A vasútnál több évtizede ezt az egységes rendszert nem valamennyi dolgozónál alkalmazzák, hanem csak mintegy 80 000-nél (55%). Például az iparral összehasonlítható területeken, az órabéres fizikai dolgozóknál, az ipari nem fizikai dolgozóknál, valamint az úgynevezett sajátos tevékenységet végzőknél (művelődési, egészségügyi, kutatási, számítástechnikai, területi). Az ezeken a szolgálati helyeken dolgozók besorolása és bérmegállapítása alapját képező bértételek teljesen azonosak a külső, nem vasúti területeken foglalkoztatott dolgozók besorolásával.

A vasúti dolgozók kisebb részénél, kb. 65 000 főnél a népgazdaság területén alkalmazott bérezési rendszertől eltérő, ún. speciális

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. JANUÁR 28.

JANUÁR 12-ÉN

Ülést tartott szakszervezetünk elnöksége

Január 12-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Első napirendi pontként a MÁV Munkaverseny Szabályzata és a Vasutasok Szakszervezetének irányelvi tervezetét vitatta meg. Az elnökség megállapította, hogy a Munkaverseny Szabályzat és az irányelvi tervezet előkészítésében a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek példamutatóan együttműködtek. A munkaverseny-szabályzat az igazgatóságok és a szolgálati helyek versenymozgalmá felállításához reális feltételeket biztosít. Az anyag tárgyalása során szükségesnek tartotta a

elnökség felhívni a figyelmet arra, hogy a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek együttesen gondoskodjanak az elfogadott munkaverseny-szabályzat széles körű ismertetéséről. (Ezt a témát lapunk következő számában részletesen közöljük.)

Elfogadta az elnökség a szakszervezeti jogsegélyszolgálat működésének és a jogsegélyszolgálat-vezetők továbbképzésének tapasztalatairól szóló jelentést is. Megállapította többek között, hogy szakszervezetünk jogsegélyszolgálat 1977. január 1-től december 31-ig 5165 ügyet tárgyal.

A tárgyalt panaszokból kiderült, hogy jogsegélyszolgálatunk lelkiismeretesen intézte a munkaügyi vitákat, ezen belül sokat tett a megelőzés érdekében. A jogsegélyszolgálat dolgozói részt vetnek a kollektív szerződés, valamint a munkaügyi belső utasítások kidolgozásában. Céljuk ezzel is a törvényesség betartása és a dolgozók érdekeinek védelme volt. A legtöbb panaszra a munkaügyi jogszabályok helytelen végrehajtása adott okot.

Szakszervezetünk jogsegélyszolgálatát továbbra is kiemelten kezeli az üzemi balesetesen szenvedett dolgozók kártérítési ügyeit.

A kedvező elbírálás érdekében — a vezérigazgatósággal közösen — utasításokat, irányelveket adtak ki. Egy korábbi határozat értelmében minden elutasított baleseti kártérítési igényt el kell küldeni a jogsegélyszolgálathoz. Ezt a határozatot továbbfejlesztették. A jövőben a részben elutasított kártérítési igényeket is a jogsegélyszolgálat rendelkezésére kell bocsátani. Az elnökség felhívta a területi bizottságok figyelmét, hogy a jogsegélyszolgálat vezetői és bizottságai bevonásával vizsgálják meg a fegyelmi eljárások módját, rendszerét, a fegyelmi hatóságok munkáját, és a vizsgálat eredményét a második félévben testületi ülésen tűzzék napirendre.

Az elnökség elfogadta továbbá a harmadik napirendi pontként tárgyalta előterjesztést, amely a felépítmenyi karbantartó gépláncok hatékonyabb kihasználására, az új munkáltatási rend bevezetésére vonatkozott. Megállapította, hogy a 8+6 órás munkarend bevezetése az utóbbi idők egyik leghatékonyabb üzem- és munkaszervezési intézkedése volt. Az új munkáltatási rend kialakításában, előkészítésében példásan működtek együtt a gazdasági és a szakszervezeti szervek.

Az ülés résztvevői meg tárgyalták még az 1975—80 közötti időszakra érvényes Vasúti Újítási Szabályzat módosítását. (Erről lapunk más cikkében tájékoztatjuk olvasóinkat.)

A továbbiakban az elnökség elfogadta a jelentést a BVSC és a Haladás VSE 1980-as, noszkval olimpiai játékokra való felkészüléséről, a Vasutasok Szakszervezete 1978. évi költségvetéséről, valamint a számvizsgáló bizottság tájékoztatóját a költségvetés felülvizsgálatáról.

Együttes ülés

Január 26-án (lapzártá után) tartották az Északi járműjavító Törekvés Művelődési Házában szakszervezetünk elnöksége és a bizalmi küldöttek együttes ülését.

Koszorús Ferenc főtitkár ájékoztatta a résztvevőket az együttes ülésnek az üzemi demokrácia rendszerében betöltött szerepéről, majd Szűcs Zoltán vezérigazgató tett előterjesztést a MÁV 1978. évi bérfejlesztéséről. Napirenden szerepelt a vasút múlt évi tervfeladatainak értékelése és az idei terv főbb célkitűzéseinek ismertetése is.

Az ülésről lapunk következő számában részletesen beszámolunk.

MEGKEZDŐDÖTT AZ ÁTÉPÍTÉS



Mint arról lapunkban is hírt adtunk, január 9-én lezárták a Nyugati-pályaudvar csarnokát, megváltozott a forgalom rendje. Az építők már elkezdték a munkát. A homlokfal előtt ideiglenes keresztperont létesítettek az utasok részére. A forgalom zavartalan.

(Lackó Ildikó felvétele)

Az intézkedés előtt a dolgozók körében széles körű véleménykutatást végeztek. Megállapították, hogy a dolgozók többsége egyetért ezzel az elvvel.

Ezt követően a vasutas-szakszervezet elnöksége állást foglalt abban, hogy a bérezés korszerűsítésének a munkaköri és a rangfokozati bért össze kell vonni.

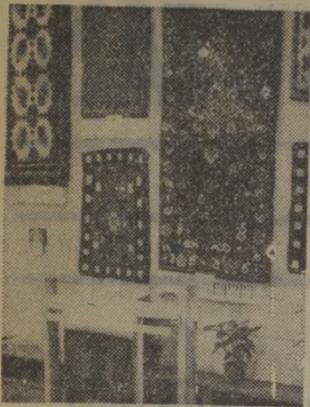
A rangfokozati bérben részesült dolgozók ötvenként — esetleg soron kívül — automatikusan havi 50 forint béremelésben részesültek. Az összevonás következtében a bér ilyen jellegű emelése megszűnik.

Ennek ellensúlyozására az elnökség úgy határozott, hogy

ha a dolgozó munkaköri bérnövekedése öt év alatt nem éri el a 200 forintot, akkor legalább ezt a bérnövekedést (a korábbi rangfokozati várakozási évtől számított) öt év elteltével biztosítani kell.

Ennek az intézkedésnek az a jelentősége, hogy az ötvenként, minimum havi 200 forint bérnövekedést az órabéren elszámolt dolgozók részére is biztosítani tudják. Ez orvosolja tehát azt a régi sérelmet is, hogy a korábbi rangfokozati előlépés szükségszerűen nem járt bérnövekedéssel.

Az új bérrendszer tehát a rangfokozati és munkaköri bér összevonásán kívül is több vonatkozásban jelent előnyt a dolgozóknak. A részletes szabályozást a MÁV Hivatalos Lapban megjelenő utasítás tartalmazza majd.

SZÖNYEG-
SZÖVŐK

A győri vasutasok Arany János Művelődési Házának nagytermében ügyes kezű lányok és asszonyok kézimunkáznak. A hatalmas keretek, amelyekre a magyar perzsa-szőnyegeket készítik, szinte betöltik az egész termet.

Mezei Jenőné nyugdíjas pedagógus vezeti a szakkört. Pozsonyi Mátyas, a kultúrház igazgatója volt a szakkör megalkotásának kezdeményezője.

A tanfolyam két részből áll. Először az egyszerűbb, makramé csomózást tanítják azokkal, akik kedvet éreznek ehhez a szép munkához. Ezzel a módszerrel táskákat és falidíszeket is készíthetnek. Ezután következik a perzsa-szőnyeg-készítés. A szőnyegek hasznos díszai a lakásnak.

A szakkör hároméves fennállásának eredményét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy már háromszáz tanult meg a szőnyegkészítés titkait.

Értékeltek a pályaműveket,
átadták a jutalmakat

Pullai Árpád, közlekedés- és postaügyi miniszter 1977-ben tizedik alkalommal hirdetett pályázatot a Budapesti Műszaki Egyetem, a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem, valamint a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola nappali tagozatos hallgatói részére. A pályázat célja az volt, hogy felkeltse a hallgatók érdeklődését a közlekedés és a hírközlés gyakorlati kérdéseiről. A beérkezett 69 pályamunkát az egyetem, a főiskola, valamint a KPM munkatársaiból alakult bizottság értékelt. Megállapították, hogy a pályázók magas fokú szakmai ismeretekkel rendelkeznek. A bizottság 37 pályamunkát díjazott.

A Budapesti Műszaki Egyetemről: 3 első, 6 második, 8 harmadik; a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemről 1 első, 1 harmadik; a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskoláról 3 első, 5 második, 10 pályázat pedig harmadik díjat kapott. További 32 pályamunkát dicséretben részesítettek.

Nyári szakmai gyakorlatos dolgozatáért a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemről három hallgató részesült jutalomban. A pályadíjakat a Közlekedési- és Postaügyi Minisztériumban ünnepélyes keretek között adták át.

Karcsi bácsi
a répaszezonban

A nyolcvanegyedik születésnapját is munkában töltötte Molnár Károly. Selvo állomás nyugdíjas váltókezelője. Mint minden ősszel, tavaly szeptemberben is szolgálatra jelentkezett Csík Béla állomásfőnöknél, hogy a cukorrépa-kampány befejezéséig szinte a fiatalokat túlszárnyaló ambíciójával kivége részét a feladatból. Bácskai munkakörben ismét jól vizsgázott az idős vasutas.

Karcsi bácsi egyébként a nyugdíjasok szakszervezeti csoportjának egyik legszorgalmasabb bizalmi.

Harminchétmillió forintos beruházás

Szociális létesítményt avattak
Bátaszéken

Korszerű szociális létesítményt adtak át január 13-án Bátaszéken. Az ünnepélyes átadáson megjelent Gulyás János vezérigazgató-helyettes, Halmai Árpád, a pécsi területi bizottság titkára, Máté József, a szekszárdi járási pártbizottság osztályvezetője és Erdélyi János, a bátaszéki nagyközség Tanácsának elnöke.

Földessy Gyula, a pécsi igazgatóság helyettes vezetője üdvözölte a megjelenteket. Beszédében hangsúlyozta, hogy az új beruházás lényegesen javítja majd a csomópont dolgozóinak szociális körülményeit. A forgalom, a pályafenntartás és a vontatás dolgozóit birtokba vehetik a modern létesítményt, amelynek 304 személyes öltözője, mosdója, ezen kívül üzemorvosi és fogászati rendelője is van. Az üzemi konyhán naponta háromszáz adag ebédet készíthetnek. Két

oktatótermében összesen 125-en tanulhatnak. Helyet kapott még az épületben három vendégszoba, egy műhely és egy akkumulátor-helyiség. A 37 millió forintos beruházással épült létesítmény tehát minden szempontból megfelel a követelményeknek.

Halmai Árpád, a területi bizottság titkára elmondta, hogy az igazgatóság területén ez a legszebb szociális épület. Sok hasonlóra lenne még szükség, mert ez is a jó munkahelyi körülmények egyik fontos feltétele.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes méltató szavak kíséretében adta át a létesítményt jogos tulajdonosainak: a bátaszéki vasutasoknak. Ezután az ünnepség résztvevői megtekintették az impozáns épület helyiségeit, berendezéseit.

Keszthelyi Erzsébet

Szegeden is megvitatták:

Az üzemi demokrácia
továbbfejlesztése

Tíz küldöttet választottak az országos tanácskozára

A múlt évi 45-ös Hivatalos Lap részletesen tartalmazta az üzemi demokrácia kiszélesítésével kapcsolatos szabályozást. A rendelkezések gyakorlati alkalmazását országsszerte tanácskozáson vitatták meg. A Magyar Vasutas december 16-i száma „Az egyszemélyi vezetés demokratizmusá” címmel közölt cikket a vasúti főosztályon megtartott tanácskozásról, és egyben összefoglalta az egyszemélyi vezetésre vonatkozó legfontosabb összefüggéseket.

Hasonló céllal tanácskoztak legutóbb Szegeden is, ahol a nagyobb szolgálati helyek gazdasági és társadalmi vezetőit Acsai Mihály, a területi bizottság titkára tájékoztatta az üzemi demokrácia továbbfejlesztésével kapcsolatos teendőkről. Beszélt többek között az üzemi demokrácia vasúton belüli formáiról, továbbá a szakszervezeti szervek hatásköréről. Részletesen ismertette a szakszervezeti bizottságok és bizalmiak együttes ülésének rendjét is.

A területi bizottság egyetértésével két nagy szolgálati helyen, a szentesi Éptérsi Főnökségen és a szegedi BFF-n bizalmi küldötteket választottak. Ők képviselik majd a szakszervezeti bizalmiakat az együttes ülésen. E döntést az indokolja, hogy mindkét főnökség munkaterülete az igazgatóság egész területére, illetve azon túlra is kiterjed. Emiatt nem volna szerencsés az egyes ülésekre — a nagy távolság miatt — minden bizalmi mozgósítani. A területi szintű együttes tanácskozás résztvevői a területi tanácsból (53-an) és a bizalmi küldöttekből (65-en) lesznek kiválasztva.

A bizalmi küldöttek megválasztására már sor került. Most kijelölték azt a tíz küldöttet is, akik a szegedi igazgatóságot képviselik majd az országos tanácskozáson. A 85 bizalmi küldött közül 43 munkás, 6-an a termelést közvetlenül segítő munkakörben dolgoznak. 15-en pedig alkalmazottak. Közülük 21 nő, 17 harminc éven aluli fiatal és 18 a párttag.

A továbbiakban Acsai Mihály ismertette az együttes tanácskozások gyakorlati lebonyolítását, és hangsúlyozta, hogy minden vasutas segítse e

fontos határozat végrehajtását, mert valamennyi dolgozó érdeke, hogy a törvényben biztosított jogok a gyakorlatban is érvényesüljenek.

G. J.

Vállalta a megbízást

Mérnöki diplomával — KISZ-titkár

Heksch Ernő, a Budapesti Keleti pályaudvar csomóponti KISZ-bizottságának titkára nem vasutas szülők gyermeke, mégis régi vágya volt, hogy egyszer vasutas lesz.

— Általános iskolás koromban az a megiszteltetés ért, hogy úttörővasutas lennem — mondja, amikor az irodájában találkozunk. — Ott érlelődött meg bennem az elhatározás, hogy vasutas leszek. Az általános iskola befejezése után beiratkoztam a most nequedszázados Vasútgépnépzési Technikumba. Vontatásgépezést szakra jelentkeztem. Hamarosan megismertem és megszerettem a mozdonyokat. A nevedik évben tudtam meg, hogy a Szovjetunióban is folytathatom a tanulmányaimat. Az akkori végzősök közül nyolcan jelentkezünk és hatan 1961 nyarán már boldogan utazhattunk a szovjet egyetemre. A Vasútgépnépzési Technikumból ötven Moszkvába kerülünk. Volt, aki a villamosítási szakra ment, ketten a dízelmozdonyok felsőfokú tanulmányozását választották, de jutott közülük a pályafenntartási és forgalmi szakra is. Én a biztosítóberendezések szakát választottam.

Moszkvában szerzett tudást

— Mutassa be olvasóinknak a moszkvai Vasúti Közlekedésmérnöki Egyetemet!

— Ennek a felsőfokú intézménynek 16 000 hallgatója van. Közülük 200 külföldi. Magyar diákok 1951-től járnak ide, 1976-ig 102-en fejezték be tanulmányukat az egyetemen. Mi kiválóan megtanultuk az orosz nyelvet. Eredetben olvashattam a szakirodalmat és megszámlálhatatlan barátot szereztem az orosz nyelv segítségével. Örülök annak, hogy elsajátíthattam egy olyan szakmát, amely akkoriban itthon még „gyermekcipőben” járt. Sokat utaztam. Megismerem Tallint, Rigát, Vilniust, Kijevet, Harokovot, Ogvesztát, Bakut, Taskentet, Szamarkandot, Bucharát. A grúz tengerpartot és természet-

NŐFELELŐS — ANYAI SZEREPBEN

„Hát megjött a mi lányunk”

Szirenázva indult a mentő 1976. január első napjaiban a Nyugati pályaudvar üzemi konyhája elől. Fiatal leányt vitt a Korányi kórházba.

H. Erzsikével most az üzemi konyha irodájában beszélgetünk. Ő volt az, akit akkor mentővel vittek. Zavarosan mosolyog köténye sarkát gyűrögeti. Gyorsan túljutott a válságon. Azóta is a Nyugati-ban dolgozik a konyhán. Gyógyulását a munkatársai is segítették.

Mindig akadt látogató

— Nagyon elkeseredtem akkor. Úgy hittem, nem érdemkes élni, kiutat sem láttam. Bevettem minden gyógyszert, amit csak össze tudtam szedni, és bejöttem dolgozni. A munkatársak észrevették, hogy valami nincs rendben. Faggattak, mi történt. Nagyon rosszul voltam, szóltak az üzemorvosnak. Ő hívta ki a mentőt. Csak másnap, a kórházban tértem magamhoz. Nehezen tudtak megvizsgálni. Nem volt olyan látogatói nap, hogy valaki ne jött volna be a kollégáim közül. Legtöbbet Piroska néni, azaz Harsányi Tiborné látogatott.

Harsányi Tiborné a Nyugati pályaudvar üzemi konyháján anyaszüzdalkodó. Arra kért, ne írjak róla, hiszen nem tett ő semmi különöset. Csak annyit, amennyit mindenki megtenne hasonló helyzetben.

— Amikor a baleset történt, nem voltam bent, csak ké-

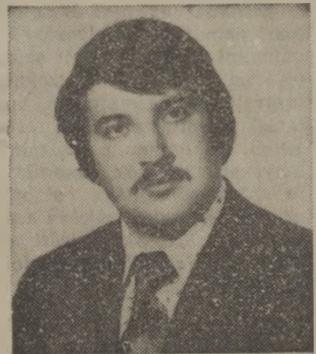
sőbb értesültem a történetéről — mondja Harsányiné. — Itt, a konyhán legtöbbször vidékről járnak dolgozni. Munka után mindenki rohan haza. De valahogy úgy alakult itt nálunk, hogy mégis jut idő az egymással való törődésre is. Erzsikével sokat foglalkoztunk már előtte is. Aranyos, igyekvő gyerek, tele volt mindig panasszal. Otthon rendezetlenek voltak akkoriban a körülményei. El is intéztük, hogy munkásszállásra menessen, de először visszautasította. Ezután történt, hogy beszédet mindenféle gyógyszert, meg akart halni.

Erzsike lesüti szemét, nem nézne rám a világot sem. De érzem, most is megkönnyebbülés, hogy beszélhet azokról a napokról.

Menekülés otthonról

— Mi ismerjük egymás gondjait. Ha valaki rosszkedvű, mindjárt akad pártfogója. A munka is könnyebben megy, ha nem vagyunk egymás iránt közömbösek. Többször meséltem arról, hogy otthon szinte üldöznek. Sokszor veszekedünk, sőt nem egyszer verekedéssé fajult a vita. A pénzem kellett, csak én voltam útbán. A szállót Piroska néni el is intézte, de nem akartam mégsem elmenni hazulról...

A baleset után Harsányi Tiborné beszélt az orvosokkal. Azt mondták neki, hogy Erzsikét nem engedhetik haza, mert félt, hogy megismétlődne az öngyilkossági kísérlet.



tesen a világ egyik legszebb városát, Leningrádot. Kapcsolatot teremtettünk mintegy 20 ország ott tanuló fiataljaival is. Hatszáz magyar diák él a szovjet fővárosban. Tevékenységüket a magyarok moszkvai KISZ-bizottsága koordinálja, ennek három esztendeig én voltam a szervezőtitkára. — Őt esztendővel ezelőtt beletjesedett az egykori úttörővasutas álma. Vörös diplomával a zsebében érkezett haza, hogy kamatoztassa a kinn szerzett tudást. Hogyan sikerült a beilleszkedés?

— Nem volt könnyű. Kezdődött a féleves gyakorlat és a vasúti szakvizsgák letételével. Ezt követte az írásbeli dolgozat elkészítése, de a téma kijelölése három hónapot késett. Aztán újabb három hónap alatt készült el a dolgozat és ugyanennyi időt vett igénybe az elbírálás is. Közben a Hivatalos Lap hírlírt adta, hogy azok, akik felsőfokú végzettséggel kerülnek a vasúthoz, menésülnek az írásbeli feladat elkészítése alól. Erről nekem senki sem szólt. Végül — sok húzavona után — 1974. január 50-án megszerzem a biztosítóberendezések felsőfokú szakvizsgáját.

Kedvvel látott munkához

— Ezután munkahelyre került. Milyen feladatot kapott? — Olyat, ahol jól kamatoztathattam a technikumban elsajátított mozdonyismeretet és az egyetemen tanultakat a biztosítóberendezésekről.

Négy pályaudvaron — a Keletiben, a Nyugaton, Ferencvárosban és Szolnokon — kellett irányítanom a vonatbefolyásoló berendezéseket vizsgáló csoportokat. Nagy kedvemmel kezdtem a munkát. Jó emberismeretre, vezetési készségre is szükség volt ahhoz, hogy becsülettel elláthassam a rám bízott feladatot, hiszen a négy pályaudvaron húsz szakember munkáját kellett összehangolnom.

Hogyan lett a KISZ-bizottság titkára?

— 1976 márciusában a fiatalok úgy döntöttek, hogy engem választanak. Érdekesnek tartottam a feladatot, ezért vállaltam. Jól kamatoztathattam ebben a funkcióban is a moszkvai tapasztalatokat. Ott például kiváló kapcsolataim voltak a vietnami fiatalokkal. A KISZ Központi Bizottsága ezért bízott meg azzal, hogy legyek az „ezerfős szakmunkásképző iskolát Vietnammal” mozgalom egyik aktivistája. Jó tudni, hogy az intézményben már tanulnak Vietnam jövőbeli szakmunkásai. Itt, a Keletiben mozzalmat indítottunk azért, hogy kulturáltabban legyenek az utazási körülmények.

A szakmának sem fordít háat

Körülnézek a KISZ-titkár szobájában. A falakon az elmúlt évek kiemelkedő munkatársak elismerési sorakoznak: oklevelek, jutalomdíjak. Heksch Ernő eddigi kiemelkedő ifjúsági tevékenységéért megkapta a KISZ Központi Bizottság aranykoszorús jelvényét. Természetesen a szakmának sem fordított háat. Minden érdekli, ami új és mérnöki szempontból érdekes a vasútnál.

— Amikor a fiatalok bizalmat szavaztak nekem — mondja — arra gondoltam, hogy három esztendeig vállalom a KISZ-titkári megbízatást. Azután jöhet ismét a szakma, a biztosítóberendezéssel való foglalkozás. Mérnökként szeretném kamatoztatni majd a Moszkvában szerzett tudást.

Köhidi László

Így azután a kollégák összedugták tanácskozára a fejüket, s megbeszélték, nem multhat el úgy látogatási idő, hogy közülük valaki ott ne legyen Erzsikénél. Így azután mindig volt látogató, csak hely nem, ahová vihetnék.

— Leültem a férjemmel megbeszélni a dolgokat, min már annyiszor, ha valami fontos dolog történt — mondja Harsányiné. — Segíteni kell Erzsikén! Ez volt akkor a legfontosabb. Közösen úgy döntöttünk, amíg nincs más megoldás, hozzánk költözzük.

Emlékezés közben elcsuklik a hangja Erzsikének.

— Nem, nem tudtam, hogyan lesz tovább. Akkor Piroska néni azt mondta, hozzájuk mehetek. Otthonról egy szál ruhában és egy orkánban jöttem el. Sajátiát adta rám, hogy meg ne fázzak. A férjét csak látásból ismertem addig, így azután nagyon izgultam, mit fog nekem szólni. Mi előbb megérkeztünk a lakásba. Amikor ő hazatért, az volt az első szava: — Hát megjött a mi lányunk?

Amit nem szabad elfelejteni...

Piroska „néniék” kilencen voltak testvérek.

— Özvegy édesanyám nevelt bennünket, így már kilencévesen acatolásra jelentkeztem. Tudja azt minden falusi, hogy mit jelent a csöpp emberkének a búza közül kitisztítani a gazt. De kellett az a pár fillér otthon. Amikor a pallér sorba állított bennünket, egy téglára álltam, hogy ne vegye észre, milyen kiesi vagyok. A búzatáblánál csak kiderült. Azt mondta kegyesen, maradhatok, ha hozok neki minden héten egy pakli dohányt. Én mégis nagyon boldog voltam, hogy dolgozhattam. Szóval, otthon tanultam meg, hogy az ember nem lehet közömbös.

Erzsikén is segítettek. Amikor a szállóra került, nem hagyták magára. Mindenben mellette álltak, tanácsot adtak neki.

— Mondták nekem: „Egyszer majd jól megjáród, mert te mindenkit hazaviszel!” — folytatja Piroska néni. — Csak-hogy azok az emberek, akik így gondolkoznak, nem tudták, milyen érzés, ha más bajban van. Régi vasutas vagyok. 1953-ban kezdtem Szegeden vonatkiszérőként. Amikor megbetegedtem, és egyik napról a másikra megbénnült a jobb kezem és lábam, a munkatársaim sokat törődtek velem. Ebédel hoztak, ápoltak. Amikor felgyógyultam, megfogadtam, nem felejttem el soha.

— Piroska néniel minden megbeszélhetek. Segít nekem legapróbb dolgokban is. Hozzák nekem a bajmenteseket, ha valami bajom van, mehetnek. Azóta szépen felruháztam. Van a takarékbank is egy kis pénzem. O megantán, hogyan kell beosztani. Anyám helyett anyám lett. Arról, amiről a serdülő lányoknak az anyja szokott beszélni, nekem ő beszélt, ő világosított fel. Nincs gyermeke, mégis mindenben megértő, és megfogadom a tanácsait, mert tud a fiatalok nyelvén beszélni.

Nem üres szólam

Amikor Erzsike dicséreteit emlitem Piroskának, elhárítja az elismerő szavakat. Őt mindig csak az vezérelte, hogy ne legyen üres szólam az „egymás segítése”. Keresgéli a szavakat, amikor arról beszél, hogy miért nem tud közömbösen elmenni a baiba juttatott mellett. A múltja azonban minden akadozó szóval világosabban ad választ.

— A MADISZ-ban kezdtem, a SZIT-ben politikai munkatárs voltam Szegeden. Itt a Nyugati-ban pedig mindig volt szakszervezeti megbízatásom. Sok lenne felsorolni, de csak a legutóbbi említtem: nőfelelős vagyok...

Szalai Mária

Nem győzték az átrakást

VASUTASOK „FELMENTŐ SEREGE” ZÁHONYBAN

Az elmúlt év utolsó hónapjában rendkívül nehéz feladat hárult a záhonyi átrakókörzetben dolgozó vasutasokra. Az a tény, hogy az ország legnagyobb vasúti „kikötőjében” másfél millió tonnával több árut kellett átrakni 1977-ben, mint az azt megelőző esztendőben, igazán csak most érezte hatását. Naponta mintegy 700–800 széles nyomtávú, nagy raksúlyú kocsik érkeztek a Szovjetunióból, aminek a kiállításához, illetve újbóli megrakásához 3100–3200 normál nyomtávú vagonot használtak fel Záhonyban. Nehezítették a helyzetet, hogy a rakodás sokszor a legnehezebb vágár munkával ér fel, hiszen az orosz től hozott egy-egy szállítmányt a hó és jég alól kell kibányászni.

A FELHÍVÁS ÉS FOGADTATÁSA

Az átrakást végző munkásokkal való együttérzés készítette szakszervezetünk központi vezetőségét arra, hogy a december 21-én megtartott ülésen felhívással forduljon elsősorban a debreceni, a szegedi, a miskolci és a budapesti vasútigazgatóság dolgozóihoz, kérve őket, hogy karácsony és újév között önkéntes vállalással segítsék a záhonyi átrakókörzet munkáját, ezzel a MÁV évi szállítási feladatainak maradéktalan teljesítését.

A felhívás kedvező fogadtatásra talált.

FELÁLDOZVA A SZABAD IDŐT

Czeglédi Sándor írja Debrecenből, hogy 18 püspökládányi brigád 105 tagja 43 széles nyomtávú kocsihoz 68 normálba 1130 tonna árut rakott át. Debrecen állomás és vonatátási főnökségének 23 brigádjából származóan mentek december 22-én Záhonyba. Teljesítményük 24 széles kocsi kiürítése és 54 normál vagon megrakása volt, 1421 tonna összszűlyben. Nyíregyháza 112 vonatátási dolgozója 14 szovjet vagonból 20 normálba 284 tonnát rakott át. A debreceni építési főnökségen 26 brigád jelentette be részvételét, aminek következtében december 27–28-án 168 brigádtag 29, illetve 47 kocsit ürtett ki és rakott meg, 1010 tonnás teljesítményt érve el.

Szegedről 10 brigád küldött 56 embert. Munkájuk eredményeként 11 széles kocsi ürtült ki. Az azokban érkezett 517 tonna árut 27 normál kocsi rakta be.

HÉT TEHERVONAT

A két ünnep között a záhonyi átrakókörzet dolgozói is feláldozták szabadnapjaikat. Ily módon mintegy négyezer ember — akik 94 brigádba tartoznak — 220 szovjet kocsihoz 225 normál, de nagy raksúlyú kocsihoz 14793 tonnát rakott át.

Volosinovszki János tudósítása lényegében már összesítesnek tekinthető, hiszen a következőket írja:

„A két ünnep között a négy igazgatóság területéről 1182 dolgozó érkezett Záhonyba. Az általuk átrakott 9239 tonna áru 7 nagyterhelésű vonatszerelvény raksúlyának felel meg. Részt vettek a munkában a debreceni területi bizottság függetlenített szb-titkárai, illetve politikai munkatársai is,

s december 28-án 6 széles kocsi átrakását végezték el. Az így kiérdemelt 1895 forintot kitevő munkabéruket az „Egy nap Záhonyért!” mozgalom jegyében átutalták a nagyközségi tanács számlájára. A társadalmi munkaakció egyébként 1978 első hetében folytatódott, hogy tovább javuljon Záhony helyzete. Amíg ugyanis decemberben a széleskocsi-

maradvány szinte mindennap 3000 fölött volt, január 1-én 2896, másnap 2843, harmadnap 2774, majd 4-én 2738 kocsi szűlyt tartalmazott. Ebből is kitűnik, hogy milyen nagy jelentőségű volt szakszervezetünk főtítkáranak a központi vezetőség december 21-i ülésén elhangzott előirósa — és a vasutasok késedelem nélküli csatlakozása.”

„Máskor is megyünk, ha szükség van ránk”

Utasellátások sütöttek, főztek az üzemi konyhán

Az Utasellátó Vállalat szakszervezeti bizottságán keresztül gyorsan eljutott a központi vezetőség felhívásának híre a Déli pályaudvaron működő 34-es üzembe is. Tóth István műhelybizottsági titkár, az Asztalos János szocialista brigád vezetője volt az első jelentkező.

Szakácsok, cukrászok

— Megyek Záhonyba vagonot rakni — mondta Duka Jenő üzletvezető-helyettesnek, úgy is, mint pártvezetőségi tagnak.

— Rendben van, de megyek én is — hangzott a válasz, majd ugyanígy nyilatkozott mindenki, pillanatokon belül. Nosza, lett is nagy tanakodás, hiszen az ünnepi, év végi csúsforgalomban a „boltot” mégsem lehet az utasok elől bezárni. Az üzem vezetősége tanácskozást tartott a dolgozókkal, azt fontolgatva, hogy kiket tudnának legalább két napra szabadbá tenni. Ezek után állt össze a tizenkét főnyi csapat. Tagjait az üzemből maradóknak megnyugatták, hogy példamutatóan helytállnak majd helyettük is.

Az összeállításon azonban változtatni kellett: miután Kovács László vszt-titkár a központból közölte, hogy az utasellátó dolgozóira Záhonyban ezúttal nem átrakómunkásként lesz szükség. „Jobb, ha az üzemi konyhán segítene a sütés-főzésben, hiszen az önkéntesek mintegy 1200 fő „seregét” nem könnyű ellátni meleg étellel” — ezt üzenték a záhonyiak.

Jutott munka bőven...

Igy indult útnak a Déli 34-es üzemből tizenkét utasellátós, köztük Horváth Péter KISZ-titkár — egyben mesterszakács, aki hét évig az úttörővasút Széchenyi-hegyi állomásának éttermében, majd három éven keresztül a Keleti-ben konyhafőnök volt —, Bernek Sándor üzletvezető és fia, aki ipari tanuló, Horváth Laci bácsi és a felesége, Teri néni, aki Medve Ilonával együtt „Utasellátó módra” süti a finom túrós buktákat, s e feladatot most is örömmel vállalták: Orbán László, Körmenyi János, Berghoffer István, Wustinger János, Kovácsovics István, fogadkozva Duka Jenővel és Tóth Istvánnal együtt, hogy ha mégsem lenne szükség mindnyájukra a konyhán, akkor ők beállnak a vagonrakók közé. Ugyanezzel a szándékkal csatlakozott hozzájuk néhány vezető állású dolgozó a vállalat budapesti

igazgatóságáról, élükön Kovács Zoltán igazgatóhelyettesével és Dani László üzemeltetési csoportvezetővel.

Záhonyban kiderült, hogy így sem lesznek sokan a konyhán. Mert gondoljunk csak bele: nem kis dolog egyszerre sokszáz vagy ezernél is több emberre főzni! Burgonyát tisztítani, húst darabolni, tésztát dagasztani, mindent előkészíteni, főzni, találni, mosogatni, hulladékok takarítani stb. Mindebben semmi különbség nem volt a helybeliek és az érkezettek között. Sőt, az utasellátások örültek, ha segítségükkel a MÁV üzemi konyha dolgozó némi lélegzetvételhez jutottak, a megnövekedett vendégsereg étkeztetési színvonalának visszaesése nélkül.

— Jó volt ez a találkozás és ismerkedés — mondta Tóth István műhelybizottsági titkár, miután az utasellátások visszaérkeztek a Délibe. — Jól összeharatóztunk, s az együtt végzett munka közben a szakmai tapasztalatok, munkamódszerek átadásával is kölcsönösen kisegítettük egymást. Felejthetetlen élményben volt részünk például, amikor szakavatott kísérőkkel betekinthettünk a záhonyi átrakókörzet életébe, s tapasztalhattuk az ott dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítására irányuló gondoskodást. Az elsőosztályú szállodának is beillő vasúti laktanyájával, számtalan új épületével és más létesítményeivel, nem utolsósorban szédületes munkatempójával Záhony mely benyomást tett ránk... Szeretnénk meghívni ott megismert barátainkat a Déli pályaudvarra újabb tapasztalatcsere céljából, ehhez azonban az kellene, hogy a három éve elkészült konyhánkat végre üzembe helyezhessük. Egyszer persze nem tudjuk, hogy az tényleges mikor válnak valósággá...

Köszönet és elismerés

A Déliben jó érzéssel nyugtázták a záhonyi szb-titkár, Verba Ferenc elismerő szavait, midőn értékelte és megköszönte a kapott segítséget, amit az ország más tájairól Záhonyba sereglett vasutasok, köztük a budapesti utasellátások Mező Imre, Kállai Éva, Petőfi Sándor, Asztalos János és Budapest szocialista brigádjára nyújtott.

— Máskor is szívesen jövőnk, ha rendkívüli feladatok elé kerülünk — így búcsúztak valamennyien.

K. J.

A vasút 1977. évi fejlődése a beruházási tervek tükrében

Végleges adatok még nem állnak rendelkezésünkre, de az eddigi elemzések alapján már szinte biztos, hogy az 1977. évi beruházások műszaki és pénzügyi teljesítését pozitívan értékelhetjük.

Jelentős eredmények könyvelhetjük el, hogy az 1976. január 1-én életbe lépett MÁV Beruházási Utasítás előírásai már a gyakorlatban is éreztették hatásukat. Egyszerűbb, de alaposabb lett a beruházások előkészítése, kevesebb beruházást indítottunk hiányos tervdokumentációval, tovább szilárdult a pénzügyi fegyverem. Az új, induló beruházások további korlátozásával meggyorsultak a folyamatban lévő beruházások. Pozitívan éreztette hatását az a szervezeti változtatás is, amely szerint a jelentős beruházások lebonyolítását az 1977. január 1-től működő MÁV Beruházási Irodához centralizáltuk. Az éves feladatokhoz való időbeli felkészülést segítette az is, hogy még 1976 végén kiadásra került az 1977. évi beruházási terv. A tervben előírt beruházási feladatok megvalósítására mintegy 7,3 milliárd forint áll rendelkezésünkre. Ebből 3,7 milliárdot a vasúti közlekedési hálózat fejlesztésére, 2,3 milliárdot vasúti járművek beszerzésére és valamivel több mint egymilliárdot egyéb vállalati beruházásokra fordíthatunk.

A vasúti közlekedési hálózatfejlesztés keretében a legnagyobb összeget — több mint kétfélmilliárdot — a vasúti pálya korszerűsítésére költöttünk. Ez lehetővé tette 330 km hosszú vágány korszerűsítését és 480 csoport kitérő cseréjét. A megvalósult feladatok közé sorolhatjuk — többek között — a Cegléd—Abony, Székesfehérvár—Komárom, Bp. Kelenföld—Bicske, Szajol—Debrecen, Balatonederics—Keszthely, Zalaegerszeg—Lenti, Szeged—Hódmezővásárhely, Szerencs—Mezőzombor és Felsőzsolca—Hernádnémeti állomások közötti vonalszakaszokon elvégzett pályakorszerűsítéseket.

A pályakorszerűsítési program teljesítése jelentős eredmény, hiszen a vasúti pályák nagyobb tengelynyomásra és sebességre való átépítése nemcsak biztonsági kérdés, hanem lehetővé teszi a korszerű vontató járművek és nagyobb raksúlyú teherszállók jobb kihasználását is. Ezt a célt szolgálta a nagy forgalmi ipartelepek — mint például a Szolnoki Vegyiművek, a Sárvári Cukorgvár stb. — iparvágány-hálózatának korszerűsítése.

A villamosításra 135 millió forintot fordítottunk, és 1977-ben már nagyobb ütemben folytattuk a Budapest—Kelebia közötti nemzetközi fővonal villamosítását. Eddig 50 km-es szakaszon épült meg a villamos felsővezeték.

1977-ben is sok gondot okozott a vasúti szállítási kapacitás szűk keresztmetszeteit jelentő csomópontok és állomások korszerűsítése. Közvetett ugyan, hogy az áramelvezések hatásaként legnagyobb mértékben az állomások fejlesztésére előirányzott összeget kellett csökkentenünk. Így erre a célra csak 830 milliót fordíthatunk. Emiatt nem tudtuk csökkenteni azt a feszültséget, amit a vonalakon jelentkező többletkapacitás és egyes csomópontok, rendező-pályaudvarok szűk keresztmetszete okoz.

A csomópontok között első helyen szerepelt a záhonyi átrakókörzet fejlesztése, ahol jelentős üzembelhelyezésekre került sor: Eperjeskén a „C” darusvonal. Fényeslitkén az új „üreskocsi”-rendező pályaudvar. Záhonyban a bővített kultúrház került átadásra. Folytattuk — bár nem kielégítő mértékben — a Bp. Déli pályaudvar, Debrecen és Eger állomások korszerűsítését. Megtörtént Gyoma állomás felvételi épületének korszerűsítése és számos helven (Romhány, Nyírbátor, Haidúhadháza, Celldömölk stb.) szilárd burkolatú rakterületek létesítettünk. Szombathely állomáson üzembe helyeztük a korszerű vontató járműveket kiszolgáló 1500 köbméteres olajtároló berendezést.

A vasúti hálózatfejlesztés kiemelt feladata volt a biztosítóberendezések és a távközlő-

hálózat korszerűsítése, valamint a vasútközút szintbeni keresztelődések sorompóval történő biztosítása. A biztosítóberendezések fejlesztésére közel 300 millió forintot költöttünk. Megvalósult 130 km vonali térközbiztosító berendezés és 10 állomáson korszerű biztosítóberendezés, 80 helyen pedig önműködő sorompó épült. Biztosítóberendezés létesült Bp. Kelenföld—Szabadbattyán, Porpác—Répcelak, Vámosvölgy—Ludas, Nagyrák—Füzesabony állomások között, valamint Rákosrendező. Budaörs, Ludas, Maklár, Ceglédbercel—Cserő állomásokon.

Távközlő berendezésekre 140 milliót fordítottunk. Említésre méltó a Győr—Hegyháshalom állomások között megépített és üzembe helyezett kábelösszekötés.

A vállalati és egyéb állami beruházások keretében belül egyik legfontosabb feladatunk volt a szociális, munkavédelmi és egészségügyi beruházások terv szerinti teljesítése. Szociális és munkavédelmi beruházásokra 180 milliót költöttünk és — többek között — üzembelre áadtuk a ferencvárosi munkásszállót, Balassagyarmaton öltöző-mosdót, Püspökládányban vontatási szociális épületet. Kiskunfélegyháza szociális létesítményt, Füzesabony állomáson öltöző-mosdót és üzemi konyhát. 1977-ben üzembe helyeztük a Budakeszi Rehabilitációs Intézet nővérszállását, Balatonfüreden pedig a szivszanatóriumot.

Az üdültetési, kulturális, sport és gyermekjóléti célokra fordított 78 millióból folytatjuk a balatonboglári vállalati üdülőt, a balatonkenesei gyermeküdülőt, a nagykanizsai sportcsarnok és a Landler Jenő Járműjavító Üzem kultúrthozonának építését.

Az elmúlt évben — hosszas huzavona után — meggyorsult a kelenföldi szakközépiskola és kollégium kivitelezése, és év végére sor került a részleges üzembelvezésére is.

A vállalati beruházások között jelentős helyet foglal el a járműjavító üzemek fejlesztése.

Nagy összeget — 400 millió forintot — fordítottunk a nehéz fizikai munkák gépesítésére. Legjelentősebb tétel ezen belül a pályaeépítés gépesítése.

A vázlatos felsorolásból is kitűnik, hogy 1977-ben állásfokozásaink fejlesztését illetően jelentős a haladás. A pénzügyi lehetőségeket viszont nem merítettük ki teljesen, több beruházásnál nem lehtünk elégedettek a kivitelezés ütemével sem. A Déli pályaudvaron esővíz Számítástechnikai Központ nem kielégítő ütemű építése miatt például még nem sikerült üzembe helyezni a 200 milliónál nagyobb értékű R 40-es számítógépeket. Nem sikerült csökkentenünk a befejezetlen beruházások állományát sem.

1978-ban is legfontosabb feladat, hogy minden erőnket a folyamatban lévő beruházások mielőbbi befejezésére koncentráljuk, és új beruházás kezdésére csak nagyon indokolt esetben kerülhet sor. Ez továbbra is feltétele a beruházási egységnyi megteremtésének. Elengedhetetlen feladat a beruházási folyamat megvalósítási részének optimális szervezése is. A beruházások megvalósítása során a szervezethez az átgondolt és minden részletében elemzett beruházási tevékenység egyik legfontosabb kelleke. Ez biztosítja az egyenletes munkát egész éven át. Ez teszi lehetővé a vakraan előforduló év végi „hajrá” kiküszöbölését.

Az egyenletes beruházási munka feltétele viszont a jobb műszaki-gazdasági előkészítés, az igényekhez igazodó tervek készítése, amelyek szerényen, a fejlett technikához és technológiához, a korszerű vasútüzemhez alkalmazkodva időben állnak az illetékesek rendelkezésére.

Az 1977. évi tapasztalatok alapján szinte minden feltétel adott a hibák kiavításához, beruházási tevékenységünk jobbá tételéhez.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

LEVÉL A VASÚT SZERVEZETT DOLGOZÓIHOZ

Szakszervezetünk központi vezetősége örömmel és meglepéssel vette tudomásul, hogy a záhonyi átrakókörzet dolgozóinak megsegítésére mozgósító felhívás kedvező fogadtatásra talált a vasutasok, mindenképp a szocialista brigádok tagjai körében. Karácsony és újév között — hat napon át — mintegy 1200 önkéntes jelentkező vett részt a debreceni, a szegedi, a miskolci és a budapesti igazgatóság területéről az átrakókörzet munkájában.

Ennek a közös megmozdulásnak eredményeként elmondhatjuk, hogy az elmúlt esztendő eredményesen zárult, sikerült az

1977-es esztendő áruszállítási feladatait teljesíteni, jó alapot teremtve az 1978-as év indításához.

A példamutatóan zárult akció után mind a vasutasok szakszervezetének központi vezetősége, mind a magam nevében ezúton is kifejezem köszönetemet és elismerésemet a nagy munka valamennyi résztvevőjének, s azoknak is, akik a felhíváshoz csatlakozott munkatársaik helyett, az ő távollétükben saját szolgálati posztjukon helytálltak.

Koszorús Ferenc
főtítkár

Adottság és nézőpont

A vasutasok jövőbeli feladatainak mérlegelése közben érdemes elgondolkodni három, a közelmúltban megjelent újságcikken:

„A vasút több mint 133,5 millió tonna áru elfuvarozásával az előző évnél mintegy 3 millió, illetve a tervezettnél másfél millió tonnával több árut továbbított 1977-ben. Idéi szállítási terve 134 millió tonna... A MÁV vezetői, számítva az esetleges többlettelvényekre is, intézkedési tervükben 136 millió tonna szállításra készülnek fel” — írta a Népszabadság január 5-i száma.

A Loboqóban viszont ez áll. Fekete Sándor mozdonyvezető, a Keleti vontatási főnökség dolgozója nyilatkozataként:

„Olyan hirtelen nőttek meg a szállítási igények, hogy a jelenlegi szervezeti és technikai adottságokkal éppen csak teljesíteni tudjuk a feladatokat. Szerintem nagy eredmény jelenleg elérni, hogy egyáltalán menjenek a vonatok.”

Ha valaki meglepődik ez utóbbi kijelentésen, mindjárt jobban megérti az elmentmondást, amint elolvassa a Népszabadság karácsonyi számában két ferencvárosi mozdonyvezető, apa és fia —

vagyis Berényiék — türelmetlen hangú kijelentését:

„Tessék elképzelni, mit jelent fél nap alatt 30–40 kilométert haladni olyan villanymozdonnyal vagy dízelgéppel, amely addig 90–100 kilométerre is elvontatná a szerelvényt... Sehogy nem fér a fejünkbe, miképp lehetséges beérni nálunk 15–20 kilométeres átlagsebességgel...”

Nem titkolom, sok ezer vasutas társammal együtt én is vagyok Berényiék nézetét, s nagyon sokszor vagyunk elégedetlenek teljesítmé-

nyeinkkel, de főképp nem hatékonysági és költséggazdálkodási eredményeinkkel. A MÁV technikai felszereltsége sokat javult, és javul ezután is, ám kétségtelen, hogy a munka szervezése, egyes munkatársak viszonya a megnövekedett feladatokhoz ugyancsak sok változtatást kíván.

A Berényiék által megfogalmazott teniakarással, a hibák konkrét megnevezésével és kiavításával, szolaalutunk lehető legraportosabb elvénzésével kell a még jobb eredmények kivívására törekednünk. Kizárólag ez az út vezet egyéni boldogulásunkhoz is. Pozsonyi Tibor, mozdonyvezető

Az előszállítás tapasztalatai Szolnokon

Egyezés három nagyvállalattal + A hét végén csökken a teljesítmény + Tavaly ötezer konténer + Több az egységakománnyal érkező vagon + Komplexbrigádok

Mit csinál év elején az állomásfőnök kereskedelmi helyettese? Erre a kérdésre kerestem választ Szolnokon, amikor meglátogattam Lauer István kereskedelmi állomásfőnök-helyettesét. Asztalán a Közlekedési Közlöny legújabb száma. Eppen egy felhívást olvas, amely előnyös feltételeket ajánl azoknak a vállalatoknak, amelyek nem az őszi csúcsgazdálkodásban, hanem folyamatosan szervezik meg a szállítást. A rendelkezés elsősorban az első negyedévben ígér kedvezményt a szállítatóknak, ha igénybe veszik az „előszállítási” lehetőséget. Ez nem új kezdeményezés.

Tavaly pár ezer tonnával sikerült túlteljesíteni a szállítási terveinket — mondja Lauer István. A sikerhez az is hozzájárult, hogy az év elején felkerestük a legnagyobb szállítató vállalatokat, és megbeszéljük, hogy miképpen segíthetünk egymásnak. 1977-ben három nagyvállalattal kötöttünk egyezséget: a megyei Állami Építőipari Vállalattal, a Vízügyi Igazgatósággal és a KPM Közúti Igazgatóságával. Az első kétfőtől sikeres volt az együttműködés az előszállításban. Sajnos, a Közúti Igazgatóság nem tudott szót érteni a partnereivel, ezért jóakarattal ellenére sem sikerült teljesíteni az előszállítási vállalásukat. Ebből levonható az a tanulság is, hogy az előszállítás sikeréhez nem elég a MÁV és egy nagyvállalat összehozása. A vállalatnak a kooperációs cégekkel is össze kell hangolni ezt a munkát.

Melyek azok a vállalatok, amelyek az idén is jó partnerek lehetnek az év eleji szállításban? — A MÁV bővítette azoknak az áruknak a körét, amelyekre érvényes az előszállítási kedvezmény.

Bizonyára kihasználja a jó lehetőséget a szolnoki Tiszamenti Vegyiművek és a Beton-élelmiszeripari Vállalattal és a Vegyiművekkel van. Az előbbi egy-egy vagonra átlag 50–52 forint, az utóbbi 20 forint kocsiallaspénzt fizet.

Szolnokon 1976 júliusában indult meg a konténeres szállítás. Egy esztendő alatt utolérték azokat az állomásokat, amelyek már korábban megismerkedtek ezzel a korszerű eszközzel. Tavaly több mint ötezer konténer fuvaroztak Szolnokra és a különböző körzeti

— Erdemes megjegyezni — folytatja Lauer István —, hogy az előszállítással kapcsolatos intézkedéseket jövőre már december elején kellene közzétenni. Akkor talán nem fordulna elő az, ami most. Az év első hetében ugyanis szinte szünetelt a vagonigénylés. A vállalatok jelenleg is csak ismerkednek a kedvezmény nyújtotta lehetőségekkel. A vállalatok az átlagos napi kocsigigénylésnek még január közepén is csak a felét kérték. Sokat segítené az, ha minden fuvaroztató már decemberben felmérte volna, hogy mit és mennyi árut akar szállítani 1978-ban.

A szállítási tervek teljesítését nagymértékben befolyásolja az, hogy a vállalatok hogyan végzik a ki- és berakodást. Különösen szombaton és vasárnap csökken a teljesítmény.

A hétfői rakodás megszervezését állandóan kérjük a vállalatoktól. A Tiszamenti Vegyiművek például egész évben éjjel-nappal rakodik. Ezt teszi a Szolnoki Cukorgyár is, de csak a kampány idején. A Betonélelmiszeripari Vállalat megalkotta az ösztönzési lehetőséget arra, hogy munkásai vasárnap is szívesen rakodjanak. Vasárnaponként 15–20 kocsival több árut raknak be, mint hétköznap.

— A vállalatok többsége még mindig sok kocsiallaspénzt fizet. Milyen tapasztalatokat gyűjtött az elmúlt hónapokban? — Az év utolsó négy hónapjában készítettünk erről felmérést. A szolnoki papírgyárat említeném, mint jó példát. Négy hónap alatt nem fizettek kocsiallaspénzt. A legtöbb gond az Állami Építőipari Vállalattal és a Vegyiművekkel van. Az előbbi egy-egy vagonra átlag 50–52 forint, az utóbbi 20 forint kocsiallaspénzt fizet.

Szolnokon 1976 júliusában indult meg a konténeres szállítás. Egy esztendő alatt utolérték azokat az állomásokat, amelyek már korábban megismerkedtek ezzel a korszerű eszközzel. Tavaly több mint ötezer konténer fuvaroztak Szolnokra és a különböző körzeti

állomások között. A legjobb „ügyfelük” a martfői Tisza Cipőgyár. Konténer-kapacitásuk 90 százalékát veszik igénybe.

Komplex brigádszerződés alapján több éve működnek együtt a szolnoki vasutasok és a 7-es VOLÁN Vállalat kollektívái. Egyre több az egységakománnyal érkező vagon, és a rakodólapon szállított áru. A VOLÁN beszerezte a nehéz fizikai munkát könnyítő gépeket: villásemelőket, darukat. Ezek nemcsak a dolgozók munkáját teszik könnyebbé, hanem gyorsítják a ki- és berakodást is. Ugyancsak a VOLÁN használja fel a közepes konténereket, Martfű és a szolnoki teherpályaudvar között.

A cél közös: együttes erővel kell a népgazdaság által felkínált árut vasúton és közúton elszállítani.

K. L.

MEGKÉRDEZZÜK:

Kire hallgasson a sorompókezelő?

Kisvárdán már régebben felfigyeltem egy furcsaságra. A vasútállomás északi végénél van egy kézzel állítható sorompó. Egyik oldalán a város, a lakóházak és a lakosság zöme, a másikon a munkahelyek: a szeszipar, az öntöde és a többi gyár, továbbá egy új kórház. A sorompó sokszor félóránál tovább van. Előfordult már, hogy a szülő nőt hívó mentőben megkezdődött a szülés, mert az nem jutott el a kórházig. Egy baleseti sérült életéért is harcot kellett vívni, 300 méterre a műtőtől. A „túloldali” gyárak igazgatói dühöngenek a késések miatt. Bármilyen korán indul el otthonról a dolgozó, gyakran félórát várhat a lezárt sorompó előtt. Ha nem akar elkésni, átbújik alatta, de akkor a lesbenálló rendőr kapja el, nem szólván a baleseti veszélyről.

Erről már írtam a Lúdas Matyiban. Itt életbevágóan fontos lenne egy fényesorompó építése. Sajnos, a cikknek nem ez lett a következménye.

Legközelebb arra járva bementem az állomásra, hogy megtudjam, milyen intézkedés történt. Egy levelet mutattak. A debreceni igazgatóság illetékese figyelmeztette az állomásfőnököt és a sorompókezelőt, hogy ne tarták sokáig zárva a sorompót. Anyagi, fegyelmi és egyéb felelősségrevonást helyeztek kilátásba.

A bosszúságot okozó sorompó az ország egyik legforgalmasabb vonalán, Záhony előtt van, ahol sokszor tízpercenként jönnek a vonatok. A szabályzat pontosan előírja, hogy a kézi vezérlésű sorompót a vonat érkezése előtt hány perccel kell lezárni.

Törhető hát a fejét a főnök és a sorompókezelő, hogy miért kap büntetést. A korai sorompónyitáért, a késői zárásért, vagy azért, hogy szabályszerűen cselekednek.

Lesz-e megoldás? A fényesorompó felszerelése nélkül aligha. Az állomáson dolgozók ugyanis nem sokat tehetnek. Első a forgalom biztonsága és a balesetek elkerülése. A hivatalos figyelmeztető levél, intézkedés nélkül keveset ér!

Sztármári Jenő István

Nyugdíjba vonuló vasutasok helytállásának elismerése

Január 11-én a Vasúti Főosztályon ünnepséget rendeztek a nyugállományba vonult vasutasok tiszteletére. Több évizedes munkásságuk elismeréseként 37 vasutat részesítettek Vezérigazgatói dicséretben. A megjelenteket Ürögi József, a Főosztály szak szervezeti bizottságának titkára köszöntötte, majd Ácsné Varajti Ildikó, a KISZ-bizottság szervező titkára (a Vezérigazgatóság gazdasági- és társadalmi vezetői nevében) méltatta a meghívott nyugdíjasok munkáját, érdemeit. Utána Gulyás János vezérigazgató-helyettes adta át a dicséret okleveleket és pénztárgyat.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETEN

részesült:

Aradi Józsefné, személyzeti nyilvántartó, Szeged Épület és Hídfenntartó Főn.; Ádám Gábor művezető, Jászapáti Vont. Főn.; Bálint László rakodómunkás, Ügykezelési és Gazd. Hiv.; Budavári László vonatkezelő, Miskolc-Tisza áll. fön.; Dallos László Üveges, Szombathely Járműjav. Ü.; Fenyvesi Lajos raktárnok, Kom-



Gulyás János vezérigazgató-helyettes átadja a jutalmat Aradi Józsefnének, a szegedi Épület és Hídfenntartó Főnökség személyzeti nyilvántartójának.

(Laczkó Ildikó felvétele)

ló áll. fön.; Fővényesi István állomásfőnök, Szekszárd áll. fön.; Hartványi Imre csoportvez., Székesfehérvár Vont. Főn.; Honti József osztályvezető, MÁV Tervező Int.; Juhász László osztályvez. h., Miskolc Járműjav. Üzem; Karcagi Árold Áruirányító, Miskolc Tisza áll. fön.; Kedves Ferenc szolgálatvezető váltókezelő, Hegyeshalom áll. fön.; Kiss Ferenc állomásvez., Budapest-Háros áll. fön.; Kozáry Gábor gazdasági vezető, MÁV Kórház és Központi Rend. int.; Kulcsár József csoportvez., Debrecen áll. fön.; Lang János csoportvez., Hatvan Vont. Főn.; Leitner Sándor ügyintéző, Rákospalota—Újpest áll. fön.; Lics Józsefné segédmunkás, Nagykanizsa Pft. Főn.; Marton Gyula dízelmozdonyvez., Tapolca Vont. Főn.; Dr. Matheidesz Istvánné ügyintéző, KPM Vasúti Főosztály; Nagy Klára ügyintéző, MÁV Anyagellátási Ig.; Németh Péter vezénylőtiszt, Cellődmőnk áll. fön.; Pápai György üzemgazdász, Komárom áll. fön.; Plagányi István műszaki ellenőr, Budapest Vasúti; Rabb Ferenc művezető, Hámán Kató Vont. Főn.; Reményi János állomásfőnök, Kalocsa áll. fön.; Révész Jakab motorvezető, Kaposvár Vont. Főn.; Somogyi István felépitményi munkavez., Székesfehérvár Pft. fön.; Szántó Pál lakatos, Debrecen Járműjav. Üzem; Szász Albert pályamester, Békéscsaba Pft. fön.; Szűcs János mozdonyfűtő, Dombóvár Vont. fön.; Takács Lajos csoportvez., KPM Vasúti Főosztály; Urbán Gyula vonatvezető, Esztergom áll. fön.; Varga Gyula művezető, Debrecen Bizt. ber. Főn.; Varjasi Miklós művezető, Debrecen Vont. fön.; Vitovszki János jegyviszsgáló, Nyíregyháza áll. fön.; Vörös Mária bérelisművelő, MÁV Hídep. Főn.

Munkásgyűlés a Landler járműjavítóban

Ezekben a hetekben a munkásgyűléseken és a szocialista brigádvezetők tanácskozásain újabb és újabb felajánlások születnek az 1978. évi gazdasági feladatok teljesítésére.

Január 16-án a Landler Járműjavító Üzem kollektívái munkásgyűlésen határozták el, hogy csatlakoznak a Láng Gépgyár dolgozóinak versenyfelhívásához. A kocsiosztály műhelycsarnokában tartott gyűlést Sebestyén József, az üzem pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd Mezei István

igazgató értékelte az 1977. évi gazdasági eredményeket és ismertetette az ideai feladatokat.

Az igazgató tájékoztatója után Hriágyei Mihály, a Kilián György nevű viselő MÁV Kiváló brigádjának vezetője először jelentette be elhatározásukat, hogy csatlakoznak a Láng-gépgyári versenyfelhívásához, újabb felajánlásokkal teszik lehetővé a tervek teljesítését.

Ezt követően több szocialista brigád képviselője ismertette konkrét, termelést segítő felajánlásait.

KELENFÖLDI PILLANATOK



Az igazi „nagy tél” eddig még az idén is elkerült bennünket, ám a szabadban dolgozó vasutasok munkája — köztük a pályamunkásoké — így sem irigylésre méltó. Ezt érzékelteti két felvételünk, amely Budapest—Kelenföld állomáson készült.

A ferencvárosi pályafenntartási főnökség XV-ös pályamesteri szakaszának aranykoszorús, Zrínyi Miklós szocialista brigádja gondoskodik a behavazott váltók takarításáról, az alkatrészekre fagyott jég olvasztásáról. Munkájuk nélkül lehetetlen volna a forgalmat zavartalanul lebonyolítani.

A szabadban végzett munka közben jólesik a forró tea.

(Tenta György felvétele.)



KOPOGÓ BILLENTYŰK

Óránként huszonnyolcezer leütés

Gyorsan tekeregnek a papírkigyóka fiatal nők fűrészmozdulatai nyomán. A teremben nem hallani mást, csak a billentyűk „zenéjét” és a papír surrogását.

A MÁV Számítástechnikai Üzem adatrögzítő üzemegységében járok. Sztánó József üzemeltetési osztályvezető és Bölskei Lászlóné csoportvezető kíséri. Amíg végigmegyünk a három munkateremben, a dolgozók kezét figyelem. Gyors mozgataikat a szem alig tudja követni.

— A múlt év végén versenyt rendeztünk az üzem ötvenéves fennállása tiszteletére — mondja Sztánó József. — Egyes feladatoknál má: házi normák alakultak ki, ezért kíváncsian vártuk, mi lesz a felső határ. Eddig egy óra alatt tíz-tizenkétezer leütés végeztek. Ebben a munkafázisban 1963-ban negyvenöt perc alatt 15 600 leütés volt a legjobb eredmény. A mostani döntőbe jutottak mindössze 21 ezer leütésen felüli eredményt ért el. Ez önmagában is nagy teljesítmény.

Bölskei Lászlóné is elégedett a verseny után. Szerinte az is segítette a szép teljesítményt, hogy itt mindig jó a hangulat.

Még fiatalon, legtöbbször a nyolcadik általános iskola el-

végzése után kerülnek hozzánk — folytatja Bölskei Lászlóné, mindenki Hugyi néni. — Megszeretik ezt a munkát és maradnak. Egy ügyes kezű lány vagy asszony megkeresi itt a háromezer forintot is.

Erika, azaz Sipos Mihályné az egyik győztes. Figyeltem a kezét. Könnyűden megtámasztotta a gép oldalához és fűrészen üttötte a billentyűket. Így gyorsabban megy.

— Nincs ebben semmi különös — magyarázza. — A győzelem engem is meglepett. Úgy indultam, hogy nem vesztetek semmit, ezért voltam nyugodt. Az persze jólesett, hogy győztem, és otthon is nagyon örültek neki. Jól jött az első díjjal járó ezeröttszáz forint is.

Erika magas, szőke fiatalasszony. Rendíthetetlen nyugalma sokszor irigylésre méltó. Talán ennek köszönhető, hogy a régi dolgozók elől elvívta a pálmát. Ő még csak néhány éve van az üzemben, de ezzel a győzelemmel felhívta magára a figyelmet.

— Férjem Dunakeszin dolgozik, a galvanizálóknál. Fel-sőgődről járunk be dolgozni. Alig két hónapja esküdünk. A közigazgatási technikum második osztályos tanulója vagyok. A szakma fortélyait

Somlai Károlynétől sajátítottam el.

A picit, törekeny Éva, Hársfalvi Mihályné szintén első lett. Azt mondják róla, östehetség. Az általános iskola befejezése után azonnal itt helyezkedett el, s már hat éve az üzem dolgozója. Mindig gyors és pontos.

— Nálunk a teljesítmények mérhetők, ezért ösztönző bérezési rendszert alkalmazunk — tájékoztat Sztánó József. — A borítékban tehát rendszerint annyi van, amilyen és amennyi munkát végeznek dolgozóink.

Évát fodrász pályára szel-

rettek volna küldeni a szüleim. Nagy volt a megdöbbenés, amikor nem választottam az apu szakmáját — mondja nevetve. — Nem bántam meg, mert én is keresek annyit, mint egy fodrász. Egy ismerősömtől hallottam erről a munkáról és eljöttem körülnézni, aztán itt is maradtam. A nyolcadikban négyes rendű voltam, mégsem tanultam tovább. A munkám mellett két év alatt elvégeztem a gimnáziumot is.

Éva Ceglédbercelről jár dolgozni. A bejárás mellett is jut azonban ideje olvasni, tanulni, színházba, moziba járni. S ha arról van szó, hogy a Déli pályaudvaron kocsimosást

(szalal)

Gondos előkészítés után

Mezőhegyesen véget ért a szezon

A munka jó szervezésével tünnek ki a vasutasok

Január 20—25-e között a Mezőhegyesi Cukorgyárba is beszállították az utolsó vagon répát. Ezzel végetért egy hosszú, mozgalmas szezon. Czifora Sándor állomásfőnök ezúttal a következőket mondta:

— Ilyen szervezeten, mint ebben a szezonban, még soha nem dolgoztak a feladók és a répa fogadó állomás. Ezt elsősorban a cukorgyárral kialakított jó kapcsolatnak és a különböző szolgálati ágak egységes, összehangolt munkájának tulajdonítom. A sikeres felkészüléshez tartozott, hogy a gyár vezetői és a vasútigazgatóság illetékes osztályai idejekorán egyeztettek a feladatokat és részletesen meghatározták a tennivalókat. Megállapodtunk például abban, hogy az egyik legjelentősebb réparakodóhely, Székkutas és Mezőhegyes között fordáronat közlekedtetünk, amely hozzá a rakott és viszi az üres kocsiakat.

Mezőhegyesen egyébként szeptember 6-án kezdődött a szezon, s azóta szüntelenül érkeztek a répával rakott szerelvények. A mezőhegyesiek mintegy 5000 vagonban 160 000 tonna répát fogadtak. Ez a mennyiség több mint 20 000 tonnával meghaladja az előző év hasonló időszakának teljesítményét.

— Nagymértékben javult a cukorgyár rakodási készsége

is. Ezt igazolja többek között, hogy a késett kocsik miatt a gyár által fizetett kocsiállás-pénz összege csupán november 1. és 10. között — tehát a legerősebb napokban — 490 000 forinttal volt kevesebb, mint egy évvel korábban. Ugyancsak a jó szervezés eredményeként a gyár feladási forgalma is nagymértékben nőtt, hiszen év végéig 15 000 tonna cukor, 5300 tonna száraz- és 32 000 tonna nedveszetet hagyta el a gyár területét.

A répa- és cukorszállítás zavartalansága jó hatással volt az állomás munkájára, hiszen a mezőhegyesi vasutasok — a létszámihiány ellenére — évi tervük valamennyi mutatóját túlteljesítették. Nagy segítséget jelentett számukra, hogy október 1-től a tolatás könnyítésére, illetve gyorsítására egy M—32-es sorozatú dízelmozdonyt kaptak. Ezáltal a tervezett 2,05 normaóra helyett átlagosan 1,99 óra alatt állították be a kocsiakat a rakodóhelyekre.

— Az okosan, gördülékenyen szervezett munkából mi is „profitáltunk” — egészítette ki az állomásfőnök tájékoztatóját Virág László, a vontatási főnökség vezetője. — Terveinket teljesítettük és mintegy 140 000 forint értékű üzemanyagot takarítottunk meg.

(gellért)

IKERÜLNI BUDAPESTET!

Egyre több az „eltérített” vonat

Céltudatos forgalomszervezési és hálózatfejlesztési törekvések a szegedi vasútigazgatóságon

A XI. pártkongresszus határozata fő feladatunkká tette belső tartalékaink feltárását, eszközeink jobb kihasználását, az önköltség csökkentését, a termelő folyamatok korszerűsítését, és azt, hogy mindennek érdekében gyorsabban haladást érjünk el az üzemi- és munkaszervezésben. E határozat végrehajtása nyomán az elmúlt időszakban a vasút számottevően fejlődött, de további tennivalóink közé kell sorolnunk ezután is a személy- és áruszállítás feltételeinek javítását, a szállítóképesség bővítését.

Összhang és folytonosság

Az üzemviteli feladatok közül az egyik legfontosabb célkitűzésünk az elegytovábbítás gyorsítása, hatékonyságának fokozása. Olyan intézkedésekre van tehát szükség, amelyek elsődleges célja, hogy biztosítsa a szállítás folyamatában döntő szerepet játszó tényezők összhangját és folytonosságát, mégpedig a vasút egyes berendezéseinek elavultsága és a szinte állandósult — különböző okokra visszavezethető — kapacitáshiány ellenére.

Jól tudjuk, hogy a nagy rendezőpályaudvarokon nincs elegyfeldolgozáshoz igénybe vehető ember. Ezen aligha tudunk változtatni. A vasút másik jellemzője, hogy a forgalom döntő része a Budapest-től kiinduló és az országhatár felé sugárvonalban húzódó fővonalakon bonyolódik le. Ezért egyes vonalaink kihasználtsága megközelítette a ma-

rúlni, mihelyt a dél-dunai terület ipari fejlődése ezt sürgeti.

Újabb „szűk keresztmetszet”

A közelmúltban átépített Dombóvár—Bátaszék—Kiskunhalas közötti vasútvonal nagy mértékben tette lehetővé a budapesti pályaudvarok mentesítését, mivel 1976 márciusa óta a Dél-Dunántúl és a Dél-Alföld áruinak kicserélése — az élő és a romló küldemények kivételével — ezen a vasútvonalon bonyolódik le. Az 1976-ban szerzett tapasztalatok alapján 1977 februárjában újabb elegyáramlatokat sikerült elterelni a budapesti térségből, vagyis Dombóvárról Záhonyba, illetve Záhonyból Dombóvárra nem Budapesten át, hanem a ceglédi deltavágány érintésével Kiskunfélegyházán keresztül közlekednek a vonatok. S természetesen Pényeslitke és Szolnok állomás sem Budapesten át küldi a Dombóvár átmenetű elegyet.

Késztelen, hogy a forgalom átterelése következtében a Kiskunhalas és Kiskunfélegyháza közötti fővonalon is ezen a két állomáson is jelentős forgalmi nehézségek keletkeztek, s ez a vonal a szegedi vasútigazgatóság egyik „szűk keresztmetszete” lett. Tudnillik itt bonyolódik le a záhony—kelebiai tranzitforgalom tekintélyes része is. Különösen nehéz Kiskunhalas állomás helyzete, elsősorban az átmenő vonatok szempontjából, kedvezőtlen fekvése miatt, mivel az irányukat megváltoztató vonatok mozdonyát „körül kell járítani”. Tíz vágányon ezt és naponta 170 menetet összeállítani: rendkívül erőfeszítést követel az ott dolgozó vasutasoktól! Még nehezebb a helyzetük a hét második felében, amikor a szűkös vágányzaton esetenként 1700-nál több kocsi kitévő elegymennyiséget kell feldolgozniuk.

Az újabb szervezéssel sikerült elérni, hogy a múlt év augusztusától Dombóvár állomás a szolnoki rendeltetű elegyből tiszta csoportot képez, s az így indított vonatok — ugyancsak a ceglédi deltán át — mentesítik Kiskunhalast és Félegyházát a tolatási munkától.

Néhány hónappal ezelőtt, 1977 októberében az említett viszonylatban közlekedő irányvonalakat váltás nélkül továbbították az M 62-es sorozatú dízelmozdonyok. Ezek a vontatójárművek Kiskunhalason sem szerelést, sem napi vizsgát nem végeznek, így a vonatovábbítás folyamata nem szakad meg. Az elegytovábbítás korszerűsítésében reánk váró újabb feladat, hogy Dombóvárról Szegegre is képezzünk irányvonalakat. Ezenkívül tökéletesíteni kell a szolnok—ceglédi delta — kecskeméti—kiskunfélegyháza kiskunhalas—bátaszék—dombóvári átúts fővonal információs rendszerét.

Fenntartási igények

Ez a vonal három vasútigazgatósághoz tartozik, és nagy menetirányítói szakasz része. A munkák jobb összehangolása érdekében a vonalat be kell kapcsolni a Központi Üzemirányító Hivatal közvetlen információs rendszerébe, Kiskunhalason az állomásirányítói, valamint a mozdonyirányítói szolgálat

A szegedi vasútigazgatóságnál — mint az itt leírtakból is kitűnik — a MÁV összhálózati érdekeinek figyelembevételével keressük az elegytovábbítás hatékonyságát fokozó lehetőségeket, hogy mind szervezéssel, mind műszaki fejlesztéssel elősegítsük a gazdaságpolitikai célkitűzések megvalósíthatóságát.

megszerzésével és gépcsoportosítással kell javítani a munkát.

A kis tengelynyomású kecskeméti—fülőpszállási vonalat ugyancsak jobban kell kihasználnunk a hálózatra nevezendő szállítási feladatok érdekében. Ennek egyik módja, hogy M 41-es dízelmozdonyokat vegyünk igénybe a sódervonatok továbbításához. Ezáltal elérhetjük, hogy Dunavecse, Szalkszentmárton térségében feladott sóderküldemények ne Kiskunhalason át, hanem a kevésbé kihasznált fülőpszállás—kecskeméti delta—kiskunfélegyházi útvonalon jussanak rendeltetési helyükre.

A forgalmi kapacitás bővítésére Kiskunhalas és Félegyháza térségében műszakfejlesztési intézkedések is szükségesek. Tudvalevő, hogy a két állomás közötti vonalon kevés lehetőség van a vonatok találkozására, illetve keresztelésére. Ezért Galambos és Harkakötöny állomásokon meghosszabbítjuk az I. számú vágányt, hogy azokon egy-egy vonat megosztás nélkül elférjen. További tervünk Tótfülső megállóhelyet állomássá szervezni. Ezáltal a vonal leghosszabb állomásközében egy újabb vonatjelentő szolgálati helyet létesítünk így lehetőség nyílik a vonatok keresztelésére, illetve arra, hogy Kiskunhalas és Harkakötöny állomások között a menetidők rövidüljenek, s a vonatok sűrűbben követhessék egymást.

Delta- és irányvágányok

A kiskunhalas—félegyházi vonal műszaki állapota sem kielégítő, hiszen az 1889-ben, illetve az 1912-ben történt megnyitás óta az első jelentősebb korszerűsítésre csak 1956—59. közötti években került sor. A megnövekedett forgalom azóta egyre nagyobb fenntartási igényeket támaszt, s a tervek szerint 1980—85 között teljes felújításra szorul. Szerepel terveink között a kecskeméti—fülőpszállási vonal korszerűsítése is, amelyre 1985 után kerülne sor. Üzem érdekeink azonban feltétlenül megkívánják a sorrend felcserélését, mílálal mód volna a kecskeméti—fülőpszállási terület útvonal használatára és a kiskunhalas—félegyházi vonal tehermentesítésére.

Így sok előny származhatna abból is, hogy a Délegyházáról, Dunavecseről, Szalkszentmártonból az ország déli részébe küldött sóderszállítványok maximális tengelynyomással, Kiskunhalast mentesítve, 31,8 kilométerrel rövidebb útvonalon jutnának rendeltetési helyükre. Indokolja a vonal mielőbbi felújítását a távlati területfejlesztési irányelv is, amelynek alapelve, hogy a radikális fővonalakat a külső és a közönség övezetében átúts irányú vonalakba kell összekötni. A terv egyik alternatívája szerint megfelelő összeköttetést kell létesíteni Kecskeméti—Fülőpszállás—Solt—Dunaújváros között.

A záhony—kelebiai tranzitforgalom javítására tett intézkedések részeként folyamatosan van egy deltavágány épitése a Kiskunhalas—Kelebia és a Kiskunhalas—Félegyháza közötti vonal közvetlen összeköttetése, illetve Kiskunhalas állomás megkerülése — mentesítése — céljából. Ezenkívül még a közeljövőben javítani kell Félegyháza vágányhálózatát. Igaz, hogy az állomást nemrég átépítették, de megnövekedett feladataihoz képest kevés az irányvágánya.

PÉLDAMUTATÓ BRIGÁDOK

Ritka az ittasság a „borállomáson”

Ha vasutas körökben szóba kerül Budafok-Háros neve, szinte óhatatlan, hogy kétértelmű mosoly kíséretében el ne hangozzék a megjegyzés: „Bor-állomás”. A megjegyzést tevő ezzel azt szándékozik kifejezni, hogy a világhírű budafoki borpincéket kiszolgáló állomás, a „nyomtató lónak” nincs bekötve a szája. Hiba lenne ezt elhallgatni.

Húsz vállalat adja a munkát

Az állomás gazdasági és mozgalmi vezetői sem kertelek. Kocsis Imre kereskedelmi állomásfőnök-helyettes, Danka Dénes párttitkár és Mészáros István szb-titkár maguk teszik szívnak: dolgozók gyakran kerülnek olyan helyzetbe, — leggyakrabban akaratlanul —, hogy borhoz jutnak. Legnagyobb szállítatójuk, a Borgazdaságok Export Vállalata, ismeretből nevén a Hungarovin. Különböző üzemei a rendkívül szerteágazó Budafoki pince-rendszerben hol ide, hol oda kérnek sürgősen kocsit, és a jó kapcsolat érdekében a munkahelyek alsóbb vezetői igyekeznek „hálásak” lenni ezert a vasutasoknak.

A jó kapcsolat ápolásának ilyen sajátos értelmezése ellen természetesen a vállalat és az állomás vezetősége harcol, nem is eredménytelenül. Mindenesetre az állomás vezetőinek gyakori beszélgetése a dolgozókkal, meg a szocialista brigádok jó példája hozzájárult ahhoz, hogy ittasság alig fordul elő az állomáson.

A budafok-hárosiakat természetesen nem csupán a Hungarovin kiszolgálása foglalja el. Rajta kívül is van éppen elég vállalat, amely munkát ad nekik. A több mint húsz vállalat között olyanok szállítási igényét kell kielégíteni, mint például a Budapesti Szeszipari Vállalat élesztő- és szeszgyára, a 28-as számú Tüzipar, a Bányászati Aknamélyítő Vállalat üzeme, a Zománcipari Művek budafoki gyára, a Hungária Műanyagfeldolgozó Vállalat, az Országos Mészszeti Szövetkezet telepe.

A nagyforgalmú állomás 1977. évi kocsi feladási és leadási tervét túlteljesítette. A feladási kocsi száma tavaly 16 711 volt, hat százalékkal több, mint az előző évben. A leadás pedig meghaladta a 17 600 kocsit.

A gazdasági mutatók kedvezőek, terveiket élelemszinten teljesítették. Érdemes megemlíteni a kocsihasználatot, amelyet 102 helyett 103,8 százalékra, a szállítási tonnatertvet pedig 101,2 helyett 101,8 százalékra teljesítettek. Az állomás engedélyezett létszámából, amely 91, huszonkilenc hiányoznak. Ezt tíz kirendelt dolgozóval próbálják ellensúlyozni.

Az állomás nagykiterjedésű iparvágány-hálózata rendkívül nehéz munkát ró a dolgozókra. Iparvágányaikon éjszakánként 20—30 kocsi állítanak át. Tolatószolgálatuk nagy részét az áttállások kötik le. Napközben ezt a munkát nem tudják ellátni, mert a tartalék gép se győzné.

Teljesített felajánlások

Gondot okoz az is, hogy a Duna felőli részen levő üzeme (a Falemez Művek, a Pápiripari Vállalat, a Zománcipari üzem, a szeszipari telep, a Budakölör Festékgyár) kiszolgálását a gyári vontatóvágányon keresztül kell lebonyolítani, hiszen a székesfehérvári vonalat olyan emelkedésben keresztelje, hogy az M 40-es tartalék legfeljebb 200 tonna terheléssel mozoghat. Ezért egy-egy kiszolgáló menet több részben közlekedik.

Az állomás dolgozói a Nagy Október jubileuma tiszteletére tett vállalásukat a gondok ellenére is teljesítették. Vállalásukkal elsősorban a Hungarovin felajánlásához csatlakoztak. A vállalat az év vége helyett november 7-ig akarta elszállítani a megrendelt bort a Szovjetunióba. Ehhez kérték az állomás segítségét. A vasutasok mindent megtettek ennek érdekében. November 1-ig az utolsó borszállítvány is el-

indulhatott rendeltetési helyére. Hasonló módon segítette a Hungária Műanyagfeldolgozó Vállalatot is abban, hogy november 7-ig elszállíthassa a Szovjetunióba az egész évi PVC-padló exportot.

Kelenföld is számíthat rájuk

Az állomáson kezdetben nehezen bontakozott ki a szocialista brigád-mozgalom. A kereskedelmi dolgozók három brigádja, a Táncsics, a Petőfi, valamint a Kossuth évek óta eredményesen dolgoztak, csak a forgalmi szakszolgálatnál nem alakult brigád. Tavaly mégis sikerült létrehozni egy November 7 nevű forgalmi brigádot, amely azóta céltudatosan versenyez a szocialista címmért. Az elmúlt év utolsó negyedében a brigád minden tagja 16 óra társadalmi munkát végzett. December elején például az állomás rakodóterületét takarították, és két vagon hulladékot gyűjtöttek össze. Szén- és olajszállítást is vállaltak az állomásra és az őrhelyekre. Legközelebb ócska-vasgyűjtést szerveznek az állomás területén.

A kirendelt is részt vesznek a társadalmi munkában, ezzel bizonyítva, hogy jól érzik magukat ezen a munkahelyen. A négy celledőmölki kocsi-rendezőitől el is várja ezt a honállomás brigádja. Időnként érdeklődnek a munkájukról. A tájékoztatás rendszerint a következők: a négy kirendelt, Szélesi István, Novák László, Németh Károly és Lórántfi László példásan dolgozik, élen járnak a társadalmi munkában is.

Budafok-Háros dolgozóira előreláthatóan nagy munka vár. A tervek szerint elkezdődik Kelenföld állomás átépítése. Ekkor egyes tolatósvonatok (amelyek jelenleg Kelenföld közlekednek), csak Budafok-Hárosig járnak majd. A budafok-hárosiak ettől kezdve olyan tehervonatokot küldenek Kelenföld irányába, amelyek ott megállás nélkül áthaladhatnak.

Szász Ferenc

Módosították a szabályzatot

Milyen támogatást kaphatnak a családi ház építéséhez a fiatal vasutas házaspárok?

Ismeretes, hogy kormányzatunk kiemelten támogatja a munkások telepszerű, többszintes lakásépítését, vagy vásárlását, és ehhez állami támogatást is nyújt. Az ilyen kijelölt települések száma 1977-ben 61 volt. A fiatal házaspárok részére (többszintes építkezés esetén) törvényes lehetőség van a gyermekük után járó szociálpolitikai kedvezmény előlegezésére is.

Sok azonban az olyan település is, ahol a helyi körülmények miatt többszintes, telepszerű lakásépítésre nincs lehetőség, vagyis csak családiház építése lehetséges. A vasúti forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében azonban ilyen településeken is szükség van munkaerőre, ezért 1977. december 1-től külön szociális támogatásban részesülnek azok a fiatal munkás-vasutasházaspárok, akik vállalati támogatással a nem kiemelt településeken családiházat építettek és gyermekük született.

A támogatás együttes feltételei a következők:

- a családiházat vállalati kamatmentes kölcsönrel olyan településen építették, ahol a jogszabály nem biztosítja a munkáskedvezményt,
- a vállalati kamatmentes kölcsön törlesztését megkezdték,
- a gyermek születésekor egyikük sem töltötte be a 35. életévét,
- a házastársak egyike sem áll fegyelmi vagy büntető eljárás, illetve jogerős fegyelmi büntetés vagy büntető ítélet hatálya alatt, továbbá

— a gyermek születését megelőzően mindkét házastárs legalább egy évet folyamatosan a MÁV-nál fizikai munkakörben dolgozott, vagy a vasutas házaspár munkáskategóriába tartozó munkakört tölt be, bár nem fizikai munkások.

Fizikai munkásházaspár esetén, a kölcsön engedélyezését követően született első két gyermek után (a gyermek hároméves koráig) 36—36 hónapra a MÁV az általa nyújtott vállalati kamatmentes kölcsön törlesztését részesei alapja terhére átvállalja. Amennyiben mindkét munkáskategóriába tartoznak, de nem fizikai munkások, az átvállalás időtartama 24—24 hónap.

E támogatásra vonatkozó kérelmet a meghatározott minta szerint kell elkészíteni, záradékoltatni a házastárs szolgálati főnökségénél, és legkésőbb a gyermek születésétől számított 60 napon belül be kell nyújtani annak a házastársnak a szolgálati főnökségénél, ahol a kamatmentes kölcsönt folyósították. A kérelem mintáját és a kedvezményre vonatkozó szabályzatkiegészítést a MÁV Hivatalos Lapja 1977. évi 49. száma közölte.

A kedvezményt első ízben az 1977. december 1-én, vagy az ezt követően született gyermekek után lehet igénybe venni. Nagyon fontos, hogy a kérelmet a gyermek születése után minél előbb nyújtásuk be, és a záradékolás után azonnal továbbítsák a területileg illetékes vasúti igazgatóságokhoz, ahol szintén soron kívül kell intézni a kérelmet.

Történet egy gyermekről, akit nem akarnak látni

— Kellemes karácsonyi ünnepeket kívánok és köszönöm a türelmét, hogy szeptember-től nevelték ezt a lurkót.

— Viszontlátásra! Érezek jól magukat a szünetben. Legyen sok örömmük a gyerekekben!

— Megtaláltam én is a kisfiamat, köszönöm, hogy foglalkoztak velem. Kellems ünnepeket! BUEK!

A mamára nem hatnak az érvek

Ilyen, és hasonló párbeszéd hangzott el a Déli pályaudvaron karácsony előtt, amikor a Dunántúlon lévő MÁV nevelőotthonokból a nevelőtanárok elhozták a gyerekeket, hogy a szeretet ünnepén együtt lehessenek azokkal, akikről a tanév alatt távol vannak. A gyerekek mindig várják a találkozást. A hazatérés előtt már két-három héttel lázas készülődésbe kezdenek. Megspórolt zsebpénzükön valamit vásárolnak, mert ezzel is ki akarják fejezni szeretetüket, figyelmességüket.

Vajon várnak-e mindenkit?

Ritkul a tömeg. Fogynak a gyerekek, viszik őket a hozzátartozók. Csak P. A. marad. Nem jöttek érte. Elnyelik háromnegyed óra.

— Itt lakom a közelben, ha szüneted van, menj el hozzám. Nem először megyek egyedül, ismerem a környéket, mint a tenyeremet.

Talán szolgálatban lehetnek a szülők, azért nem jöttek el. Végül is két — valamikor szintén intézeti növendék — vállalkozik arra, hogy P. A.-t hazakísérik.

A három szoba, összkomfortos lakás ajtaját a mama nyitja ki. A gyereket bevezeti a gyerekszobába, ott közli vele, hogy egész decemberre befizette utána az ellátási díjat, miért jött haza?

P. A. értelmes gyerek, elmondja, hogy mindenki hazamegy karácsonykor, mert ez a szeretet ünnepe, és szeretneink körében a legjobb eltölteni.

A mamára nem hatnak az érvek, ajtót nyit, és P. A.-t szép csenedesen kitessékeli, hogy a szomszéd szobában lévő édesapa egyelőre ne is tudjon róla.

Visszament a Déli pályaudvarra, ahol a két régi növendék — miután vonat már nem ment a nevelőotthon felé — rábízta az ügyeletes rendőrré.

— Enn közben olvastam az állomáson, mert nagyon szeretem a könyveket — mesélte P. A., amikor visszaérkezett Kőszegre. — Odajött hozzám egy néni, és beszélgetett velem. Nem emlékszem pontosan, de mintha neki elmondtam volna, hogy mi történt velem, de az is lehet, hogy a rendőrök mondták el neki.

Az apa mindig veszekszik

Hogy a nevelőotthon időben tudomást szerzett P. A. „fogadásáról”, neki közzétehető. A rendőrök hazavitték. Így maradt a gyerek. Az édesapa, aki szolgálatban volt, csak másnap értesült a dologról. Még azon a napon elmondta a nevelőotthon főhatóságának, hogy azért nem mentek ki az állomásra a gyerekek, mert ő önállóságra neveli a fiút.

A nevelőotthonban közben felkészültek arra, hogy P. A.-nak hátha el kell jönnie hazáról. Szabadságról visszahívták a szakácsnót, beosztották a nevelőtanárokat karácsonyra és szilveszterre is. A gyerek helyett egy titokban megfogalmazott lap jött. „Kedves bácsi! Ne tessék aggodni miattam!”

Tudtuk, hogy ő írta a lapot. Maradt tehát otthon. Értelmes gyerek, megsem tudja, vagy nem akarja megfogalmazni, hogy mi az oka a mama ellenszenvének. Amit mond, az komolytalannak tűnik. Betört egy ablakot. Ez nem érv.

P. A. az édesanyját nyolcéves korában elvesztette. Nevelőanyja azt mondta neki: „Ha itthon vagy, apád mindig veszekszik velem. Ezért jobb, ha a nevelőotthonban leszel.”

Összeszorított fogakkal

Nem értem tovább a gondolatmenetet. P. A. talán érti. Átélté.

— És hogyan telt a szünet? Nem volt rossz a légkör?

— Sokat olvastam. Igyekeztem nem akadékoskodni.

P. A. mérnök szeretne lenni. Most hetedikes. A dac megmedgette. Úgy tűnik, a teremtett összeszorított fogakkal megvalósítja.

— Amikor a szünet után visszajöttél az intézetbe, hogyan búcsúztál el a szüleidtől?

— Anyu megpuszlit és sírt.

— Gondolod, hogy újból helyreállt köztetek a harmónia?

— Nem. Azt mondta, a tavaszi szünetben ne menjek haza!

A szülők, amikor gyermekeiket a MÁV nevelőotthonba adják, koteleztséget vállalnak: arra, hogy a téli, a tavaszi és a nyári szünetekben gyerekeikről gondoskodnak. A nevelőotthon megpróbálja pótolni a családi közösséget, a szülői szeretet. Az édesanyját az édesapát viszont nem lehet pótolni. Ezért várják a gyerekek a téli, a tavaszi és a nyári vakációt. P. A. nem várhatja! Pedig neki is vannak szülei... (—)

TOLATÁSVÉZETŐ FIA:

ŐRSPARANCSNOK A KELETIBEN

Ha statisztikát készítenének arról, hogy melyik foglalkozási ág dolgozói találkoznak a legkülönbözőbb emberekkel, szinte bizonyos, hogy a személpályaudvarokon szolgálatot teljesítő rendőrök és vasutasok kerülnének az első közé.

— Ez valószínűleg igaz — mondja Gódor János főhadnagy, a Keleti pályaudvar rendőrségének parancsnoka, akivel a pályaudvar közrendjéről beszélgettünk.

— Miben különböznek a vasútállomásokon szolgálatot teljesítő rendőrök a máshol posztolt társaiktól?

— Alaptevékenységünk ugyanaz: biztosítani a közrendet. Az eltérés talán annyi, hogy az itteni kollégák jobban ismerik a vasút szabályait, a bűnözés speciális módozatait. Természetesen mi is jó kapcsolatot igyekszünk teremteni az itt dolgozó vasutasokkal, köztük az utazó személyzetel.

Gódor János tavaly október elseje óta áll a rendőrség élén, de több mint tizenöt éve foglalkozik vasúti ügyekkel. Büszkén újságolta, hogy édesapja nyugdíjas tolatásvezető. Öccse, Gódor András a ferencvárosi csomópont forgalmi helyettes főnöke.

— Milyen a rendőrök és a vasutasok kapcsolata?

— Az állomáson szolgálatot teljesítő vasutasokat és rendőröket szinte csak a ruhájuk különbözteti meg egymástól. Baráti viszonyban élnek egymással, és ez a közvetlenség érződik a munkájukban is. Sok bűnöző elfogásában segítettek már nekünk. Kónya János tanácsos például, aki önkéntes rendőr is, jó érzékkel derít fel az állomáson meghúzódó bűnözőket. Ezért a tevékenységéért a belügyminiszter-helyettes 1976-ban dícséretben és pénzjutalomban részesítette.

Gódor Jánosnak jó kapcsolata van az állomás gazdasági és társadalmi vezetőivel. Ünnepek előtt együtt beszélnek meg a forgalomra vonatkozó terveket. A pályaudvar rendjére közös munkatervet készítenek. Ennek lényege a balesetek megelőzése, a társadalmi tulajdon védelme és a vasúttársaság közös akciók összehangolása.

— A tárolókra kitöltött kocsi-ban éjszakánként 8—10 alvó embert, munkakerülőt igazolatlanul — folytatja a főhadnagy. — A napokban például

egy fiatalembert állítottunk elő, akinél egy drága női irhabundát találtunk. Egy indulás előtti vonatról emelte el.

— Mi okozza a legtöbb balesetet?

— Az ittasság. Tavaly októberben például négyezer leszerező kiskatona tartózkodott az állomáson, akik megrohanák a pavilonokat, vásárolták a szeszitalt. Megkerestem az utasellátó vezetőjét, és kértem, hogy szüntessék be a szeszital árusítását. Sajnos, csak hosszas vita után sikerült ezt a közérdekű rendelkezést megértenem. 1977-ben 13 utas azért szenvedett súlyos balesetet, mert a kellelénél több italt fogyasztott.

— A vasúttársaság és az állomás önkéntes rendőreivel közösen gyakran tartunk razziákat a tárolóvágányokon és az utastereken — folytatja az őrsparancsnok. — A célunk az, hogy kiszorítsuk a csövezőket, az illetéktelenen itt-tartózkodókat. A rendőrök körében bevezettük az állomás végrehajtási útmutatójának oktatását, hogy a nagyobb vasúti szakemberet birtokában megakadályozzuk a baleseteket. Természetesen az eddigiekhez hasonlóan továbbra is számítunk a vasutasok segítségére, együttműködésük bővítésére — mondotta Gódor János.

Séra Sándor

Ketykó István

Törött ikon (Feleségemnek)

A hiány csöndjébe feszül —

kereslek kívül, belül, álmaim vak-vágányán vér fröccsen, szűz havakra

stípló tördöm — fáradt mozdony olvasás előtt —

téggé hűti vágyam, árbócnán tépett vitorlákkal a lassú délelőtt...

OLVASÓINK VÉLEMÉNYE

Legyen a vasút

„emberségesebb üzem”!

A vasút veszélyes üzem. Döbbenetes igazolta ezt a Magyar Vasutasban közölt Életre ítéelve című, két részben megjelent riport. Valljuk, hogy a balesetek kivédhetők, elkerülhetők — amit bizonyít a legveszélyesebb munkahelyekről szóló, különül nyugdíjba vonulók magas száma is —, mégis örülnék a riport készítő Kaszala Sándor vállalkozásának, hogy a felelősség fokozásán túl a kérdés súlyos, emberi vonatkozásaira is rámutasson.

Az írás felhív és kiált azokért, akik tragikus balesetüket átéltek, de megrokkantak. A rehabilitáció érdekében orvosokkal, pszichológusokkal együtt igyekezett megértetni velünk, minden olvasóval, hogy

a család, a munkatársak, a barátok szeméből észrevehető legkisebb bátorítás is erősebb hatást vált ki, mint a szánsalom. Szocialista humanizmusra és intézményes keretben biztosított támogatásra, munkalehetőségre van az eddignél nagyobb mértékben szükség.

Köszönjük a riport felvilágosító, bíráló és tettekre ösztönző sorait. Javasolom, hogy az arra alkalmas oktatási főnökségeken — félevenként vagy évenként orvos-pszichológus közreműködésével — gondoskodjanak az új helyzetű rokkant vasutasok megfelelő továbbképzéséről. Hadd érezzék ezáltal is, hogy a vasút nemcsak veszélyes, hanem egyre emberségesebb üzem.

Zs. E.

LÁZADÁS

Február elsején lesz hatvan éve, amikor az osztrák-magyar hadiflotta matróza a Cattarói öbölben felkelést szerveztek. Nyul Ferenc, a székesszérvári munkásörögység alapító tagja, résztvevője és szervezője volt a matrózfelkelésnek. Parancsára dörögött el a történelmi ágyúlovás. Emlékeiből idézzük.

Tarajos hullámok futnak, egymást kergetve. Hátukon apró, napfénytől szikrázó tafekokat visznek. Csatahajókhoz útközben és zűrtömlőnek. Parányi cseppekké változva vegyülnek bele a cattarói öböl kekeszöld vizébe. Olyan az öböl, mint tegnap és ezelőtt, csak most „hamu alatt izzik a parázs”. Hajók horgonyoznak egymástól tisztes távolságban. Negyven csatahajó. Magas partisziklák félkaréjban vesztegelnek, a várrendszer árnyékában. Cattaró parti tüzérsége örködik a monarchia hadi kikötőjének biztonságán.

Mozdulatlanság a parton és a vizen egyaránt. Kihaltnak látszik a Szent György cirkáló is. Csak gyér, elhaló zajok szűrődnek ki a gépház melletti zárkafülkéből jönnek a hangok. A fülkében matróz kinlódik. Öreg, viharvert tengerész. Börtöne alig egy négyzetméternyi. Oldalát hajógépek fűtik. Hevül a levegő, forrószódik. Zihál a matróz melle, a torka kiszáradt, az ajka kicserepesedett. Most a „vétkéért” lakol. Reggel nem tisztelt Fritz

Danhauser korvetthadnagyának. Másfelé figyelt. Ezért bűnhődik. Már úgy érzi, nem bírja tovább. Öklével dörög.

Fiatal matróz közeledik. Izmos, kemény tekintetű. Rózsaszínű mellkasan csikos trikó feszül. Nyakában „britula”, tengerészkes lóg, barna szíj. Lassít a zárkafülke előtt, aztán mégis elsiel. Lábat nesztelelenül szedi a páncéltoronyig. Megáll, körülnéz. Zsebéből órárt halász elő, lapos, sárga számlapút. A toronyból Jerkó Sisgorics feszülten figyeli. Ó vár! Lassan telnek a percek, lassan, mint még soha. Végre elfedik egymás az óramutatók. Tekintete ekkor Jerkó Sisgoricséval találkozik. Karja meglendül:

— Tűz!

Cattaró harangjai delet kongatnak. Hangjukkal száll messzire az ágyúdörög.

Benépesül a vezérhajó és sorban valamennyi. Mindenütt matrózok. A tiszti étkezdében rázendít a fűrészenekar. Fújják az uraknak, mint minden ebédkor, csak ez alkalommal egészen más a dallam:

„Fel dalra, társak, zengje ajkunk a munkás bús, de szent dalát...”

Ezüstkanalak csörrentek a porcelánokon. Alexander Hanza altengernagy előre mered. Keze frommerpistolyáért nyúl:

— Marsei... Marseillaise... ez... ez, lázadás...



Kipattantak az étkezde ajtói. Matrózok jönnek hivatalosan. Kezükben „britula”. Kés nyomódik Hanza lapockájához. Az emberáradatból egy cseh matróz, Franz Rasch lép elő:

— Tiszturak! Önöket a matróztanács nevében...

Lövés dörren. Egon Cippere korvettkapitány fegyveréből röppen a golyó, de célt téveszt. Szóke, osztrák fiú gyögyik össze, Franz Raschtól karnyújtásnyira. Vére a perzsaszőnyegre csordogál. Ismét mozdul Cippere fegyvere, ám löni már nincs ideje. Kezére sújt a kemény tekintetű matróz „britulája”, Nyul Ferenc.

Tovább harsog a matrózzenekar. Lelkesítően, másoknak féltelmesen:

„Mi dolgozunk, s nagy hasznát hajtunk, De hol a kéz, mely díjat ad?”

Felfehér valamennyi tiszti. Érzik, nincs menekvés! Hátrálnak. Csak Albert Hörbiger sorhajóhadnagy próbál-

kozik. Asztal alá bukik, onnan céloz. Lövése Heinrich Fischer matróz vállát találja. Máté Bernovics ugrik hozzá a fűtő. Az arcába rág. Megbillen az asztal, tyúkhusleves lötytyen a terítőre.

„Britulák” villannak, érdes kezek nehezedenek a díszes zubbonyokra. Franz Rasch hangja recsen:

— Megfordulni! Mindenki a saját kabinjához! Indulás!

Lehajtott fővel lépdelenek a foglyok, nyomukban a matrózokkal. Hanza lakosztályának ajtajában is nyitkordul a kulcs. Magára marad az altengernagy. Párnázott székére ül. Homlokát tenyerébe hajtja. Kívül — valamennyi kabinajtó előtt — matróz örködik. Örének lépteit számolja Hanza, majd hirtelen felugrik. Lakosztályának szalonajtájához lopakodik. Lenyomja a klincset. A félhomályos szobában a szikratáviróhoz közeledik. Arcán elégedett mosoly... Odakint lan... med... szellő fújdogál. Vörös zászló-

Apától örökölt hivatás

Immár kilencvenhárom éve, hogy Budapest Keleti pályaudvar kitekint a városra. A kétmillió metropolisnak kitarja kapuit. Várja az érkezőket és útnak indítja a távozókat. Hány millió ember találkozott bolívelel, ki tudja? Nemzetközi vonataival kitágítja a világot, közel hozza Moszkvát, Párizst, Rómát, Athént és más európai fővárosokat... Vona-taival szüntelenül osztja az időt és pályaudvari zsongásában embermilliók járják út-jait!

Kikből táplálkoznak erői? Kik munkálkodnak falai között? Több százan. Dolgozói közül ezúttal csak egyet, az őév végén nyugalomba vonult **Óvári János** állomásfőnök-helyettesét mutatjuk be.

Idegeibe szívódott a vasút rendje

Harminc éven át Budapest-Keleti Pályaudvaron rakta le a munka építőköveit. Élete, sorsa összefonódott az utasokkal, a munkatársakkal, a pályaudvarral és a vasúttal.

Öten voltak testvérek. A legkisebb, a vátokezelő volt. Az öt testvér, a nagy családokra jellemző ragaszkodással szerette egymást. Az apa, aki egy életen át váltókat állított, mind az öt gyermek szemében kövendő példa lett.

A váltóknak tízezer esetből tízezerszer oda kell állni, ahova az utasítás szól — magyarázta fiainak az apa. Okító szavai termékeny talajra hulltak. A vágányútbeállítás fe-gyelmén nevelt **Óvári** gyer-kek vonzódását a vasúti élet-pálya felé addig egyengette, míg mind az öten vasutasok nem lettek.

A gazdasági válságot követő években **Óvári Jánosnak** sem volt könnyű bejutni a vasútra. Felvételi kérelmére egy év múltán, 1937-ben érkezett válasz: „előjegyzésbe vettük”. Két évet gyakorolnokokodott a jegyzésen, majd 1938-ban a várdra és biztosítóbereendezési szakszolgálatra került segéd-munkásnak. Órabére: 21 fillér, munkahelye Budapest-Keleti pályaudvar.

A pályára indulás első lépését tehát megtette. 1939-től két év katonai szolgálat. „Főnöke”. **Széchenyi Zsigmond**, a nagy afrikai vadász megfelelő helyen adott „nyomással” pályá-ra sejtette. Kéréme az elő-jegyzés állapotából kimozdult.

1941 nyarán „átvette a forga-lom”.

Óvári János forgalmi napi-díjas Fonyód állomáson állt szolgálatba. A tanulás időszaka volt ez: távirta, forgalmi önállósító, kereskedelmi szak-vizsgák követték egymást. Mi-lyen különös, hogy a vasuta-sok szívesen sorolják fel szak-vizsgálataikat.

Fonyódot követték a változó munkahelyek: Siófok, Aszód, Hatvan, Rákóc és végül a Keleti pályaudvar. Kocsifelirő, távirás, üzembiztos, majd forgalmi szolgálattevő lett. **Eközben, szinte észrevétlenül szívódott idegeibe a vasúti munka rendje és fegyelme.** Az apai házból hozott ösztönösség ezúttal már tudatos cselekvés-sé vált. Am még mindig ha-tott a szülői ház indítása.

— A váltókat — mondta az apám — ezredmilliméteres pon-tossággal kell állítani, hogy a tengelyeket esztergályozzák. — Magam is rájöttem később, hogy a vonatok forgalmát min-denütt „tűrés” nélküli bizton-sággal kell irányítani.

1942-ben elvégezte a tiszt-kező tanfolyamot. Ez ismereti bővítést jelentette és alkalmassá vált a forgalomirányítás magasabb fokú végzésé-re, mégsem volt elégedett. A változó munkahelyeken — ahány ház, annyi szokás — ki-gésztette ismereteit a gyakor-lat tapasztalataival. E kettő nélkülözhetetlen a vasúton.

A nagy cél az I-es őrhely volt

— Budapest-Keleti pályaud-var-t mindig is célnak tekintet-tem. Nem tudom miért, de mérhetetlenül nagy vágyat éreztem ennek a pályaudvar-nak a nyüzgése, atmoszférája iránt. Ma is hallom még a gőz-mozdonyok légszivattyúinak visszhangját a csarnok alatt, pedig azóta megszoktam a vil-lany- és dízelgépek duruzsolá-sát — emlékezik a gőzös idő-szakra.

A vasúti munkában mindig voltak elérhető célok. A mun-kának ez a sajátossága kísér minden vasutast.

Sokaknak, mint Óváriknak is a „nagy célt” éppen a Keleti vagy más pályaudvar I-es őr-helye jelenti. Ott szolgálni és onnét „dirigálni” a forgalmat, az csodálatos élmény. A ren-delkező forgalmi szolgálattevő-től jobbra-balra egy-egy tér-felvigyázó, két-két váltókezelő

és egy engedélyes távirás várja a szüntelenül adott utasítást. **Lendület, erő van abban, ahogy a rendelkező elgondolá-sai, utasításai átalakulnak tet-tekké!**

A Keleti pályaudvar boltívei alatt

— Felemelő érzés volt, ami-kor először jöttem-mentek a vonatok az én irányításommal — mondja. — **Rendet, szerve-zettséget éreztem magam kö-rül.** Kitűnő munkatársakat és a munka örömeit ismertem ott meg.

— A vasúton, beszélgetés közben sokszor szóba kerül: át tudná-e mindezt egy „civil” érezni? A válasz egyértelmű. Nem! Egy mozdony, vagy vonat is csak a vasutasnak okoz igazi örömet, mi több, élményt.

— Hét rekonstrukciót értem meg a Keletiben — folytatta. — **A legnagyobb erőpróbát a metró-csatlakoztatás jelentette 1968—1970 között.**

Közben beosztásai ismét vál-toztak. Ügyeletes tiszt, baleset-vizsgáló, fegyelmi ügyintéző, állomási tartalékos, tőrőnök, majd 1970-től az állomásfőnök helyettese. Valamennyi beosz-tás feltételezi a vasúton a szakma ismeretét.

— Az elmúlt években a vál-tók áthelyezése, a vágányok cseréje, új peronok és utak minden építési gondja tette próbára idegeinket. Naponta változó munkaprogram, vá-gányzár, üzemi helyzet, felső-vezeték-kikapcsolás, ezek gond-ját nekünk kellett megoldani az építőkkel.

— Példaképe? — **Vass Lajos** — válaszolja határozottan. — Tizennyolc éven át itt, a Keletiben volt állomásfőnök. Fáradhatatlanság, olthatatlan szakmaszeretet, közvetlenség jellemezte. Sokat lehetett tőle tanulni.

Óvári János negyven évet dolgozott a vasúton. Tisztes-séggel! A múlt év végén letelt a szolgálat. S bár a Keleti for-galma nem változik meg, egy színfolttal mégis halványodik.

Ezután már szép a „naplemente”...

Műveiben él tovább a festő, az író, a szobrász... De hova lesznek a vonatok százai, az utasok milliói? Az évek múltá-val bevésznek ezek a vasutas emlékeztetőbe.

A Keleti pályaudvar állomásfőnök-helyettesre előkészít mindenkitől. Tekintetét átjárta némi megaláztatás, melytől megenyhültek markáns arcá-nak vonásai. A munkás hét-köznapok ünnepeket kovácsol-nak! Ez történt vele is. 1959-ben Szocialista Munkáért Erdemérem, majd zahanovista kitüntetés. Kiváló vasutas és nyolcszor Kiváló dolgozó elismerés. 1977. december 19-én pedig **Úrbán Lajos** államtit-kártól átvette a 40 évi vasúti szolgálatot elismerő kitüntetés-t, a Munka Erdemrend arany fokozatát.

Igy szépíti meg a munka az emberi naplementét...

V. Szabó Béla

Vasútvillamosítás a Szovjetunióban

Husz éve annak, hogy a Szovjetunió a villamosított vasútvonalak hosszát tekintve a világ országainak élére került. Jelenleg 40 000 km a vil-lamosított vasútvonalak hosz-sza, ez több, mint az Egyesült Államok, Anglia, Franciaor-szág, NSZK és Japán villamo-sított vonalai együttvéve. A szovjet vasutak teher- és mélyforgalmának több felét ezeken a vonalakon nyoljtják le.

Nem is olyan régen a szov-jet szakemberek között éles vita folyt a további villamosítás szükségességéről. Ennek ellenzői az amerikai példára hivatkoztak, ahol a dízelvon-tatás vált egyeduralgoddá. Véleményük szerint: „a tőkés-ek tudnak számolni, tudják, hova érdemes tőkájüket befek-tetni”. Szerencsére nem ezek az érvek döntötték el a vitát. **A Szovjetunióban a fővonalak villamosításának és a mellék-vonalak dízelesítésének szük-ségességét valljuk.**

Napjainkban már az ameri-kaikai is elismerik, hogy „el-számolták magukat”. Ez az energiaválság idején vált nyil-vánvalóvá. Az Egyesült Álla-mokban mind többen hangoz-tatják a fővonalak villamosításának szükségességét. Az amerikai sajtóban megjelent számítások szerint a fővona-lak minden ezer mérföldjének

villamosítása harminc év alatt egy-másfél milliárd dollár megtakarítását eredményezné.

Az SZKP KB és a Szovjet-unió Minisztertanácsa által húsz éve elfogadott „A vasút villamosításának távlati terve” c. határozat végrehajtásának időszakában eddig az e célra beruházott összeg eléri a hét-milliárd rubelt, amely 20—22 milliárd rubel tiszta nyeresé- get hozott. Ez idő alatt gáz-olajban 1,2 milliárd tonnával ta-karítottunk meg. Növekedett a munka termelékenysége is: a vasutasok száma 850 000 fő-vel csökkenhetett.

A vasutak villamosítása más területeken is hatalmas mű-szaki fejlődést eredményezett. A villamosítás során pálya- és állomásrekonstrukciókat haj-tottunk végre, fejlesztettük a járműjavítókat, a vontatójarmű-parkot, korszerű biztosító-berendezéseket szereltünk fel. Ennek következtében javultak a vasúti szállítás minőségi mutatói, és nem utolsósorban a sok százezer vasutas munka-feltételei.

Milyenek a vasútvillamosít-tás perspektívái hazánkban? Napjainkban, amikor a gőz-vonatát a szovjet vasutakon gyakorlatilag megszünt, már arról beszélünk, hogy néhány dízelvontatású vonalat is vil-lamosítani kellene. Különösen

azokon a vonalakon célszerű ez, ahol nem lehet a dízelvon-tatás fenntartása mellett foko-zni a szállítás teljesítményét. Ezeknek a vonalaknak a hossza kb. 15 000 km.

Egyéb tényezők is sürgetik a villamosítás ütemének gyorsítását. Az utóbbi években például a mindjobban nö-vekvő vonóerő-szükséglettel együtt csökkent a dízelmozdo-nyok megbízhatósága, és javítá-suk is költségesebb a vil-lanymozdonyénál. Azt sem szabad figyelmen kívül hagy-ni, hogy az atom- és vízterő-művek által termelt villamos energia önköltsége csökken, a gázolaj viszont drágult.

Ezek a tények azonban nem jelentik azt, hogy a Szov-jetunióban a dízelvontatásnak nincs jövője. Mindössze arról van szó, hogy a gazdaságossá-got és sok egyéb más szempon-tot figyelembe véve kell dön-tenünk egyes vasútvonalakon a villamos- vagy dízelvontatás mellett. Szakembereink szerint a vontatás nemének helyes megválasztása egyik alapfelté-tele a vasúti közlekedésre há-ruló feladatok gazdaságos tel-jesítésének.

Mihail Szircov
a „Gudok”
főszerkesztő-helyettese

Angol kezdeményezés:

LEGYEN AZ ESZPERANTÓ MINDEN ORSZÁG MÁSODIK NYELVE

A magyar szakszervezeti vezetők támogatják a mozgalom kibontakozását

A Vasutas Eszperantó Szak-osztály január 22-én tartotta év végi munkakülését a vas-utasszakszervezet székházá-ban. A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetséget **Joachim Giessner** elnök képvisel-te. A husz vasúti csomópont-kül-dötteinek a vezetőség beszám-olt az 1977. évi munkáról és tájékoztatást adott a munka-tervben szereplő hazai, illet-ve külföldi feladatokról.

— Az ülésen szó volt a Szovjet Akadémia Nyelvtudományi In-tézete nemzetközi nyelv prob-lémáival foglalkozó bizottsá-gának állásfoglalásáról. To-vábbá az angol szakszerveze-tek és a szövetségi mozga-lom kezdeményezésére kibon-takozott akcióról amelynek lé-nyegéről az alábbiakban tájé-koztatjuk olvasóinkat.

Az angol parlamentben te-kintélyes szakszervezeti és szövetségi vezetők kezdemé-nyezésére — a Brit Munkas-bárt több parlamenti képviselő-jének támogatásával — kü-lönleges mozgalmi tömörülés jött létre. Az angol TUCEG elnevezésű csoport célja: nép-szerüsíteni és terjeszteni az eszperantót, mint a különböző anyanyelvű dolgozók kölc-sös megértésének előmozdítá-sára alkalmas nemzetközi nyelvet. A csoport elnöke: **Stan News** munkanapárti képviselő, tiszteletbeli elnöke pedig **Jack Jones**, a Szállító

Munkások Szakszervezetének főtitkára, az angol munkás-mozgalom baloldalának ki-emelkedő alakja. Az elnökök sorában találhatók többek között 12 országos szakszer-vezet főtitkár, 23 parlamen-ti képviselő, vezető politiku-sok, továbbá **Ray Buckton**, a Mozdonyvezetők Szakszerve-zetének elnöke is.

A magyar szakszervezeti vezetők örömmel üdvözölték az angol kezdeményezést. **Gáspár Sándornak**, a SZOT főtitkárá-nak több korábbi nyilatkozata fontos érteleme volt a le-letős kezdeményezésnek.

Angliában a mozgalom nép-szerüsítése érdekében röplap-ot nyomtattak több százezer példányban, amelyet azóta számos nvelvre is lefordítottak. A következők olvashatók rajta:

„A Szakszervezeti és Szövetségi Eszperantó Csoport (TUCEG) a munkásmozgalom támogatását szeretné megvalósítani, hogy az eszperantó min- országban a második nyelv szerepét tölthesse be. Ez jelentheti a világ nyelvi problémáinak egyetlen nemzetközi és gyakorlati megoldását. Az eszperantó azért alkalmas a nemzetközi nyelv szerepének a betöltésére, mert a nyelvtanítás semmilyen formájában nem hozható kapcsola-tba könnyen megtanulható, továbbá nem részesül előny-ben a jelenlegi népet, nemzeti-séget sem.”

Koszorús Ferenc, a vasuta-sok szakszervezetének főtitká-ra is nyilatkozott ezzel kap-colatban a **Világ és Nyelv**, valamint a **Hungara Ferrovista Mondo** című folyóiratok-nak.

— Érdeklődéssel tanulmányoztam a közelmúltban Ang-liában kiadott és részünkre is elküldött röplapot — mon-dotta. — Tartalmáról olyan szakszervezet főtitkáráknak nyilat-koztam, amelynek keretel között évtizedek óta a legtöbb eszperantista szakszervezet klub működik. Intenzív nyelv-művelés és munkaügyi tevékenységük egyik legjobb bizonyítéka, hogy több mint két év-tizede szervezetenként jelenik meg az eszperantó nyelvű vas-utas szakfolyóirat. A magyar vasutas eszperantisták élénk nemzetközi tevékenységet is folytatnak. Kapcsolatban van-nak olyan külföldi partnerekkel, akik hasonló módon küz-denek a népek kölcsönös zó-bájásáért, szakmai, baráti együttműködéséért és a szoli-daritásért.

Szakszervezetünk tagja az eszperantó ügyét rokonszenv-vel figyeli és azt tudatosan tá-mogatja. Ezért is közönség-szívóbb a TUCEG kezdemé-nyezőit és a hozzájuk csatla-kozó szervezeteket. Sok sikert kívánunk munkájukhoz! — fejezte be nyilatkozatát a fő-titkár.

Nyugdíjas aktivisták találkozója Dunakeszin

Nyugdíjas aktivisták talál-koztak Dunakeszin a köz-el-múltban. A találkozó résztve-vői megemlékeztek nyugdíjas társuk, **Weismüller Jenő** jub-ileumáról is, aki 1927 óta tagja a szakszervezetnek.

Az ötvenéves jubilálót a Vasutasok Szakszervezetének képviselője **Magó Benő** köz-szönte. Méltatta az idős vasutas érdemeit, munkássá-gát aki sokat tett a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért.

A találkozóon jutalomban részesítették a legjobban dol-gozó aktivistákat.

(Sz. Jakab)

Befejeződött a répakampány

Eredményes évet zárt a Sárvári Cukorgyár

Befejeződött a répaszezon a **Sárvári Cukorgyárban**. Az üzem a kampány ideje alatt 340 000 tonna cukorrépat vett át és dolgozott fel. Ebből 20 000 tonna vasúton érkezett, ami 23 000 tonnával több az elmúlt évinél és 40%-kal meghaladja az 1970-es idény-nen vasúton szállított répa-mennyiséget.

— Megnövekedett szállítási igényünket a vasút zökkenő-mentesen teljesítette — mondja **Bajontai Imre**, a gyár szállítási csoportjának vezetője — 1976-ban a vagonforgalmunk 10 646 volt, most pedig már 12 752 kocstra volt szükségünk.

A gyáriak a répaszezon kez-

dete előtt az érdekelt vállala-tok bevonásával értekezleten készítették el a szállítás for-gatókönyvét”. Behatárolták azt is, hogy a pécsi és a szombathelyi igazgatóságok 28 átvevőhelyéről mikor, mennyi répa érkezik és hova kell a rakodógépet küldeni.

— A szállítás a terveknek megfelelően történt — foly-tatja **Bajontai Imre**. — **Gyá-runknak répahányra miatt egy-szer sem kellett leállni. Gyors- volt a kocsi kiürítése, mozga-tás is. Gyárunk 1976. szeptember 15-től az év végéig 19 388 forintnyi készletért fizetett. Tavaly ugyanennyi idő alatt mindössze 30 904 fo-rint kötbért fizettünk. Ennek**

köszönhető, hogy az őszi szállítási csúcs második szakaszá-ban — október 16-tól decem-ber 1-ig — a sárvári üzem az ország legjobban rakodó vállalatai között szerepelt.

A MÁV a rakodási fejlesztési alapjából támogatást adott a gyárnak, hogy rakodógépet tudjon vásárolni. Amikor a cukorgyár áttért az olajtüzeltésre, korszerűsíteni kellett az olajfejtőhelyet is. A vasút erre a célra 1720 000 fo-rintot utalt át.

A jó együttműködésnek és az átgondolt szervezési intéz-kedésnek köszönhető tehát, hogy a Sárvári Cukorgyár eredményes évet zárt

kat lobogtat valamennyi csata-hajó árbócán. Élénk szibongás a vezérhajón. Fedélzetén mat-rózk tárgyalnak, vitákoznak. **Nyuli Ferenc** a pánccélorony tövében beszélget öt-hat ten-gerezessel. Hangja keményen cseng:

— ... ez ideig, csupán félsiker! Mire várunk? Van tüz-erőnk! Még kell löni a parti ütégeket szem a vasútállomást. Elveszünk, ha nem kezdemé-nyezünk. Ismeritek Lenin szikratáviratát, a Mindenki-hez! Mindenkihez! címűt. Na, ugye!? Lenin békét akar, hát segítségünk neki! Kényszerítsük az urakat...

Kiseb csoport közeledik hozzájuk. **Franz Rasch**-sal az élén. Lehangoztak valamennyien. A matróztanács elnöke **Nyuli Ferenc**re emeli a tekintetét:

— Nincs eredmény! Hanza a szovjetekkel való békekötés-ről hallani sem akar. Nem to-vábbá a követeléseinket, csak vár. Jóformán se ívet, se olyat nem mond. Mi ez? Taktikázás, vagy...

Szavait Feigl **Friqyes** mat-rózk szakitja meg. Előadja **Nyuli** korábbi javaslatát. **Rasch** feje tanadóan mozdul:

— Nem! Mi tűzharcot nem kezdeményezünk!

Közelükben egy barna kővű matróz halkán káromkodik. **Rasch** rosszallóan rátekint és elsiet társainal. Vissza **Hanzá**-hoz. Tárgyalnak. A következő nanon is. Eredménytelenül.

Hirtelen... Hirtelen lövés dör-

ren. Riadót jelző! **Nyuli Fe-renc** a fedélzeten áll, szemébe illesztett látsóvel. Az öblöt pásztázza. Homloka verítéke-zik, ajka megremeg. Az öblől bejáratánál csatahajókat lát feljűk meredő ágyúcsövekkel.

Árbócaikon a gyűlölt lobogók éktelenkednek. „Tegetthoff”, olvassa az egyik pánccélváltó oldaláról. **Nyuli** előtt már minden világos. Pólaból érke-ztek a csatahajók, haditengeré-szetük központjából. Lezárták az öblől kijáratát, helyzetük válságosra fordult. Talán...

Gondolatsorait parancssza-vak akasztják meg. **Franz Rasch** hangja:

— Matrózok! Mindenki a he-lyére! További parancsig... Nem folytathatja **Rasch**. Érdes szavakat hallgat, szócsóbból áradót:

— Lázadók, figyeljétek! **Horthy Miklós** sorhajókapi-tány parancsát közlöm... és tisztjeiteket azonnal engedjétek szabadon... Hanza altenger-nagy úr jöjjön a fedélzetre... csatahajóinkon kívül tenger-alattjárók tűzkészen... a parti tüzérséget is megerősítettük... ellenállás esetén...

Rasch megfordul, kézfé-vel végigtörli homlokát. Hangja ismeretlen, tompa:

— Bajtársak! Az ellenállás-nak semmi értelme. Úgyis győzne a tülerő. Mindent ma-gamra vállalok! **Anton Grabar** matróz! Közdöl velük az elha-tározásom zászlójelekkel!

Főtűtők hidroplán köröz-

Alacsonyan. Olyannak tűnik, mint egy vészmadár. **Nyuli Ferenc** rátekint, aztán a holnapi gondol. Keze ököl-be szorul...

Tihanyi János

A szombathelyi járműjavító nyerte a tömegsportkupát

Szombathelyen, a Haladás VSE-nél májusban alakult meg a tömegsportbizottság. Az egyesület vezetősége a vasutas szakszervezet területi bizottságával egyetértésben azért alakította meg, hogy 1977-ben több sportágban megrendezzék a Haladás VSE kupaversenyeket.

A Haladás VSE Perint-parti KISZ-klubjában decemberben került sor az 1977. évi tömegsportrendezvények értékelésére, valamint a díjak átadására.

Az értékelő megbeszélésen részt vett Németh Gyula, a területi bizottság kulturális és sportbizottságának vezetője, Nagy József, a Haladás VSE ügyvezető elnökhelyettese és Tóth Gusztáv, a Vas megyei TSH főelőadója. Magyar La-

jos, a tömegsportbizottság titkára, részletes beszámolót készítet a végzett munkáról. Elmondta, hogy az első lépéseket nehezen tették meg és sok gondot okozott az is, hogy csak a nyáron készültek el a versenyek kiírásaival.

A tömegsportkupa 1977. évi versenyein a 10 szombathelyi vállalat és 4 vasúti szolgálati hely színeiben valamivel többen, mint ötszázan vettek részt.

Eredmények: 1. Szombathelyi MÁV Járműjavító, 2. Szombathelyi Fagazdasági Kombinát, 3. Haladás VSE apparátusa. A pontversenyben győztes járműjavítón kívül ezúttal kapták meg az egyes sportágak győztesei és helyezettei a jutalmakat és okleveleket is.

Hét szakosztályban 800 fiatal

Szombathelyen 14. éve működik sportiskola. Az utóbbi hat évben a Haladás VSE-hez tartozik. Évek óta szép hagyomány, hogy a sportiskola vezetői, edzői a Sportház impozáns épületében tartják meg évzáró értekezletüket. Legutóbb mintegy 800-an hallgatták meg Horváth Lajosnak, a sportiskola tanácsa elnökének beszámolóját.

— 1977-ben a Haladás SI 7 szakosztályában 807 fiatal sportolt — mondotta az elnök. — A sportiskola tavaly már több mint 2 millió forinttal gazdálkodott. Ehhez az összeghez a tanulók tagdíjuktól 122 ezer forintot fizettek be. 175 minősített versenyzőnk van, közöttük egy I. osztályú, 38 ifjúsági aranyjelvényes, 45 ezüst; a többi pedig bronzjelvényes. Fiatal versenyzőink közül 15-en szerepeltek az országos válogatottak között, 10-en bajnoki címet nyertek, ebből ötöt

az atléták, négyet a súlyemelők és egyet a birkózók.

A legszembetűnőbb fejlődést az atlétikai szakosztály érte el. Az 1976. évi 18 olimpiai ponttal szemben tavaly 40-et szereztek. A labdarúgó ifjúsági csapat megnyerte a kiemelt területi bajnokságot, és az országos döntőben a 4. helyen végeztek. A súlyemelők között több országos csúcstartó is van, Wöller Tamás, Rotyis János, Szabó András és Galambos József személyében.

A női tornacsapat országos ifjúsági II. osztályú csapatbajnokságot nyert, és első alkalommal indultak az Asztalos János emlékversenyen; harmadikok lettek. A birkózók közül 15 sportoló szerzett jogot az országos serdülő bajnokságon való részvételre. A vívós szakosztályt a felneveltekkel együtt a vidék legjobbjaként tartja nyilván a szövetség.

A Haladás SI legeredményesebb sportolója Wöller Tamás súlyemelő, aki a magyar bajnokság mellett az IBV-n 6. helyezést ért el. 1977-ben korosztályában 35 alkalommal javította meg a magyar csúcsot. A lányok közül Göcze Andrea az egyik legeredményesebb versenyző, aki a magyar bajnoki cím mellett 15,5 olimpiai pontot szerzett. A másik Szabó Katalin, aki korosztályának csúcstartója, IBV-kerettag, és az országos bajnokságon ezüstérmert nyert.

Kiss Antal

A „kis BVSC” sikerei Elsők lettek a kerületben

A Budapesti Vasútgazgatóság Sportköre az utóbbi években mind többet hallat magáról. A VIII. kerületi sportfelügyelőség értékelése alapján 1976-ban még a negyedik helyezést érte el a kerület sportkörüi között. Tavaly azonban — fokozva tevékenységüket — az első helyre kerültek, ezzel elnyerték a sportfelügyelőség által alapított Józsefvárosi Vándorkupát, s a vele járó 15 000 forintot, amelyet majd a tömegsport fejlesztésére használhatnak fel a „kis BVSC”-ben.

E figyelemre méltó eredményről érdeklődtünk Blich Tibor ügyvezető elnöktől:

— Sportkörüikben hány szakosztály működik?

— Négy. Asztalitenisz, természetjáró, tájfutó, sakk. Emellett természetesen a tömegsporton belül állandóan rendezünk kézilabda- és labdarúgó-mérkőzéseket, valamint asztalitenisz-, atlétikai versenyeket és sűrűn részt veszünk a természetjáró mozgalomban is. Az elmúlt évben például 975 nő és 1260 férfi kapcsolódott be nálunk a tömegsportba. Közülük atlétikában kiváló eredményt ért el Katona István balesetvizsgáló. Földi Ferenc újtási felelős az asztaliteniszben jeleskedett, míg labdarúgásban Magyarósi Károly és Szabó Miklós nyomdászok nyújtottak kiváló teljesítményt, illetve kézilabdában Szűllői Éva hívta fel magára a figyelmet technikás játékával.

— Mi a sportklub további terve?

— Mindenképpen szeretnénk megtartani eddig elért eredményeinket, azzal a külsőséggel, hogy az idén még többet foglalkozunk majd tömegsporttal, főként az Edzett Ifjúsággal, mozgalommal.

(séra)

A NÉP SZOLGÁLATÁBAN

„Fegyverrel, munkával, felvilágosító szóval...”

A munkásörsg Bokányi Dezső építő zászlóaljának évzáró egységgyűlése

A Vasúti Főosztály munkásörsei a Bokányi Dezső nevet viselő építő zászlóaljba tartoznak. A zászlóalj évzáró egységgyűlését január 7-én tartották az építők szakszervezetének kongresszusi tennében.

Az ünnepélyes eseményen megjelent Gyöngyösi István, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezetének főtájkára, dr. Móró István, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, Hámori Csaba, a KISZ Budapesti Bizottságának első titkára, Tóth Tibor, a Munkásörsg budapesti parancsnok-ságának szakcsoportvezetője, valamint a Szovjet Hadsereg hazánkban ideiglenesen tartózkodó déli hadseregcsoportjának meghívott képviselője, a munkahelyi pártszervezetek titkárai, gazdasági vezetők, családtagok és barátok. Az egységgyűlés elnöki tisztét Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója látta el.

Megnyitó beszédében Szűcs Zoltán méltatta az évzáró egységgyűlés jelentőségét; hangsúlyozta, hogy a vasutasok, a Volán és más közlekedési vállalatok dolgozói az építőipari munkásokkal együttműködve érték el a kimagasló eredményeket. A munkásörök sorában — a párt 1957-ben elhangzott hívó szavára — párttagok és pártön kívüliek együtt teljesítenek szolgálatot, éberben őrködve szocialista vívmányaink felett.

Ezt követően Borsányi György egységparancsnok tartott beszámolót.

— Mai egységgyűlésünk jelentőségét növeli, hogy a zászlóalj megalakulásának harmadik évfordulójára léptünk. Erősödött kapcsolatunk a pártszervezetekkel, a gazdasági vezetőkkel, a dolgozókkal és egymás családtagjaival — mondotta, majd arról szölt, hogy a zászlóalj munkában gazdag esztendő zárt le. A munkásörök cselekvő részesei voltak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára tiszteletére kibontakozott munkaversenynek. A munkahelyeken és közlekedésben egyaránt helytálltak, s becsü-

llettel teljesítették pártmunkájukat, amint esküjükben fogadták: fegyverrel, munkával és felvilágosító szóval, a népet szolgálva. Az egység parancsnoka külön is méltatta a tartalékba menő és leszerelő munkásörök helytállását és üdvözölte az esküt tevő új munkásöröket.

Dr. Móró István, a VI. kerületi pártbizottság első titkára 10, 15 és 20 éves szolgálatot elismerő emlékérmeket adott át. Kitüntetésben részesült a legjobb század, illetve az élenjáró szakaszok, rajok. A legjobb század címet a 3. század nyerte el, amelynek parancsnoka Cserhalmi Zoltán, a Volán dolgozója, parancsnokhelyettese pedig Buzás László, aki gazdasági tanácsadó a kocsintézőszágnál.

A legjobb szakasz — öt éven belül immár a negyedik alkalommal — a 3. század 2. szakasza lett. Parancsnoka Csik Sándor, helyettese Szigetvári János. Mindketten osztályvezető-helyettesek a Vasúti Főosztályon, s Kiváló parancsnok kitüntetésben részesültek. Ugyanennek a szakasznak a Béki Tibor kocsintéző által vezetett 1. raja is kiérdemelte a legjobb címet. Mindez azt mutatja, hogy a századba beosztott vasutasok méltó elismerést szereztek.

Kedves színfoltja volt az ünnepi egységgyűlésnek, amint Csik Sándor szakaszparancsnok egy V-43-as villamosmozdony modelljét átadta ajándékként a Szovjet Hadsereg jelenlévő képviselőjének. (szabó)

Eredményesen dolgoznak Kisszálláson

Az őszi forgalom Kisszállás állomás munkájában is érződött. Nemcsak az állomáson áthaladó tehervonatok száma emelkedett, hanem a helyi forgalom is. Havonta száz tehervonatot raktak meg áruval főként a TEMA FORG és az Erdőgazdaság és a tsz-ek. Cukorrépből napi 5–6 kocsival küldtek Szolnokra, s a jelek szerint kitűnő volt a fuvarszervezés. Leadási forgalmuk valamivel erősebb,

hiszen 155 rakott kocsi érkezett műtrágyával, deszkával, szénrel, téglával és más árukkal megrakva.

Az állomás dolgozói szocialista brigádban tevékenykednek. Szoros kapcsolatot alakítottak ki a helyi fuvaroztató vállalatokkal. Ezzel elérték, hogy késedelem nélkül rakodnak állomásukon, amit 99,97 százalékos kocsintartózkodási eredményük is bizonyít.

GÉPKOCSI-TULAJDONOSOK FIGYELMÉBE

Meddig lehet befizetni a gépjármű-felelősségbiztosítás díját?

A magánautósok és motorosok egy éve az új rendszer szerint fizetik a gépjármű-felelősségbiztosítás díját. Mire ügyeljenek a gépjármű-tulajdonosok és milyen hibákat követhetnek el mi. ügyfelek?

Érdeklődésünkre elmondták, hogy a gépjármű-tulajdonosok többsége a díjfizetés új rendszerét helyesléssel fogadta és a postai befizetésekkel kapcsolatos fontos tudnivalókat is ismeri. Igazán azonban azok értették meg a Díjigazoló-lap rendeltetését, akik 1977-ben műszaki vizsgára vitték gépjárművüket.

A forgalmi engedély meghosszabbításánál ugyanis egyik előfeltétele az esedékes kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási díjak befizetésének igazolása. A vizsgabiztosok a Díjigazoló-lap postai bélyegzései alapján ellenőrzik, hogy a díjfizetés rendben van-e. Ezért külön is felhívjuk a figyelmet a Díjigazoló-lap megőrzésére.

Egy praktikus tanácsot is kaptunk: a legnagyobb gondosság mellett is előfordulhat, hogy a Díjigazoló-lap elvesztés, Ezért célszerű a két műszaki vizsga közötti időszak befizetési lapjainak szelvényeit megőrizni, mert csak ezek alapján adhat a biztosító új Díjigazoló-lapot, a befizetések igazolásával.

A postai befizetés során elsősorban arra kell ügyelni, hogy

a csekk pontosan legyen kitöltve. Ne feledjék el a gépjármű forgalmi rendszámának beírását az „értesítés” és a „feladó-vevény” szelvényekbe. Ugyanezt az adatot a Díjigazoló-lap előoldalán is fel kell tüntetni és az egyes befizetések alkalmával a Díjigazoló-lapnak az esedékesség szerint következő üres kockájába a befizetés összegét és keltét is be kell írni.

A postahivatalok csak a befizetéssel egyidejűleg adhatnak igazolási bélyegzőt, ezért a csekket és a Díjigazoló-lapot együtt kell a postatisztviselőnek átadni és a befizetésről igazolást kérni.

A díjfizetés esedékessége

gépkocsiknál január 1. és július 1., motorképkároknál január 1., ezt az új jogszabály nem változtatta meg. Pótlékok csak a kedvezőbb (féléves, motorképkároknál egyéves) határidőket elmulasztók fizetnek. Ez utóbbiak tájékoztatása érdekében megjegyezzük, hogy Díjigazoló-lap „pótlékok befizetésének igazolása” megnevezésű rovatot is töltse ki és bélyegezzék le.

Mi a helyzet akkor, ha valaki például január 25-én vette át autóját a MERKUR-tól? A biztosító tájékoztatása szerint

a gépjármű üzembelyezésének időpontjától (tehát, amikor a rendszámot megkapta, illetve kiállították a forgalmi engedélyt) érvényes a felelősségbiztosítási védelem.

A díjfizetés azonban a gépkocsiknál mindig az üzembelyezését követő negyedév első napjától esedékes, vagyis a MERKUR-os példánál maradva az autótulajdonos a csupán negyedévre szóló díjat április 1-től június 30-ig fizetheti be pótlékmentesen. Motorképkároknál az üzembelyezést követően a díjfizetés a következőképpen alakul: ha a járművet január 1. és június 30. között helyezik üzembe, akkor a teljes egy évre szóló felelősségbiztosítási díjakat ki kell egyenlíteni december 31-ig. Ha július 1. után, akkor arra az évre már nem kell fizetni, a díjfizetés első napja a következő év január 1.

A felelősségbiztosítás évi díja egyébként 1978-ban sem változik: az autósok 460, a motorképkároknál pedig 100 Ft-ot fizetnek egy évre.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Tukacs János, Ovári Béla, Budapest; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Vágvolgyi Zoltán, Dunakeszi; Steigerwald László, Pécel; Pozsonyi Tibor, Miskolc; Bogár Károly, Tapolca; Várfalvi Gyula, Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Szűcs Ferenc, Hatvan; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk. Keszthelyi Béla, Újszász; Soós Jánosné, Dunaujváros; Kovács Lajos, Tuzsér; leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

— Sikeres év. Jászberényi a. lomás dolgozói eredményesen zárták az elmúlt esztendő Munkájukat január 6-án városi pártbizottság kibővített ülésén tárgyalta. Kiemelték többek között a kocsintartózkodás csökkenését, továbbá a vonatkarékoskosságot, a szociális ellátás és a társadalmi munkatérén elért eredményeit.

— Ajándék. A budapesti igazgatóság osztályvezető-nökségének Csapáiev szocialista brigádia tavaly 1250 forintot gyűjtött a községi nevelőotthon egy tanulójának megajándékozására. A pénzen ruhát és játékokat vásároltak, am B. A. ötödik osztályos tanulóknak át karácsonyi ajándékként.

— Kerbarátok. Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házának kerbarátok köre a közelmúltban foglalkozást tartott, amelyre Csáki Lászlónak, a helyi forgalmi vállalat vezetőjének előadását hallgatták meg bor szakszerű kezeléséről. szakkör tagjai az elmúlt ében is eredményesen dolgoztak. Húsz előadáson vettek részt és négy alkalommal számai kirándulást is szerveztek.

— Nyugdíjastalálkozó. Debreceni építési főnökség szakszervezeti bizottsága ünnepséget rendezett nyugdíjas részére. A megjelenteket Szűcs Károly, a főnökség vezetője köszöntötte, majd tájékoztatást adott az elmúlt évi eredményekről és az idei feladatokról. Kérte a nyugdíjasok, hogy továbbra is tartsák kapcsolatot a főnökséggel, adják át gazdag tapasztalataikat a fiataloknak.

— Véradás. Balassagyarmaton csomópont szocialista brigádja a helyi véradóállomás kérésére soron kívül adott véradást József mozdonyvillamospedig egy baleset sérültjének életét mentette meg azért, hogy a kórház kérésére azonnal jelentkezett véradásra.

— Segítő brigádok. Selényi állomás négy szocialista brigádja az elmúlt évben vágány-szabályozást és állomástakarítást végzett társadalmi munkában. Az érte járó 1400 forintot felajánlották a községi nevelőotthon lakóinak.

— Korszerűsítés. Több mint félmillió forintos költséggel felújították az Utasellátó Vállalat nagykanizsai üzemén villamos hálózatát, és kiegészítették az épület helyiségeit.

— Kocsirendezők — UR-val. Győr állomás a trolis csapatokat URH adó-vevő készülékekkel látta el. A kocsirendezők munkáját könnyűkészkészülékkel kapcsolatba lehet teremteni a szolgálati helyek és a mozdonyvezetők között.

— Társadalmi munka. Tapolca csomóponton értékelték az 1977-ben végzett társadalmi munkák eredményét. A szocialista brigádok összesen 60 óra társadalmi munkát végeztek, amelynek értéke 722 ezer forint.

— Egy hét Izlandban. Helyi gyeshalmon, a vasutasok művelődési házában január 19-én „Egy hét Izlandban” című diafilmmel kísért élménybeszámolót tartott dr. Ferenc Imre evőrti vasúti-üzemvezető. Az előadáson több mint száz fiatal vettek részt.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő: a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Viski 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 64. Telefon: 224-818 Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekkszámiaszámunk: MNB 215 - 11 850 78-338, Szikra Lapnyomda Budapest Felelős vezető: Roder Imre Igazgató



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM. 3. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. FEBRUÁR 11.

ÜZENET A SZOLGÁLATI HELYEKRŐL:

„Szeretünk és tudunk dolgozni, ha értelmét látjuk a munkának...”

Vasutas-munkásgyűlés az Északi Járműjavítóban

Az országsszerte tapasztalható kezdeményező készség nyomán vasutas munkásgyűlést hívott össze a MÁV Vezérigazgatóság az Északi járműjavítóban. A január 27-én lezajlott esemény színhelye a dízel-mozdonyok javítócsarnoka volt. Megjelent és az elnökségben foglalt helyet Urbán

Lajos közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, a vasút párt- és tömegszervezeti vezetői, a fuvaroztató vállalatok képviselői.

helytállunk, s a központi akarat jegyében teljesítettük, amit elvártak tőlünk. Mindez lehetetlen lett volna a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére kibontakozott jubileumi munkaverseny lendülete nélkül. Ezenkívül lelkesített bennünket államásunk megnyitására 100. évfordulója is, hogy bizonyíthassuk: él, dobog a ferencvárosi sziv. Pártszervezetünk, szakszervezeti bizottságunk a gazdasági vezetéssel egyetértésben kellő útmutatást adott, s ez is megsokszorozta tenni-akarástunkat. Ami az elismerést illeti, úgy érezzük, hogy az új, 400 személyes szálló is ezt fejezi ki.

Az idei feladatokról szólva Gázi András elmondta, hogy a ferencvárosi vasutasok ismerik tennivalóikat és számba vették a lehetőségeket. Folytatják a versenyt, s felajánlották a vonali és a nemzetközi gyorstehervonatok menetrendszerűségének 2 százalékos javítását, 160 000 kocsióra megtakarítását, az elegyfeldolgozás gyorsítását, hogy a vonatforgalmi kapacitás 10 százalékkal növekedjék.

Novák László mozdonyvezető a miskolci vontatási főnökség dolgozóinak képviselőitől számolt be arról, hogy a Láng- (Folytatás az 5. oldalon.)

Köszönet és elismerés az élenjáróknak

Gulyás János vezérigazgató-helyettes üdvözlő szavai után Szűcs Zoltán ismertette a vasutasokra háruló 1978. évi feladatokat, követendő példának állítva a jubileumi munkaverseny résztvevőinek helytállását. Kifejtette, hogy a vasutasok 1977-ben minden eddiginél több árut szállítottak, s maradéktalanul kielégítették az irántuk támasztott népgazdasági szállítási igényeket, s elismerte, hogy az elért teljesítmények mögött nagy munka, számtalan nehézség, akadály leküzdése húzódik meg, amiért köszönetet mondott a vasutasoknak, elsősorban az élenjáró szocialista brigádoknak.

— Elégedettek mégsem lehetünk — mondotta — hiszen az objektív okokon kívül sok esetben hanyagság, fegyelmezetlenség, a munka nem kielégítő szervezése okozza a vonatkéseket. Ezenkívül a személykocsik műszaki állapota, a fűtés, világítás, tisztaság is elmarad a követelményektől, aminek okát ugyancsak nem a feltételek hiányában kereshetjük elsősorban. Hanosló gondok vannak az utasok kiszolgálása, menet- és helyjeggyel való ellátása, tájékoztatása körül. Szem előtt kell tartanunk, hogy a vasút, illetve a vasutasok munkáját mindezekkel szemben a személyszállításánál szerzett tapasztalatok alapján értékelni és minősíteni a közvélemény. Eppen ezért vissza kell állítani a személyszállító vonatoknak a vonatforgalmi rendben biztosított rangját, s belátni, hogy magyarzatokkal nem jutunk előbbre. Kérem önből, hogy saját munkaterületükön az utas szemével is lássák idej feladataink megoldását...

A vezérigazgató felhívta a figyelmet a tehervonatok közlekedetésében, az értékes és nagy teljesítményű, korszerű vontató járművek felhasználásában, a kocsigazdálkodásban előforduló hibák, hiányosságok megszüntetésének fontosságára is, majd a múlt évben végrehajtott beruházási, állóeszköz-fejlesztési, bérigazgatási és szociálpolitikai eredményeket ismertette, amelyek tükrözik a vasutasokról való gondoskodást is. Ez a tendencia 1978-ban töretlenül folytatódik, de maradéktalanul eredményt kell szerezni a Beruházási Utasítás előírásainak.

Ferencváros viszonozza a megbecsülést

Az idei feladatok számszerű ismertetése után Szűcs Zoltán vezérigazgató kérte a munkásgyűlés résztvevőit, hogy vizsztatérve szolgálati helyükre, legyenek szorgalmazói a mindennapi tennivalók színvonalasabb végrehajtásának. Gázi András váltókezelő, Budapest—Ferencváros szocia-

lista brigádjainak küldötte válaszolt elsőként a vitaindító beszédre.



Szűcs Zoltán vezérigazgató beszédét mondja (Csontos Gábor felvétele)

— Nehéz, küzdelmes évet tudhatunk magunk mögött, de büszkén mondhatjuk, hogy

Kilenc hónappal a határidő előtt

Szociális létesítményt avattak Kiskunfélegyházán

Január 24-én adták át Kiskunfélegyházán az új szociális kombinátot. Az átadási ünnepségen jelen volt Koszorús Ferenc, a Vasutas Szakszervezet főtitkára, Acsai Mihály, a szegedi területi bizottság titkára, Szemők Béla, a Vezérigazgatóság munkaadói és szociálpolitikai szakosztályának helyettes vezetője, Sztajonev András, a városi pártbizottság első titkára és Korponai Zoltán, a városi tanács titkára.

Sajtos Péter, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője üdvözölte a megjelenteket. Beszédében hangsúlyozta, hogy a vasút műszaki fejlesztésén kívül egyre jobban előtérbe kerül a dolgozók élet- és munkakörülményeit javító szolgálattal.

A MÁV az ötödik ötéves tervben hárommilliárd 605 millió forintot fordít szociális beruházásokra, amely ötven százalékkal több, mint a negyedik ötéves tervben volt. Szociális fejlesztésre a szegedi igazgatóság 48 millió forintot kapott, ebből 47 milliót már felhasználta.

A kiskunfélegyházi beruházás kilenc hónappal a határidő előtt készült el. Az épületben található 200 férfi- és 50 női mosdó, 38 ágyas laktanya, továbbá helyet kapott itt egy 300 adagos üzemi konyha, 58 személyes étteremmel, valamint vendégszoba és egy korszerű orvosi rendelő. A létesítményben oktató és tanácskozó terem is van.

A szociális épület kivitelezésének tervei 1975-ben készültek el. Az építkezés 1976 feb-

ruárjában kezdődött. A kivitelező a Kiskunhalasi Építőipari Vállalat Kiskunfélegyházi Főépítésvezetősége volt. Az építő kollektíva a Nagy Októberi 60. évfordulója tiszteletére vállalta az 1978. szeptember 30-i átadási határidő 9 hónappal történő csökkentését. Vállalásukat sikeresen teljesítették. 1977 novemberében fejezték be a munkát.

Szemők Béla, a Vasúti Főosztály munkaadói és szociálpolitikai szakosztályának helyettes vezetője arról beszélt, hogy a MÁV a Vasutasok

Megfelelő jogkörrel felruházva

Együttes ülésen tanácskozott az elnökség és a bizalmiak száz küldötte



Gyócsi Jenő köszönti az együttes ülés résztvevőit

Január 26-án, az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házában került sor a vasutas-szakszervezet elnöksége és a bizalmi küldöttek együttes ülésére. Az üzemi demokráciának ezen az új fórumán a bizalmiak 100 küldötte jelent meg. Részt vett a tanácskozáson Timmer József, a SZOT-titkára, Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, Szűcs Zoltán vezérigazgató, Balogh Pál, az MSZMP KB ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztályának munkatársa, Gulyás János és Mester Alajos vezérigazgató-helyettesek, továbbá Molnár György és Kajosa József, a vasutas-szakszervezet titkárai.

A megjelenteket Gyócsi Jenő, szakszervezetünk elnöke köszöntötte, majd Koszorús Ferenc főtitkár adott tájékoztatást a bizalmiküldöttek és a szakszervezet elnöksége együttes ülésének szerepéről. Hangsúlyozta többek között, hogy az MSZMP XI., a Magyar Szakszervezetek XXIII. kongresszusa nagy figyelmet fordított a szocialista demokrácia továbbfejlesztésére. Ezzel függ össze a szakszervezeti demokrácia fejlesztése és a bizalmiak hatáskörének bővítése is. Ez az új fórum megfelelő jogkörrel van felruházva.

A jövőben dönt majd a MÁV vállalati, szociális, kulturális, sport, segélyezési és üdülési alapjának felhasználásáról. Egyetértési hatáskörébe tartozik a MÁV kollektív szerződésének megkötése, a végrehajtásról szóló beszámoló elbírálása, az évenkénti bérfejlesztés elveinek és arányainak meghatározása, a részesedési alap felosztása, továbbá a vállalati szintű szociális terv végrehajtásának ellenőrzése.

Véleményezi ezenkívül az évi terv érdekében készült hálózati intézkedési terveket, a vasút vezetőinek irányító, szervező és ellenőrző tevékenységét az üzemi feladatok végrehajtásában.

Bejelentette a főtitkár, hogy a szakszervezet központi vezetősége — az üzemi demokrácia rendszerének és érvényesülésének a MÁV területén történt szabályozása alapján — a kv és a bizalmiküldöttek együttes ülése hatáskörébe tartozó témákat az elnökség és a bizalmiküldöttek együttes ülése hatáskörébe utalta. Az együttes ülés előreláthatóan évente három alkalommal tanácskozik. Ezen a fórumon a bizalmiaknak a szakszervezeti tagok, vasúti dolgozók véleményét kell képviselniük. Ittük teremtődik először meg a dolgozók részvétele a vezetésben. A főtitkár befejezésül arra hívta fel a figyelmet, hogy a bizalmiküldöttek munkája az ülés befejeztével nem ér véget, hiszen tájékoztatniuk kell munkatársaik, választóik az itteni vitáról, a döntések szempontjairól és kérte, hogy a döntések mellett vasutas fegyellemmel álljanak ki.

Ezután az együttes ülés Szűcs Zoltán vezérigazgató előterjesztésében megvitatta a MÁV 1977. évi tervének vég-

rehajtását és az idei terv főbb célkitűzéseit. A vezérigazgató szóbeli kiegészítőjében elmondta, hogy a MÁV eredményesen zárta az elmúlt évet. Az áruszállítási teljesítmény minden eddigit felülmúlt. 134 millió tonna árut fuvaroztunk el, és ezzel a tervet 101,5 százalékkal teljesítettük. Továbbra is az egyik legfontosabb feladatok közé tartozik a kocsi forduló idő javítása, a kocsi kihasználás fokozása.

Az idén a vasút tervezett létszáma: 143 700. Ez mintegy 3100-zal kevesebb az V. ötéves terv ez évi előirányzatánál. Ennek ellenére arra kell törekedni, hogy a túlórák számát az 1977. évi szint alá csökkentsük. Hangsúlyozta továbbá a vezérigazgató azt is, hogy a szocialista brigádmozgalom fejlesztése a legfontosabb feladatok közé tartozik. Jelenleg 7377 brigád mintegy 77 ezer tagja versenyez, áll a termelés szolgálatában.

A vezérigazgató befejezésül hangsúlyozta, hogy a vasútnak a lehető legtöbb áru elszállítására kell felkészülnie, mert az el sem képzelhető, hogy „ennyi volt a tervünk” kifogással bármilyen termék szállítását visszautasítsa.

A vezérigazgató előterjesztését a bizalmiküldöttek hozzászólásai követték. Eszényi István a záhonyi átrakóközvet dolgozóit nevében üdvözölte az együttes ülés résztvevőit. Kifejtette, hogy ez az országos fórum az eddiginél több lehetőséget biztosít a munkahelyek ügyeibe való beleszólásba, jobban érvényesül a munkahelyi kollektívák kezdeményezőközsége, aktivitása. Szeretnék, ha az eddiginél több kispépet alkalmaznának a darabáros, valamint az ömlesztett áruk átrakása során. Ezért örültek annak, hogy a vezérigazgató előterjesztésben is szerepelt ennek az igénynek a kielégítése. A nehéz feladat munka gépesítésére nyolc százalékkal több pénzt irányoztak elő.

A bizalmiküldöttek törekvéseit Császár Ferenc jellemezte a legtalálékonyabban: „Az eredmények és gondok mellett szólnunk kell arról is, hogy milyen megoldást látunk.” A szegedi küldött ezután felsorolta a munkát hátráltató tényezőket, és javasolta, hogy tegyék érdekeltébbé az utazó személyzet vezényletéért felelős irányítókat.

(Folytatás a 3. oldalon.)

Januárban 11 millió 89 ezer tonna árut fuvarozott el a vasút

Az őszi csúcsgazdálkodás lendületével és a nagy teljesítmények folytatásával kezdte az új évet a vasút. A Vezérigazgatóság most elkészült gyorsjelentése szerint januárban 11 millió 89 ezer tonna árut fuvarozott el a MÁV, 752 ezer

tonnával többet, mint a múlt év első hónapjában. Az eredmény egyben rekord is, januárban eddig még nem sikerült túlszárnyalni a 11 millió tonnát.

A forgalmi adatok azt mutatják, hogy a fuvarozatok az ünnepek után hamar „visszaálltak” a hétköznapi szintre, és a korábbi gyakorlattal ellentétben már az első hónapban sok munkát adtak a vasútnak. Ezen kívül az import- és a tranzitforgalom is magasabb volt a tavalyinál. Egyedül az export maradt alatta az 1977. évnek. Nem kapott annyit árut a vasút, mint amennyit előre jelzett a külkereskedelem.

A januári eredmények a vasút és a fuvaroztatók jó együttműködésének és a kedvező időjárás kihasználásának köszönhetőek. A vállalatok a tavalyinál jóval több vagont raktak meg, 0,8 tonnával növekedett a kocsi átlagos terhelése is, csökkent a kocsi forduló idő, és vasárnaponként is átlagosan tízezer tonnával több áru került vagonokba, mint korábban. A fuvaroztatók kiegyensúlyozott kiszolgálása jellemezte januárban a vasút munkáját. Előfordult ugyan egy-egy területen torlódás, s emiatt későbbi kocsiállítást. Kocsihiány miatt azonban nem maradt le áru a vasútról.



Az átadott szociális létesítmény homlokzata

(Nagy József felvétele)

Az elnökség és a bizalmi küldöttek együttes ülése

Napirenden a MÁV tervfeladatai és az idej bérfejlesztés

(Folytatás az 1. oldalról.)

Kaszás István, a Keleti pályaudvar főbizalmija hozzászólásában kifejtette, hogy a legutóbb megtartott együttes szb és bizalmi tanácskozás résztvevői azt állapították meg, hogy a balesetmegelőző munka nem elég hatékony. Javasolták, hogy a tolatószemélyzet tagjait részesítsék veszélyességi pótlékban. Az állomás munkaadóit enyhítendő a tolatási körzetek régen megígért rádiósítása is. Elmondotta többek között azt is, hogy az ügyeletesek és személypánzárosok bére 5—600 forinttal kevesebb a nagyállomásokon dolgozóknál. Roszszak a szociális körülmények is. Az utazó nők öltözését például az elmúlt évben akkumulátor helyiségnek használták és azóta sem gondoskod-

tak másik öltözőről. Elhanyagoltak a szolgálati helyek is. Ezek óta nem tatarozták a helyiségeket, pedig a tisztá munkahelyek is egyik fontos feltételei a munkaerő megtartásának.

Pereszlényi Lajos, a debreceni járműjavító küldötte 2200 dolgozó nevében köszöntötte az együttes ülés résztvevőit. Tolmácsolta azt az elhatározásukat, hogy tovább folytatják a jubileumi munkaversenyt és ennek keretében tervüket ismét szeretnék túlteljesíteni. Vállalták többek között, hogy a kocsi javításának átfutási idejét öt százalékkal csökkentik. Sajnos, üzemük rekonstrukciója még nem kezdődhet el, pedig a munkakörülmények és a technológiai feltételek javulása csak ennek keretében valósulhat meg.



Mester Alajos vezérigazgató-helyettes szóbeli kiegészítőjét tartja

átlagbére 8,3 százalékkal, 34 ezer nem fizikai dolgozó átlagbére pedig 2,8 százalékkal emelkedett. A fontosabb bérpolitikai intézkedések közül ki kell emelni, hogy 1977-ben — központi támogatás nélkül — a vasút a többi műszakban dolgozók egy részénél műszakpótlékot vezetett be. Ez körülbelül 22 ezer dolgozót érintett. Az intézkedéssel mérsékeltek az ipari és a közlekedési területek több műszakban foglalkoztatott dolgozói közötti bérfeszültséget. 1978. július 1-től a közlekedés valamennyi több műszakban foglalkoztatott dolgozójánál bevezetik a műszakpótlékot. Ehhez központi támogatást kap a vasút, de a saját erőforrásait is felhasználja erre a célra.

A vezérigazgató-helyettes szóbeli kiegészítője után a küldöttek folytatták hozzászólásaikat. Elsőként Szöllösi Miklós, Debrecen állomás dolgozója lépett a mikrofonhoz. Az

üzemi demokráciával kapcsolatban megjegyezte, hogy a szolgálati helyeken még mindig tapasztalható az a szemlélet, hogy nem érdemes bíráltni, mert „megjegyzik” az embert, és nem kap prémiumot. Arra kell törekedni, hogy ezt a zárkózottságot oldják fel, a bírálónak ne essék bántódása.

Az utazó személyzet változó illetményének módosítását értekezleten vitatták meg. Elmondotta, hogy a bérfejlesztésre vonatkozó előterjesztés jogszöveglében íródott, nehezen értik meg a dolgozók. Azt tapasztalta, hogy az utazó személyzet fél az új bérszabályozástól, mert úgy gondolják, hogy kevesebb lesz a keresetük. Arra kérte a vasút vezetőit, hogy a jövőben — egyszerűbb nyelven fogalmazva példák illusztrálta tájékoztatást adjanak ki. A műszakpótlék bevezetése ellenére sem javult területükön a munkaerőhelyzet. Több a kilépők, mint a felvételre jelentkezők száma.



Szöllösi Miklós, Debrecen állomás küldötte

Törekedjünk az igazságos elosztási arányokra

Makra József, a szegedi vonatási főnökség mozdonyvezetője többek között arról beszélt, hogy a tavalyi részlegesen bevezetett műszakpótlék bérfeszültséget okozott. Szeged öt pályaudvara közül a kocsirendezők csak három pályaudvaron kapnak műszakpótlékot. Ezt az elhatárolást a kocsirendezők többsége nem érzi igazságosnak. Egyenletessé kellene tenni a bérszínvonal emelését is, hogy az egyes munkaterületeken dol-



Makra József, a szegedi vonatási főnökség mozdonyvezetője

gozók bére között ne legyen nagy különbség. Véleménye szerint helyes lenne, ha a bér-

fejlesztéssel arányosan a kezdőfizetés is emelkedne. A távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat műszaki dolgozói azt kifogásolták, hogy — a többi igazgatósághoz viszonyítva — alacsonyabb az átlagbérük.

Javasolta, hogy a vonatok menetrend szerinti közlekedését szigorúbban kérjék számon. Helyen lenne anyagilag is érdekeltté tenni a forgalmi szolgálattal, menetirányítókat abban, hogy kevesebb legyen a késés.

Pintér Lajos, a pécsi biztosítóberendezési fenntartási főnökség bizalmija azt hangsúlyozta, hogy szakszolgálatuknál is egyre több — jó műszaki felkészültséggel rendelkező szakemberre van szükség. A munkaerő-vándorlást csak tervszerű bérfejlesztéssel lehet megakadályozni. A bérfejlesztésnek azonban határai vannak. Ezért a szakszolgálatok közötti helyes elosztási arányok megteremtése fontos bérpolitikai feladat. Leszögezte továbbá, hogy a beszállás — a középvezetők bérének összehasonlításával kapcsolatos megállapításai — a valóságot tükrözik. A munkások és a termelést irányítók bére már elérte a középvezetők bérszínvonalát, ezért a felelősegteljesebb középvezetői állások már nem vonzóak, egyre kevesebben vállalják azok betöltését.

Becsüljük meg a műszakiakat

— A szombathelyi vonatási főnökség dolgozói választottak küldöttnek — kezdte hozzászólását Szabó Ferenc bizalmi. — Választóim azzal bíztak meg, hogy hívjam fel a figyelmet egy olyan gondra, amely a szombathelyi és a pécsi igazgatóság vonatási dolgozói foglalkoztatja. Úgy tudom, hogy a gőzmozdonyokat e két igazgatóság területén 1985-ig kell üzemeltetni. Ezeknek a járműveknek a személyzetét azonban már nehéz pótolni, mert rosszak a munkakörülmények. A mozdonyvezetők és

fűtők többsége hamarosan nyugdíjba megy. Ezért nagyobb béremelésben vagy differenciáltabb műszakpótlékban kellene részesíteni a gőzmozdonyok személyzetét. Ez a nehéz, egészségre ártalmas munkát végzők megbecsülésének egyik hasznos eszköze lehet.

Szót kapott a tanácskozáson Horváth Gábor, a Budapesti Építési Géptelep Főnökség küldötte is. Elmondotta, hogy több mint 1600 dolgozójuk egyévi termelésének értéke meghaladja a háromszázmillió forintot. Az utóbbi években

sok korszerű vasútépítő és pályafenntartó gépet kaptak, amelyekkel munkaerőt takaríthattak meg. A bonyolult gépek kezeléséhez, javításához azonban már technikus végzettségű szakemberekre van szükség.

— Különböző emeltszintű tanfolyamokon képezzük dolgozóinkat a gépek kezelésére — folytatta Horváth Gábor. — Sajnos, az átképzett műszaki szakembereket „elcsábítják” tőlünk a vállalatok, ezért nagy a fluktuáció. Ezt a szociális körülmények javításával igyekszünk csökkenteni. A műszaki munkájának elismerését azonban a bérezésben is kifejezésre kellene juttatni.

Döntöttek a küldöttek

A MÁV 1978. évi bérfejlesztésével kapcsolatos vitát Mester Alajos vezérigazgató-helyettes foglalta össze, majd bejelentette, hogy minden felhatalmazástól körültekintően megvizsgálják és a megvalósításuk lehetőségét is mérlegelik. Minderről tájékoztatják majd a küldötteket is. Ezután Koszorusz Ferenc főtitkár lépett a mikrofonhoz és összegezte az együttes ülés eredményét.

— Mindannyian hasznos tanácskozás részesei voltunk — jelentette ki a főtitkár. — Az itt megjelentek jól képviselték megbízóik érdekeit, megalapozott hozzászólásokkal,



Pintér Lajos, a pécsi BFF bizalmija (Molnár Ferenc felvétele)

javaslatokkal segítették a szakszervezet és a vasút vezetőinek munkáját. 1978-ban még több feladat, nagyobb munka hárul a vasutasokra, ezért a szolgálati helyeken még nagyobb ügybuzgalommal képviseljük a dolgozók érdekeit.

Ezt követően a jelenlevők egyhangúan elfogadták a MÁV 1978. évi bérfejlesztését és az idej állományi tervét, valamint az ennek megvalósítását segítő szakszervezeti tennivalókat. Ezzel a vasutas szakszervezet elnöksége és a bizalmi küldöttek együttes ülése befejezte munkáját. Szász Ferenc

FEBRUÁR 20-IG

Pályaválasztási kiállítás

Pályaválasztási kiállítás nyílt február elején Budapesten, a IX. kerületi József Attila Út-törőházban. A tanácsadó szolgálattal egybekötött bemutatót a budapesti vasúti igazgatóság központi munkaerőfelvételi irodája — a ferencvárosi csomópont KISZ-bizottsággal közösen — rendezte. A megnyitón részt vett dr. Váradi Lajos, a Fővárosi Pályaválasztási Intézet igazgató-helyettese és dr. Rimóczi László, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és

szociálpolitikai szakosztályának vezetője. A meghívott vendégeket és a látogatókat Baltai János KISZ-titkár köszöntötte, majd Berendi Tibor, Ferencvárosi állomásfőnöke mondott megnyitó beszédet. Kifejtve, hogy a vasút szeretettel várja a pályakezdő fiatalokat.

A kiállítás február 20-ig, vasárnap kivételével reggel 9-től délután 5 óráig tekinthető meg.

(6)

Békéscsabai brigádok

A békéscsabai pályafenntartási főnökségnél 1977-ben 27 szocialista brigád 258 tagja vett részt a szocialista munkaversenyben. Az elért eredmények alapján 13 brigád 120 tagja legutóbb hatvan ezer forint jutalomban részesült. Nagy érdemük van abban, hogy a főnökségnél 67 újítási javaslatot nyújtottak be a dolgozók, vagyis ötven százalékkal többet, mint az előző évben. A brigádok tagjai szolgál-

lati helyükön 1717, közterületen 3737 óra társadalmi munkát végeztek, összesen több mint száz ezer forint értékben. Ócskavagyújtási akciójuk is sikerrel zárult: az általuk gyűjtött 194 tonna fémhulladék értéke mintegy 30 ezer forintot tesz ki.

Nem kevésbé értékes eredményük, hogy 1977-ben 20 pályafenntartási dolgozó végezte el az általános iskola 5—6., illetve 7—8. osztályát.

Köszöntjük a vasutas népi ellenőröket

Húszéves a népi ellenőrzés. Az évfordulón elismeréssel és tisztelettel köszöntjük azokat a vasutasokat is, akik napi munkájuk közben vagy szolgálatuk letétele után önként vállalt társadalmi tisztségüknek ugyancsak példamutatóan tesznek eleget.

A húsz év tapasztalatai bizonyítják, hogy a népi ellenőrzés szervei és aktivistái mindannyiunk érdekében munkálkodnak, s a számukra megjelölt feladatok elvégzésével számtalan esetben elősegítették a társadalmi célok elérését, a szocialista építést gátló, akadályozó jelenségek megszüntetését, a súlyosabb hibák, károk megelőzését.

A népi ellenőrök és a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság társadalmunkban betöltött szerepéről és a további feladatokról Kádár Jánosnak, az MSZMP Központi Bizottsága első titkárának a napi sajtóban közölt levele — az abban foglalt elismerés — a legszebb, legméltóbb „születésnap ajándék” a 20 éves testület valamennyi tagjának. Mindnyájunk kívánságaként idézzük: „Munkájuk menetében ezután is szüntelen erősítsék kapcsolataikat a dolgozó tömegekkel, amelyeknek bizalmát, cselekvő támogatását eddig is tapasztalhatták és a jövőben sem nélkülözhetik”.

Reális a MÁV idej terve

A dombóvári csomópont dolgozóinak gondjait Horváth Attila tolmácsolta. Javasolta, hogy a jövőben sorra kerülő kordvezetményes munkakörök felülvizsgálata során gondoljanak a szabadban dolgozó pályamunkásokra és a kocsivizs-

munkaerő és a munkaidő jobb kihasználására, valamint az anyag- és energiatakarékosság fontosságára mutatott rá, majd a munkák csúsztatásáról beszélt. „Mintha nem is január elején kezdődne az év, a tavalyi feladatok áthúzó-



A bizalmi küldöttek egy csoportja

gáló lakatosokra is. Megemlíttette még, hogy többet kellene törődni a csaknem százéves vasúti lakások korszerűsítésével is. Pécsen például a MÁV-lakások előtt húzódik a gázvezeték, mégsem költötték be az épületekbe, pedig ez lényegesen javíthatná az életkörülményeket.

Szödi Sándor a budapesti BFF dolgozóinak azt a gondját tolmácsolta, hogy az akadozó anyag- és szerszámmellátás hátráltatja a munkát. Sok bosszúságot okoz a fölösleges adminisztráció is. Egy művezetőnek például számtalan kimutatást, jelentést kell készíteni, ami munkaidejük jelentős részét elrabolja. Az igazgatóság is több olyan adminisztrációs munkára kötelezi őket, amelyekkel korábban ott végeztek. Pedig az adminisztrátorok számát csak úgy lehet csökkenteni, ha az adminisztrációt egyszerűsítik.

Havasi II. János a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökségtől a munka hatékonysága érdekében olyan üzem- és munkaszervezési intézkedéseket sürgetett, amelyek hatására csökkenő létszám mellett is balesetmentesen lehet dolgozni.

A vezérigazgató előterjesztéshez utolsóként Kovács Zoltán, a miskolci BFF dolgozója szólt hozzá. Beszédében a

A termelékenységet és a bérfejlesztés egyensúlya

A MÁV 1978. évi bérfejlesztése került napirendre, amelyhez Mester Alajos vezérigazgató-helyettes fűzött szóbeli kiegészítést. Elmondotta többek között, hogy az V. ötéves tervben a gazdasági hatékonyság fokozása és a munka termelékenységének növelése mellett fontos szempont a bér és a kereseti arányok egyensúlyának kialakítása is. A béraránytalanságok kiküszöbölése érdekében intézkedések

történtek. A tavalyi bérszínvonal-növekedés a vasúton 6,9 százalékos volt, ami az előirányoztnál két és fél százalékkal magasabb. A szállítási feladatokat a létszámcsökkenés miatt több mint négy millió órával kevesebb munkaidő felhasználása mellett végeztük el. Ezt a jobb munkaszervezés, a veszteségidők csökkentése és a munkaidőalap hatékonyabb kihasználása révén sikerült elérni. 107 ezer fizikai dolgozó

Automata térközök

Budaörs—Biatorbágy között

Budaörs állomáson decemberben új „Domino 55” típusú biztosítóberendezést adtak át a forgalomnak. Ezzel egyidőben Budaörs—Biatorbágy között üzembehelyezték az automata térközöket is. A 23 millió forintos beruházás kivitelezője a Budapesti Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség volt. Képriportunk az átadott berendezéseket és külső szerelvényeket mutatja be.



Havas Ferenc rendelkező forgalmi szolgálattevő Budaörs állomáson már a korszerű vezérlőpult mellett végzi munkáját

Fejük felett a szürke égbolt

A pályamunkások télen is helytállnak

Északi szél söpör végig az alföldi tájon, a vasutat szegélyező bokrok és fák ágain vékony rétegben csillog a hó. A hőmérséklet mínusz tíz fok. Aki csak teheti, fedél alá húzódik, keresi a meleget: árasztó fűtőtesteket az állomás várótermében. Egy kis csapat halad a sínek mellett. Munkahelyüket nem fűti kályha és műhelytető sincs felettük, csak a szürke égbolt. A pályafenntartási főnökségen dolgoznak. Van köztük műszaki főfelügyelő, előmunkás és pályamunkás.

Mindig létszámhiány van

Békés Mihály, műszaki főfelügyelő a terézvárosi pályafenntartási főnökség 6-os pályamesteri szakaszán. 1948 óta vasutas.

— Ma már sok ügyes gép segíti, könnyíti a munkánkat — mondja. — Az ember azt gondolná, hogy ez vonzza a pályafenntartáshoz, az embereket, pedig nem így van! A fali emberek is inkább az ipari üzemek csábítják. Az emberek tudják, hogy itt nyáron a forrósággal, télen pedig a dermesztő hideggel kell küzdeni. A pályafenntartásnál mindig létszámhiány van, de a munkát akkor is el kell végezni.

— Most milyen munkát végeznek?

— Jelenleg a ragasztott sínkötések ideiglenes helyreállításán fáradozunk. A hideg miatt ugyanis nem lehet hegeszteni, ezért csak ideiglenes

helyreállítást végzünk sínbevá-gással és hevederes fölfúrás-sal. A végleges helyreállításra majd április és június között kerül sor. A nyári hőség szintén akadályozza a hegesztést.

— Gyakran hallunk arról, hogy a pályafenntartás és a forgalom dolgozó között sok a vita. A pft. munkásai azt panaszkodják, hogy rövid ideig tart a vágányzár, kevés a javításokra fordítható idő.

A forgalom dolgozóinak viszont az okoz gondot, hogy egy sín páron kell lebonyolítani a kétirányú forgalmat.

— Ez igaz, de mindkettőnknek egy a célja. Azt akarjuk, hogy balesetmentes legyen a közlekedés, és lehetőleg ne készenek a vonatok. Egre gyakorabban tapasztalom, hogy a különböző szolgálati ágak segítik egymást a munkában.

Fagyban, hóesésben

Amíg beszélgettünk, mellettünk, a dermesztő hidegben is szorgalmasan dolgozott a Dózsa György szocialista brigád. Vezetője — Thum Tamás előmunkás — 37 éve van a vasútnál. 1949-től dolgozik a pályafenntartásnál. Ezzel a munkaterülettel Ferencvárosban ismerkedett meg. Jelenlegi munkahelyének a hossza 27 kilométer. A monori erdő megállóhelytől a ceglédi bejáratig tart. Pályamunkásként kezdte, majd később kiscsapatvezető, vasútépítési és karbantartási szakvizsgát tett.

— Brigádunk 1966-ban alakult — mondja. — Azóta én

vagyok a vezetője. Kétszer kaptam „Kiváló dolgozó” kitüntetést. Az órabérem 20 forint 30 fillér. Elégedett vagyok. 28 hónap múlva megyek nyugdíjba. A nyári forróságot, a téli hideget nehéz megszokni. Mi esőben, fagyban, hóesésben is dolgozunk. Ez megviseli a szervezetet, de innen sajnos nem lehet kordokvezeménnyel nyugdíjba vonulni.

— Az utóbbi években könnyebb lett ez a munka is.

— Amikor a pályafenntartáshoz kerültem, még nem voltak gépek. A nehéz fizikai munka volt a jellemző. Most már sokat segítenek a fűrészes és fűrőgépek, a csavarutánhúzó stb. Ceglédbercel-Cserőn két évvel ezelőtt épült a szociális létesítményünk, ahol hideg-meleg vizes fürdő és ebédlő fogadja a pályafenntartás munkásait.

Jölesik a forró tea

A Dózsa brigád tagja Balassa Mihály is. A felsoroltakhoz még hozzáteszi, hogy a téli hidegben jölesik a gondoskodás, a forró kávé és a tea. Télen mégis nehezebb a pályamunkás élete. A hideg ellen nehéz védekezni. Ha könnyebben öltöznek, megfázhatnak, ha pedig sok ruhát vesznek fel, nehéz a mozgás.

A Dózsa brigád ezen a napon is kiválóan dolgozott. Délután már mind a két sín páron zavartalanul roboghattak a vonatok.

(Kóhidi)

BRIGÁDVEZETŐ

A férjével együtt jött a vasúthoz



Dózsa Vincénének két évtizedes munkaviszonya van, de ebből csak az utolsó két esztendő telt el a vasútnál. Korábban a Budapesti Kötőipari Szövetkezethez dolgozott. Sok időt elrabolt az utazás, és nem volt elégedett az órabérel sem. Három gyermeke nevelése is nehezítette a dolgát, ezért budapesti munkahelyét felcserélte lakóhelyének vasútállomásává. Jelenleg a kocsitisztító brigád vezetője Albertirsán.

Osztott munkában dolgoznak. Minden második napon 2—2 asszony 9—11-ig kitakarítja a délelőtti vonatokat, délután pedig a négytagú brigád 15—22 óráig dolgozik. Így a munka mellett jut idő a háztartási munkára és a gyermeknevelésre is.

— A férjem velem együtt jött a vasúthoz, szintén kocsitisztító — mondja. — Azóta már mállházó. A lányom is a vasutat választotta. Most 16 éves, és bérszámfejtő Budapesten, a Gruzsev utcában. A vasút lehetővé teszi számára, hogy a munka mellett elvégezze a középiskolai tanulmányokat. Bánjuk hogy nem előbb jöttünk a vasúthoz.

Albertirsán nem könnyű kocsitisztító munkája. Erre a célra nincs külön vágány és a nagy forgalom miatt a vizet nem lehet átvezetni a vágányokon. A magasfeszültség pedig a locsolótömlős tisztítás közben könnyen balesetet okozhat. Marad tehát a hagyományos tisztító eszköz: a vödör és a seprő. A gondok ellenére a szerelvények Albertirsán állomásról tisztán indulnak, ami Dózsa Vincéné brigádjának jó munkáját dicséri.

K. L.

A takarékosághoz elég-e egy rendelet?

HUZA-VONA BONYODALMAKKAL A KELEBIAI SZOCIÁLIS ÉPÜLET FÜTÉSE KÖRÜL

„Örömmel olvasom azokat az írásokat, amelyek arról adnak hírt, hogy ismét átadták a dolgozóknak egy korszerű létesítményt, vagy a régóta építik újjá. Ezért érthetetlen számomra, hogy miért kellett Kelebia állomáson az öltözőt és a mosdót a fűtés hiányában bezárni...”

A szerkesztőségünkbe érkezett levél kézhezvétele után elutaztunk Kelebiára.

Hibásított a levélíró?

— Nem tudom, ki írhatta azt a levelet, de valótlanságot állít — ezzel fogadott Asztalos Sándor állomásfőnök. — Nem volt ugyanis egy percig lezárva sem az öltöző, sem a fürdő. Csupán az történt, hogy a szegedi igazgatóság a múlt év novemberében takarékosági okokból elrendelte, hogy a kazánban kokszt helyett lengyel Haldex-szenet használjunk. Ez viszont nem égett, így a fűtés akadózott.

Horváth István tolatásvezető, Házi Mátyás vámközvetítő, Juhász Mátyás vonatvezető, Tóth Mária pénztáros és sokan mások elmondták, hogy igaza van a levélírónak: a víz is, a helyiségek is hidegek voltak.

— Kérem, én késedelem nélkül intézkedtem — szól az állomásfőnök.

Valóban, 1977. november 18-án távirat ment Kelebiáról a szegedi vasútigazgatóság IV. osztályához, illetve Kiskunhalasra, az Építési Főnökség energetikusához. „Sürgős intézkedést kérünk az állomási kazán felülvizsgálására, mivel a lengyel diószénrel való tüzelés nem üzembiztos.” Ezt a táviratot Kárász Lajos anyaggazdálkodó írta alá. Pár nappal később az állomásfőnök is küldött egy hasonló tartalmú táviratot.

Kormozni tudni kell...

A válasz ott van az üzemeltetési naplóban, s így hangzik: „A kazán tisztítását szuny-

nyadó tűznél, üzem közben kell elvégezni. Megfelelő minőségű darabos szénrel az üzemeltetés biztosítható”. Aláírás: Vágó Károly mérnök.

— Decemberig nem is volt semmi baj, hiszen a dolgozók nem panaszkodtak — állítja az állomásfőnök. Ezzel szemben Mátyus Andor szb-titkár a következőket mondja:

— Az emberek addig panaszkodtak és kéreltek, hogy csinálják már valamit, mert még átöltözni sem tudnak az ordító hidegben, míg betelt a pohár. Felhívtam szakszervezetünk területi bizottságát, s azt mondtam: amennyiben az illetékesek nem intézkednek, bezáratom a fürdőt és a mosdót.

Erre „csoda” történt. Szegedről beállított egy mérnök Kelebia állomásra, majd a fűtők szemelátára nekiallított kiformolni a kazánt. Elmagyarázta az „öreg szakik”-nak azt is, hogyan kell szakszerűen tüzelni a lengyel szénrel.

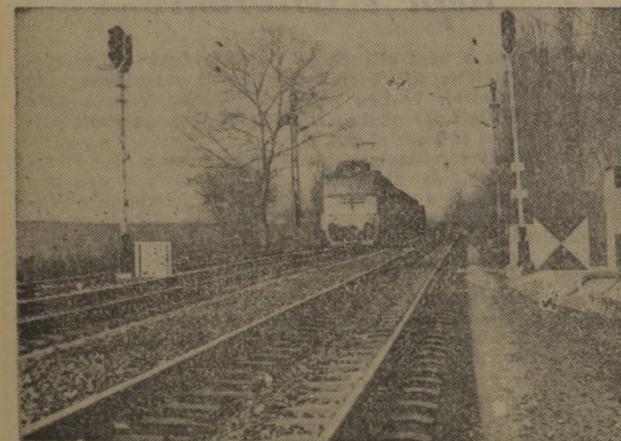
— Járunk mi oktatásra — magyarázza a történetek után az éppen szolgálatban levő fűtő, Futó György, majd hozzáteszi: — A nálunk alkalmazott kazánról azonban soha nem esett szó. S vannak köztünk olyanok, akik sokáig mozdonyon tüzeltek, de hát minden kazán más és más... Mi különben most is állítjuk, hogy jobb lenne kokszzal tüzelni, bár most nincs papasz a fűtésre...

Kiszállt a bisottság

Ezzel be is fejezhetnénk e sorokat, tanulságként levonva azt a következtetést, hogy ne legyen fűtő, aki nem érti a saját mesterségét. Csak hogy január első napjaiban megyei szintű szakértő bizottság járt az állomáson, amelynek tagjait a Kéményseprő Vállalat, illetve a tüzeléstechnikai osztály és a Bács-Kiskun megyei Kommunális Szolgáltató Vállalat delegálta. Az 1978. január 23-i keltezésű szakvélemény így hangzik:



Rab Imre váltókezelő dolgát is könnyebbé teszi a beépített hangostelefon



Budaörs és Biatorbágy között 75 Hz-s, jelfeladós automata térközöket helyeztek üzembe.

(Tenta György képriportja)

Szalai Mária

Egy nap az öregekért

A Nyugati pályaudvar személpénztár főnökségének Dózsa György szocialista brigádja felhívással fordul a MÁV területén működő összes szocialista brigádhoz.

A televízióban nemrég közvetített Naplemente című adás — amely a tanyasi öregek elhagyatottságát mutatta be —

arra ösztönözte a Dózsa brigád tagjait, hogy egy nap kezesüket ajánlják fel szociális otthon építésére. Ezzel kívánják hozzájárulni az otthonra vágyó öregek mielőbbi elhelyezéséhez. Kéri, hogy a többi szocialista brigád is erejéhez mérten csatlakozzon kezdeményezésükhöz.

69 ÉV UTÁN

Nyugdíjba megy a hantházi vicinális

Még két hét — és 20 kilométerrel ismét csökken a MÁV vonalhálózatának hossza. Cegléd és Hantháza között február 28-án este közlekedik az utolsó vonat.

A 69 esztendővel ezelőtt megnyitott szárnyvasút felett eljárt az idő. A vicinális elé hiába akasztották néhány évvel ezelőtt dízelmozdonyt, mert így is egy óra 20 perc alatt teszt meg a két végállomás közötti utat. Cegléd utcáin haladva csupán 5 km/óra az engedélyezett sebessége. A közművesítést, a városfejlesztést is akadályozza. Emellett a MÁV-nak évi ötmillió forint volt a ráfizetése.

Az utasok és a fuvarozatók érdekében megtörténtek a szükséges intézkedések. A közlekedésfejlesztés aiapból 21 millió forintot fordítanak a forgalom közútra terelésének megszervezésére. Március 1-től az utasokat autóbuszok szállítják, napi 12 fordulóban. A munkába iskolába járók három évig vasúti díjszabás szerint fizetnek a Volánnak. A közúti teherszállításra az 1-es Volán Vállalat ceglédi üzemegysége készült fel.

S. B.

„ESKÜSZÖM...!”

Folytatják elődeik munkáját
a vasútépítő katonák

Január 29-én, vasárnap délelőtt a budapesti hegyeshalmi fővonal korszerűsítésében résztvevő vasútépítő katonai alakulat vendégei voltunk. A meghívásra ez alkalommal a múlt év végén bevonult sorkatonák ünnepélyes eskütétele adott okot.

Ezt követően Koszorus Ferenc, szakszervezetünk főtitkára szólt a katonákhoz. Tolmácsolta a Szakszervezetek Országos Tanácsa, a MÁV Vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége üdvözlését, s kifejezte köszönetét a parancsnokok és az immár leszerelt elődök által végzett nehéz, felelősségteljes munkáért, amellyel a közlekedés, a vasút és a vasutas dolgozók feladatainak ellátását elősegítették.

— Egységük több mint egy évtizede vesz részt a közlekedés korszerűsítésében, s ennek során a katonák becsületes, áldozatkész helytállása nagyban hozzájárult országunk fejlődéséhez, szépítéséhez, gyarapításához.

A mi fiaink

Kürtszó harsant.
— Fogadás jobbról! Tisztelegj! — visszhangozták az épületek. A vezénylő tiszt jelenlétét tett Gyarmati András alvezetésnek, az alakulat parancsnokának, akinek mellén a kitüntetések között ott fénylő a közlekedés kiváló dolgozóit és a kiváló vasutasokat megillető jelvény is.

A parancsnok ellépett a feszesen álló katonák előtt, majd az emelvényre ment, ahol már előzőleg elfoglalták helyüket a város és a járás vezetői, a MÁV, illetve a vasutas párt-és tömegszervezetek képviselői. A Hímnusz utolsó akkordjait hirtelen felváltották a Rákóczi-induló pattogó ütemei, majd a parancsnok köszöntése hangzott:

— Üdvözlöm Önöket az eskü ünnepélyes letétele alkalmából!

— Hajrá!!!

Az újabb vezényszavak után lépett az eskü szövegét előolvasó katoná, aki — ahogy mondani szokták — egy a többi közül. A neve: Petényi Zsolt. Tanulmányait már befejezte a győri Közlekedési, Távközlési és Műszaki Főiskolán, vagyis vasútgépészet-üzem-mérnöki diplomát szerzett. A tanulmányi időszakban 620 diák választotta kollégiumi titkárrá, s bevonulása óta is ehhez mérten ért el kiváló eredményeket a kiképzésben. Ennek elismeréseként januárban — amikor sor került a katonák ifjúsági szervezetének újjáalakítására — társai őt is beválasztották a KISZ-bizottságba.

Az eskü szövegének olvasása előtt édesapját, Petényi Ferencet, a Nagykunsági Állami Erdő- és Fazgazdaság farmosi kerületének erdőszéti és édesanyját, a helyi általános iskolai matematika tanárát is a fiú mellé szólították.

— En, Petényi Zsolt... (és minden honvéd a saját nevét kiáltotta) a dolgozó magyar nép fia, esküszöm, hogy a Magyar Népköztársaságnak hű katonája leszek...

A fogadalom szövege tisztán esendült össze a Szózat dallamaival, amellyel végig halkkan játszott a zenekar.

Hűség a néphez, a párthoz

Gyarmati alvezetés ezt követő ünnepi beszéde már a „teljes értékű” katonákhoz szólt, méltatva az eskü jelentőségét, kifejtve a hazához való hűség, az igaz hazafiság ismertető jegeit, majd többek között a következőket mondotta:

— Esküt tett katonák! Számunkra most az újabb tettek következnek. Aki az eskü szellemében él és cselekszik, annak magas erkölcsi értékű, népnélküli és pártunkat szerető katonává kell formálódnia... — majd a szülőkhöz, hozzátartozókhoz, a különböző munkahelyek képviselőihez fordulva jelentette ki: — Igéretet te-

szünk, hogy a hadseregben tovább folytatjuk a fiatalok szocialista nevelését, a munka szeretetének fokozását, a szocialista vívmányaink megbecsüléséért és ennek megvédéséért tett erőfeszítéseinket...

— Egységük több mint egy évtizede vesz részt a közlekedés korszerűsítésében, s ennek során a katonák becsületes, áldozatkész helytállása nagyban hozzájárult országunk fejlődéséhez, szépítéséhez, gyarapításához.

Számíthatunk rájuk

Munkájukat dicsérik azok az alkotások, amelyeket a budapest—szóbi kettősvágányú vonal villamosításánál, Rajka határállomás, a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút korszerűsítésénél és más objektumok építésénél hoztak létre a közlekedési feltételek javításáért, hogy országunk nagy előrelépést tegyen az európai színvonal eléréséhez, a Magyarországon áthaladó tranzitforgalom gyorsításához, biztonságosabbá és gazdaságosabbá tételéhez vezető úton.

— A fővonal Budapest—Bicske közötti szakasza megépült, s jelenleg a Bicske—Komárom közötti vonalrész munkálatai folynak. Bizunk benne, hogy az Önökre váró feladatokat a vasutasokkal vállalva ugyanolyan sikeresen megoldják, mint elődeik tették — mondotta a főtitkár.

A fegyvertel katonák nevében Petényi Tibor honvéd választotta az üdvözlő szavakra. Az elhangzott ígéretet a közös ebéden mondott pohárköszöntőben és a későbbi kötetlen beszélgetés alkalmával többször is megerősítették.

Katonáinkra, a Magyar Néphadsereg fiaira mindenkor számíthatunk — ezzel az érzéssel távoztunk az eskü színegyéről.

Kovács József

A miskolci vasutasok megőrzik a jubileumi verseny lendületét

Miskolc Tiszai pályaudvar dolgozói büszkék múlt évi eredményeikre. Ezt példázta Kisvárdai János tudósítónk levele is. Azt írja, hogy a többszörösen kitüntetett csomópont mintegy kétezres kollektívája múlt évi teljesítményei alapján nyolcadszor is megpályázza a Kiváló csomópont kiüntetését. Nem is alaptalanul, mert a sikerre minden reményük megvan. Javult a személy- és tehervonat menetrend szerinti indítása, s jóval több árut szállítottak, mint a megelőző években. Az üzemanyag és a villamos energia gazdaságos felhasználásával 893 ezer forintot takarítottak meg, s így természetesen csökkent az önköltség is. Növekvő eredményeik értékét, hogy az állomás jelenleg is 260 dolgozó hiányzik a megszabott létszámból. A kommunista munkásokon a kollektívából szinte mindenki részt vett, s a 12 ezer óra társadalmi munka értéke meghaladja a 100 ezer forintot. Az állomás brigádjai csatlakoztak a Láng Gépgyári dolgozók felhívásához, tehát ebben az évben is folytatják a munkaversenyt.

Sepsi Gyula mozdonyvezető arról írt, hogy a Vontatási Főnökség villamos mozdonyvezetők közül álló Április 4. szocialista brigádja a jubileumi verseny lendületével vesz részt az idei feladatok elvégzésében. A szolgálat balesetmentes ellátása, az energiatakarékosság további fokozása és a minőségi munka területén tett vállalásai mindenképpen ezt igazolják. A háromszoros ezüstkoszorús brigád tagjai CSM-rendszerben (csak mozdonyvezetővel!) továbbítják a vonatokat.

Az eredményekhez nagyban hozzá kívánunk járulni az újtól is, akik 1977-ben kiemelkedő évet zártak. A beadott újítások száma az előző évihez viszonyítva a kétszeresére emelkedett. Több alkalommal tartottak újítási hónapot. Az újítások 81 százalékát a szocialista brigádok tagjai adták be. Kimagasló teljesítményt nyújtott a Béke brigád, valamint a Dr. Csanádi brigád, amelynek egyik újítását országos bevezetésre fogadták el.

Nagy sikert és elismerést váltott ki az országban elő-

(Folytatás az 1. oldalról.)

gyári felhíváshoz való csatlakozást, akik már a január 12-i röpgyűléseken bejelentették. Többek között felajánlották 140 tonna gázolaj és 1100 megawatt-óra mennyiségű villamosenergia megtakarítását, másfél millió forint értékben.

Lendvai László, az Északi járműjavító dízelmozdony-átvázás csoportja nevében ismertette a jubileumi munkaverseny eredményeit, amelyek hozzájárultak ahhoz, hogy a dolgozók jövedelme több mint 6 százalékkal növekedjen, illetve ahhoz, hogy ezen belül a fizikai dolgozók keresete most 6,9 százalékkal magasabb, mint 1976-ban volt. Ezt is figyelembe véve, az 1978. évi feladatok végrehajtása kedvező politikai feltételek között indul. A dolgozók többsége ismeri, érti a tennivalókat, s a párt politikájával való egyetértés kifejezéséül akarnak az idén még nagyobb aktivitással dolgozni.

— Termelési tervünk az 1977. évihez képest 14-gyel több, összesen 252 dízel- és

A vasutasok és a fuvaroztatók azonos célokért dolgoznak

Janócsi Kálmán, Debrecen állomásirányítója az áruszállítási feladatok túlteljesítésére irányuló szervezési intézkedések fontosságáról beszélt, amelyek lehetővé tették, hogy a debreceni igazgatóságnál az 1977. évi áruszállítási tervet 800 000 tonnával túlteljesítették, majd bejelentette:

— A jubileumi munkaverseny november 7-ével nem ért véget, sőt ebben az évben is töretlen lendülettel folytatódik. Ezt fejezi ki a Láng-gépgyáriak felhívására adott válaszuk. Szilárd elhatározásunk, hogy a népgazdasági tervek teljesítéséhez szükséges szállítási feladatokból Debrecen állomás és a debreceni igazgatóság dolgozói méltóképpen kivesszük részüket.

Csepel munkásainak üdvözlését Zelei Ferenc, a Vas- és Fémművek szállítási szakértője tolmácsolta.

— Céljaink köztök — mondotta. — Jól tudjuk, hogy a vasutasok helytállása nélkül termékeink nem juthatnának el a fogyasztókhoz. De segítőkész közreműködésüket nemcsak igényeljük, hanem magunk is mindent elkövetünk azért, hogy előmozdítsuk terveik és felajánlásaik teljesítését.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével, Pajger Jánossal, Vanyó Józseffel és Gyűrű Istvánnal jelentkezett a hívó szóra. A veteránok segítsége sokat jelentett, hiszen naponta 5-6 szerelvény továbbításának gondját vették le utódaik válláról. Az idős vasutasok helytállásáért hálás a csomópont kollektívája.

szór megrendezett önálló, forgalmi vonatkozású újító kiállítás, amelyet a vasutas dolgozók közül 14 iskola növendégei is megtekintettek. A kiállítás sikere a jó propagandamunkán kívül ugyancsak a Béke szocialista brigádunk köszönhető, akik a szervezésben és a lebonyolításban önzetlen segítséget adtak.

Kovács István a Tiszai pályaudvar munkaerőgondjairól tudósította szerkesztőségünket. Sok vasutas érte már el a nyugdíjas korhatárt, ugyanakkor kevés az utánpótlás. Az aktív dolgozók különmunkát, kommunista módszereket vállalnak, hogy eleget tegyenek a szállítási feladatoknak. Kocsis Jenő, aki már két éve nyugdíjas, tizenkettő magával — többek között Szabó Károllyal, Kovali Tivadarral, Novák Bélával, Jeremi Imrével

KÖSZÖNTÜNK VIT, KÖSZÖNTÜNK HAVANNA!

A vasutas KISZ-szervezetekben is megkezdődtek a vetélkedők



Katona István, a vetélkedő játékvezetője, kiosztja a kérdéseket

(Óvári Árpád felvétele)

A budapesti vasúti igazgatóság KISZ-bizottsága január 31-én rendezte meg a **Köszöntünk VIT, köszöntünk Havanna!** címmel országosan meghirdetett szellemi vetélkedő helyi elődöntőjét. Ez alkalommal 4 csapat 5-5 tagja küzdött a továbbjutásért.

A versenyzőknek mintegy 100 kérdésre kellett válaszolniuk, bizonyítva, hogy ismerik a VIT jelszavában megfogalmazott gondolatokat, eszméket, az azokkal összefüggő eseményeket.

A maximálisan szerezhető 200 pontból a **Braun Éva** alapszervezet csapata 151-et ért el, ezzel bejutott a VIII. kerületi elődöntőbe. Második a **Hámán Kató**, harmadik a **Bebrits Lajos** alapszervezet csapata lett.

★

Miskolc-Tisza pályaudvaron, a vontatási főnökségen, az építési főnökség gépállomásán és az igazgatóság épületében vetélkedő KISZ-alapszervezetek csapatai URH-készülékekkel tartották egymással a kapcsolatot a VIT-vetélkedőn. A zsűri az igazgatóság műszaki könyvtárában rendezte be „főhadiszállását”, ott volt a stúdió. Minden csapatnak ötezer zsetonja volt. A kérdések elhangzása után a válaszolás jogát licitálással lehetett megvásárolni. A szabályok szerint az a csapat győzhetett, amelyik a legtöbb kérdést vásárolta meg, és természetesen azokra helyesen válaszolt.

A versenyzőknek többek között a VIT és Kuba történetével, valamint aktuális politikai eseményekkel kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolni. A győztes az építési főnökség gépállomásának csapata lett. Jutalma háromezer forint értékű könyvvásárlási utalvány volt.

OLVÁSÓINK VÉLEMÉNYE

Tárgyilagosan a bobai „bódé”-ról

A Magyar Vasutas december 31-én megjelent „Váltóóri bódéból pihenő” című cikke — úgy érzem — kiegészítésre szorul. A címben jelzett bódé egy kisméretű parkettás téglapépület, amelynek mellékhelyisége is van. Berendezése egy asztal, több szék és egy heverő. A helyiség takarításáról és fűtéséről Boba állomás gondoskodik. Ez az épület alkalmas arra, hogy az utazó személyzet ott megpihenjen, olvasson vagy étkezzen, tekintettel a helyi körülményekre.

Vonatkísérőinknek csak egy-két órányi várakozási idejük kell ott eltölteni. A helyiséggel szemben egy szociális konténer is rendelkezésükre áll, amelyben fűrdhetnek, mosakodhatnak. Boba állomáson eddig nem volt várakozó helyiség. A vonatkísérők szerelvényben, váróteremben vagy a forgalmi

irodáknak pihentek. Később az állomás pályamesteri szakaszának készenléti helyiségét bocsátottunk rendelkezésükre. Amikor Boba állomáson elkészült az integra-dominó biztosítóberendezés, megüresedett a nagyobb méretű váltóóri helyiség. Ezt alakítottuk át aztán pihenőnek.

A helyiség nem laktanyának készült, de az eddigiekhez képest mégis jobb szociális körülményeket teremtett a vonatkísérőknek. Sajnos, a szombathelyi igazgatóság területén még sok olyan szociális hely van, ahol a szociális ellátás minimális feltételeit sem tudtuk megteremteni, ellentétben a bobai helyzettel. A cikkben kritizált bódé megfelel egy általános színvonalú pihenő helyiség követelményeinek.

Dr. Horváth Lajos
vasúti igazgató

Nem alamizsna kell

Olvastam a Magyar Vasutas decemberi két számában megjelent, **Eletre ítélve** c. riportot — amelyben a szerző felemelte szavát a csökkenő munkaképességű vasutasok érdekében — az a vélemény alakult ki bennem, hogy szak-szervezetünk lapja ismét rászolgált a szervezett dolgozók bizalmára. Az olvasók régi rokonszenvét ugyanis tovább erősíti a cikk szerzője azáltal, hogy kérés nélkül mutat rá a sok helyen megnyilvánuló közönyre és fonákosságra, amely esetenként gátolja társadalmunk emberséges intézkedéseinek végrehajtását.

Remélem, hogy a cikk nyomán sokan megértették a lényegét, vagyis azt, hogy a csökkenő munkaképességű vasutasok nem alamizsnát

várnak. Csupán azt kérik: alkotókedvük és önbecsülésük visszanyerése után ismét embertársaik között dolgozhasanak, a leszázalékolás mértékének megfelelő körülmények biztosításával. Erre több lehetőség van, mint azt eddig egyesek gondolták.

Végül lenne egy kérésem. Szeretném, ha a Magyar Vasutasban közölnék — legalább kivonatolva — azokat a rendelkezéseket, amelyek a csökkenő munkaképességű dolgozók érdekében hoztak vagy hoznak. Ezáltal is tájékozottabbak lehetnénk.

Steigerwald László
MÁV-lakatos,
Pécel, Maglódi u. 97.

Hármas kanizsai siker a munkavédelmi versenyben

Az elmúlt év második felének üzemi baleseti és munkavédelmi helyzetét értékelte a pécsi vasúti igazgatóság. Az I-es csoportú pályafenntartási főnökség céljait a nagykanizsai pályafenntartási főnökség nyerte el. Az I-es csoportú állomások között ugyancsak Nagykanizsa lett az első. A vontatási főnökségek kategóriájában szintén a nagykanizsaiak kerültek az élre.

A háromsiker elismerését kifejező 3000 forintos jutalomból a legjobb munkavédelmi ügyintézők, társadalmi örökfelügyelők, munkavezetők és beosztottak részesültek. Külön jutalomösszeget biztosítottak a február 2-án rendezett munkavédelmi kiállítás vetélkedő győztesének is.

MŰVELŐDÉS KLUBSZERŰEN

Tizenegy szakkör, 300 taggal

Látogatás a szegedi vasutas művelődési házban

A munkásművelődés jelentős bázisai a művelődési intézmények és a klubkönyvtárak. Szegeden, a vasutasok **Petőfi Sándor Művelődési Házában** arra kerestünk választ, hogy a vasutasok művelődési igényét hogyan elégítik ki, milyen tapasztalataik vannak.

Fontos feladatunk a munkásművelődés segítése — mondja **Szabó Zoltánné**, a művelődési ház igazgatója. — Ennek egyik módja a szociális klubfoglalkozások keretében szervezett programok. Foglalkozásainkat klubszerű keretek között rendezzük. Az idei oktatási évet október 27-én kezdtük. Segítjük a „Mindenki iskolájá”-ban tanulókat: konzultációkat szervezünk, klubfoglalkozások keretében különböző tárgyakból felkészítő órákat tartunk. Tevékeny részesei voltunk a „Munka és műveltség” című vetélkedőnek is, amelyre valamennyi szegedi munkahelyről neveztek a dolgozók. Az 57 vasutasbrigád közül az **Építési Főnökség** tervező csoportjának ifjúsági brigádja nyerte a megyei döntőt.

Az elmúlt évben zenei ismeretterjesztő előadást is tartottak. Foglalkozásaik sikerét bizonyítja, hogy a jelenlévő 45-50 hallgató nyíltan, őszintén mondja el véleményét a különböző témákról. Jó kapcsolatot alakítottak ki a szomszédos **Juhász Gyula Tanárképző Főiskola II. sz. gyakorló általános iskolájával**. Az idelátogató gyerekek jól érzik magukat. A foglalkozásokon megismertetik velük a vasutat, és segítik a pedagógusok nevelő munkáját. Gyermekszínpadjuk is van. Harminctagú népi tánc

szakkörük patronálását a szegedi **ÉDOSZ-együttes** vezetői vállalták. A gyerekeknek rendszeresen tartanak ismeretterjesztő előadásokat, amelyek témája a tananyaghoz kapcsolódik.

November 1-től (kísérleti jelleggel) az iskolával közösen kihelyezett ének és irodalmi órákat rendeznek a művelődési házban. A főiskola népművelési szakán tanulók is gyakorolhatják náluk leendő hivatásukat. A gyermekfoglalkozásokat diavetítéssel, vetélkedőkkel és dívatbemutatókkal teszik színesebbé.

A művelődési házban jelenleg 11 szakkör működik, 300 taggal. Három főiskolai végzettségű, függetlenített munkatárs irányítja a különböző klubfoglalkozásokat és művelődési csoportokat. Az épület felújítására a közeljövőben kerül sor.

A jelenlegi rossz körülmények ellenére is tartalmas munka folyik az épületben, ami elsősorban az itt dolgozó népművelők érdeme. **Szendrei Éva** művészeti előadó arra a legbüszkébb, hogy hosszú évek után végre „színen van” az ifjúsági klub is. Egy-egy foglalkozásukon 25-30 fiatal vesz részt, főként vasutasok.

Hercegné Márton Valéria rövid idő alatt varázsolta újjá a könyvek birodalmát. Katalógust készített, és az olvasók érdeklődésének megfelelően ajánlja a könyveket. A 12 000 kötetes könyvtárnak több kihelyezett fiókja is van. Az 500 olvasó között legtöbb a gyermek és a nyugdíjas. Az évi kölcsönzések száma 24 000.

G. J.

Az utolsó szolgálat

Mindig koránkelő ember volt **Majláth János**. Mivel a télet nem szerette, már hajnalban tett-vett a ház körül. Téli időszakban persze kevesebb a munka, ezért szabad idejében gyakran kiment az állomásra, és szolgálatra jelentkezett.

A vezényletben örültek neki, hiszen kevés a vonatvezető. Mondták is tréfálkozva a munkatársak: — Magát az ég küldte, János bácsi, a legjobbkor jött...

A 47/II. sz. tehervonat már készen állt az indulásra, amikor felszállt a mozdonyra. Üdvözölte a „vezetőt” és elindultak.

Az út Kál-Kápolnánál eseménytelen volt. Beszélgetés közben végezték feladatukat: figyelés, fékezés, megállítás, indulás és újra csak figyelés. Megszokták már ezt, szinte a vérükben van minden mozdulat, hiszen ezt csinálják több mint huszonöt éve.

— Szabad egy zölddel! — mondta **Majláth János Kál-Kápolna** bejáratú jelzője előtt.

— Szabad egy zölddel! — ismételte a mozdonyvezető, majd kis szünet után hozzátette: — Jól haladunk.

— Igen — hangzott a válasz, miközben a vonatvezető megtörülte a homlokát. — Csak nincs melege. János bácsi? — kérdezte **Hornyak István** mozdonyvezető.

— De — volt az újabb rövid válasz.

Hornyak Istvánnak feltűnt, hogy a máskor bőbeszédű ember most mindenkurán válaszol, ezért megkérdezte: — Csak nem beteg?

— En? — és **Majláth János** egy kicsit kihúzta ma-

gát. — Holnap töltöm be az 52. életévemet, de beteg még nem voltam soha.

A mozdonyvezető megnyugodott, és mosolyogva megjegyezte:

— Akkor holnap nagykanállal eszünk? — En ugyan nem, mert szolgálatban leszek. Ludas után újabb forrósgát öntötte el a vonatvezetőt. Levette a sapkáját.

— Nincs itt levegő — mondta.

A mozdonyvezető szótlannul kinyitotta a jobb oldali ablakot.

— Megálljunk? — kérdezte.

— Nem, nem kell megállni! Bár ilyen még sosem éreztem. Biztosan elmúlik majd.

Karácsond után újabb zöld jelzést kaptak. Most a mozdonyvezető mondta:

— Szabad egy zölddel! — Válasz azonban nem érkezett. Odanézett, de már ugrott is a vonatvezetőhöz, és elkapta, mielőtt az a padlóra zuhant volna. Gyorsan lefektette és kigombolta a zubbonyát. Az eszméletlen ember arcát paskolva rémülten szólongatta.

— **Majláth elvtárs!** János bácsi! Mi van magával? Keljen fel!

A vonatvezető megmozdult, felig nyitott szemmel csodálkozva nézett a mozdonyvezetőre, de nem szólt.

Hornyak István rémülten kapott a fékezéshez, és **Adácsnő** megaláította a vonat. János bácsit levették a mozdonyról. A gyorsan kikerülő orvos azonban már csak a beállított halált tudta megállapítani.

Igy fejezte be egy derék vasutas a pályafutását... A 47/II. számú vonat nélkül folytatná útját.

Kisvárdal János

Rekord Ajka állomáson

A szombathelyi igazgatóság területén levő úgynevezett nagykarodó állomások közül rekordértékűt zárt **Ajka**, 1 millió 851 ezer tonna áru elszállításával. Ebben nem kis része volt az ajkai iparmedence bányáinak és vállalatának sem. Az év közben mutatkozó problémákat a vasutasokkal együtt-

működve oldották meg. Sokszor volt kocsihány, géphibák és folyamatos a munkaerőhiány, mivel **Veszprémet**, **Várpalotát** és **Budapestet** is ki kellett segíteni.

Az idei évben ugyanezzel lendülettel kívánják feladataikat elvégezni, ezt mutatják a most készülő vállalások.

Budapest 1945. február 13-án szabadult fel. Juhász Károly csepeli lakos a Vörös Hadsereg oldalán részt vett a harcokban. A Déli pályaudvarnál súlyosan megsebesült. Emlékről szól az alábbi írás.

Cserepes a szája, teste tülzel, matraca vérfojtos. Átélt események villannak agyába. Körülötte éterszag terjeng. Tekintetével bajtársát keresi, a szöke ukrán fiút. Vajon látja-e? Mellette fekszik **Mitya**. Élettelenül! Amputált karja felemelkedik, és kiáltásra nyílik a szája: — Rohamra katonák, a major parancsa!

Aléltan zuhan vissza. Kinlódását nem figyel senki. A sebesülteknek nincs erejük a vigasztalásra. A halállal küzdenek. Fölöttük gépek húznak el, csillagos szárnyúak. Robbanások rázzák a kórház ablakait, Budán valahol ütközet tombol.

Kínzó képsorokat ébresztenek a dőrejek.

— Miért hurcolnak el? Autószerelő vagyok, nem szökevény!

— Még pofázol, te piszok! Megdöglesz, ha úgy akarom! Mindnyájan megdögöltek. Belépnél!

★

Ekkor kezdődött **Juhász Károly** sorsfordulója. A feketeingesek elfogták és Budán sokadmagával pincébe zárták. Napok teltek így, sorsuk kilátástalan volt. Szaporodtak a foglyok, de fogytak is. Esténként kiszólitottak közülük néhányat és olyankor a **Dunaparton** fegyverek ropogtak.

Február első hajnalán **Juhász Károly** is az udvarra kísérték a nyilasok. Sokan ácsorogtak ott, dideregve a razzákon öszszefogdosott férfiak közül. Nemsokára tiszt közeledett:

TALÁLKOZÁS

Frailen hadnagy. **Modora** bárdolatlan:

— Mihaszna banda! Katonák lesztek ezután, nem csavargók! Harcvonalba megyünk, hazánkat védeni. Nemzetvezetőnk parancsára fel-tartóztatjuk az oroszokat! Készül a csodafegyver, addig kitarunk! Gyávákat, hitzegőket agyonlövtem! **Frailen hadnagy** nem ismer tréfát, jegyvezeték meg! Értethető?

Fegyvert kaptak és néhány kézirándót. Elindultak kijelölt célpontjukhoz, a **Sas-hegy** oldalában meghúzódó **Donáth-villához**. Délben értek oda. **Frailen** ismét szónokolni kezdett:

— Figyeljete! Itt beássuk magunkat, az oroszok nem juthatnak tovább. Hősiesen küzdünk, magyar katonákhoz méltóan! A bátrakat jutalmazom, a gyávákat felkoncoltatom! Értethető?

Orszemetek állított ezután és pihenőt engedélyezett. A „katonák” lassan beszállgótak az urahagyott villába. Ruhátára bukkantak, öltönyökre, meleg alsókra. **Károlynak** tiszti egyenruha jutott. Ledobta szakadozott rongyait, beleöltözött. Az ablakhoz lépett, miközben a zubbonyát gombolta. Szeme elkeskenyült. Lopkodó alakot látott a villa sarkánál. Utána osont. Az alagsorban érte el, a szénrakások mögött. Fegyverét ráemelte:

— Előbújni! Ki vagy?

Idegen kiejtéssel válaszolt a férfi.

— En vagyok cseléd a **Donáth** famíliánál, főhadnagy úr!



(Nagyistók Mária rajza)

Harmincéves a záhonyi VSC

Harmincéves a záhonyi VSC. Bessenyi György alapítótág így emlékezik az eltelt évtizedekre:

— 1947 augusztusában Nagy Elek, Raft Miklós és Cselle János barátimmal elhatároztuk, hogy Záhony községben sportkört alakítunk. Az első lépés a labdarúgó-szakosztály szervezése volt. A Tisza melletti legelőrészen alakítottuk ki a pályát. A felsőbb szervek nem tudtak anyagi támogatást adni, így a község lakosságának adományaiból és a vasút szerény anyagi hozzájárulásából vásároltuk meg a sportfelszereléseket.

A megyei sportszövetség hamarosan a II. osztályba sorolta csapatunkat. Az akkori bajnokságot megnyertük, s így játszhattunk az I. osztályba

való feljutásért. Fialat labdarúgóink a nehéz szolgálatok mellett lelkesen jártak az edzésekre, s az eredmény nem is maradt el: 1966-tól tíz esztendőig töltötték el az NB III. osztályában.

Ma a ZVSC labdarúgócsapata a megyei I. osztályban nyújt egyenletes, jó teljesítményt. Remélhető, hogy Záhonynak ismét NB-s csapata lesz.

Az átráko körzet sportéletében jelentős szerepet tölt be a tömeges testedzése is. Évről évre sokan kapcsolódnak be a munkahelyi bajnokságokba, ezen kívül a természetjárók, a birkózók, sakkozók, a női és férfi kosárlabdázók is megtisztelő helyet vívtak ki maguknak Szabolcs-Szatmár megye sportmozgalmában.

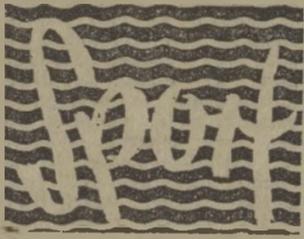
Az idén jubilál a Váci VSE motorcsónak szakosztálya

Huszonöt évvel ezelőtt alakult a Váci Vasutas SE motorcsónak szakosztálya. Azóta a taglétszám évről évre nőtt, s a versenyeredmények is javultak. A jelenlegi 82 tag közül 28 aktív versenyző. 1961-ben már országos bajnoka is volt a szakosztálynak.

A múlt évben rendezett versenyek alapján négy versenyző első osztályú, három második, öt pedig harmadik osztályú minősítést kapott.

Az év legjobb versenyzője címet Gr. Kovács Ferenc érdemelte ki. A 700 köbcetiméteresek SD és az OD kategóriában országos csúcsot ért el, mivel az előbbi kategóriában a 91 kilométeres csúcsot 96 kilométerre, az utóbbi kategóriában a 84 kilométert 91,84-re javította. Csúcskísérleti futamában egy alkalommal elérte a 102 kilométeres sebességet, amely csupán 8 kilométerrel maradt el az eddigi nyilvántartott világcúcsól.

A Vasutasok Szakszervezete



anyagilag többször támogatta a szakosztályt. Gyarapította a rendelkezésre álló összeget a tagok aktív társadalmi munkája is. Az újabb erőfeszítések eredményeként Takács Imre versenyző az idén már új motorral tud rajthoz állni.

A szakosztály tagjai jelenleg a Váci Hajógyártól könyvjóváfrással átvett három motor felújításán fáradoznak. Reméljük, hogy az idén sikerül több kategóriában is dobogós helyezést elérni.

Gazdag program az MHSZ-klubban

A közelmúltban tartotta évzáró közgyűlését a debreceni MÁV Építési Főnökség MHSZ-klubja. Értékeltek a tavalyi év eredményeit, és megbeszélték az idei feladatokat.

Az elmúlt évben a kiképzési és sportfeladatok sikeres végrehajtása, a honvédelmi nevelőmunka népszerűsítése volt a legfontosabb feladat. A tagság részt vett a hajdúhadházi éleslövészetben, a Novem-

ber 7. Kupáért indított kispuskás lövészversenyben, valamint két csapattal a városi vezetőség által rendezett honvédelmi versenyen. A tartalékos klub tagjai többek között a Felszabadulást Emlékkupa elnyeréséért folyó légpuskás versenyen szerepeltek kitűnően.

A vezetőség idei terve ugyancsak gazdag programot ígér. Megvalósításához szeretnék elérni, hogy a DVSC lövészeti is igénybe vehessék.

KERESZTREJT VÉNY

Vízszintes: 1. Az 1978. évi tervek teljesítésének egyik lendítője. (Folytatása a 43. függőlegesben.) 2. A kocsi is, az ég is. 13. Gyűrű alakú korallsziget. 14. Igevégeződés. 16. Rádiótávirat. 18. Tagadósó. 19. Takarmánygabona. 21. Nővények azonos tulajdonságú csoportja. 22. Idegen összetételben légi. 23. Rizsből készült szeszes ital. 25. Dámsó lkerszava. 26. I. e. 8. század-

ban élt próféta. 27. Német prepozíció. 29. Házállat, névelővel. 30. Utána. 33. A-val a végén agyagból égetett hangszer. 35. Afrikai folyó. 36. Pakol. 38. Határtóljónk. 39. Lakoma. 40. Gyorsan beszél. 42. Y. S. A. 44. Egyiptomi szultánok vásárolt testőrsége. 47. Okozat eredménye. 48. Zeus hitvese. 50. Kutya-fajta. 51. Ételfeszít. 52. Ő vezeti a világtalant. 54. Utóalkalmatosság

Grid for the crossword puzzle with numbers 1-60.

A fogorvos tanácsai

A szuvasodás megelőzése ma már nem illúzió

Sajnos, a szülők többsége általában nem sok energiát fordít arra, hogy gyermekét helyes szájhigiéniára szoktassa. Fogorvosi berkekben közhelynek számít a mondat, hogy „minden ellátandó fog végén egy beteg ember lóg”. A rossz fogak az egészséges szervezetet is rombolják. Gondoljunk csak arra, hogy az elégtelen rágás az emésztést, a gyomor és a bél működését gátolja, nehezíti a tápanyagok felszívódását. A rágást igénylő, fogtisztító hatású, vitamindús gyümölcsök helyett a pépes, könnyebben elfogyasztható ételek kerülnek előlérbe, amelyek a további szuvasodás elősegítői. Bizonyára sokan hallottak a gócfertőzésről, de talán kevesebben tudják, hogy az alapbetegség a fogból káros elváltozása is lehet. Egyszerű szuvasodásból fogból elhalás következhet be, amely egy-két napos kisebb-nagyobb fájdalom után a csontszövetet elérve panaszmentessé válhat. A fogorvostól félők többsége ilyenkor hajlamos arra, hogy a fog betegségét „gyógyultnak” tekintse, pedig a fájdalommentes, idült, fertőző góc esetleg több éves „csendes” időszak után „fel-lángolhat” és más szervek súlyos, úgynevezett gócos eredetű, másodlagos betegségét okozhatja. Következésképpen lehet szívvelhártya- és szívrongyulladás, vesegyulladás vagy a bőr ekcémás és allergiás elváltozása.

A fogszuvasodás nem örök-lődő betegség. Ezzel szemben a fogak alakja, nagysága, elrendeződése öröklik, és mivel a szuvasodás a mély barázdákban, a fogak nehezen tisztítható felületein kezdődik, a szuvasodási hajlam is örökletesnek mondható.

Számos megfigyelés igazolja, hogy a szuvasodás megelőzésében jelentős szerepe van a rágásnak. A rágásra való szoktatást már gyermekkorban kell elkezdni. Az első fogak megjelenésétől alma szeletet, száraz kenyert, főtt szárnyas húsát adjuk a gyerekeknek, majd a hátsó fogak kinövése után sárgarépával, karalábéval, retekkel, káposztával, zöldhagymával egészítjük ki a gyermek étrendjét. Fogváltás idején az erősen mozgó, rágást akadályozó tejfogakat el kell távolítani. Gyerekeknek, felnőtteknek egyaránt jót tesz (ha fogmosásra nincs lehetőség) étkezés után egy alma, körte vagy egyéb rostos gyümölcs elfogyasztása. Általános szabály: a rágás a legjobb fogtisztítás.

Az édességek fogromboló hatásáról a különböző fórumo-

kon sokat hallhattunk. Most csak egy betegség kapcsán hídom fel rá a figyelmet. Létezik egy kór, az úgynevezett fructoz enzimopathia, amelyben a szervezet a répa- és nádcukrok — édességeink alapanyagát — nem képes lebontani. E betegségben szenvedő gyerekek cukrot nem fogyaszthatnak. Fogászati vizsgálatuk eredménye: fogaikon szuvasodás nem észlelhető. Kismamáknak érdemes megjegyezni, hogy gyermekeknek ne adjanak cukrozott cumit. Ennek a rossz szokásnak a következménye az, hogy inyszélig „lerohadnak” a fogak.

A száj tisztántartása elválaszthatatlan a test tisztántartásától. A lepedékes, ételmaradékos, bűzös száj legalább annyira gusztustalan, mint a mosdatlan test. A fogszuvasodás megelőzésének legjobb módszere a fogmosás. Ha tehetjük, minden étkezés után mossunk fogat, távolítsuk el az ételmaradékokat. Ha a szülő erre szoktatja gyermekét, kevesebb lesz a szuvas, beteg fog. Ezzel kapcsolatban érdemes elgondolkozni az alábbi statisztikán:

A felnőtt lakosság fogszuvasodása az ókorban 8, a középkorban 19, az újkorban 26, a jelenkorban pedig 89 százalék. A szuvasodás tehát ma népbetegség. A megelőzése azonban nem illúzió. Gyermekünket is rá kell szoktatni a fogok rendszeres ápolására.

Dr. Mandula János

Szertári brigádok munkaversenye

A MÁV Központi Országos Osztószertárában a szocialista brigádmozgalomnak gazdag hagyományai vannak. Elég csak az utolsó három évet említeni, amikor 7 brigádot aranykoszorús jelvényvel tüntették ki, egy pedig 1976-ban a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést kapta.

A szertári szocialista brigádmozgalomnak nagy lendületet adott a 60. évforduló tiszteletére indított országos és a ferenccsopáros csomópont centenárium munkaversenye. Az anyagellátás 100,2 százalékos teljesítése az egyik nagy eredményük. A vagonok rakulásiának gazdaságos kihasználása révén a szertárnak 170 vasúti kocsival kevesebb volt szükségére. A két alkalommal rendezett kommunista műszakon a brigádtagokon kívül mások is részt vettek, s az 1449 le-dolgozott munkaóráért járó 21 576 forintot gyermekintézmények javára ajánlották fel. Az „Ismerd meg a Szovjetuniót” című szellemi vetélkedőn 11 brigádjuk vett részt.

Az elmúlt napokban a mozgalom további erősítésének szándékával csatlakoztak a szertári szocialista brigáddal a Lánggyári felhíváshoz.

F. L.

KÖZÖS PULTNÁL?

Tejivók és szesztestvérek

Békés megye székelyének vasútállomásán okkal gondolkodnak el az utasok, hogy vajon mit értenek a sokat hangoztatott „kulturált utazás”-on. Különösen a kisbabával, pólyás csecsemővel érkező szülők tanácsalanoak, ha a csöppöset tiszta tába kellene tenni vagy megetetni. Az úgynevezett kisvárotermet a diákoknak tartják fenn, a nagy vároterem pedig zajos, füstös, huzatos. Debrecen-

ben, Győrben és még több hasonló nagyvárosban sokkal gondosabb a vasút e tekintetében. Egyéb hátrány is mutatkozik Békésben — a korábbi időszakhoz képest — a tisztaságot, józanságot kedvelő utasok szempontjából. Volt ugyanis az állomáson egy tejivó, ahol bárki reggelizhetett, meghozza ürve. Nos, ma már ez is a múlté. A tejivót áthelyezték a pályaudvar csarnokába, pontosan a

söntés mellé. A kiszolgált tej és a szeszes ital ugyanarra a pultra kerül, s gyakran cserélődnek el a két kiszolgált poharak is. Nem beszélve arról, milyen kellemetlen állva reggelizni, uszonnáznai, főként, ha lököcsik is az embert a kapatos szesztestvérek. Kis körültekintéssel, jobb szervezéssel bizonyára segíteni lehetne zzer a tarthatatlan állapotban.



Kunszentmiklós—Tass és Kelebia között

Megkezdtek a kábelhálózat építését

Az V. ötéves terv vasútfejlesztési programjában szerepel a budapest—kelebiai vasútvonal villamosítása, illetve korszerűsítése. A villamosítással és automatizálással egyidőben a légvezetékes áramköröket megszüntetik, és új kábelhálózatot építenek. A távközlő összeköttetések, a biztosítóberendezéseket működtető áramkörök és az ezeket kiszolgáló energiaátviteli kábelek a földbe kerülnek. A korszerűsítés során több mint 600 kilométer hosszú kábelt használnak fel.

A munkát két ütemben végzik: az elsóban a Kunszentmiklós—Tass és Kiskőrös közötti vonalszakasz készül el. 1978. szeptember 30-ig, majd

a második ütemben 1979 közepéig a Kiskőrös—Kelebia közötti rész megépítése következik. A vonalkábel fektetése szerelési munkákat a csehszlovák AZD vállalat végzi. TBÉF és a szegedi BFF közreműködésével.

A korszerűsítést decemberben ünnepélyesen kezdték meg Kunszentmiklós—Tass állomáson. Az építésben résztvevő elhatározták, hogy a közeljövőben szocialista szerződés-kötnek a munkák határidővel való elvégzésére. A villamosítást követően sor kerül a vonal automatizálására is. Az állomások korszerűsítését, berendezéseiket és fényjelzőket szerelik fel.

Tűzvédelmi kiállítás. Hatvan állomás kultúrtermében tűzvédelmi vándorkiállítást rendezett a városi tűzoltóparancsnokság. Fényképek, tablók, dokumentumok segítségével mutatták be az épületekben keletkezett tüzek okait és megelőzésük módját. A kiállítást az utasokon kívül több szocialista brigád is megtekintette.

Ülésezett a bizalmi tanács. A miskolci csomóponton január 30-án tartotta első ülését a szakszervezeti bizottság és a bizalmi tanács. Az ülés napirendjén az 1975—80. évre kötött MÁV kollektív szerződés és függeléke 1977. évi végrehajtásának értékelése szerepelt. Külön napirendi pontként tárgyalták a vonatkísérők bérezésének tervezetét.

Szakmunkástanulók versenye. A nagykanizsai vonat-tási főnökségen január 19-én rendezték a másodéves dízel-és karosszerialakatos tanulók első félévi gyakorlati versenyét. Munkájukat — tanárok-ból és szakoktatókból szervezték — tíztagú zsűri bírálta el. A versenyen 25 fiatal közül az első öt helyezést a főnökség tanulói szerezték meg.

Nyugdíjastalálkozó. Várpalota csomópont szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjastalálkozót szervezett. Sági János szb-titkár üdvözlő-vel a megjelenteket, majd Kondor Pál állomásfőnök ismertette a csomópont eredményeit és terveit.

Önkéntes vradók. Hatvan csomóponton január 18-án tértfentes vradónapot szerveztek. Az év első vradónapján 91 dolgozó összesen 31 liter vért adott. A legtovább a vonat-tási főnökségtől, a villamos vonalfelügyelőségtől és az Utasellátó Vállalattól jelentkeztek vradásra.

Brigádok tanácskozása. A közelmúltban került sor Miskolc-Tisza pályaudvaron a szocialista brigádok tanácskozására. A tanácskozás résztvevői megállapították, hogy az elmúlt évben a legeredménye-

sebb munkát a Hámán Kat és MSZBT, a Lenin I., valamint a Béke szocialista brigádok végezték. A brigádok ezután meghatározták az 1977. évi feladatokat és célkitűzéseket.

Vetélkedő. A nagykanizsai csomópont KISZ-bizottsága január 20-án a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában „Köszöntünk VIT, köszöntünk Havanna” címmel vetélkedőt rendezett. A vetélkedőn kilenc öttagú csapat vett részt. Győztes a pft. főnökség csapata lett. A második helyet vonat-tási főnökség IV. sz. brigádja, a harmadik helyet pedig az állomás II-es számú brigádja szerezte meg. Az első három helyezett csapat rész vesz a nagykanizsai KISZ-bizottság vetélkedőjén is.

Szerződés üdülésre. Komárom állomás és a dunakesi járműjavító szakszervezeti bizottsága szocialista szerződés-kötött csereüdülésre. Egyezmény alapján a járműjavító dolgozói igénybe vehetik komáromi termalfürdőt és korszerűen felszerelt faházakat. A komáromi egész évben egyhetes turnusokban fogadják a vendégeket.

A szerkesztőség üzenéi

Rapt József, Szűcs Ferenc, Havas: Varga József, Várpalotai Németh Gyula, Ajka; Pintér Lajos, Vácraóti; Zónai József, Kiskunhalas; Németh József, Budapest; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kisvárdai János, Benkő; László László, Sepső Gyula; Kovács István, Miskolc; Szepi József, Bódor Gyula, Nagykanizsa; Ilevetelket lapunk anyaghoz felhasználjuk.

Földi István, Ocsa; Tallér Tibor, Kaposvár; Bogdán Imre, Fonyó; Mohai Károly, Szerecs; Csontos Béla, Jászkesz; Ilevetelket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

Elcserelném Ercsiben lévő kizsoba komfortos, 57 négyzetméteres gazdasági udvarral rendelkező lakást MÁV beakácsolat budapesti egy szoba összkomfortos lakással. Érdeklődni: a 136-855, vagy üzemi 66-56; 66-57 telefonon Lehoczky Akos.

Elcserelném kettő szoba és komfortos, 50 négyzetméteres területű MÁV beakácsolat budapesti egy szoba összkomfortos lakással. Érdeklődni levélben: Illi Sándor, 1097. Budapest, Gyáli 15. sz. IV. ép. I. B.

Élődom Erdélyben lévő 4 négyzetméteres, kizsintés, 4 év közművesített négyyszobás komfortos házamat, plusz rázást. Cserét beszámítok a szögálati lakás is lehetséges. — Műden meoldás érdekel. Erdélyi n: telefonon 53-58, Erd-alsó: vében: Zsigmond István Erdget, Zagyva u. 1/L.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő: a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Vissz Ferenc Szerkesztőség: 1068 Bpest VII., Benztur utca 11. Telefon városi: 239-872. Üzemi: 19-77. Kiadja és terjeszt: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Bpest VII., Rákóczi út 64. Telefon: 224-819. Felelős kiadó: Dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekkszámiaszámunk: MNE 215 - 11 859 78-552. Szikra Lapnyomda Budapest Felelős vezető: Roder Imre igazgató

Jugoszláv és magyar vasúti vezetők tanácskozása

Február 14-én hazánkba látogatott Nikola Filipovic, a jugoszláv vasutak vezérigazgatója. Szűcs Zoltán vezérigazgatóval megbeszélést folytatott a két vasutat érintő személy- és áruszállítási, valamint pénzügyi, forgalomszervezési és egyéb kérdésekről.

Február 15-én a két vezérigazgató a megállapodásokról jegyzőkönyvet írt alá.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. FEBRUÁR 25.

A JUBILEUMI VERSENY GYŐZTESEI

Magyar vasutasokat tüntetett ki a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa

Február 16-án, a Vasutasok Szakszervezete központjában ünnepséget rendeztek abból az alkalomból, hogy a jubileumi munkaversenyben kiemelkedő eredményt elért negyvenöt vasutasnak a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa „A Szocialista munkaverseny győztese” kitüntetés adományozta. Az ünnepségen megjelent Timmer József, a SZOT titkára, Moldován György, az MSZMP KB főmunkatársa, Moszátov Valerij és Mojszejev Jurij, a Szovjetunió magyarországi nagykövetségének tanácsosa, illetve attaséja, valamint Gulyás János vezérigazgató-helyettes.

A vendégeket Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára üdvözölte, majd Koszorús Ferenc főtitkár monddott ünnepi beszédet.

Elmondotta többek között, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére a csepeli munkások kezdeményezésére indított jubileumi munkaversenyhez a vasutasok elsőként csatlakoztak. A mozgalom nem maradt határainkon belül, visszahangra talált a szocialista országok munkásai között is.

— A felhívást a vasút 7186 brigádjának 75 ezer tagja fogadta el — mondotta a főtitkár. — Példájuk magával ragadta a munkáskollektívák zömét és részben ennek köszönhető, hogy 1977-ben eddig soha nem tapasztalt szállítási teljesítmények születtek. A versengés olyan tartalékok hasznosítását segítette, amelyek lehetővé tették a 134 millió tonna áru elszállítását. Ebben nagy érdeme van a Munka Vörös Zászló Érdemrenddel kitüntetett záhonyi csoportot dolgozóknak is. A körzet 6500 vasutasának köszönhető, hogy az exportáló vállalatok 1977-re megrendelt áruikat november 7-ig eljuttathatták a Szovjetunióba. Ugyanakkor az onnan érkezett 13,5 millió tonna áru átrakásával biztosították gazdasági életünk egyenletes vérkeringését. A záhonyiak csatlakoztak a szovjet vasutasok munkaversenyéhez is. Eredményeiket bizonyítja a Szatmár megyei és a Kárpáton túli pártbizottság által adományozott Vörös Zászló is.

Hangsúlyozta a főtitkár, hogy Záhony példája nem volt egyedülálló. A munkaverseny hatása kifejezésre jutott a vasút gazdálkodásában, a termelékenység növelésében és a munka színvonalának emelkedésében.

A munkaverseny lendülete 1978-ban is töretlen lesz. Erre tett ígéretet — a Láng-gépgyáriak felhívásához csatlakozva — a vasutasok közel kétezer képviselője január 27-én, az Északi Járműjavítóban rendezett munkágyűlésen.

— Örömmel vettük tudomásul — folytatta Koszorús Ferenc —, hogy kormányunk a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa által adományozott 900 „A szocialista munkaverseny győztese” kitüntetés öt százalékát (45-öt) a vasutasoknak adta, elismerve ezzel a szállítás terén kifejtett erőfeszítéseiket. E megtisztelő kitüntetés tulajdonosai a jók között is a legjobbak. Személyes példamutatókkal járultak hozzá a munkaverseny sikeréhez. A kitüntetés egyben munkatár-



Moszátov Valerij átadja a kitüntetést Gazi Andrásnak, Ferencváros állomás tólatásvezetőjének (Zeiman Ferenc felvétele)

saik helytállásának elismerését is fémjelzi.

Az ünnepi beszéd után Moszátov Valerij, a Szovjetunió magyarországi nagykövetségének tanácsosa köszöntötte a kitüntetetteket.

— Büszkék vagyunk önökre a Szovjetunióban is! Jubileumi munkaversenyüknek gazdasági és politikai jelentősége volt. Többek között ennek köszönhető, hogy az elmúlt évben négy milliárd rubel értékű külkereskedelmi forgalmat

bonyolítottunk le. A csepeli kezdeményezéshez több millió szovjet dolgozó is csatlakozott. Munkájukkal eredményesen járultak hozzá hazánk gazdasági sikereihez. A szovjet nagykövetség dolgozóinak nevében gratulálok a magyar vasutasoknak a jubileumi munkaversenyben elért eredményeikhez — mondotta Moszátov Valerij, majd Koszorús Ferenc főtitkárrel együtt átadta a kitüntetéseket. (Folytatás a 3. oldalon)

Kiváló vasúti üzem

Elismerés a miskolci járműjavítónak

Az őszi forgalmi munkaversenyben elért eredmények alapján a miskolci járműjavító dolgozói elnyerték a Kiváló Vasúti Üzem címet. Ebből az alkalomból február 3-án ünnepséget tartottak az üzemben.

Részt vett az ünnepségen Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, Drótos László, a városi pártbizottság első titkára, Kardos Tibor, a MÁV Vezérigazgatóság járműjavító szakosztályának vezetője, dr. Pásztor Pál vasútigazgató, Zombori Lajos szakszervezetünk területi bizottságának titkára, Maklák László, a miskolci igazgatóság pártbizottságának titkára és Fülöp Péter, a városi KISZ-bizottság titkára.

Varga Zoltán, a járműjavító igazgatója ünnepi beszédében emlékeztetett arra, hogy az őszi forgalom az üzem dolgozóitól is erőfeszítéseket követelt. A vasút már júliusban és augusztusban 170 teherkocsi fővizsgával többet kért, de az üzem 200-zal többet adott a tervezettnél. Szeptemberben is 135 fővizsga készült el a tervezett száz helyett. Az őszi forgalom négy hónapjában végül a 166 két- és 257 többtengelyes kocsi futójavítását fejezték be terven felül, mintegy 30 000 munkaóra ráfordításával. Az említett időszakban a kéttengelyes kocsik javítási idejét 13, a többtengelyesekét 9 százalékkal csökkentették.

Kardos Tibor, a járműjavító szakosztály vezetője elmondta, hogy a MÁV tavalyi áruszállítási rekordját a jubileumi munkaverseny tette lehetővé, amelyben élen jártak a miskolci járműjavító brigádjai.

Koszorús Ferenc főtitkár a

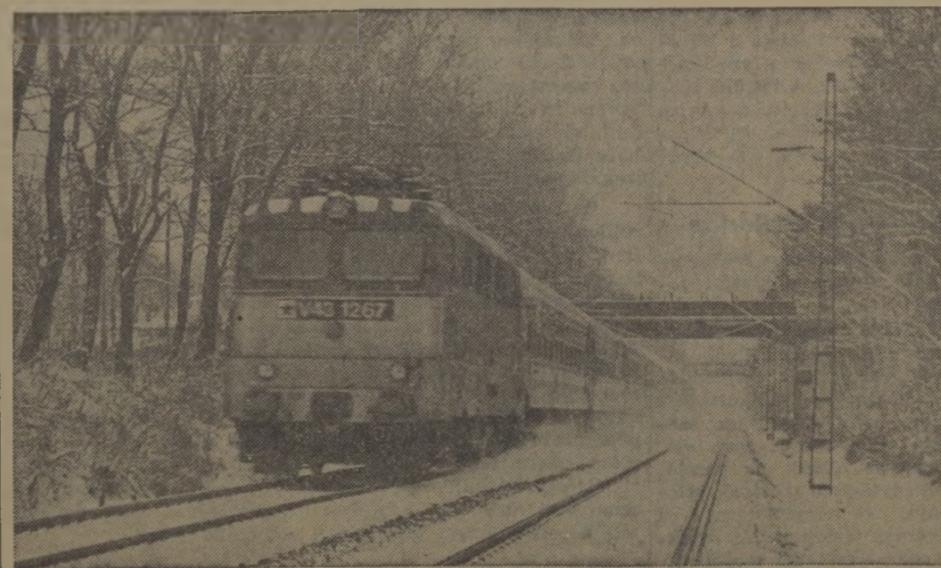
SZOT és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének üdvözlését és jókívánságait tolmácsolta az üzem dolgozóinak. Az elismerés kifejezése közben hangoztatta, hogy a miskolci járműjavító elsőként csatlakozott a Láng-gépgyári felhíváshoz, s dolgozói folytatják a jubileumi versenyt.

A főtitkár ezután átadta az elismerést dokumentáló oklevelet Varga Zoltán igazgatónak.

Drótos László, a megyei párt-vegrehajtóbizottság és a városi pártbizottság nevében gratulált a Kiváló Vasúti Üzem címhez. Nagyra értékelte, hogy az üzem kollektívája, nemcsak jól dolgozik, hanem a társadalmi munkaalkotásokban is az élenjárók közé tartozik.

A kitüntetés elnyeréséért legtöbbet tett dolgozók összesen 120 000 forint jutalomban részesültek.

TÉLEN IS PONTOSAN



A tél valamennyi szolgálati ág dolgozóit próbára teszi. Munkájukban meghatározó szempont, hogy a személyszállító vonatok ilyenkor is pontosan, tisztán, tüntve közlekedjenek (Fenta György felvétele)

TATABÁNYÁRÓL:

Napi 100 vagonos széntöbblet

Bányászok és vasutasok szocialista szerződése

Tatabányáról évente mintegy 2 millió 700 ezer tonna árut fuvaroz el a vasút. Ennek az óriási mennyiségnek a nagyobbik része — pontosan 63 százaléka — az ott bányászott szén. Ezért jelentős a MÁV Budapesti Igazgatósága és a Tatabányai Szénbányák között immár évről évre ismét megújításra kerülő szocialista szerződés, amely rögzíti a zavartalan szállítás feltételeinek megteremtésére irányuló együttműködés formáit. Tavaly például a két partner együtt csatlakozott a csepeli felhíváshoz. A vállalt kötelezettségeket maradéktalanul teljesítették.

Az idei évre szóló szerződést a közelmúlt napokban kötötték meg Kiss Károly vasútigazgató és dr. Gál István, a Tatabányai Szénbányák igazgatója jelenlétében. Megállapodtak az újonnan felírt külszíni bányából kikerülő szén elszállításának kérdéseiben is. A MÁV — igazodva az új feladathoz — a nyílt vonalból kiágazó össze-

kötő vágányt épített és egy M 62-es dízelmozdonyt biztosított az ott kitermelt szén gyors továbbításához. Később a fővonal átépítésére is szükség lesz, mivel a szénvagon egy része a jelenlegi pályaszakasz alatt van.

A vasút munkaerőgondjait a szénbányák vezetősége méltányolja: tizennégy bányászt képeznek át kocsirendezővé, illetve váltóórré. A bányászvasutasok a bánya állományában maradnak, de a MÁV dolgozóit megilleti minden kedvezményt megkapnak. A bányaműhely a vasúti kocsik javításából is részt vállal, hogy elősegítse az üres futások csökkentését. Az irányvonalak rakodási idejét 11 órában állapították meg, aminek betartása szintén feltétele a napi száz vagon széntöbblet elszállításának.

A szerződés végül arra is kitér, hogy a két vállalat saját beralapjából kölcsönösen megjutalmazza a munkában élenjáró dolgozókat.

(séra)

FEBRUÁR 10-ÉN

Ülést tartott szakszervezetünk elnöksége

A budapesti igazgatóság nyerte a Vörös Vándorzászlót

Február 10-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége.

A napirendi pontok között szerepelt többek között a vasutas szakszervezet elmúlt évi nemzetközi munkájának értékelése és ideli feladatai, amelyről lapunk következő számában részletesen beszámolunk, továbbá a szakszervezet termelést segítő munkájának tapasztalatai, az üzemelés és a szakszervezeti demokrácia fejlesztésének lehetőségei. Az elnökség elfogadta továbbá Szűcs Zoltán vezérigazgató előterjesztését a Vörös Vándorzászló odaítéléséről. Az elbírálás alapja a vasútigazga-

tóságok 1977. évi versenyének eredménye volt.

Az elnökség a vezérigazgatóval egyetértésben úgy határozott, hogy a tavalyi eredmények alapján a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének Vörös Vándorzászlóját a budapesti igazgatóságnak adományozza, a szegedi igazgatóság jó munkáját pedig oklevéllel ismerteti el.

A budapesti igazgatóság az éves tervhez képest 930 ezer, a bázisul szolgáló eredményhez viszonyítva pedig egymillió 271 ezer tonnával több árut szállított. Mindezt az előző évinél ötszázalékkal kisebb létszámmal érték el. Könnyfette helyzetüket, hogy az első negyedévben 192 ezer tonna előszállítást végeztek. A statikus kocsihasználást 0,76 tonnával teljesítették túl. Ez annyit jelent, hogy azonos kocsimennyiség mellett csaknem egymillió tonnával több árut szállíthattak. Miközben az áruszállítási teljesítmények növekedtek, 1597-tel kevesebb tehervonatot közlekedtettek. A vonó és vontatott járművek gazdaságosabb kihasználásának köszönhető, hogy 44 ezer vonatkilométer takarítottak meg. Az egy vonatra jutó átlagos terhelést az intézkedési tervükben állalt 1190 tonnáról 1200 tonnára növelték.

Mind a személy, mind a tehervonatoknál javult a menetrendszerűség. A személyszállító vonatoknál a célkitűzést 92,2 százalékról 92,9 százalékra teljesítették. Az expressz és a gyorsvonatok menetrend szerinti közlekedtetése — az 1976. esztendő 67 százalékaival szemben — tavaly elérte a 75,6 százalékat. A tehervonatoknál a menetrend szerinti indítás 6,9 százalékkal haladta meg az előző évit. (A bázisidőszakban 70,6 százalékos eredményt értek el.) Az intézkedések hatására tervszerűbb lett a vonatforgalom és javult a technológiai fegyelem is. Ennek hatására 33 százalékkal kevesebb vonatot oszlattak fel. Ugyancsak szervezési intézkedésekkel sikerült csökkenteni a rendezőpályaudvarokon a torlódást.

Nőtt a tehervonati mozdonyok teljesítménye is. Hálózati érdekből kiemelten kezelték a kocsi-egyenlítőst. Huszonhét százalékkal kevesebb volt a ki nem állított kocsi, mint a bázisidőszakban.

Szociális beruházásaik 132 százalékosan teljesültek. A tervezett pályarekonstrukciók és a járműjavítási munkát is hatékonyabban tették. Sajnos, az elmúlt évben nőtt a személyi balesetek száma: tizenketten veszítették életüket. Több volt a tárgyi baleset is. A korábbinál jóval több siktolatási és gurítási baleset történt.

Az oklevéllel jutalmazott szegediek tavaly három százalékkal teljesítették túl tervüket, pedig az első félévben több mint 200 ezer tonnával kisebb volt a szállítási igény a tervezettnél. Célszerű szervezésre, operatív intézkedésekre volt szükség ahhoz, hogy a második félévben ki tudják elégíteni a fuvaroztatók igényeit. A személyszállító vonatok menetrendszerűségét 0,2 százalékkal javították, a helyből induló tehervonatok menetrendszerűsége pedig 0,6 százalékkal jobb, mint a bázisidőszakban.

A létszám náluk is csökkent, a termelékenység viszont nőtt. Szervezettebb lett az üzemviteli munka. Zavartalanul bonyolították le a Budapest tehermentesítése miatt átirányított elegyforgalmat is.

A balesetek száma a szegedi igazgatóság területén is nőtt. Az 1976. évi egygel szemben tavaly öt halálos üzemi balesetük volt. Tartós visszaesés azonban nem következett be.

A Vörös Vándorzászló, illetve az oklevél átadásáról lapunk következő számában tudósítjuk olvasóinkat.

JÓL SIKERÜLT A BEMUTATKOZÁS

„Embercentrikusabb lett a gazdasági vezetők munkája”

Betöltik szerepüket a bizalmiküldöttek részvételével megtartott ülések

A Magyar Vasutas Szakszervezetünk elnöksége és a bizalmiküldöttek együttes üléséről olvashatunk, ezúton is meggyőződve a felső szintű fórum rendkívül jelentős szerepéről. Tapasztalataink azonban azt bizonyítják, hogy munkahelyünkön — történetesen a MÁV Szentési Építési Főnökségénél — ugyancsak rangot, tekintélyt szerzett a kollektív vezetés egyik legújabb megnyilvánulási formája: a szakszervezeti bizottság és a bizalmiküldöttek együttes ülése, amely első ízben a közelmúltban tanácskozott.

Előzetes konzultációk

A „bemutatkozás” várakozáson felül sikerült, de ez nem véletlen. Építési főnökségünk vezetői — egyetértésben a szakszervezeti bizottsággal — a bizalmiakat konzultáción készítettk fel a részükre vonatkozó feladatokra, megnövekedett jog- és hatáskörük gyakorlására. Tekintve, hogy az együttes ülés napirendjére fontos témák kerültek — többek között a kollektív szerződés és helyi függelékének 1977. évi végrehajtása, a jubileumi munkaverseny értékelése, a főnökség munkavédelmi és szociálpolitikai helyzete, a gazdasági vezetők és helyetteseik minősítése munkájuk és magatartásuk alapján — az erre vonatkozó frásos anyagot jóval az ülés előtt megkapták a bizalmiak. Így arra is lehetőségük nyílt, hogy a témákat érdemben megvitathassák a csoportjukba tartozó dolgozókkal.

A megfelelő tájékoztató és felvilágosító munka meghozta a kívánt eredményt: az együttes ülést nagy aktivitás jellemezte. Az egymás után felszólaló bizalmiak bátran fejtették ki véleményüket, és határozottan foglaltak állást minden kérdésben. Örvendetes, hogy szinte kivétel nélkül a csoport és a nagyobb közösség érdekeit helyezték előtérbe, nem feledkezve el arról sem, hogy adott esetben a jogos egyéni igények kielégítése megegyezik a kollektív igazságérzetével, illetve érdekeivel.

Javuló eredmények

A kollektív szerződés végrehajtása során szerzett tapasztalatok kedvezőek, s nagyrészt ezzel is összefügg az 1977. évi termelési terv sikeres teljesítése. A főnökség dolgozói munkájuk termelékenységét 23 százalékkal növelték — a tervezetthez képest — s a felszabadult kapacitás révén 72 millió forintot többlettermelésérték el. Javult a munkafegyver — állapította meg az együttes ülés. — Kevesebb volt a baleset és 24 százalékkal csökkent a kiesett munkanapok száma.

A munkahelyi zsúfoltság megszüntetésére 332 000, védőruhák és -eszközök beszerzésére 252 000 forintot fordítottak, a nehéz fizikai munka könnyítésére pedig 9,2 millió forint értékű génet állítottak munkába a főnökségnél. A munkásszállások üzemeltetése és felújítása 4 millió forintba került. A munkásszállító gépjárművek és a bérautóbuszok üzemeltetésére 2,6 millió forintot költöttek. Értéktárolási különlési pótlék címén 2,2 millió forintot kaptak a dolgozók. A vállalati kamatmentes kölcsönök összege meghaladta a félmilliárdot. Lakásgondjaik enyhítésére a fiatal dolgozók 334 000 forint anyagi támogatásban részesültek. Költözködéshez 110 esetben biztosított a főnökség kedvezményes szállítást. A bölcsődei és óvodai igényeket csaknem teljes egészében sikerült kielégíteni.

Ilyen eredmények és a dolgozókról való gondoskodásnak úgy kedvező megnyilvánulása után a főnökség gazdasági vezetői közül senkinek sem kellett aggódnia amiatt, hogy miképpen fogja munkájukat, magatartásukat véleményezni a szakszervezeti bizottság és a bizalmiküldöttek együttes ülése.

— Főnökségünk területén kiemelkedően fejlődött az üzemi demokrácia. A gazdasági vezetők és helyetteseik a párt-, a KISZ- és a szakszervezettel szoros együttműködve dolgoztak. Biztosították a dolgozók, a bizalmiak és a szakszervezeti bizottságok jogainak, megnövekedett hatáskörének az érvényesülését, sőt, maguk is szorgalmazták azt — állapították meg az együttes ülés résztvevői. Ugyanakkor a még meglévő gondokra, a további tennivalókra is rámutattak.

Arra például, hogy a fegyelmű helyzet javulása ellenére még szép számmal akadnak olyan dolgozók, akiket mulasztásaik miatt felelősségre kell vonni, s hogy a fegyelmi büntetések egyharmadát a fiatalokra kellett kiszabni. A munkásszállítás, a szociális ellátottság körül is van még javítanivaló.

Ahogy Pécsen látják

A pécsi területi bizottság a területi tanács mellett működő, a bizalmiak testületét, amelyben valamennyi szakszervezeti bizottság képviselteti magát. Az első együttes ülést decemberben tartották, amelyen a területi tanács tagjain kívül 54 bizalmi vett részt.

A munkahelyi szakszervezeti bizottságok és a bizalmiak küldöttei januárban tartottak együttes ülést.

Milyen tapasztalatokat szerzett eddig a területi bizottság az együttes tanácskozásokról?

— Megállapítottuk, hogy a bizalmiak jól megismerték jog- és hatáskörüket — mondja Halmai Árpád, a területi bizottság titkára. — A munka azokon a szolgálati helyeken a legeredményesebb, amelyek a gazdasági vezetők is megértették, hogy az üzemi demokrácia szélesítése természetesen érdek. Sajnos, vannak olyan vezetők, akik nem tekintik partnernek a szakszervezetet és annak aktivistáit.

Az ilyen munkahelyen nehéz a bizalmiaknak jól dolgozni. Keserű Árpád, a pécsi vonatattal főnökség szakszervezeti bizottságának titkára elmondta: együttes ülésükön szó volt arról, hogy nem kielégítő a szociális létesítmények állapota, a javítóműhelyekben pedig — többnyire emberi mulasztás miatt — akadnak a fűtés. Javaslát is elhangzott arra vonatkozóan, hogy miképpen orvosolhatják ezt a panaszt.

A dombóvári vonatattal főnökségen is ülésezett a bizalmiak testülete és a szakszervezeti bizottság. A testület többek között értékelte a gazdasági munkát, ezzel együtt a gazdasági vezetők évi tevékenységét.

Kellemes csalódás

— Mi a véleménye erről Harangozó László vonatattal főnöknek?

— Amikor megtudtam, hogy az együttes ülésnek ilyen joga is van, kicsit meglepődtem. Hamarosan tájékoztattak viszont arról, hogy nem személyi minősítésről van szó, hanem az elmúlt év vezetői tevékenységéről alkotnak véleményt. Ezt természetesnek és helyesnek tartottam. Az együttes ülés résztvevői megállapították, hogy az elmúlt évben jó munkát végeztek, de vannak javítanivalók is. Javasolták többek között, hogy a fű-

tőket anyagilag is jobban ösztönözzük, mert csak így lehet megakadályozni a létszámcsökkenést. Elhangzott az is, hogy az M 47-es mozdonyok megjelenésével „kenyér nélkül” maradnak a gőzgépek fűtői. Elmondtam, hogy átképzés után alkalmazzuk őket a korszerű járműveken. Javasolták továbbá, hogy jobban szervezzük meg a fordulószolgálatba járó nem utazó dolgozók foglalkoztatását. Úgy érzem, hogy megváltozott, embercentrikusabb vált a gazdasági vezetők munkája. A vezetők fontos feladata az emberek gondjaival való törődés. Ennek hatása, véleményem szerint tükröződik majd a gazdasági eredményekben is.

Tapasztalataink szerint a pécsi területen az üzemi demokrácia legmagasabb szintű munkahelyi fórumai eredményesen munkálkodnak.

Fogas Pál
Köhidi László

Szolgálati út — jegy nélkül?!

FESZÜLTSEGET OKOZÓ „ÉRDEKELTSÉGEK” ZÁHONYBAN

Mozdonyvezető vagyok. Kollégáim többségével együtt három műszakban teljesítünk szolgálatot a záhonyi átrakóközvetben. Mindig azon az állomáson váltjuk egymást, ahová a mozdonyunk éppen ki van helyezve. Az én gépem például januárban Eperjeske-Rendezőn dolgozott. Reggelként oda a Záhonyból 6 óra 25 perccor induló autóbusszal mentünk ki, és 7 órakor kezdtek meg a szolgálatot. Este, ugyancsak autóbusszal, 20,30-kor érünk haza, feltéve, hogy nem kapunk sorompót. Az autóbusszra egyébként üzemi menetjegyet kapunk.

Februárban a mozdonyomat Komoró állomásra osztották be, ahová és ahonnan csak vonattal utazhatunk. Önköltségi utunk igazolására azonban semmiféle hivatalos papírnincs, hiszen — a négy évvel ezelőtti rendszeresített helyi szokás szerint — a mozdonyteljesítményi lapot nem a vonatattal főnökségen, hanem Komorón vesszük át és adjuk le. (Így az amúgy is magas havi óráteljesítményünk véletlenül sem növekedhet az önköltségi utazásra fordított időnkkel.)

A kalauzok nem kérnek jegyet, igazolást a személyvonatom, ám a vizsgáló főkalauzok igyekeznek érveket szerezni a rendeletnek és „tekintélyüknek”. Ez történt február 4-én is, amikor éjszakai szolgálatom leteltével utaztam haza. Cs. László nyíregyházi ellenőr mit sem törődve magyarázatommal, vasutas egyenruhával, a fejemen viselt mozdonyvezetői sapkával és az ő „vaskalaposságát” gúnyolva utasok megjegyzéseivel, annak rendje-módja szerint — ahogy a lógósolok szokás — jegyzőkönyvelésre adott át Záhonyban.

Könnyű lenne a panaszt ezek után úgy elintézni, hogy az önköltségi utat a vizsgáló főkalauzok miatt akkor is vezessük a mozdonylapon, ha arra nem is jár semmiféle térítés. Igen, de abban az esetben ott-honról egy órával korábban kellene szolgálatba indulni, hogy kimehessünk a vonatattal telepre mozdonylapon vételezni és azt igazoltatni. Enélkül is kevés a szabad időnk. Vigyáznunk kell tehát a probléma megoldásával.

S ha már problémáról esett szó, abban látom a fő hibát, hogy a vasútnál a mozdonyvezetőnek van a legkevesebb szava, tekintélye, becsülete. Az elmondott eset — a tényleges távolléti idő indokolatlan „lecsipegetése”, a vizsgáló főkalauzok megszegéssel eljárása — szintén ezt bizonyítja. Még akkor is, ha a szolgálati főnökség utólag gondoskodik a kiszabott büntetés, az utánfizetési összeg eltörléséről. Nem csoda, ha a fiatalok nem vagyunk a vasúthoz, ahol ilyen és hasonló megaláztatásoknak tessék ki magukat.

En szovjet állampolgárként, a határ túlsó oldaláról kerültem Záhonyba. Szolgálati címem: szaktechnikus-főtűz. Itt sokan sodálóznak ezen, mert nem tudják elképzelni sem, hogy a Szovjetunióban nagyon sok mozdonyvezető rendelkezik szaktechnikai vagy mérnöki képesítéssel. Rangozban ez nincs kifejezve, de az a szó, hogy „mozdonyvezető” (akire milliós értékek és emberi életek vannak bízva), a legmagasabb ranggal, hivatással felér. Jellemző többek között, hogy a szovjet vasutasok havi munkabéje nem több 170—180 óránál, s az évi szabadság — mivel a kezdő mozdonyvezetőt is pótszabadság illeti meg — általában 30 nap fölött van. Természetesen a vonaton fáradság elszívó vasutat nem veri fel és szegényíti meg a kalauz vagy az ellenőr. Egyáltalán senki sem akad, aki helytelen intézkedéssel vagy magatartásával ellenszenvet tápláljon a vasutasok között.

Elnézést a kis gondolati kitérőért, de érzékeltetni akartam, ami engem és kollégáimat is nagyon bánt. Talán lehetne tenni valamit a panasz orvoslásáért.

Percz János

NAPIRENDEN:

a vasutas munkásmozgalom története

Nagy idők nagy harcainak életével ismerkednek a szakszervezeti propagandisták

A budapesti területi bizottság évek óta kiváló eredményeket ér el a szakszervezeti politikai tömegoktatásban: az 1977/78. oktatási évben már 17 513 hallgatót (az összdolgozók 34,5 %-át) vont be a tömegoktatás különböző formáiba.

A 803 propagandista számára a területi bizottság kéthavonként egész napos felkészítőket tart, amelyek napirendjén szerepelnek a SZOT által kiadott tananyag vasúti sajátosságait elemző előadásai, filmvetítései és külpolitikai tájékoztatók. A propagandisták megjelenési aránya több mint 80 százalékos.

A magyar munkásmozgalomban és pártunk hat évtizedes történelmében a vasutas dolgozóknak kiemelkedő szerepük volt. A propagandisták feljegyzéseiből származó információk alapján azonban az állapítható meg, hogy a szakszervezeti tagság körében a magyar vasutasok munkásmozgalomának története, sajnos, nem eléggé ismert. Ezért

a területi bizottság 1977. október 20-1, a nevelőmunkával kapcsolatos határozatában javasolta az elnökségnek, hogy a szakszervezeti politikai tömegoktatás keretében részletesebben foglalkozzanak a vasutas munkásmozgalom történetével.

A területi bizottság 1978. január 17—18—19-én a Török-vés Művelődési Központban a propagandisták és a szocialista brigádvezetők tanfolyamának előadói számára felkészítő rendezett, amelyek napirendjén szerepelt a Landler Jenő munkásságát méltató „Nagy idők nagy harcosa” című film és a „legjelentősebb vasutas munkásmozgalmi évfordulók 1978-ban” című előadás is. Gadanez Béla, a Vasúti Tudományos Intézet főmunkatársa nagy tetszéssel fogadott előadásában áttekintést adott az évfordulóhoz kapcsolódó eseményekről, azok okairól és előzményeiről. A felkészítőkon részt vettek a függetlenített tisztségviselők, a művelődési intézmények igazgatói, népművelők és a könyvtárosok is.

A propagandisták felkészítőjét követő napokban a területi bizottság minden szakszervezeti bizottsága címére elküldte a Vasúti Munkások Országos Szövetsége megalkulásának hetvenedik évfordulója alkalmából készült és a vasutas-szakszervezet központi vezetősége 1978. július 7-1 kibővített ülésén elhangzott ünnepi megemlékezést, továbbá a vasúti munkásmozgalom kiemelkedő eseményeinek közül a Lőrinczy Mihály, Tamás Áron, Lantos Bertalan, Cserenka Miklós, Farkas János, Lefkócs Ernő munkásságát méltató írásokat. Ajánlotta továbbá a szocialista brigádoknak azt is, hogy a munkásmozgalom harcainak közül válasszanak névadót.

A területi bizottság az 1978/79-ben a szakszervezeti politikai oktatások egyik témaként feldolgozza a magyar vasutas munkásmozgalom történetét.

A felkészítő sorozat első napján — január 17-én — nyitották meg a legkiválóbb vasutas szocialista brigádokat bemutató vándorkiállítását a Török-vés Művelődési Központ földszinti előcsarnokában, amelyet megtekintettek az intézményben működő kihelyezett középiskolai osztályok vizsgáló hallgatói és a szakszervezeti propagandisták is. Kérte tőlük, hogy népszerűsítsék a legkiválóbbak tevékenységét és fejtsenek ki propagandát példájuk mind szélesebb körű követése érdekében.

Farkas László

Híven a hagyományokhoz



Délután két órára beszéltek meg a találkozót Kiss Lászlóval, Balassagyarmat állomás forgalmi szolgálattevőjével. Vasutas dinasztiából származik. A nagypapja is vasutas volt. Állomáskezelőként teljesített szolgálatot Órhalmon. Édesapja néhány évvel ezelőtt ment nyugdíjba a Balassagyarmati vonalfőnökségről. Két nagybátyja ugyancsak a vasutat szolgálta.

Kiss László 1969-ben szerzett érettségi bizonyítványt. Még abban az évben forgalmi gyakornok lett Balassagyarmaton. Elhatározta, hogy egyszer ő is felteszi fejére a vörös sarkat. Nem kellett sokáig várnia. Egy év múlva teljesült a vágya. 1970-ben Dejtár állomásra került forgalmi szolgálattevőnek. Emlékezetes maradt számára az a nap. Akkor az édesapja is azon az állomáson dolgozott. Sok hasznos tanácsot kapott tőle.

1973-ban Balassagyarmatra helyezték forgalmi szolgálattevőnek. Abban az évben megválasztották a forgalmi KISZ-alelvezető titkárnak. A következő év szeptemberében vették fel a MÁV Tisztképző Intézet nappali tagozatára. Tanulmányait 1975 júliusában fejezte be. Társadalmi aktivitását bizonyítja az is, hogy 1976-ban a Hazafias Népfront városi bizottságának tagjává választották. Felvették a pártba is. Eredményes munkáját Kiváló dolgozó kitüntetéssel jutalmazták. 1977-ben megnősült. A vasút segítségével lakást kapott a Nógrádi Sándor lakótelepen. Terve közötti szerepel a marxista-leninista egyetemen való továbbtanulás.

Kiss László tettekkel gazdagítja a vasutasdinasztiák nemes hagyományait.

Ketykó István

Az Utasellátó Vállalat, szakmunkásainak versenye

A budapesti igazgatóság 1. csapata nyerte a vándorserleget

Az Utasellátó Vállalat hatodszer rendezte meg a szakács, cukrász, felszolgáló szakmunkások versenyét. A döntő február 15-én a Nyugati pályaudvar éttermében, illetve konyhájában volt. A területi elődöntők után most hat csapat versengett az első helyért és a vándorserlegért.

Az izgalmas verseny fődíját, a vándorserleget a budapesti igazgatóság 1. csapata nyerte. A serleget Tóth László főigazgató adta át Paskó Györgynek, a Budapesti Területi Igazgatóság vezetőjének. A győztes csapat tagjai: Kaltenecker József, Láng József szakácsok; Boczkó Józsefné cukrász; Skultóti József, Nagy Péter felszolgálók.

A csapatversenyben 2. lett a mozgáskorlátozott igazgatóság, 3. pedig a budapesti igazgatóság második csapata.

Az első három helyezett csapat tagjai részt vesznek az áprilisban Szécsényben megrendezésre kerülő 3. Nemzetközi Gasztronómiai vetélkedőn is.

Itt az egyéni első helyezettek képviselői majd az Utasellátó Vállalatot, a többi versenyző pedig vendégként vesz részt az eseményen.

Nagykanizsai szakmunkások

A nagykanizsai vonatattal főnökség 32 éve képez szakmunkástanulókat. Az elmúlt három év alatt a szakmát szerzett fiatalok száma elérte a 480-at. Jelenleg dízelmotor-szerelőket képeznek.

Az idei végzők közül hat tanulót az első félévi eredmény és a Szakma kiváló tanulója verseny megyei helyezései alapján február 1-től szakmunkásként foglalkoztatnak.

A tanulók és a szakoktatók tavaly 800 óra társadalmi munkát végeztek. Ennek értéke 50 ezer forint volt.

HATÁRMENTI TALÁLKOZÓ

Lapunkban mindig örömmel számolunk be az olyan eseményekről, amelyek a magyar és más országbeli vasutasok együttműködési készségét tükrözik. Még inkább így van ez, amikor baráti találkozókról, a szomszédainkkal közösen végzett munkáról, feladatok sikeres teljesítéséről, a határforgalmi, illetve a nemzetközi munkaversenyben elért eredményekről tudósíthatunk. Most ismét alkalmunk van hírt adni egy találkozóról, amelynek jelentősége — ha lehet — túlnó a szokásos kereteken.

A február 9-én Komáromban lezajlott magyar—csehszlovák határforgalmi tárgyalásról van szó. A legnagyobb örömh hangján írhatnánk egy ilyen eseményről akkor is, ha csupán a Duna innenső és túlsó oldalán fekvő két állomás vezetői, vagy csak a MÁV budapesti és a ČSD kelet-szlovákiai vasútgazgatóságának képviselői beszéltek volna meg a helyi tennivalókat, gondokat — mint ahogy ez elég gyakran megtörténik. Most azonban több, a két szocialista ország vasutasait egyaránt érintő téma szerepelt a baráti eszmecsere napirendjén, s részt vettek a megbeszélésen a magyar és a csehszlovák vasutasszakszervezet vezetői is, kutatva a még szorosabb együttműködés lehetőségeit, szinte minden vonatkozásban.

Ha arra gondolunk, hogy Magyarország határai négy ország mentén húzódnak, s hogy leghosszabb a Csehszlovákiával érintkező határszakaszunk — olyan fontos vasúti határállomásokkal, mint Rajka, Komárom, Sturovó, Somoskőújfalu, Bánréve, Hidasnémeti —, akkor még jobban érezzük az esemény fontosságát.

Am a méltatáshoz, az elégedettség érzékeltetéséhez ide kívánkozik az is, amit a találkozóon részt vett szakszervezeti vezetők, Koszorús Ferenc főtitkár és Karel Halász, a Csehszlovák Vasutas Szakszervezet elnöke egyöntetűen állapítottak meg: „Tanácskozásunkat nem formális udvariasság, hanem a testvéri barátság és együttműködés szellemében megoldható feladatok keresése és a határozott végrehajtási készség jellemezte... A megbeszélés résztvevői egyenesen, őszintén tárgyaltak, ezáltal értekezletünk nagyon előremutató.”

Varsányi József, Komárom állomásfőnöke — mint „házigazda” — ismertette elsőként azokat a körülményeket, amelyek között a magyar és a csehszlovák vasutasok dolgoznak, és versenyeznek korábbi eredményeik túlszárnyalásáért. „Úgy érzem — mondotta többek között —, hogy a ČSD állomásunkon dolgozó 91 alkalmazottjának sikerült megfelelő szociális és munkafeltételeket biztosítani.

Uher Ferdinánd, Komarno állomásfőnöke jónak, szorosan minősítette a kapcsolatokat, s szinte elnézést, türelmet kért, amiért egyelőre problémát okoz az elegyfogadásban állomásuk elavult, kulcsos rendszerű berendezése, és mert a dunai kikötőben átépítés miatt márciusban még vágányzárás munkálatok lesznek, ami egyben áruforgalmi korlátozást is von maga után.

Karel Halász és Kotuc Pável mérnök, a Kelet-Szlovákiai Vasútgazgatóság helyettes vezetője beszámolt arról a csehszlovák kormányprogramról, amely a vasút továbbfejlesztését tűzte ki célul. Ezzel összhangban igyekeznek javítani a munkakörülményeken, többek között a Sturovóban szolgálatot teljesítő magyar vasutasok szociális ellátottsága szempontjából is. Erre vonatkozóan Alexander Schranz, a Csehszlovák Vasutas Szakszervezet kelet-szlovákiai területi bizottságának titkára szintén biztató híreket közölt, majd tájékoztatott arról, hogy a határállomások munkaversenyében kitűnt dolgozók jutalmazására az idén 350 000 koronát irányoztak elő. Hasonló jutalomösszeget helyezett kilátásba Szemők Béla, a MÁV Vezérgazgatóság szociálpolitikai szakosztályának vezetője, s bejelentette azt is, hogy az ötéves terv időszakában 50 millió forintot beruházással szociális épület létesül Komáromban, amely bizonyos mértékig a csehszlovák vasutasok helyzetén is javít. Kiss Károly vasútgazgató ugyancsak számos, mindkét vasút dolgozóit érintő intézkedésről tájékoztatott, illetve rendelkezést kért vagy ígért.

Az eszmecsere hasznosságát bizonyítja Koszorús Ferenc főtitkárnak az a javaslata, hogy megfelelő időpontban — mintegy a novemberben Budapesten sorra kerülő, felső szintű nemzetközi szakszervezeti tanácskozás előkészítéséig — a miskolci területen folytatódják ez a nyílt, a kölcsönös érdekeket egyeztető párbeszéd.

Megszűnő és születő mesterségek

A közlekedés fejlesztésének velejárója a dolgozók szak-képzettségének növelése. Szakmunkásképzésünket az 1969. évi VI. törvény és az ehhez kiadott 13/1969. (XII. 30.) MüM számú rendelet szabályozza.

A technikai fejlődés hatására a munkaügyi miniszter 25/1977. (XII. 28.) MüM számú rendelete módosította az Országos Szakmunkásképzési Jegyzéket.

Harminkét szakmát megszüntettek és új szakmákat, alapszakmákat hoztak létre.

A speciális vasúti szakmák különböző — elsősorban a gép-szerelő — alapszakmához tartoztak. Most létrehozták a „közlekedésgép-szerelő” alapszakmát, amely magába foglalja a dízel-mozdony-szerelő, a vasúti jármű-szerelő és a vasúti villamosjármű-szerelő szakmákat. Ezzel régi kérés valósult meg.

Lehetővé vált a speciális vasutas-szakmák elsajátításához szükséges jobb alapképzés.

A vasút vilamosítása, a vasúti járművek villamos berendezéseinek fejlődése speciális szakmát is teremtett. A villanszerelő alapszakmán belül a vasútvillamosági szerelő szakma a vasút villamosítására, a vonó- és vontatott járművek villamos berendezéseinek szerelésére képezi ki a tanulókat.

A távközlő és biztosítóberendezések számának növeke-

dése és technikai fejlődése szintén új szakmai képzés bevezetését igényelte. A távmunkásképzésünk az 1969. évi VI. törvény és az ehhez kiadott 13/1969. (XII. 30.) MüM számú rendelet szabályozza.

A technikai fejlődés hatására a munkaügyi miniszter 25/1977. (XII. 28.) MüM számú rendelete módosította az Országos Szakmunkásképzési Jegyzéket.

Harminkét szakmát megszüntettek és új szakmákat, alapszakmákat hoztak létre.

A speciális vasúti szakmák különböző — elsősorban a gép-szerelő — alapszakmához tartoztak. Most létrehozták a „közlekedésgép-szerelő” alapszakmát, amely magába foglalja a dízel-mozdony-szerelő, a vasúti jármű-szerelő és a vasúti villamosjármű-szerelő szakmákat. Ezzel régi kérés valósult meg.

Lehetővé vált a speciális vasutas-szakmák elsajátításához szükséges jobb alapképzés.

A vasút vilamosítása, a vasúti járművek villamos berendezéseinek fejlődése speciális szakmát is teremtett. A villanszerelő alapszakmán belül a vasútvillamosági szerelő szakma a vasút villamosítására, a vonó- és vontatott járművek villamos berendezéseinek szerelésére képezi ki a tanulókat.

A távközlő és biztosítóberendezések számának növeke-

Szovjet kitüntetés magyar vasutasoknak



Kitüntették egy csoportja az emlékéremmel (Zelman Ferenc felvétele)

(Folytatás az I. oldalról.)

A Vasutasok Szakszervezete és a SZOT javaslatára a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa az 1977. évi jubileumi munkaversenyben nyújtott kiemelkedő munkájuk elismeréseként

a Szocialista munkaverseny győztese kitüntetésben részesítette:

Kajcsa Józsefet, a vasutas-szakszervezet titkárát; Takács Istvánt, Záhony vont. fón. mozdonyvezetőjét; Bakos Józsefet, Szolnok Járműjavító Üzem dízel-lakatosát; Verba Ferencet, Záhony áll. szb. titkárát; Makai Lászlót, a miskolci Igazgatóság pártbizottságának titkárát; Lovász Lászlót, a szegedi Vasútgazgatóság vezetőjét; Tóth Jánost, a Vasúti Főosztály munkaszervezet vezetőjét; Gazsi Andrást, Ferencváros áll. tolatás vezetőjét; Varga V. Józsefet, Bp. Nyugati pu. vonatvezetőjét; Gőnczöl Pált, Cegléd áll. forgalmi szolgálatvezetőjét; Hanish Istvánt, Győr áll. tételvezetőjét; Tóth IV. Andrást, Rákospuszta áll. sarusát; Nagy Józsefet, Bp. Nyugati mész. kocsiszolg. fón. kocsimesterét; Princz Jánost, Bp. Ferencvárosi vont. fón. motorvezetőjét; Molnár Attilát, Székesfehérvár vont. fón. villanszerelőjét; Kósa Zoltánt, Miskolc vont. fón. rezortvezetőjét; Balázs Akost, Miskolc pft. fón. előmunkását;

Kisvárdai Jánost, Miskolc Tiszai pu. oktatóosztályát; Papp Györgyöt, Miskolc bizt. ber. fenntart. fón. művezetőjét; Drobní Miklóst, Nyíregyháza áll. forgalmi szolgálatvezetőjét; Szabó Andrást, Debrecen áll. fuvarszervezőjét; Zákány Mihályt, Debrecen vont. fón. lakatosát; Riba Gyulát, Záhony áll. váltóórét; Békési Rezsőt, Debrecen vasútgazgatóság igazgatóhelyettesét; Vincze Jánost, Szentérségen építési fón. géplakatosát; Kovács Ferencet, Békéscsaba áll. vonatvezetőjét; Horváth Jánost, Békéscsaba vont. fón. kocsilakatosát; Vecsernyés Sándort, Szeged bizt. berend. fenntart. fón. műszerészét; Zsiga Ferencet, Nagykanizsa vont. fón. művezetőjét; Horváth Margitot, Dombóvár áll. kocsiszítóját; Jerman Pált, Dunaújváros pft. fón. pályamesterét; Wágner Jánost, Dombóvár ép. fón. segédmunkását; Schisler Lászlót, Kaposvár áll. forgalmi szolgálatvezetőjét; Németh Tibort, Tapolca vont. fón. motorlakatosát; Bohus Sándort, Szombathely vont. fón. hegesztőjét; Sebestyén Lajost, Celldömölk ép. fón. munkását; Fitos Istvánt, Zalaegerszeg áll. forgalmi szolgálatvezetőjét; Soós Ferencet, Szombathely járműjav. üzem alvázlakatosát; Szigeti Jánost, Szombathely járműjav. üzem tűzkövészt; Kőrösi Istvánt, Dunakeszi járműjav. üzem szerkesztés ajtójavítóját; Dombi Sándort, Miskolc járműjav. üzem mázolóját; Bernáth Sándort, Szolnok járműjav. üzem lakosát; Tóth Gábor, Jászkesér építőgépjav. üzem nehézszerelőjét; Koncz Györgyöt, Gyöngyös Kiterőgyártó Üzem művezőjét; Kada Andrást, Miskolc Ép. fón. kőművesét.

Munkásarcok

Hárman a győztesek közül

A MINDENES



— Munkával minden elérhető

Azt hiszem, aki ismeri Tóth IV. Andrást rákosrendezői sarus életútját, megérti, miért szöktek könnyek a szemébe, amikor átvette a Szovjetunióból kapott emlékérmét: A szocialista munkaverseny győztese kitüntetés. Működésükben akkor is ugyanígy csillog a szeme, amikor a felesége azt mondja, amit magam is hallottam: „Olyan nagyszerű ember az én férjem, hogy nincs a főnöknek annyi kincse, amennyiért elcserélném...”

Tóth IV. Andrásnak a munka a fő életeleme. Három gyermekét is arra tanítja, hogy szorgalmas munkával, a vállalt kötelezések teljesítésével minden cél elérhető.

Édesapja urasági cseléd volt egykor József főherceg nagykamarási birtokán. Andrásnak és öt testvéreinek hasonló sors

jutott volna osztályrészü, ha időközben nem fordul nagyot a világ.

— A fiúk közül ketten vasutasok lettünk — mondja a kitüntetett. — Dezső öcsém mozdonyvezető a celldömölki vontatásnál. Én egyébként Kétegyházaén kezdtem a vasúti szolgálatot, pályamunkás-ként. A feleségemmel aztán — aki a Bánkúti Erdőgazdaság csemetekertjének munkása volt — elvégeztük a dolgozók gimnáziumát. Az érettségi után, 1965-ben, jegyvizsgálónak osztottak be, majd 1970 márciusában kirendelték Rákospuszta-ra. A kétegyházi vasutasok már sok elismerést szereztek Budapesten ugyanabban a minőségben, ami azal is összefügg, hogy az akkori 42 főnyi közösség 38 tagja volt kommunista, mint én...

Tóth IV. András jelenleg — miután a múlt év elején végleg Rendezőre helyezték — az állomás pártvezetőségének tagja és szeménáriumvezető. Sokan azt tartják róla, hogy ő „Rákospuszta mindenese”. Amikor budaörsi kis otthonából elindul nappali vagy éjszakai szolgálatba, soha nem tudja, hogy sarusnak, kocsi-rendezőnek, naplózónak, váltóórnek vagy rádió vonat-vevőnek fogják-e beosztani. Attól függ ugyanis, hogy hol, ki hiányzik. Hat éve nem volt egyetlen szabadnapja sem, bár építkeznek, és egyéb tennivaló is van jócskán a ház körül. Am azt a szót, hogy a szolgálatot nem vállalom, még soha nem ejtette ki. Kará-

csonykor például csak négy, szilveszterkor pedig három vasutas saruzta a negyven irányvágányt, s Tóth IV. András akkor is köztük volt.

A helytállást így értelmezve, teljesítette felajánlásait a jubileumi munkaversenyben.

(Kovács)

„Folytatjuk a versenyt”

Mosolygós, jókedélyű férfi. Szavait, mondatait megfontoltan válogatja, illesztgeti, mint a mozdonyok alkatrészeit.

Zákány Mihály, a debreceni vontatási főnökség motorszerelője 1955-ben jött a vasúthoz. Lakatos volt.

— Öt évig szereltük, javítottuk a gőzmozdonyokat a debreceni fűtőházban — emlékezik. — Amikor vége volt a munkaidőnek, sokszor nem ismertünk egymásra, annyira olajosak voltunk. Később, a dízelesítés kezdetén, engem is tanfolyamra küldtek. Átképezték motorszerelőnek. Most csoportvezető vagyok, és az 1966-ban alakult Sallai Imre szocialista brigád vezetője.

Ezen kívül műhelybizottsági titkár. Tizenkéttagú kollektívájuk egyharmada fiatal. Közöttük dolgozik a KISZ-csúcsvezetőség titkára is. A tavalyi munkaverseny pontértékelése szerint elsők a brigádok között. A ma átvett „Szocialista munkaverseny győztese” kitüntetés brigádja sikerre tartja.

— Egyedül nem sokat tehetne az ember. A mozdonyt is ezernyi csavar, alkatrész alkotja. Csak együtt mozdulhatnak...

Ők valamennyien azt akarják, hogy a gépek minél előbb mozduljanak. Középváltásukat általában egy-két nappal

előbb fejezték be. A jubileumi munkaversenyben egyik legfontosabb vállalásuk volt ez. Ígéretüket, az akadozó anyagellátás ellenére is teljesítették. Két műszakban dolgoztak, és közben még vetélkedőkre is készültek. Amikor az év végén Záhony „nehéz napjait” élte, ők is csatlakoztak a segítők csapatához: társadalmi munkában rakták az árut, széles kocsiból normálba.

— Ebben az évben is folytatjuk a versenyt. Erre kötelez ez a csillogó érem is...



— Egyedül nem sokat tehet az ember

Mindig az elsők között



— Értjük egymást szavak nélkül is...

Riba Gyulának, Záhony állomás szolgálatvezető váltókezelőjének vasúti pályafutása tizenenny évvel ezelőtt kezdődött. Akkor került kezébe egy jelzési utasítás, amit az első betűtől az utolsóig elolvastott. Utána határozta el, hogy vasutas lesz. Berente szénpályaudvarra került váltókezelőnek. Két év múlva Záhonyba helyezték. Első dolga volt, hogy munkatársait rábeszélje arra: alakítsanak brigádot,

mert úgy eredményesebb lesz a munka. Terve sikerült. A Haladás nevet választották.

— A pályaudvar XVIII-as örhelyén dolgozunk — mondja. — A hattagú brigádban kocsi-rendező, váltókezelők vannak. Értjük egymást szavak nélkül is. Kocsiállítást, tolatást — egyszerűnek tűnő vasúti munka. Csak mi tudjuk igazán, mit jelent ez, milyen idegi, fizikai fáradsággal jár egy-egy szolgálat.

A brigád tagjai sohasem panaszkodnak. Amit vállalnak, mindig teljesítik. Ezt igazolja az ezüstkoszorús jelvény, több Kiváló dolgozó kitüntetés, a Szakma ifjú mestere és a Kiváló ifjúmunkás címek. Riba Gyula Erdemes vasutas, ám a most kapott kitüntetésre a legbüszkébb.

— Szabad időben sem tétlenkedünk. Az ősszel segítjük a helyi térsz almbetakarítását és egyenként huszontöt órátársadalmi munkát vállaltunk az áruátrakásból. Végül 45 óra lett belőle...

Riba Gyula munkásor is. A fegyveres testületben végzett munkájáért tavaly dicséret oklevelet kapott. A brigádnaplóba majd feljegyzik az újabb elismerést is. Nagybetűvel írják, mert valamennyiük sikerét fémjelzi. (Kaszala)

Pályázati felhívás

Kormányrendelet alapján a SZOT, a KISZ, a MüM és az OM ismét pályázatot hirdet a szakmunkások egyetemi-főiskolai előkészítő tanfolyamára (a továbbiakban SZET).

Azok a szakmunkások, akik műszaki, közgazdasági vagy jogász-képző felsőoktatási intézményben kívánnak továbbtanulni, pályázatot nyújthatnak be a SZET 1978/79. évi tanfolyamára. Pályázhatnak mindazok a szakmunkások, akik az alábbi követelményeknek megfelelnek:

— Középszintű nappali, esti vagy levelező tagozatán érettségi bizonyítványt szereztek, továbbá azok az érettségivel nem rendelkező szakmunkások, akik felkészültségük és rátermettségük alapján alkalmasnak tartják magukat a felsőfokú továbbtanulásra.

— Nem töltötték be a 30. életévüket, és a férfiak befejezték katonai szolgálatukat.

— Szakmunkásbizonyítvánnyal rendelkeznek, amelyet leg- alább egy évvel a jelentkezés előtt szereztek és minimum 3 éve fizikai munkakörben dolgoznak, s a felvétel idején is ilyen munkakörben tevékenykednek.

— Kiemelkedően jó munkájukon kívül példamutató társadalmi, közösségi és politikai magatartást tanúsítanak. A pályázatot az igazgatóságok, vasútüzemek személyzeti és oktatási osztályához (csoportjához) kell benyújtani 1978. március 31-ig. A pályázati lapot és a részletes tájékoztatót is ott kapják meg.

A nőket köszöntjük

Minden esztendő március 8-án a nőket köszöntjük. A lányok és asszonyok ünnepe ez. A megemlékezés, a köszöntés mellett a nemzetközi nőnap azonban a számvetés napja is. Erdemes elgondolkozni azon, hogy mit tettünk eddig az anyák és a dolgozó nők érdekében.

A Vasutasok Szakszervezete rendszeresen foglalkozik élet- és munkakörülményekkel, és törődik továbbképzésükkel, mert nem elegendő csak elismerni felelős munkakörbe állításuk jogát. A vasútnál női azoknak a száma, akik — az anyai hivatás mellett — vállalták a továbbtanulást. Egyre többen rendelkeznek közép- és felsőfokú iskolai végzettséggel. A nők bebizonyították, hogy helytállnak a legkülönbözőbb beosztásokban is. Pedig munkájukat a gyermeknevelés gondjai is nehezítik. Tiszteletreméltó teljesítmény ez. Amikor március 8-án őket köszöntjük, erre is gondoljunk.

A nemzetközi nőnapon legyünk szolidárisak azokkal a lányokkal és asszonyokkal is, akik — a világ nagy részében még — a kezdeti lépéseket sem tették meg az egyenjogúsághoz vezető úton, akik nem szólhatnak bele hazájuk, sorsuk irányításába.

Emlékezzünk mindnyájukra Garai Gábor soráival: „Köszönet a nőknek: az életért, a tisztán megőrzött gyermekkorért, a szerelemért, az összetartott családjáért, a tépázó viharokból is hazaváró kikötőért...”

DUNAKESZI GYORSMÉRLEG

Eredmények és gondok a járműjavítóban

A dunakeszi járműjavítót 1977-ben összesen 164 új négytengelyes személykocsi hagyta el a sikeres futóp próbák után. Ennek mintegy fele korszerű WRy és BRy sorozatú, az Utasellátó Vállalat megrendelésére készült kocsi volt. Az üzem a létszámihiány miatt kevesebb főjavítást végzett, de

a személykocsik főjavítása nyolccal több volt a tervezettnél.

A tervezett 3,3 százalékos termelékenység-növekedést a járműjavító üzemek között kibontakozott jubileumi versenymozgalom hatására mintegy 6 százalékra teljesítették. Említésre méltó az is, hogy 1977-ben mintegy 7 ezer órával lépték túl a balesetes kocsik helyreállítására tervezett időt. Ez azt bizonyítja, hogy

a forgalmi szolgálatnál növekedett a kíméletlen tolatások miatt összetört, megsérült kocsik száma.

Az üzem munkaerőgazdálkodását kedvezőtlenül érintette, hogy a Pest megyei tanács 1976 végén C-kategóriába sorolta a járműjavítót. Jóllehet, később ezt a rendeletet módosították, de az így kialakult létszámvesztés egész évben éreztette hatását. A munkaerő megtakarítására tett erőfeszítéseket bizonyítja, hogy az elmúlt évben

a kilépők gondjainak enyhítésére tett intézkedések nyomán 64 munkás visszavonta felmondását.

1977-ben 102 szocialista brigád 1575 tagja vett részt a munkaversenyben. Ebben, valamint a brigád- és újítómozgalomban végzett kiemelkedő munkájuk alapján 27 dolgozó részesült magasabb kitüntetésben, közülük egy Kiváló Vasutas lett, hárman Szocialista Kultúráért kitüntetést kaptak.

O. K.

— Tanuljon eszperantóul. Kiskunhalason eredményesen dolgozik a Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakcsoportja. A csoport tagjai heti két alkalommal tartanak foglalkozást Zónai József elnök vezetésével. Terveik között szerepel egy eszperantó nyelvtanfolyam indítása a vasutasok művelődési házában, amelyen minden jelentkezőt szívesen látnak.

Tisztességgel, szorgalommal



Nyerges Sándorné, Salgótarján-Külső állomás személypénztárosa az ötvenes évek elején kezdte vasúti pályafutását. Az Utasellátó Vállalatnál dolgozott hét évig, majd kocsifeliró lett az állomáson. Egy év múlva Újvári Ferenc, Salgótarján-Külső akkori állomásfőnöke segédtségi tanfolyamra javasolta. Szorgalmasan tanult; később sikeres forgalmi önálló vizsgát is tett. Rövid idő múlva fuvardíjszámfejtőként dolgozott tovább. 1966-ban beiratkozott az általános gimnázium levelező tagozatára. Nappal dolgozott, a délutánokat pedig két gyermekének nevelésével töltötte. Csak éjszaka jutott idő a tanulásra, mégsem hagyta abba. Négyes eredménnyel érettségizett.

Alig pihente ki a vizgák fáradalmait, felettesei ismét tanulásra biztatták. Felvették a tisztképző levelező tagozatra. Négyes átlageredménnyel vizsgázott. Utána személypénztárosa lett az állomáson. Mindez hat évvel ezelőtt történt. A tanulás és a munka mellett társadalmi funkcióit is vállalt. 1967-től a szakszervezeti bizottság nőbizottságának elnöke, ezen kívül öt éve szakszervezeti propagandista.

Az állomáson 92 nő dolgozik. Nyerges Sándorné lelkiismeretesen képviseli érdekeit. Bizalommal keresik fel gondjakkal a lányok, asszonyok.

Mostanában egyre többet gondol a nyugdíjra, a pihenésre. Nádasdi János állomásfőnök, Hámosi Károly szb-titkár és Czikora Ferenc kereskedelmi főnök kérésére azonban valószínűleg néhány évig tovább dolgozik majd nagy „családja”, a vasutas asszonyok, lányok körében...

Sz. F.

A dombóvári nőfelelős

Krajczár Antalné, a dombóvári vontatási főnökség VSZT ügyintézője. Joggal tekintheti minden dombóvári vasutas nő a képviselőjének, mert több fontos szakszervezeti fórumon képviseli érdekeit. A munkahelyén nőfelelős. Ezenkívül tagja a pécsi területi bizottság és a Tolna megyei SZMT nőbizottságának.

Krajczárné 1963-ban választotta hivatásának a vasutat. Azóta a dombóvári vontatási főnökségen dolgozik. Alaposan megismerte a vasutas nők gondjait.

— A legfontosabb feladatnak tartom, hogy csomópontunkon érvenyi szerezzünk a napoliból határozat végrehajtásának — mondja. — A vontatási főnökségen minden évben intézkedési terv készül erről, és a gazdasági vezető évről évre beszámol a tervben rögzített feladatok teljesítéséről. Az eredmények közé tartozik például a kisgyermekes anyák „rugalmas” munkaidőben való foglalkoztatása. Ez annyit jelent, hogy nem reggel 7 órakor, hanem fél 8-kor kezdenek. Gyermeküket így el tudják vinni a bölcsődébe és az óvodába. Örömmel szólnak arról is, hogy a 100 személyes vasutas óvodában minden gyermeket el tudunk



helyezni. Megállapodásunk van a tanáccsal, hogy mi felvesszük a vasutas óvodába a környéken lakó nem vasutas családok gyermekeit. Cserében a tanácsi óvodák környékén lakó vasutasok gyermekeit a tanácsi óvodák fogadják. Rendszeresen látogatjuk a GYES-en lévő kismamákat. Arról sem feledkezünk meg, hogy a gyermekgondozási évek alatt is megkapják a bérreépítést.

Krajczár Istvánné kétszeres kiváló dolgozó. A férje is vasutas. A dombóvári vontatási főnökség munkavédelmi ügyintézője.

(Kőhidi)

ELŐLEPTETÉS

Munkájával részolgált az elismerésre



Lelekiismeretessége, példamutatása közismert a szolnoki pályaudvaron. Munkatársait is fegyelmeztségre, pontosságra, vasutas helytállásra neveli. Ő a vezetője a Kállai Éva szocialista brigádnak. Náluk is kevés a takarítónő, ezért vállalták, hogy ha kell, maguk tartják tisztán a munkahelyüket. Bárki láthatja, mindig ragyogóan csillognak az új állomás pénztárfülkéik hatalmas ablakai. A brigád szorgalmas látogatója a vasutas-klubnak is. Együtt művelődnek, szórakoznak.

Békési Istvánné 1952-ben került a vasúthoz. Nagykáta állomáson dolgozott, majd hamarosan Szolnokra helyezték. Jegyvizsgáló lett. Ma is szeretettel emlékezik az első vasutas élményekre, az első utakra és a brigádkiállításokra. Személypénztárosa, majd vonatvezetői vizsgát tett. Büszke arra, hogy amikor vonatvezető férjét behívták katonának, ő léphetett a helyébe. Akkor még kevés nő dolgozott ebben a felelősségteljes munkakörben.

Huszonkét évvel ezelőtt került a pénztári szolgálatához.

K. L.

Madár János:

Üdvözlét

Üdvözlét a nőknek!

Kik ölübbe vesznek minden napot. Elmerengnek... Szorgos kezükkel biztatgatják a holnapot.

Üdvözlét a nőknek!

Kik értelmet adnak szavainknak. Állnak a Nappal szemben. Áldottak lesznek a szerelemben.

ÚJ FELADATOK ELŐTT

Brigádok számvetése

Tanácskozást tartottak február 3-án a miskolci vontatási főnökség szocialista brigádvezetői. Papp István szb-titkár üdvözlő szavai után Gávay Pál, a főnökség vezetője számolt be a brigádmozgalom 1977. évi eredményeiről.

Elmondotta többek között, hogy az elmúlt évben 851 vontatási dolgozót tömörítő 90 szocialista brigád tett felajánlást az előzetesen megkötött szerződés alapján, s kevés kivétellel teljesítették, sőt túl is teljesítették, amit a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója iránti tisztelet jegyében vállaltak. Fontos előrelépés, hogy a felajánlások konkrétabbak és értékelhetőbbek voltak, mint korábban. A brigádok a vállalt 16 400 társadalmi munkára helyett 26 660 órát teljesítettek. A vontatási főnökségnél benyújtott és elfogadott újítási 90 százaléka a brigádtagok nevéhez fűződik, ezek az újítások mintegy négy millió forint megtakarítást tettek lehetővé. További feladat: a fiatalokat az eddigieknél jobban, nagyobb számban kell bevonni a szocialista brigádokba.

A tanácskozáson döntés született az eredmények elismerését kifejező kitüntetések, címek odaítéléséről. A brigádvezetők számos hozzászólással egészítették ki a beszámolót elősegítve az ideai feladatok meghatározását, s az azok teljesítésére irányuló felajánlások teljesítését.

Sepsi Gyulmozdonyveze

Kiállítás a Néprajzi Múzeumban

ISMERD MEG HAZÁNkat!

Egyre több embert érint a kérdés, hogyan töltsük el szabadidőnket. Ehhez nyújt hasznos tanácsot az Országos Idegenforgalmi Tanács belföldi idegenforgalmi kiállítása is.

Hazánk tizenkét tájegysége mutatkozik be február 24-és március 5-e között a Magyar Néprajzi Múzeumban. A kiállítás a múzeum aulájában, dísztermében és kőgalériájában helyezkedik el. Ezzel egyidejűleg társkiállítások is nyílnak, amelyek szintén az idegenforgalmat és a belföldi utazásokat szolgálják.

A kiállítás célja: a belföldi turisztikai lehetőségek bemutatása, egyes tájegységek természeti és kulturális értékeinek, néprajzáinak ismertetése.

A kiállítás érdekessége még az is, hogy egy-egy tájegység jellemező népművésze a helyszínen tart bemutatót.

Zsoldos Barnabás



FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT — FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint: forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékvezető, kocsifeliró, személy- és árupénztáros, távgepiro, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.

Gimnázium, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásiipari műszerész, lütes- és vízvezeték szerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés-fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBA: festőket, mázókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZO MUNKAKÖR: minden beosztásban havi 191 óral Nagybudapesti főnökségeinken — egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség. VALTOZATOS, ERDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN, Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu) TELEFON: 145-010.

Mátészalkán szépen muzsikálnak

Hétfőn este mindig megállnak a járőrelők a mátészalkai Zalka Máté Művelődési Központ épületénél. A bentről kihallatszó muzsika állítja meg őket. Ilyenkor próbál az immár 30 esztendeje alakult fúvószenekar. Az imént a Tiszai szerepát játszották, azt megelőzően a Herkulesfürdői emlékdal-lamai gyönyörködtek, most pedig Hofmann meséinek egyik részletét hallgatja az utca.

Bent a teremben Cseppentő Sándor főintéző vezényli a 33 tagú együttest, a nagy testű, öblös hangú réztubák, re-csegő kürtök, a finomabb hangzású piz-tonok és egyéb hangszerek megszólaltatják.

Szünet következik. Ezt használjuk ki,

hogy néhány szót ejtsünk a zenekarról.

— Pontosan 1947-ben állt össze tizenhat vonatkísérő, mozdonyvezető, pályamunkás Csatári Lajos vezetésével. En is köztük voltam — mondja a karmester. — Amikor bevettek katonának, a Vasvári Pál Repülőti Fúvószenekar tagja lettem, de leszerelése után, 1955-ben rám bízta a vasutas „rezsbanda” irányítását. Kezdetől fogva mindig kerestük a fejlődéshez, a magasabb színvonalhoz vezető utat, de az utánpótlás nem volt gond nélkül. Aztán az ötvenes évek végén a helyi mezőgazdasági technikum diákjaiból alakult egy kiségyüttes, s a legügyesebb zenészeket onnan átvettük a mi zeneka-

runkba. Azóta mind sikeresebben szerepe-lünk, nemcsak Mátészalkán, hanem vidéken is. Nemrég például a vásárosnaményi új Tisza-híd avatásához hívtak meg bennünket...

Fényképek is előkerülnek, amelyek a munkasorság megalakulásakor, gyárak, üzemek avatásakor készültek. Bizony, felsorolni sem lenne könnyű: hol, hány-szor, milyen alkalomból szerepelt 30 esztendő alatt a zenekar.

Az alapító tagok közül hatan még játszanak. És persze a 14 nyugdíjas is elég gyakran részt vesz a próbákon. Az utánpótlással pillanatnyilag nincs különösebb gond, mivel a városi zeneiskolának is van már fúvószenekara, s az onnan „kiroge-

deti” diákok itt fejlesztik tovább a tudásukat.

— Öt évvel ezelőtt Mátészalka városi vezetőinek javaslatára együttműködés névvel változtatott: Munkás Fúvószenekar lettünk. A költségvetésről, a hangszerek szállításáról, a zenészek utaztatásáról stb. azóta a művelődési központ gondoskodik. Ez azonban mit sem változtatott azon, hogy zenekarunk tagjainak nagy többsége vasutas. Néhányuk Debrecenből, Hajdúszoboszló, Nyíregyházáról jön hozzánk muzsikálni. A legjobban annak örülünk, amikor a városi parkban — májustól szeptemberig minden vasár- és ünnepnapon — térzenét adunk...

Munkaterületük az egész ország

Látogatás a budapesti TBÉF szocialista brigádjainál

Alkalmosabb embereket aligha találhatnánk, mint ők — ha a főnökség múltja érdekelné. Fél évnél eltéréssel szegődtek ide: **Bánsági Ferenc** 1938 őszén, **Kiss József** pedig 1939 tavaszán. A Távirtdal Intézőség szerelősportjánál kezdtek, távirtdalunként (Kiss József protektora saját édesapja volt, aki ugyancsak ott és azonos munkakörben dolgozott; a Telefongyártól ajánlotta be a műszerész szakvizsgával rendelkező fiát). Ha a múltba lennének kíváncsi, részletesen meg tudhatnánk tőlük: miként vált a szakszolgálat a Budapesti Igazgatóság irányítása alatt működő szerelésvezetőségé 1949. március 15-én, majd milyen körülmények között kapták meg mai nevüket — **Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség** — 1955. január 1-én.

Szerelnek és építenek

Am ez alkalommal nem a múlt érdekel. Nem mint „öreg vasutasoknál” kopogtattam náluk; **Kiss Józsefet**, mint a főnökség vezetőjét, **Bánsági Ferencet** pedig mint a szakszervezeti bizottság titkárát kerestem meg.

A TBÉF vasutaskörökben nem ismeretlen. Annyit azonban megjegyezhetünk róluk eldőlőben is: **feladatuk a vasút területén lévő távközlési és biztosítóberendezések előszerelése és építésvezetése.** Hogy a két szakkifejezés közül melyik mit takar? Előszereléskor a Ganz Villamosági Művektől és más híradástechnikai gyárhoz, szövetkezetektől kapott alkatrészekből a már említett berendezéseket állítják össze a budapesti, illetve a szegedi üzemekben. Építésszereléskor a „változó munkahelyeken” dolgozó szakembereik helyezik szerelési helyükre az immár kész berendezéseket.

Ötven híján ezren vannak. S mire büszkék: sok a kvalifikált szakemberük. Száz felsőfokú végzettségű dolgozik közöttük — zömmel villamosmérnökök, illetve Győrött végzett üzemmérnökök —, a **technikusok száma pedig kétszázra tehető.** Fizikai dolgozók többsége szakmunkás, s a szakmai továbbképzés is állandó jellemzőjük.

Munkaterületük az egész ország. És bár a vasút távközlési és biztosító berendezésének hozzátartozó felét szerelik ők (ide értve a berendezések működéséhez szükséges kábeleket építésszerelését is), volt idő, amikor e feladat 70—80 százaléka rájuk hárult. Talán most is vállalokoznának erre, ha nem lennének létszámgondjaik, egyszersmind a megfelelő szociális létesítmények hiánya sem gátolná az érdemlegesebb létszámfejlesztést.

Átállítás — gondokkal

— **Igy is 173 millió forintot termelést produkáltak tavaly** — mondja a főnökség vezetője —, az előszerelés értéke pedig évente további 20—25 millió forint. Az elmúlt esztendőben 12 állomáson szereltünk fel távközlési és biztosítóberendezést, 54 új sorompót építettünk, valamint 60 kilométeren automata térköz-biztosító berendezést is felszereltünk. Az idei feladataink is hozzávetőleg azonosak: **jelenleg Jászberény, Pusztamonostor állomáson és a közöttük lévő vonalszakaszon, továbbá Záhony környékén, Tuzsér-Komorón, a kelenföld-pusztaszabolcsi, a hegyeshalmi és a kelebiai vonalon végzünk jelentősebb munkákat.** A kelebiai vonalon tevékenységünk kapcsolódik az ott folyamatosan lévő vasútillamosításhoz. Mindent egybevetve 1978-ban 100—120 munkahelyen dolgozunk.

Aligha kell különösebben bizonygatni: munkájuk folyamatosága a zökkenőmentes anyagellátás függvénye. **Kiss József** diplomatikusan fogalmaz: az anyagellátás javul. **Erzékenyen érintette a főnökséget, hogy két-három éve**

a Kohó- és Gépipari Minisztériumon belüli profiltisztítás miatt — **megszűnt a Telefongyárral a csaknem fél évszázados kapcsolatuk.** A nagy múltú vállalat immár nem gyárt biztosítóberendezéseket; e terméket a Ganz Villamosági Művek vette át tőlük. **Az átállítás viszont nem volt mentes a konfliktusoktól;** 1975-ben például a TBÉF szakembereinek kellett — innen-onnan beszerzett anyagokból — mintegy száz mágnesásványt elkészíteniük. **Most az automata berendezésekhez szükséges elektronikus egységek szállítása akadózik.** Mindezek miatt gyakran csúsznak az üzembehelyezési határidők. Ami tőlük telik, megteszik, de például olyan gondjaik is vannak, hogy a váltó- és jelzőszekrények gyártása sem biztosított...

Említettük: dolgozók többsége tagja a törzsgárdának (s csaknem félszázán már vagy négy évtizede e kollektívához tartoznak). **Pedig a munkakörülmények náluk sem könnyűek.** Igaz, az előszerelés a helyszíni előmunkaigényt csökkentette, fizikailag sem oly nehéz immár az építésszerelés... de a régi megszokások néha tovább élnek. Gyakorta éppen a helyszínen dolgozók nem használják ki azt a lehetőséget, hogy az előszerelt berendezések órára, napra időzített érkezése esetén — saját munkájukat könnyítsék.

Fognak a lakókocsik

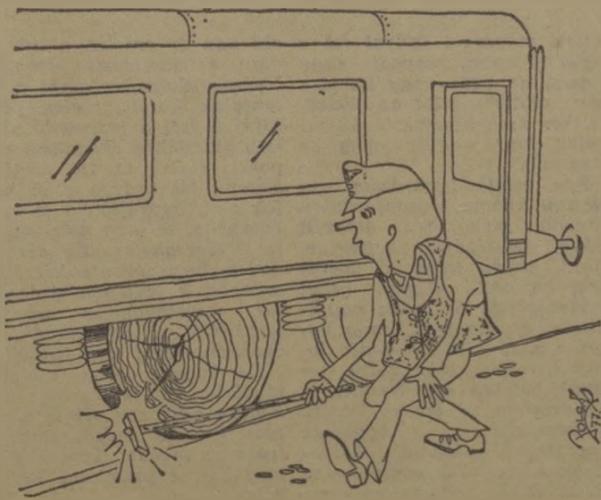
Az életkörülményeik sem irigylésre méltóak. Az sztitkár mondja:

— **A változó munkahelyeken, vagyis szerte az országban az embereket különféle módon helyezték el.** A birtokunkban lévő 140 vasúti kocsi közül már csupán 43-at tudunk használni. Csaknem száz jó ideje nem továbbítható, legfeljebb tárolásra-raktározásra használható: **már rég ki kellett volna selejtezni őket.** Sajnos, a futóképes 43 kocsi egy része is elavult — előbbutóbb ezek is eltűnnek. Közülük 23 a négy-tízágys lakókocsi, 15-öt konyhának és tisztálkodási célokra használnak, öt pedig raktár... **Két-három esztendeje a főnökség — látva, hogy nem a kötött pályás kocsiké a jövő, hanem a mobil épületeké — az alumínium- és acélkonténerek üzembehelyezését szorgalmazza.**

Sokkal jobbakként, mint a vasúti kocsik; egymás mellé helyezve már-már épületeket alkotnak (s egy ilyen épület egy hónap alatt elkészíthető), lakásnak, szociális célra és építésszerelői irodának is megfelelnek. **Egy-egy konténer 100—120 ezer forintba kerül, jelenleg 30 acél- és 15 alumíniumkonténer van a birtokunkban.** Szolnokon és Jászberényben pedig állandó jellegű barakkokban laknak dolgozóink.

Földes Tamás

MEGLEPETÉS



(Polgár Imre rajza)

— **Hogyan szállítják az embereket a változó munkahelyekre?**

— **Ez sem kisebb gondunk, mint az elhelyezésük.** Ma tehergépkocsikkal szállítjuk őket... nem a legjobb megoldás. **Igényeltünk nyolcszemélyes kisbuszokat és négy nagyobb autóbust is: 1978-ra nem bíztattak bennünket.** Igaz, van két autóbuzunk, amelyeket öt-hat éve kaptunk használtan (mi több: elhasználtan!), pillanatnyilag a javítóműhelyben vesztegelnek. **Megérték ezt meg kell oldanunk: a sorompók a telepített helyekről sugárirányban 20—30 kilométernyire vannak.** Idővesztéseket is okoz a nehézkes munkásszállítás.

Tiszán innen, Dunán túl

Gond az is, hogy egyre kevesebben vállalják az otthonuktól távoli munkát. Bár a munkásprémium másfélszeresét kapják — s ez 400—500 forintos havi többletjövödelmet jelent —, mégsem szívesen mennek például Hegyeshalomba, vagy Záhonyba. **A főnökség, ha módjában áll, úgy irányítja a dolgozókat, hogy viszonylag közel legyenek a lakóhelyükhöz.** Persze, olykor így is dolgoznak: **tiszántúliak a Dunántúlon — és viszont.** S az sem meglepő, hogy a fiatalabbak szabad idejükben nem szívesen főzőcsékelnek. **Ők igénylik a napon-ta egyszeri meleg ételt.** Dehát jobbára olyan helyeken dolgoznak, ahol nincs üzemi étkeztetés. **A főnökség jó ideje keresi a megoldást: hogyan lehetne — a KÖJAL előírásait messzemenően betartva, legalább vacsorát szállítani a munkahelyekre.**

Enyhíti — ha nem feledtetli — gondjainkat, hogy a kollektíva jó, megértő. **Kiváltképp vonatkozik ez a fizikai dolgozókból álló 31 szocialista brigádjuk tagjaira.** E brigádokra mindig számíthatnak. **S bár az aranyjelvényt nem osztogatják könnyen, így is megannyi elismerésre lehetnek büszkék.** **A Horváth István** vezette 9 tagú **Kun Béla** brigád például 1976-ban a MÁV **Kiváló Brigádjá** lett — évről évre őket illeti a legtöbb dicséret szó. **De sarkukban a többiek is, kiváltképp a Zajacz Károly** vezette, 12 tagú **Petőfi**, a **Gercső András** vezette, 13 fős **Kossuth** és a **Boczák Imre** vezette, 7 tagú **November 7.** szocialista brigád.

A Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség legutóbb 1973-ban érdemelte ki a **kiváló főnökség** címet (előzőleg 1971-ben és 1972-ben is megkapták). **Az idén ismét megpályázták.** S hogy huzamosan a legjobbak közé tartozzanak, ahhoz nem nélkülözhetik a szocialista brigádok tevékeny támogatását-közreműködését.

HOGYAN CSINÁLJÁK?

Fegyelem és demokrácia Baja állomáson

Baja állomás — így értékelte ezt legutóbbi ülésén a városi pártbizottság is — **maradéktalanul eleget tett 1977-ben a város és a járás szállítási igényeinek.**

— **Számunkra ez nagyon fontos megállapítás** — mondta **Jávor Imre** főtanácsos, állomásfőnök —, mert tanúsítja; azon túlmenően, hogy a tervünk 421 ezer tonna áru elszállításával 103,84 százalékkal teljesítettük, a megnövekedett igényeket is ki tudtuk elégíteni. **Többre értékeljük ezt, mint a tervfeladatok egyszerű túlteljesítését.**

Az állomás dolgozóinak erőfeszítései — a szervezett és fegyelmezett munka nyomán — minden vonatkozásban szép eredményeket hoztak. **Fokozódott a menetrendszerűség, és jó eredményeket érték el a vonatközlekedési terv teljesítésében is.**

Jó kapcsolatok

A múlt évben a feladott árumennyiség 30 százalékát a folyamkavics tette ki, s ennek mintegy 75 százalékát irányvonatokkal továbbították. **Jelentősen növekedett, s mintegy 4500 vagon** tett ki a zöldség-és gyümölcsszállítás. **Egész évben megbízható partnere volt az állomásnak a Bajai Mezőgazdasági Kombínát, a Gabonafeldolgozó 2000 vagonos silóval rendelkező helyi üzeme.** Nagy mennyiségű fát adott fel, jórészt nyugati exportra a **Gemenci Állami Erdő- és Vadgazdaság, s jó rakodási készséget tanúsított — több száz kocsi áru határidőre történő berakásával — az Épület- és Faipari Vállalat** bajai gyára, a **Bácska Bútorgyár** és a **Bajai Építő- és Építőanyagipari Vállalat** betonárú üzeme. **Nagy forgalmat bonyolítottak le, és jól rakodtak a környező termelőszövetkezetek is, amelyek 10—30**

kilométer távolságból hordták be áruikat, amióta megszűnt a garai és a hercegszántói vonal.

Öntevékenység és kezdeményező-készség — ezzel jellemezhető leginkább Baja állomás dolgozóinak 1977. évi munkája.

Mit, miért, hogyan?

— **A szakszervezeti bizalmiak, a szocialista brigádok vezetői útján és a különböző rendezvények, illetve személyes beszélgetéseink alkalmával is arról igyekeztünk meggyőzni, felvilágosítani az itt dolgozó vasutasokat** — mondta beszélgetésünk során az állomásfőnök —, **hogy foglalkozzanak az idővel, mint a teljesítmények alapfeltételeivel és a veszteségek alakulásával.** Sikerült is elérnünk, hogy mindenki tudja: **mit és miért, hogyan kell elvégezni az állomás forgalmi, kereskedelmi munkájában.** **Állomásunk példája, úgy gondolom, a legjobban bizonyíthatja, hogy a fegyelem és az üzemi demokrácia nem ellensége egymásnak.**

Sőt, a széles körű üzemi demokratizmus éppen az alapja az öntudatos fegyellemmel végzett munkának. **Baja állomás szocialista brigádjainál tudatosult a múlt évben, hogy az eredményekért a munkaidő teljes kihasználásával kell megküzdeni.** **Erre vonatkozó javaslatokat az állomás vezetése mindig figyelembe veszi.** **A kocsilátottság adott körülményei között ritkán fordult elő, hogy a vállalatok kocsigigényeit reggel mindjárt ki tudták elégíteni, de gondosan figyelték, hogyan ürülnek a kocsik.** **Amelyik már szabad volt, azt nem hagyták üresen ácsorogni, hanem rögtön rakodásra állították be.** **Idegen kocsik esetében — hogy lehetőleg**

Salgótarjáni hétköznapiak

Salgótarján-Külső állomásról mindennap tartalékgőzösök tolják a kocsisorokat **Somoskőújfalura** határállomásra, meg a **Salgótarjáni Kohászati Üzemekbe**, ismertebb nevén az **Acélgyárba.** **A gőzmozdonyok füstje miatt sokat bosszankodnak a város lakói.** **A közeljövőben azonban talán orvosolják ezt a panaszt, a gőzösöket dízelgépekre cseréli a MÁV.** **Urbán Lajos**, közlekedés-és postaügyi minisztériumi államtitkár a közelmúltban tárgyalt erről a város vezetőivel. **A vezérigazgatóság szakemberei is felmérték már, hogy milyen sorozatú dízelekre lenne szükség a kohászat, a bányák, a Zománcipari Művek, az Óbólsüveggyár, a Sík-üveggyár, a fejlődő VEGYÉP-SZER ipartelep, a Bányagépgyár és a többi fontos üzem kiszolgálásához.** **Előreláthatólag meggyorsul majd Salgótarján-Külső dízelcsere.** **A nyáron talán már megkapják a korszerű gépeket.**

Várják a változást

— **A mi érdekünk is az, hogy mielőbb dízelek vegyék át a munkát az elavult gőzmozdonytól — mondja Nádásdi János, állomásfőnök.** Ezeket az öreg masinákat gyakran kell javítani, hol az egyik, hol a másik romlik el; **ilyenkor aztán akadózik a tolatás, zavar keletkezik az üzemek kiszolgálásában.** **A jóval termelékenyebb dízelek mellé kevesebb kocsirendező kell majd.**

A huszont dolgozó hiányát ezek szerint termelékenyebb munkával igyekeznek pótolni. **Ezt bizonyítják az elmúlt évi teljesítmények is.** **A teherkocsik kihasználását 100,5, az irányvonatok átlagos terhelését pedig 102,7 százalékra teljesítették.** **A kocsitartózkodást az előző évi 6,6 órától**

6,3 órára csökkentették. **Dicsőregetően teljesítették a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére tett vállalásaikat is.** **A nagyteljesítményű dízelmozdonyok állomási fordulójait például 6,4 perccel csökkentették.** **5,3 százalékkal volt kevesebb az anyag- és energiafelhasználásuk.** **A munkaidő-kihasználás 7,2 százalékkal volt jobb a korábbinál.** **Sajnos, a személyszállító- és a tehervonatok, menetrend szerinti indításának tervét — a késve érkező vonatok miatt — nem tudták teljesíteni.**

Megszervezték az előszállítást

A szállítás üteme az új évben sem lassult. **Ez nagyrészt annak tulajdonítható, hogy az állomás vezetői igyekeztek rábírni a szállítatókat, hogy használják ki az előszállítási lehetőségeit.** **Elsősorban az építőanyagok folyamatos szállítását szorgalmazták.**

Az Acélgár, valamint a Volán 2-es számú üzeme jó példát mutatott. **Az Acélgár például, amely az elmúlt év első hónapjában 16 ezer 100 tonna árut szállított, az idén januárban már 20 ezer 161 tonna készárut adott fel megrendelőnek.** **A Volán a somoskőújfalui kőbányából követ, a környékbeli szénbányák meddőhányóiról pedig építőipari salakot fuvaroz fel Salgótarján-Külsőre és Zagyvapálfalva állomásra.** **Tavaly januárban 2912 tonna, 1978 januárjában pedig 5004 tonna salakot rakott vagonokba.** **Februárban növelte a kocsilátást is.** **Az Óbólsüveggyár az év első hónapjában a tavalyihoz képest több árut továbbított vasúton.**

A salgótarjáni és a zagyvapálfalvi vasutasok gondoskod-

azokat ürítsék ki elsőnek — mindig külön felhívták a vasút ügyfeleinek figyelmét a rakodási idő betartására. **Mindannyian tudják, hogy az idegen kocsik gyors továbbítása devizamegtakarítást tesz lehetővé a vasút számára...**

— **Ma reggel nyolc idegen kocsi volt rakottan az állomás — jegyezte meg Jávor Imre —, de a gyors kezelés után délutánra mind a nyolcat el is küldtük.**

Fillérekből milliók

Baja állomás dolgozóit igyekeznek „odafigyelni” minden fillérre, mert jól tudják, hogy ezekből lesznek a vasút forintjai, milliói, s azok a jelentős összegek is, melyeket a jó munka jutalmaként vihetnek haza a vasutas dolgozók. **Azért, hogy egy fillér se menjen veszendőbe, a múlt évben is nagy gondot fordítottak a mellékteljesítmények-re.** **Novemberig, amíg az új vágányhídmerlegük építése meg nem kezdődött, minden kocsimérlegelési igényt teljesítettek.** **1977-ben egyetlen elutasított darabszámlálási kérelem sem volt az állomás.** **Amikor saját erővel ezt nem győzték, nyugdíjasokat hívtak kisegítőként erre a munkára.**

S, ha már a szemléletbeli változást értékeltük, szólnunk kell ennek forintban kifejezhető eredményeiről is. **Tény: Baja állomás dolgozó a múlt év során 650 ezer forint többletjövödelemhez jutottak.** **Ebből 300 ezer forintot tettek ki az őszi forgalom során elnyert bérjutalmak.**

A kilenc szocialista brigád rendre teljesítette vállalásait. **Most változatlan lendülettel folytatják a versenyt.** **Az angol földi felhíváshoz csatlakozva, az elmúlt napokban kötötték meg versenyszervezőseiket az idei esztendőre.**

L. J.

tak arról, hogy az előszállításhoz elegendő fedett és nyitott kocsi álljon rendelkezésre. **Csak az utóbbi hetekben akadozott a kocsilátás.** **Elsősorban nyitott kocsiból van hiány, mert a szénbányáknak, amelyek egyelőre napi szükségletre termelnek, sok ilyen típusú kocsira van szüksége.** **Előfordul, hogy a szénbánya naponta száz kocsit is megkap. Ilyenkor nem tudják biztosítani a kő- és salakszállításra igényelt 25—30 kocsit.**

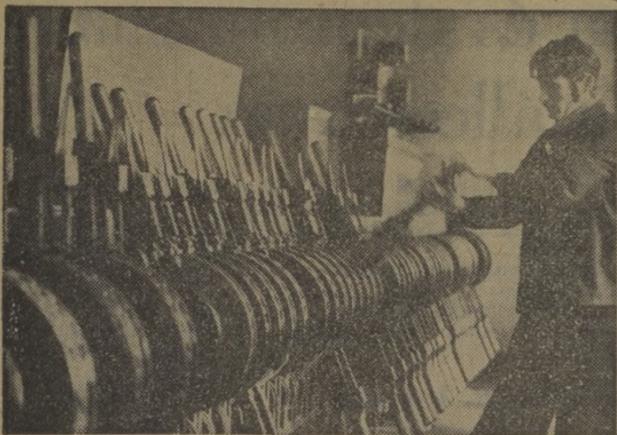
Salgótarján-Külső állomás MAV—Volán komplex brigádjára a budapesti igazgatóság területén évek óta az első helyen van a versenyben. **A brigád Kakuk István és Ferenc István vezetésével az az idén is arra készül, hogy az áruk gyors mozgatásával, az állásidők csökkentésével, a kocsifordulók gyorsításával ebben az évben is „dobogós helyet” szerezzen a versenyben.**

Magas a mérce

Az állomás öt szocialista brigádjának 102 tagja igyekszik teljesíteni vállalásait. **A Bibók Imre** vezette ezüstérmes **Zalka Máté** forgalmi brigád közöttük a legeredményesebb. **Nyomukban járnak azonban a „vetélytársak” is: a November 7. forgalmi-kereskedelmi, a Bété forgalmi, a Május 1. kereskedelmi és a Landler Jenő brigádok.** **A szocialista kollektívák sok társadalmi munkát végeznek, idős vasutasokat, iskolákat patronálnak, kommunista szobákat rendeznek.** **Soraikba nem könnyű bejutni, magas a mérce.** **A Béke brigád például nemrég utasított vissza két jelentkező kérelmet, mert magántársukkal nem voltak elégedettek.**

Eredményeik bizonyítják, hogy a brigádok számára nem hiábavaló... Szász Ferenc

JÓZSEFVÁROSBAN



Budapest—Józsefváros teherpályaudvar váltóállító központjában Sajdik Ferenc egy érkező vonat vágányútját készíti elő



A vonatok mozgását figyelemmel kísérve dolgoznak a kocsirendező. Horváth Sándor az egyik kéziállítású váltónál szabályozza a guruló kocsik irányát



Sontúr Pál tolatásvezető, aki már másfél évtizede dolgozik a pályaudvaron, újabb „fogás”-ért kíséri a tartalék-mozdonyt (Laczkó Ildikó képriportja)

A jó szándék ellenére:

Több volt a rendelkezés, mint a cselekedet...

Napirenden a csökkent munkaképességük helyzete

A Magyar Vasutas 1977. évi 24—25. számában közölt Életre ítélt c. riport részletesen foglalkozott a vasút csökkent munkaképességű dolgozóinak helyzetével, a dolgozók rehabilitációjának kérdésével. Mint az írásból is kitűnik: a munka közben megsérült, esetleg rokkant dolgozók újabb munkába állítása és a beilleszkedés előmozdítása, keresetük csökkentésének elkerülése több évtizedes gondja a vasút vezetőinek. Bizonyítja ezt az is, hogy a MÁV lehetőségeihez mérten megteremtette foglalkoztatásuk feltételeit, és sok más szervet, vállalatot, intézményt megelőzve, elsőként intézkedett kereseti szintjük „karbantartásáról”. Példa rá a 112111/1960. 1/2. B. számú rendelet.

Igaz ugyanakkor az is, hogy a tett erőfeszítések, intézkedések ellenére sem megnyugtató a tényleges munkahelyi rehabilitáció. A cikkben jel-

zett hét utasítás — amely mind ezzel a témával kapcsolatos — különböző időpontokban készült, s hiába igyekeztek részletesen szabályozni a megsérült, illetve rokkant dolgozók foglalkoztatásának, átképzésük vagy továbbképzésük módját, keresetük megfelelő biztosítását, mert ez a több helyen történt szabályozás — amely az adott időben a lehetőségeket figyelembe vette és közmegegyeztettséget váltott ki — nehézkessé tette az ügy napirenden tartását, az intézkedések végrehajtását.

Ennek felismerése következtében elkezdtek a vonatkozó rendelkezések összedolgozását és korszerűsítését. A MÁV Vezérigazgatóság a közeljövőben számol be a vasutas-szakszervezet elnöksége előtt a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetét érintő kérdésekről és intézkedésekről.

Gulyás János
vezérigazgató-h.

SZOMORÚ STATISZTIKA

A figyelmeztetés nem „bocsánatos bűn”

A budapesti vasútigazgatóság dolgozói jól tudják, hogy múlt évi munkasikereik mögött olyan fogyatékoságok is meghúzódnak, amelyeket feltétlenül ki kell küszöbölniök, mivel ezek a további eredményeket veszélyeztetik. Több helyen 1977-ben is előfordult szolgálat közbeni ittasság, ami miatt elbocsátással járó fegyelmi büntetéseket kellett kiszabni.

A baleseti statisztika sem kedvező. Az igazgatóság területén összesen 823 forgalmi jellegű baleset történt. Ennek következtében 12 ember meghalt, 9 pedig a kezét vagy lábát veszítette el. A balesetek miatt 24 459 munkanap esett ki a termelésből, s összesen 15 millió 400 ezer forint kár keletkezett. Az igazolatlan távollétek folytán 102 287 mun-

kanap veszett el. Az árukárok összege 11 millió forintot tesz ki, ezen belül a törés okozta károk értéke meghaladja a 9 millió forintot. A tolvajok, árudézmálók 3 millió 315 ezer forint kárt okoztak.

Mindez szóba került a fegyelmi jogkör gyakorlóinak január 31-én megtartott szűzszóvont értekezletén. A több mint 200 résztvevő a bíráló és az önbírálat jegyében, nagy felelősséggel foglalkozott a munkafegyelmegszilárdításának módszertani és tartalmi kérdéseivel. Az értekezlet alaphangja az volt, hogy illesse dicséret, jutalom, elismerés a jól dolgozókat, de sújtsa szigorú büntetés a figyelmeztetlenekeket, a kötelességüket megszegő bajcsinálókat.

Dr. Németh István
ig. és jogi osztályvezető

KEVÉSNEK BIZONYULT A FIGYELMEZTETÉS

A budapesti vasútigazgatóság irányító és ellenőrző apparátusa idejében felfigyelt az üzemi balesetek számának múlt évi emelkedésére, s igyekezett mozgósítani a tendencia megállítását érdekében. Ennek ellenére a nagyobb csoportokon — Ferencvárosban, Rákospusztaon, Rákoson, Keletioldón, Kőbányán, Soroksári úton, Komáromban és Győrben — javulás nem mutatkozott.

Ennek okát nemcsak a nagy mérvű létszámlényben kereshetjük. Szerepet játszik az is, hogy a balesetek megelőzését szolgáló üzemi szemléket nem előírás szerint, hanem csak formálisan tartották meg az állomásokon. Az üzemi szemlén ugyanis feltétlenül jelen kell lennie az illetékes orvosnak, a pályafenntartási szakszolgálat megbízottjának, a szakszervezeti bizottság társadalmi felügyelőjének, a munkavédelmi ügyintézőnek és a szolgálati hely főnökének. Ha bármelyikük hiányzik a szemléből, óhatatlanul bekövetkezik, hogy az ellenőrzésre kötelezettek felületesen itélik meg a baleseti veszélyeket, vagy észre sem veszik azokat. Közrejátszott ezenkívül az is, hogy egyes szolgálati vezetők kizárólag csak a munkára, a gazdasági eredményekre összpontosítanak minden erővel, nem számítva, hogy

amit esetleg a „réven” nyernek, elveszíthetik a „vámmon”.

Az idén alapvetően változtatni akarunk ezen a helyzeten. A kezdeti lépéseket a forgalmi osztályon már megtettük, bevonva a feladatokat meghatározásába Surányi Jenő személyszállítási csoportvezetőt, a szakszervezet területi bizottságának társadalmi felügyelőjét. Kijelöltük az üzemi szemlék megtartásának időpontját. Szigorúan ellenőrizzük, hogy azokon minden illetékes részt vesz-e, s azt is megköveteljük, hogy tapasztalataikról külön-külön is véleményt alkossanak. Gondot fordítunk arra is, hogy a szakszervezet aktivistáit, főként a munkavédelmi órhálózat tagjait az eddigénél jobban bevonjuk a balesetmegelőző tevékenységbe. Ha pedig egy-egy baleset mégis bekövetkezik, a sérült személy munkahelyi vezetőjét személyesen beszámoltatjuk az előzmény legapróbb részleteiről, amelyek magukban rejtik a baleset bekövetkezéséhez vezető okokat.

Állásfoglalás született a tekintetben, hogy a jövőben csak azok a szolgálati, munkahelyi vezetők részesülhetnek erkölcsi és anyagi elismerésben, akiknek munkaterületén nem fordul elő baleset.

Fülöp Gyula
forgalmi osztályvezető

Percig sem vitatom: a tisztelt olvasó okkal csóválja a fejét („Nem tudja e sorok írója, hogy a boldogság madara kék színű, pontosabban: ő maga a kék madár?”) További félreértések végett azt is előrebocsátom: nem a 76 éves lakásszomszédom kanáriáról kívánok szólni (Emil a neve; ideális lakótárs, csak reggelente hallom a csicseregését), ámbar az idős szomszéd gyakran gügyögi neki: „Gazdika boldogsága, én édes egyetlenem.” Igenis a boldogság sárga madaráról lenne mondanóm, magyarul a sárga irigységről, amely mások kék madarának felröppente látán kél szárnyra.

Minderre egy alig néhány hete történt eseményláncolat készlet. Szívbeli cimborámat, aki munkahelyén immár másfél évtizede bizonyítja, hogy remek szakember, kinevezték művezetővé. Ki őszintén, ki számításból gratulált neki, de munkatársait között olyan is akadt, aki sajátos módját választotta „jókívánásai” kinyilvánításának:

— Bátor ember vagy, öregem, és áldozatkész, mindig is tudtam. Lám, a közügy az egészségednél is előbbre való, pedig te is tudod, ugye, hogy aki vezető beosztást vállal, annak előbb-több felszalad a vérnyomása, a gyomra állandó remegésbe kezd és általában is arra gondol: nem utálják-e meg a beosztottjai,

nem váltják-e le a fölötteset. De hát megéri az izgalmakat, nincs mese, első a köz szolgálat! Az, hogy az ember öthet évvel kevesebbet él, csak az önzöt zavarja, egyszer ügyis meg kell halni, nem igaz? ... És az sem mindegy, ha valaki a főnökség, netán, a MÁV sajtó halottja lehet. Esetleg diszkrét hely, talán még a vezérigazgatóság is képvis-

selteti magát... Szóval fel a fejjel, öregem, sápadt vagy ugyan, de nem vagy annyira rossz színben, mint az elődöd, amikor nyugdíjazták. Csak vigyázz, hogy addig meg ne fúrjanak!

Egy másik ismerősöm egy kicsiny község szadzafordulón döngött vaskójában édegette előbb feleségével kettesben, majd, ahogy jöttek a gyerekek, harmad-, negyed- végül ötödmagával. S tartott napjában vagy egy órát, amíg vonaton a 35 kilométernyire levő városka állomására — munkahelyére ért. Nemrég a kisvárosban új lakást kapott. Háromszobásot. Loggiával. Távfüttessel. Állandó hidegmeleg vízzel. Tíz percrenyire az állomástól. Ablakából egy

A vonalgonozó

Földi János a záhonyi pályafenntartási főnökség XII-es pályamesteri szakaszának vonalgonozójaként járja a Mándok és Újke-

neket összekötő egyik heveder csavarjait, majd erősen meg is húzza azokat a jókora villáskulcsal. — És nem bánom meg, hogy hallgattam a szóra. Nehéz munka, de szeretem...

A vonalgonozó Mándokon lakik. Kétszer kapott kiváló dolgozó ki-

tüntetést és ugyancsak kétszer rendkívüli előléptetést. Két gyermeke még iskolás, ám jövőjük itt lesz a vasútnál. — Mert tudják jól apjuk példájából, hogy nálunk megbecsülik az embert — magyarázza Földi János, és hozzáteszi: —

Persze csak akkor ha tisztességgel el látja munkáját... A vonalgonozó kötelességtudó ember. Az aranykoros Dobi István szocialista brigád bizalmja ezenkívül a főnökségi szb segélyosztó bizottságának a tagja. A községben — ahol nemrég takarháza épített szintén kellő tekintélye van.

— No, mennek kell — szól a rövid beszélgetés befejezéséknél. Korán szeretné végezni, mert est tanácstagja beszámoló tartok a 9 es választókörzetben...

O. K.

Nyugdíjban a leltárkezelő

Bene Ferenc, a békéscsabai pályafenntartási főnökség leltárkezelője a közelmúltban vonult nyugdíjba. Több mint 40 évet töltött a vasút szolgálatában. Vasutas dinasztiából származik. Nagypapa Nagyszalotán volt előmunkás 26 évig, apja pedig pályao-

ros. A felesége Sarkad állomás pénztárosa. Bene Ferenc az évek során lelkiismeretesen végezte több mint hárommillió forint értékű fogyóeszköz nyilvántartását és a tízmillió forint értékű állóeszköz ellenőrzését. Eredményes munkájáért kétszer részesítették kiváló dolgozó kitüntetésben. Munkatársai ünnepségen búcsúzták az idős vasutastól.

Új szociális épület



Füzesabonyban a közelmúltban adták át a tízmillió forint beruházással épült korszerű szociális létesítményt. Az épületben 329 személyes öltöző, mosdó, konyha, étkezőhelyiség és vendégszoba van (Tenta György felvétele)

parkra lát, a szobák falán tapéta és nem salétromfolt, mint a hajdani viskóban. Miként örvendezett egykori iskolatárs?

— Megörültél? Bemész a városba lakni? Ahol állandó a zaj, a füst, ahol még tyúkokat se nevelhetsz? Ahol a szomszéd házból belátnak szobád ablakán és a falatot is kinézik a szádból? Ahol lép-

— Vén ripacs, Te! Végül Végre! VÉGRE!... Én mondtam, mindig mondtam, hogy szociális, amit csinálsz. Dehát, odafent! Te érdemes volt lettél, csak érdemes Delneky pedig — az a kiváló operettbonviván, aki Ármány és szerelmet is da játéknak gondolja — kiváló művész. Érted? Egy Delneky kiváló. Hát ha nekik egy Delneky kiváló, akkor mennyit becsülhetnek téged, akit csak érdemesnek találtak?... Ne baj, ne keseredj el. Te, én egyszer én direktor lenni tudok pajtikám, nálam meg játszanál? A Hamletben Ophélia anyját... Hogy oly szerep nincs is? Hát aztá Beirának. A néma szerep szerep. A te tehetséggel a is megcsinálnád. Én pedig Hamlet lennék, sok szöveg, tanulni kell, de hát őrse ki „Lenni, vagy nem lenni, itt a kérdés”... És mondd, de ne értsd félre: nincs semmi bajod? Tudod, emlékszel szegény Vilinket is akkor tette ki, amikor már a kőporsóját ácsolták. Jellemző is csak érdemes művész lett. Egy haldokló, mondd...

De hogy a sinek világotól távolabb is tallózzunk: egy méltán népszerű színész, miután érdemes művész lett, pályatársa ragadta karon, ölelte magához, cuppantotta homlok-

...Kollégám fölém hajol vállam fölött: — És te ezt le akarod adni? Komolyan gondold? Miért nem irsz inkább egy cikket?... (főldes)

Köszöntjük a szovjet hadsereget



A legkorszerűbb haditechnika — a béke szolgálatában

Hatvan esztendővel ezelőtt, 1918. február 23-án Paskov és Narva alatt, a hófödte orosz síkságon aratta első győzelmét a Vörös Hadsereg a német csapatok felett. Azoknak a feledhetetlen hősi napoknak az emlékére, amikor a szovjet hatalom védelméért folytatott ütközetben megszületett a Vörös Hadsereg, ünnepeljük minden évben a Szovjet Fegyveres Erők Napját. Az ünnepen tisztelettel adjunk azok emlékének, akik hat évtizeddel ezelőtt fegyvert fogtak a forradalom győzelméért és megvédték a világ első munkás-paraszt államát.

A Vörös Hadsereg létrejötte döntő jelentőségű esemény volt, nemcsak a fiatal szovjet állam, hanem az egész emberiség története szempontjából. Ez a hadsereg azóta is maradéktalanul őrzi osztályjellegét: a proletárforradalomért, a szocialista hazáért, a nemzetközi munkásosztály érdekeiért áll fegyverben.

A szovjet nép és hadserege bátran felvette a harcot a rátámadó fasiszta Németországgal s ebben a harcban a szovjet hadsereg nemcsak megvédelmezte a szocialista államot, hanem felszabadított egy sor addig elnyomott, jogfosztott és kizsákmányolt európai és ázsiai népet, megalapozta a szocialista világrendszer kialakulását.

A II. világháború befejezése óta 33 békés esztendőt ért meg Európa. Ezalatt nem egyszer a Szovjetunió és a szocialista országok, s ezek fegyveres erői — már pusztá léteikkel is — meghátrálásra készítették a népek szabadságát, függetlenségét veszélyeztető erőket más kontinenseken is. Így vált korunk reális lehetőségévé több háborús tűzfészek felszámolása, a feszültség csökkentése, a békés egymás mellett élés elveinek érvényesülése.

A jelen viszonyai között a szocialista államok védelmi szövetségének további erősítésére is szükség van, mert erre kényszerítenek bennünket az imperialista erők. Jóllehet, ezek az erők egyelőre visszaszorultak, de nem váltak ártalmatlanná. Napjainkban ezért még erőteljesebben mutatkozik meg a Szovjetunió fegyveres erőinek rendeltetése, igazi népi jellege.

A 60. születésnapját ünneplő testvéri hadsereg minden tagjának őszintén szívből kívánjuk, hogy a lenini kommunista párt vezetésével érjenek el további sikereket országuk és a világbéke szilárd védelmezésében.

Hegedűs Ferenc

HATVAN ÉV TÜKRÉBEN

Egyre magasabb műszaki színvonal jellemezi a szovjet vasutakat

Szeretnék ebben a cikkben az olvasóknak többé-kevésbé teljes képet adni a Szovjetunió vasúti közlekedéséről. A bemutatáshoz természetesen elengedhetetlen néhány adat közlése, melyért előre is szíves elnézésüket kérem.

Összhangban a gazdasággal

A közlekedés fejlődése szorosan összefügg a népgazdaság fejlődésével, ezért először néhány szót ez utóbbiról.

A Szovjetunió ipara ma két nap alatt ugyanannyit termel, mint a forradalom előtti Oroszország az 1913-as évben. Vagy vegyünk egy másik összehasonlítást: napjainkban iparunk ugyanannyi terméket állít elő, mint 25 évvel ezelőtt az egész világ ipara együttvéve. A szovjet hatalom ével alatt a mezőgazdaság termelése is 4,4-szeresére nőtt.

A népgazdaság hatalmas fejlődéséhez jelentősen hozzájárult a közlekedés is, ezen belül elsősorban a vasúti közlekedés. Az elmúlt hat évtizedben a teherforgalom a szovjet vasutakon 65-szörösére emelkedett, és elérte a 3,5 trillió tonnakilométer mennyiséget. Ez több mint fele annak, amit egy év alatt az egész világon vasúton elszállítanak. Emellett figyelembe kell venni, hogy a szovjet vasútvonalak hossza kb. 140 000 km, azaz mindössze egytizede a világ egész vasúthálózatának.

Az elmúlt 60 év alatt vasútvonalainak hossza majd kétszeresére növekedett. Vasúton bonyolódik le a Szovjetunió teherforgalmának háromnegyede és a személyforgalmának majdnem fele. Míg 1913-ban egy lakosra átlag 1,3 utazás jutott, 1976-ban ugyanez a mutató 13,8-re emelkedett. Az elmúlt évben több mint három és félmilliárd utast szállítottak a szovjet vasutak. Más szóval: a Szovjetunióban szállított utasmennyiség megközelíti a föld lakosainak számát.

Kettős vágány, villamosítás

A 60 év alatt gyökeres változások mentek végbe a szovjet vasutaknál. Csak a legutóbbi 10 évben körülbelül 9000 km második vágányt építettünk. 1956-ban hozott határozatot az SZKP Központi Bizottsága a vasútvillamosítás általános tervéről. Ettől kezdve napjainkig a villamosított vonalak hossza a hétszeresére növekedett, és elérte a 40 000 km-t, amely több mint az USA, Anglia, Franciaország és Japán villamosított vonalainak hossza együttvéve.

A Szovjetunióban ma már nagyon ritkán találkoztunk gőzmozdonnyal. A dízel- és a villamosvonat az összes vonalhossz 96,5%-ára terjed ki, s ezeken a vonalakon a tel-

jes teherforgalom 99,7%-a bonyolódik le. Az utóbbi 10 évben 4100 új villamosmozdonyt, 6300 vonali és 4900 tolató dízelmozdonyt állítottunk munkába. Ez idő alatt négy-szeresére növekedett a vasbetonaljakkal épült vonalak hossza. A kéttengelyes, kézfűrtes vasúti kocsis is a múlté. Ma már a teljes állomány leg-alább négytengelyes, nagy raksúlyú kocsikból áll, amelyek mind fel vannak szerelve automatikus ütközőszerkezettel.

A vasút többi ágazatának műszaki színvonalát is szüntelenül emelkedik. Automatikus biztosítóberendezések, központi vezérlés, vonatbefolyásoló berendezés és mozdonyrádió, számítógépek, gépi rakodóberendezések, mind-mind a vasutasok munkáját segítik, növelik a termelékenységüket, előmozdítják a kommunista párt által a dolgozók elé kitzűzött feladatok végrehajtását.

A felsorolt tények és adatok nem jelentik azt, hogy a

vasúti közlekedés teljes mértékben kielégíti a Szovjetunió népgazdasági igényeit. Sajnos, ez nem így van.

Nincs megállás

A vasút mind nagyobb erőfeszítések árán tud eleget tenni a reá hátruló feladatoknak. Az utóbbi időben gyakran keletkezett vagonhiány, emiatt a késztermékek elszállítására késedelmet szenvedtél. Néhány fontos vonalunkon az átbocsátó és feldolgozó képesség érezhetően nem megfelelő.

A fenti hiányosságokkal foglalkozik az SZKP Központi Bizottsága és a Szovjetunió Minisztertanácsa által elfogadott „A vasút fejlesztésére tennő intézkedések 1976—1980 között” c. határozat is. E határozat konkrét programot ad az új követelményeknek megfelelő színvonal eléréséhez.

Mihail Szircov

a „Gudok” főszerkesztő-helyettese



Épülő vasútvonal

FIPRETÜR"-RAL

Budapesttől a Pireneusokig

Ugy látszik, egyre több a „világjáró” magyar vasutas. Nemrég egy idős kolléga számolt be lapunk hasábjain arról, hogy FIP-szabadjeggyel eljutott az Északi-sarkkörön túlra, én viszont — Rákospalota-Újpest állomás kocsijánál — Franciaországban néztem szét vasutas szemmel, múlt évi szabadságom alatt.

Harç az utasért

Strasbourgnál éjszaka haladtunk át az NSZK—francia határon. A vonat eléggé néptelen volt, így a fülkékben két-két utas számára mindenütt fekvőhely jutott.

— Itt az emberek nem szívesen utaznak éjszaka — mondta német útitársam. — Inkább a repülőt választják, vagy pedig szállodában alszának, és nappal szállnak vonatra.

A nyugatnémet jegyvizsgáló Münchenből kezdve többször is prospektust osztogatott, amely árkedvezményt hirdetett az éjszakai vonatokra. Egy kis menetrendfüzetet is kaptunk Az ön vonatja címmel.

Szóval franciaországi utunkat alvással kezdtük, s a párizsi érkezésig csak időnként felébredve pillantottuk meg a hajnali vidéket, a filmekről oly jól ismert emeletet, termésköböl készült ódon parasztházakat, gazdasági épületeket.

A Gare de l'Est-re, Párizs Keleti pályaudvarára érkezünk, menetrend szerinti pontossággal. Innen sietve távoztunk, hogy minél előbb ott legyünk az ébredő főváros

forratagában. Később a Gare du Nord, az Északi pályaudvar volt úticélm, hogy elutazhassak egy külvárosban lakó ismerősömhöz.

Itt ért az első meglepetés. Tévesen hittem, hogy vasutas létemre könnyen eligazodom a pályaudvarokon. Legalább fél óráig kerestem a személypénztárakat. Találtam ugyan ahhoz hasonló ablakokat, de — mint kitűnt — a jegyeket már nem ott, hanem az automataknál válthatják meg az utasok. Előzőleg persze — miközben legalább ötször elhaladtam az automata előtt — azt gondoltam rólok, hogy bizonyára rágógumit és efféléit árulnak.

Az automata kezelése egyszerű. Be kell nyomni a célállomás fekete gombját — félárú jegy esetén a vöröset —, s bedobni a pénzt. A jegy a visszajáró pénzzel együtt jön ki. Papírpénzváltó automata is vannak a közelben.

Késni nem szabad

Az alumínium borítású, elővárosi villanyvonatok 2—3 percenként indulnak, mint nálunk a metró. A hangosbemondót nem használják. A fénybetűs tájékoztató táblák és a mindenki számára elérhető, a vonalra szóló menetrendi füzetek tökéletesen megfelelnek céljuknak. Induláskor nincs a helyszínen forgalmi szolgálattevő. A megszólaló csengő és a villogó, vörös felirat — Tilos a felzállás! — az utasokat, a zöld fényjelző pedig a mozdonyvezetőt figyelmezteti az indulásra. Ezek a kopottnak tűnő ezüstvonatok különben 120—130 kilométeres sebességgel száguldanak céljuk felé, közel hozva a külvárosokat ezáltal Párizs belterületéhez. A pontosságra jellemző, hogy 20—25 másodperces késés esetén az utasok már láthatóan türelmetlenkednek.

A sűrű metróhálózaton kívül az SNCF vonatai is mélyen behatolnak a főváros szívéig. Alagútjaik abban különböznek a metróétól, hogy jóval magasabbak — a nagyfeszültségű felsővezeték miatt. Ilyen alagút köti össze a centrumot az Orly-repülőtérről. S természetesen sok metróvégállomás is a föld alatt csatlakozik a nagyvasúthoz.

Az elővárosi megállóhelyeken szintén általános a jegyváltó automata. Ügyeletes pénztáros csak fél 8-tól 16 óráig van szolgálatban, vasárnap kivételével. Feladata bérletek árusítása és az utaspanaszok, bejelentések intézése. Kis forgalmú, vidéki megállóhelyen, ahol nincs pénztáros vagy automata, a vonatvezetőnél lehet jegyet váltani. Tanácsos ez persze azért is, mert

a nagyobb pályaudvarokon szigorúan ellenőrzik az érkező utasok menetjegyét. Enélkül nem lehet elhagyni az épületet.

A távolsági vonatok kocsijaiban állítható repülőlékek szolgálják a kényelmet. A személyzet hangszórón, halkán és udvariasan tájékoztatja az utasokat arról, hogy milyen állomás következik, mennyi lesz a tartózkodás hová lehet ott átszállni. Ezek a kocsik egyébként magukon viselik a belsőépítészeti remekművek megannyi jegyét. Formájuk gondosan tervezett, az ablakok sötét árnyalatú fényvédő üveggel vannak ellátva, ki nem nyithatók, hiszen a belső tér légkondicionált.

Udvariasság, érdeklődés

Mit lát az utas a száguldo vonatból kitekintve? Nekem például feltűnt, hogy eléggé gyér a teherforgalom. Az állomásokon alig-alig van veszteglő teherkocsi. Éjszaka a tolatószolgálat még a nagyobb pályaudvarokon is szünetel. A fővonalakat pályaszintben ritkán keresztezi köztük. Ahol mégis fénykorompó van, ott egy telefonközpontot is elhelyeznek a gépkocsivezetők részére. Így, ha zavart észlelnek a fénykorompó működésében, értekezhetnek az állomási személyzettel. A nyílt pálya mentén keskeny, 40—50 centiméter széles aszfaltút halad, amelyet a vonalbejárók és a biztosítóberendezési műszereszek kitűnően használhatnak.

Végezetül néhány szót a francia vasutasokról. Általában rendkívül udvariasak. Rangjelzés nélküli egyenruhát viselnek, SNCF-felirattal. A forgalmi szolgálattevők sapkája fehér. Olyan menesztőeszközük van, amelyek az alapszíne vörös, amikor azonban a fogantyút megnyomják, akkor könyvszerűen szétnyílik, és zöldet mutat. A nagyobb, korszerűen felszerelt állomásokon azonban már nincs kézi menesztés.

A kedves, érdeklődő kollégák néha meglepetéssel is szolgálhatnak. A párizsi „Keleti”-ben például nem akarták elhinni, hogy magyar vagyok, mondván, hogy a magyaroknak ferde szemük van. Viszont Biarritz-ban, a spanyol—francia határ közelében — ahol tényleg ritkán fordul meg hazánkfia — a személypénztáros FIP-igazolványom látán elkezdett énekelni. Halkan, francia-basz kiejtéssel, de érthetően:

— Budapest, Budapest, te csudás...

Ó már járt Magyarországon,
Pelsőczy István

Épül a „kubai BAM”

Korszerűsítik Kuba legfontosabb vasútvonalát

lista gazdasági blokk és más olyan nehézségek következményei, amelyekkel a fiatal szocialista államnak léte első napjaitól kezdve szembe kellett néznie.

Fontos lépés történt a 70-es évek elején, amikor a kubai szakemberek közös asztalhoz ültek szovjet kollégáikkal, hogy együtt dolgozzák ki a Kubai Köztársaság legfontosabb vasútvonalára teljes rekonstrukciójának tervét. 1976. január 29-én a kubai kormány felhívással fordult az ifjúsághoz, hogy vegyenek részt ebben a hatalmas népgazdasági jelentőségű építkezésben. A kubai Ifjú Kommunista Szövetsége lelkesedéssel tett eleget a párt és a kormány felhívásának. Az építkezést ki-

mondottan ifjúsági építkezésnek nyilvánították és büszkén kezdték kubai BAM-ként emlegetni.

Manuel Alipus, a Kubai Köztársaság szállításiügyi miniszterhelyettese így beszélt erről a nagyszabású építkezésről:

— Egy ilyen terv megvalósítása elképzelhetetlen lett volna a Szovjetunió és a többi szocialista ország segítségével, a szovjet szakemberek részvételével — mondotta. — Ők sokoldalú, minden részletre kiterjedő segítséget nyújtának nekünk. Az építkezéshez korszerű gépek és berendezések érkeztek a Szovjetunióból. A technika legfrissebb vívmányainak felhasználásával gyakorlatilag újjáépül a vasút

Havannától Santiago de Cubáig, teljes hosszában. A vasútvonal hossza több mint 1200 kilométer. A személyszállító vonatok sebessége ezen a vonalon elérheti az óránkénti 140—200 kilométert is 1960-ban, a munka befejeztével a vasúti szállítások volumene megháromszorozódik a vonalszakasz rekonstrukciója révén.

Különösen ki kell emelnünk a kubai ifjúság aktív részvételét az építkezésben, amely fölött védnökséget vállaltak szovjet társaik példájára, akik nehéz körülmények között építenek vasutat Szibériában. Az ifjúsági brigádok munkája az építkezés meghatározó, ütközépes erő.

— Meg vagyok győződve arról — mondta a miniszterhelyettes —, hogy a mi kubai BAM-unk sikeres befejezésére tett felajánlásukat becsületesen teljesítik.

(APN)

Nem lehet nem észrevenni a Kubai Ifjúságszolgálat térképén azt a vékony, kanyargó kinyúlóvonalat, amely Havannától Santiago de Cubáig nyugat-keleti irányban az egész országot átszelő vasút vonalát elzi. Rövid nyúlványaival érinti a tengerpartot is. A vasutat a XIX. században külföldi vállalkozók építették, azzal a céllal, hogy a cukrot Kuba tengeri kikötőibe szállítsák. A függetlenség kivívása után az egymást váltó burzsoá kormányok a közúti közlekedést fejlesztették, mivel azt kevésbé károsnak tartották, így az 1959-es forradalom után a kubai nép gyakorlatilag félig lerombolt vasúthálózatot kapott a gyarmatosítás és a kapitalizmus örökségéül.

A BVSC beszámoló közgyűlésén

Eredményes nemzetközi versenyek — A tömegsport népszerűsítése
Fejlődő szakosztályok — Az olimpiára készülnek

A Budapesti Vasutas Sport Club február 20-án tartotta beszámoló küldöttközgyűlését, amelyen megjelent Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára is. Vágoölgyi Mátys, az egyesület elnöke terjesztette a közgyűlés elé, az elnökség beszámolóját az elmúlt évi munkáról és az idei legfontosabb feladatokról.

Az elmúlt esztendőben a vasutas sportolók jól szerepeltek a nemzetközi versenyeken, az itthoni eredményekkel viszont kevésbé lehetünk elégedettek. Amíg 1976-ban 685 bajnoki olimpiai pontszámot értek el a kék-fehér színekben sportoló versenyzők, addig tavaly csak 608-at. Ezek a pontok — a beszámoló megállapítása szerint — nem tükrözik teljes mértékben a BVSC sportolójának eredményeit, mert például az asztalitenisz, a sakkozók és a teniszek teljesítménye nem szerepelt a pontértékelésben.

A BVSC sokat tesz a tömegsport népszerűsítéséért is. 1977-ben az egyesület több mint 100 ezer fiatal számára tette lehetővé a tömegsportba való bekapcsolódást.

A klub sportolói már a moszkvai olimpiai játékokra készülnek. Ebben az esztendőben tehát több törődnek az olimpiai sportágakban folyó munkával, az edzések színvonalával. Az atlétikai szakosztály 1978-ban 35 olimpiai pontot akar gyűjteni. A tehetséges versenyzők közül hármát az A válogatottba szeretnék juttatni.

További fejlődést várnak a birkózóktól is. Az egyik cél az élvonalba való felzárkózás. Eredményesebben kell szerepelni az országos serdülő ifjúsági bajnokságokon.

A kis létszámú kerékpár-szakosztály azt a feladatot kapta, hogy 38 olimpiai pontot szerezzen és egy versenyző nyerjen magyar bajnokságot. Ebben a szakosztályban is célkitűzés, hogy újabb fiatalokat vonjanak be a rendszeres versenyzésbe.

Az úszás továbbra is kiemelt szakosztálya az egyesületnek. A legnagyobb figyelmet a minőségi munkára és a kiválasztott tehetségek egyéni felkészítésére fordítják. A szakosztály versenyzőinek célja: 200 olimpiai pont megszerzése ebben az évben.

Elismerést érdemel a vízilabdázók tavalyi szereplése. Az idén az OB I-es csapatból a 4-től 6. hely valamelyikének megszerzését várják. Horkai György mellett még két játékosnak kell „kiverekedni” a válogatottban a megbízható helyet. Az elnökség 24 olimpiai pont megszerzését irányozta elő.

A vívóktól azt várja a klub, hogy legalább úgy szerepeljenek a nemzetközi viadalokon, mint tavaly. A magyar felnőtt bajnokságokon két-három első helyezést remélnék. További fejlődést várnak a junior korosztálytól, valamint a serdülőktől és az ifjúságiaktól. Itt a megszerzendő olimpiai pontok számát 86-ban határozták meg.

A műugrásban 180 olimpiai pontra pályáznak. Jó nemzetközi szereplést várnak Kelemen Ildikótól.

A labdarúgó szakosztályban a szilárd, egységes vezetési elv megteremtését, a szakmai nevelőmunka fejlesztését irányozták elő.

Az NB II-es csapatból az ediginél jobb helyezést várnak. A nem olimpiai sportágakban is újabb célokat tűztek a

versenyzők elé. Az NB I-es felnőtt asztalitenisz-csapatból a második hely megszerzését várják. Gergely Gábor ebben az évben már felzárkózhat a világ legjobb versenyzőinek élvonalába. Takács János pedig kivívhatja az EB-n való szereplést. A VVK-ban a döntőbe jutás a feladat, és aranyérmes helyezésre számítanak a vasutas Európa Bajnokságokon.



Az NB I-be jutott női teniszcsapat feladata, hogy bent maradjon az első osztályban, míg a férfiaknak az NB I/B-ben kell megtartani pozíciójukat.

A jégkorongozók felnőtt csapatát a bajnokságban a 3. helyért szeretne küzdeni. A szakosztály vezetői remélik, hogy több játékos kerül majd a válogatottba.

A küldöttközgyűlésen szó esett arról is, hogy

a BVSC-nek további feladatai, kötelezettségei vannak a tömegsport fejlesztésében, kibontakoztatásában. Az „Edzett Ifjúságért” mozgalom és más sporteredmények lebonyolítására megnyitják a pályák, létesítmények kaput a vasutasok és a XIV. kerület lakosai előtt.

A küldöttközgyűlésen sor került az olimpiai kerettagok fogadalmátételére, majd a kiemelkedő eredményt elért sportolókat, vezetőket jutalomban részesítették.

Idegek drótkötélekből

Pap Jenő, a BVSC párbajtőrívívója nyerte a Monal Kupát

Vívóvilága meglepetéssel. Szerényen, már-már félszegen álldogál a páston, balettszerű kitérései közben hihetetlenül messzire kinyújtja a jobb karját. Kezében tört vagy párbajtőrt szorongat. A kitérések után illedelmesen bocsánatot kér ellenfelétől: „Ne haragudj”. Az ellenfél nem haragszik, csupán szomorúan nyugtatja, hogy megszűntek.

Pap Jenő, a BVSC párbajtőrívívója újabban megiepoen sok bocsánatot kér. Legutóbb néhány nappal ezelőtt Párizsban tette azt, ahol megnyerte a világ egyik legnagyobb, legjelentősebb versenyének számító Monal Kupát. Nem is akárhogyan, veretlenül végzett a kétszázötven tagú mezőny élén. Teljesítménye mindemellett nem meglepetés, hiszen már több alkalommal leadta névjegyet a nemzetközi pástokon.

Három évvel ezelőtt megnyerte a Világ Kupa-pontokat adó Spreafico emlékversenyt, több ízben tagja volt a BEK-győztes vasutascsapatnak, a legutóbbi országos bajnokságról pedig mindkét aranyérmét hazavitte...

Huszonhét esztendő. Tízéves kora óta vív, a BVSC-saját nevelésű versenyzője. A párbajtőr mellett a tőrrel is nagyszerűen bánik, eddig négy világbajnokságon szerepelt. Azt vallja, hogy a két fegyvernem kiegészíti egymást.

Kiabálmi, hangoskodni még senki sem látta, idegei, állítólag, nincsenek. A csorték közötti szünetekben csendesen üldögél a vívóterem valamelyik eldugott szögletében. Személye körül soha nem robbantak ki viták, nézeteltérések, ami — vívásról lévén szó — nagy dolog.

A sportággal Nagy Árpád irányításával ismerkedett meg, jelenleg dr. Bay Béla és dr. Pap Csaba mestereknél végzi az edzéseit. Napi négy-öt órát tölt a vívóteremben: asz-szókzik, iskolázik, lábmunkázik. Az ellenfelek között nem válogat.

Néhány évvel ezelőtt elvégezte a Testnevelési Főiskola



vívómasterképző tagozatát, jelenleg pedig a jogi doktorátus megszerzésén fáradozik.

A hivatalos edzések mellett speciális módszerrel készül a versenyekre. Tervezői anyagokra bontott láberősítő gyakorlatokat végez, ugyanígy azt vallja, hogy a gyorsaság, a robbanékonyság a vívó egyik legnagyobb erénye.

Szakosztályvezetője, dr. Nedeczky László véleménye szerint Pap Jenőben jódag filozófiai hajlam lakozik, ami a gyakorlatban annyit tesz, hogy erősen foglalkoztatja az ellenfél lelki világa, az apró jelekből is megpróbálja kikövetkeztetni a szembenálló fél várható hadviselési módját. Gondolkodó típus.

Naturalista stílusban vív. A találatjelző készülék az esetek túlnyomó többségében Pap Jenő szúrásait nyugtatja, ami meghatározó momentum.

A párbajtőr az a fegyvernem, amelyben a legnagyobb, a „legsűrűbb” a mezőny, ugyanakkor a bizonytalansági tényező is a legszámottevőbb.

A vasutasívók 1976-ig tartó BEK-sikersorozata idején egy kicsit neheztelt amiatt, hogy a jókora súlyú trófeát rendszeresen neki, a csapat legfiatalabb tagjának kellett hurcolnia Heidenheim és Budapest között.

Ma már nem zúgolódik ezért. Hozzászólt a vasos serlegek, tiszteletdíjak cipeléséhez.

Évekkel ezelőtt megmosolyogták fura mozgását, s legyintettek rá: „Soha nem lesz belőle vívó”. A legyintgetők ma megkülönböztetett tisztelettel köszönik.

Pilhály György

Lakáscsere

Elcserelem másfél szobás, sötét-konyhás, erkélyes ötszobás MÁV bérlakóházat nagyobbra, vagy kertes házra. Cím: Győrffy József, 1155. Budapest, Rákóczi út 100 sz. VIII. 50.

Elcserelem szoba, félkomfortos emeleti lakóházat szoba komfortosra Budapest területén. Cím: Martényi Pál, 1147. Budapest, Telepes u. 35/b. II. em. 2. sz.

Elcserelem Keletinél lévő háromszobás 120 négyzetméteres (4. szoba kialakítható), gáztűtővel, ötszobás MÁV lakóházat két 1,5 szobás (esetleg hallos) tanácsi ötszobás lakásra Budapest. Város központban lakók és a Mетроhoz közeliek előnyben. Telefon: 17 órától 330-260.

Elcserelem Ercsiben lévő két szoba komfortos, 57 négyzetméteres szolgálati lakóházat gazdasági udvarral budapesti egy szoba ötszobás lakásra. Érdeklődni: 136-885, vagy az üzemi 66-56; 66-57 telefonon. Lehoczky Ákos.

Elcserelem kettő szoba ötszobás komfortos, 50 négyzetméter alapterületű MÁV bérlakóházat budapesti egyszobás komfortnélkülre is. Érdeklődni levélben: Illés Sándor, 1097. Budapest, Gyáli út 15. sz. IV. ép. I. 8.

Eladom Erdélyben lévő 130 négyzetméterre lévő kétszintes közművelés nélküli egyszobás ötszobás házamat, plusz a garázst. Cserélt beszámítok. Szolgálati lakás is lehetséges. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: telefonon 53-58. Erd-alsó levélben: Zsigmond István 2030. Erdély, Zagyva u. 1/L.

Változtatni a szemléleten

Sportvezetők tanfolyama Hajdúszoboszlón

A vasutaszakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya minden évben megrendezi a sportvezetők alapfokú tanfolyamát Hajdúszoboszlón, az SZMT iskolaközpontjában. A tanfolyam hallgatóit február 3-án meglátogatta Koszorus Ferenc, a vasutaszakszervezet főtitkára is, és előadást tartott részükre.

A tanfolyamon szerzett tapasztalatokról, a szolgálati helyek tömegsportmozgalmának lehetőségeiről beszélgettünk néhány hallgatóval.

— A munkahelyi testnevelés megvalósításához jobb feltételeket kell teremtenünk — mondja a kiskunhalasi Vörös Pál. — Az is gondot okoz, hogy feladataink gyakran kampányszerűek. Dolgozónk hetvenöt százaléka bejáró, ezért munkaidő után nehéz sportprogramot rendezni. Nálunk a sportot, sajnos, csak az asztalitenisz és a sakk jelenti. Az előadások nagyon hasznosak voltak. Nekem azonban egy kis lelkiismeretfurdalásom van, mert tudom, hogy a többieknek ez idő alatt helyettem is dolgozni kellett.

A tanfolyam sportfelelőse Csécsey László volt. A szolnoki fiatalember tervekkel indult haza.

— Egy lövész-szakosztályt szeretnénk majd szervezni. Sok jó ötletet hallottam a konzultációkon, nem megyek haza „üres kézzel”. Sajnos a tanfolyam rendezői elfelejtették sportolási lehetőségről gondoskodni. Mi azonnal intézkedtünk és lett foci, asztalitenisz, de a sportvezetők

szemléletén is változtatni kellene, mert nem élnek a lehetőséggel.

— Sokat beszélünk a propaganda szükségességéről — mondja Ander Zsuzsa, a vasúti főosztály dolgozója. — Nálunk már nem kell nagy hírverés a kondíciótornához, mert évek óta sok a résztvevő. Az egyik általános iskola tornatermében kaptunk helyet...

Palásti János arról beszélt, hogy a ceglédiek szeretnek kirándulni. Sok túrát szerveztek már hazánk különböző tájain. Jártak Sopronban, Pécsen, a Szalajka völgyében, Zebegényben és a Mátrában. Az országjáráson kívül népszerűek a távfutó és ügyességi versenyek is.

A hallgatók a konzultációkon kicserélték tapasztalataikat és átvették egymás jó módszereit, ötleteit, amelyek a tömegsport kiszélesítésének nélkülözhetetlen elemei.

Sz. M.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkesztő a szerkesztő bizottság felelős szerkesztő: Vizi Ferenc Szerkesztőség: 1068 Bpest VI., Benczúr utca 41. Telefon városi: 229-872. Üzemi: 19-77.

Kiadás és terjesztés: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Bpest VII., Rákóczi út 64. Telefon: 724-819.

Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekk számlaszám: MNB 215 - 11 859 78-752. Szikra Lapnyomda, Budapest Felelős vezető: Roder Imre igazgató



— Kíváncsi vagyok, most merre fog menni? (Polgár Imre rajza)

Mesterien kezelik a fegyvert

Lövészek közgyűlése Gyöngyösön

A gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem MHSZ vasutas lövészklubjának az elmúlt esztendőben is sikerült az élvonalbeli klubok között maradni, állapították meg a közelmúltban tartott közgyűlésen, ahol a klub tavalyi eredményeiről adtak számot.

A taglétszám megközelíti a százat. A puskás szakosztálynak 34, a pisztolyosnak 37 minősített versenyzője van. Ebből tizenötön első osztályú minősítést értek el.

Tavaly jó eredménnyel szerepeltek a nemzetközi versenyeken. A Krakow—Wisla csapatával például kétszer versenyeztek és mindkét al-

kalommal a gyöngyösi sportolók győztek. Az MHSZ országos bajnokságon két első helyezést szerzett Simon Klára, és első lett a felnőtt férfi csapat is.

A lövészklubos versenyszámban — amelynek tagja volt Simonyi László, Körmen-di Tamás és Tatár János — szintén elsősk lettek. Simonyi László egyéniben a második helyen végzett.

A lövészklub az elmúlt esztendőben ünnepelte fennállásának 20. évfordulóját. Ebből az alkalomból a legeredményesebb versenyzőket jutalomban részesítették, amit a közgyűlésen ünnepélyesen adtak át.

HÍREK

— Munkaverseny-szerződés. A jugoszláv és a magyar határállomások (Magyarboly—Beli Monostir, Gyékényes—Koprivnica és Murakeresztur—Kotiba) dolgozóit január 17-én szocialista munkaverseny-szerződést kötötték Murakereszturon. A találkán részt vett Halmay Árpád a pécsi területi bizottságkara is. A szerződés célja: határállomások munkájának javítása, az elegy mozgás győsisítése, valamint az állomás közötti kapcsolatok elmélyítése.

— Brigádgyűlés. Gyöngy-állomás Baross Gábor szocialista brigádja a közelmúltban értekezletet tartott, amelyen értékeltek az elmúlt évi eredményeket és megbeszéltek legfontosabb idej tennivalókat. Vállalásaik között szerepel többek között a szemléltel tehervonatok menetrend szerinti továbbítása, az év szakvizsgákra való jó felkészülés, valamint a társadalmi munkaakciókban való részvétel.

— Négy évtilzed a vasútnak. A közelmúltban nyugdíjvonult Horváth András, Budapest—Józsefváros állomás áruforgalmi értesítője. Negyven évig dolgozott az állomás. Eredményes munkásságért a Munka Érdemre bronz fokozatával tüntették ki.

— Világjáró citeraművészt. Február 10-én Nagykanizsa a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában diafilmet vetítéssel egybekötött ünnepséggel tartott Pribozs Mátys citeraművészt, aki évig turnézott Japánban. A népszerű művész után a művész műsorral szórakoztatta a vendégeket.

— Kézimunka-kiállítás. H. van állomás nöbizottsága a Hámán Kató szocialista brigád negyvenes kézimunkakiállítását rendezte az állomás kultúrterében. A kiállítás több mint 100 hímzés, horgolt terítő, faliképek, subaszonyvegek nagy tetszés arattak a látogatók körében.

— Munkavédelmi vetélkedő. Nagykanizsa állomás szakszervezeti bizottsága a közelmúltban munkavédelmi vetélkedőt rendezett, amely vonatkísérők, kocsirendező, váltókezelők és raktári munkások (összesen 37-en) vettek részt. Az első három helyezettet pénzzutalomban részesítették.

— Újítási ankét. A miskolci vonatfűzők főnöksége a közelmúltban újítási ankét rendezett a legeredményesebb újítók és szocialista brigád részére. Gávai Pál, a főnökség vezetője ismertette az elmúlt évi eredményeket. Elmondta, hogy tavaly 144 újítást vettek be a főnökségen. Ebből származó megtakarítás meghaladta a négy millió forintot. A legeredményesebb újítóknak és szocialista brigádoknak Hernádi István, miskolci igazgatóság helyettes vezetője pénzzutalmat adott.

A szerkesztőség üzenet

Csonka Lajos, Budapest; Varga Gyula, Püspökladány; Zsolnai Barnabás, Mátészalka; Szűcs László, Hátvan; Sepső Gyula, Kőrösi János, Miskolc; Mohai István, Szerecs; Szepesi József, Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; B. dízsár Gyula, Békéscsaba; F. János, Fodor Béla, Gyöngyös; leveleket lapunk anyagához is használjuk.

Nagy Ferenc, Törökszentmiklós; Czotter Gábor, Hegyhalom; I. Jánosné, Hajdúböszörmény; leveleket illetékes helyre továbbítjuk.

A Hivatalos Lapból

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

1. számból: 113758/1977. Üzemelnökségek szervezése.
2. számból: 114947/1977. A Magyar Államvasutak — mint munkaadó — által ellátott társadalmi biztossági feladatok.
190028/1978. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.
3. számból: 115145/1977. Pályázati hirdmény a békéscsabai, bodrogolási, a kaposvári, a közszolg. éreceszentgyörgyi és a szegedi MÁV Nevelőotthonba történő gyermekfelvitelére az 1978-79. tanévre.



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. MÁRCIUS 11.

A BUDAPESTI TERÜLET DOLGOZÓINAK KÉPVISELETÉBEN:

Teljesítették küldetésüket Együttes ülés a Törekvés Művelődési Házban

Az elmúlt hetekben került sor a területi tanácsok és a vasúti igazgatóságok bizalmi küldötteinek együttes ülésére, amelyeken megvitatták a legfontosabb vasúti munkát segítő szakszervezeti tennivalókat.

Február 22-én az északi járműjavító Törekvés Művelődési Házban tartották együttes ülést a budapesti területi tanács 59 tagja, és a budapesti igazgatóság 70 bizalmi küldötte. A tanácskozáson részt vett Gál László, a SZOT főtájtárhelyettese, Koszoru Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtájtára, Gulyás János vezérigazgatóhelyettes, dr. Szabó Miklós, a területi bizottság titkára és Kiss Károly, a budapesti igazgatóság vezetője.

Az ülés napirendjén szerepelt az elmúlt évi gazdasági eredmények értékelése, az ideai feladatok ismertetése, a szociális és munkavédelmi tervek megvitatása, a kollektív szerződés módosítása, és a szociális brigádok jutalmazási keretösszegének felosztása.

KIEMELKEDŐ TELJESÍTMÉNYEK

Az ülésen Kiss Károly, a budapesti igazgatóság vezetője és dr. Szabó Miklós, a területi bizottság titkára szóban egészítették ki az írásos tájékoztatót. Az igazgató többek között megemlítette, hogy az igazgatóság bonyolította le a MÁV személyszállításának 45. áruszállításának pedig 33 százalékát. 1977-ben 43 millió 114 ezer tonna árut szállítottak el, amely kiemelkedő teljesítménynek számít. Az idén 44 millió tonna áru elszállítását tervezik.

Az igazgató hangsúlyozta azt is, hogy az eddiginél szigorúbban kell ellenőrizni a beruházások kivitelezését. Tavaly például 261 beruházást kezdtek el, szétforgácsolva ezzel a tervezői és a kivitelezői kapacitást, a pénzügyi forrásokat. 1978-ban fontos feladat lesz a beruházási hitelek, valamint a kivitelezői kapacitás koncentrációja a folyamatban levő munkák befejezésére.

A szociális létesítményekről szólva Kiss Károly hangsúlyozta, hogy ezek többsége már korszerűtlen. Fejlesztésük elmaradt a vasúti hálózat technikai színvonalától, annak ellenére, hogy az utóbbi években egyre több pénzt áldoz a MÁV erre a célra. 1974-ben például 8 millió 266 ezer forint fordított az igazgatóság szociális beruházásokra, 1977-ben pedig már 82 millió 383 ezer forintot. Az idén azokon a szociális helyeken kívánják javítani a szociális körülményeket, amelyeken a munkaerő megtartása — a kulcsfontosságú beosztásokban nélkülözhetetlen. Szociális beruházásokra az idén két százalékkal kevesebbet költ az igazgatóság, mint tavaly, mert 1978-ban és 1977-ben is több pénzt használt fel az előirányozottnál. A munkavédelemmel kapcsolatos fejlesztés költsége 165,4 millió forintot tett ki. Ez 15 százalékkal haladta meg az 1976. évi kiadást.

SOK A TÚLÓRA

A létszám gondokra jellemző, hogy tavaly 1117-tel volt kevesebb a dolgozók száma, mint 1976-ban. Ezért a frekvenciát munkakörök betöltésére 300 kirendeltet alkalmasnak Részben a létszámhiánnyal függ

össze, hogy az igazgatóság területén tavaly 5,2 millió túlóra volt. Elsősorban a III-IV. csoportú forgalmi szolgálati főnökségeken kell megszüntetni a szabálytalan túlóráztatást, a kollektív szerződéssel is elmentéses 24 órás foglalkoztatást. A kollektív szerződés függelékében hivatott engedélyezett túlmunka mennyiségének felső határát átlag 15-20 órával haladja meg egy-egy dolgozó túlórája. Ehhez hasonlóan az utazószemélyzetnek is mintegy 5-8 százaléka rendszeresen túllépi a távolléti órák engedélyezett határát. A munkaerőhiány ellensúlyozására néhány intézkedés született. Tovább bővítették például a csak mozdonyvezetővel való közlekedést. 1977. szeptember 1-től céljuttalmat vezettek be a létszámhiánnyal küzdő nagyobb főnökségek vezetői részére. Ez arra adott ösztönzést, hogy minél több újfelvételt toborozzanak. (Más kérdés, hogy sikerült-e a belépőket megtartani.)

A munkaverseny-mozgalom jelentőségéről szólva Kiss Ká-

roly elmondta, hogy az 1600 szocialista brigád mindent megtehet azért, hogy a népgazdaság által felkínált árut a vasút el tudja szállítani. 51 vállalattal kötöttek szocialista szerződést a késedelmes rakodások csökkentése érdekében.

A KÖLCSÖNÖSSÉG ELVÉN

A termelékenység növelését szolgálta az az intézkedés is, hogy a pályafenntartási szakszolgálatnál átszervezést hajtottak végre. Létrehoztak két új épületfenntartó és egy híd-fenntartó főnökséget. A többi pft-főnökséget ily módon mentesítették a magasépítési, valamint a híd-fenntartási munkától.

Dr. Szabó Miklós, a területi bizottság titkára többek között arról is szólt, hogy a területi bizottság előzetesen megtárgyalta a most napirendre tűzött kérdéseket. Emellette a létszám gondokat és leszögezte, hogy a kirendeléseket hosszú távon nem lehet fenntartani.

(Folytatás a 2. oldalon.)

A VASÚT FEBRUÁRI TELJESÍTMÉNYE:

25 millió 419 ezer utas és 9 millió 793 ezer tonna áru

A vasút februárban 25 millió 419 ezer utast szállított, amely a bázisidőszakhoz viszonyítva 98,9, a tervhez pedig 100 százalékos teljesítménynek felel meg. A kétszázötvenedik személyszállító vonatok részaránya kismértékben javult. Ugyancsak kismértékű javulást mutat a személyszál-

lító vonatok menetrend szerinti közlekedése is.

A vasút áruszállítási teljesítménye februárban 9 millió 793 ezer tonna volt, amely az elmúlt év hasonló időszakához képest 99,2 a tervhez viszonyítva pedig 97,8 százalékos teljesítést jelent.

NYÍREGYHÁZI FELAJÁNLÁSOK

Csatlakozott a csomópont

Brigádonként mérték fel a tennivalókat

Nyíregyháza vasúti csomópont 75 szocialista brigádja egyemberként csatlakozott a Láng-gyári felhíváshoz. Már az ideai felajánlásokat is elkészítették.

Az állományfőnökség dolgozóinak vállalásában első helyen szerepel a személyszállítás színvonalának emelése. Ezen belül célul tűzték ki a menetrend 98,3 százalékos betartását, az utaskiszolgálás panaszmentességét, a várótermek, illetve a pályaudvar tisztántartását.

A szocialista brigádok 4000 óra társadalmi munkát végeztek.

A villamosvonal-felügyelő-ség dolgozóinak felajánlása magába foglalja a vontatási főnökségen felszerelésre kerülő 60 tonnás emelőszerkezet villamosági tervének elkészítését és beszerelését.

Felújítanak öt „torony” szerelőköcsit,

és legyártják a Nyíregyháza-Hajdúhadház közötti felsővezeték korszerűsítéséhez szükséges anyagokat.

A szertárfőnökség 82 dolgozójának vállalása a készlet-gazdálkodás ésszerűsítésére, a szolgálati helyek jobb anyagellátására irányul.

Az önköltséget mintegy 5-6 százalékkal kívánják csökkenteni.

A pályafenntartási főnökségnél 19 brigád 204 tagja vállalkozott a múlt évi, felemelt feladatok teljesítésére.

Mind a 19 pályafenntartási brigád konkrét felajánlást tett.

Elhatározták, hogy újítási javaslatokkal, tervben felült talpfacserékkel, használt vasbetonfalakat begyűjtésével segítik elő az ideai terv teljesítését. Öt kommunista szombat megtartásával biztosítják a felajánlott több száz óra társadalmi munka elvégzését.

A budapesti igazgatóságé a vörös vándorzászló

Ünnepi munkásgyűlés a ferencvárosi sportkör tornacsarnokában

A budapesti igazgatóság nyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének vörös vándorzászlóját, amelyet az igazgatóságok közötti versenyben nyújtott kimagasló teljesítményükkel érdemelték ki. Az átadási ünnepségre március 3-án került sor a ferencvárosi sportkör tornacsarnokában. Megjelent az ünnepségen Szűcs Zoltán vezérigazgató, Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára, dr. Szabó Miklós, a területi bizottság titkára és Géryni Kálmán, a budapesti pártbizottság titkára is.



A vándorzászló átadásának ünnepélyes pillanata

Kiss Károly, a budapesti igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta többek között, hogy az igazgatóság tavaly 139 millió utast és 43 millió 114 ezer tonna árut szállított. A tervek teljesítését a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszte-

letére kibontakozott munkaverseny segítette. A vasút vezetői sokat tettek azért, hogy javuljanak a dolgozók szociális körülményei. Átadták a ferencvárosi munkásszállást, továbbá Balassagyarmaton és Puztaszabolcson is új szociális létesítményt avattak. Do-

ronog Üzemorvosi rendelőt helyezték üzembe.

Az igazgatóság az elmúlt évben súlyos létszám gondokkal küzdött. Átcsoportosításokkal és jobb munkaszervezéssel mégis sikerült a megnövekedett szállítási feladatokat teljesíteni. Az igazgató köszönetet mondott azoknak a dolgozóknak, akik sokszor mosoha körülmények között, távol az otthonuktól végezték felelősségteljes munkájukat. Helytállásuk nélkül aligha sikerülhetett volna teljesíteni a terveket.

A továbbiakban Kiss Károly arra hívta fel a figyelmet, hogy az idén még több munka vár a vasutasokra. 43,1 millió tonna áru elszállítását tervezik, de előfordulhat, hogy 44 millió tonna árut kell majd továbbítani. Ennek teljesítésének egyik biztosítéka a munkaverseny folytatását kezdeményező brigádok vállalásai-ban rejlik.

Az igazgató beszéde után Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte az ünnepi munkásgyűlés résztvevőit és átadta Pullai Árpád Közlekedés- és postaügyi miniszter üdvözlőjét. Rámutatott arra, hogy a vasút az elmúlt évi kimagasló szállítási eredményt az eszközök jobb kihasználásával és a munka hatékonyságának növelésével érte el. Ehhez nagymértékben hozzájárultak a budapesti igazgatóság dolgozói is. A jövőben — az áruszállítási tervek teljesítésén kívül — sokat kell tenni azért is, hogy javuljanak az utazási körülmények. A budapesti pályaudvarok nagy forgalmat bonyolítanak le. Arra is kell ügyelni, hogy a személyvonatok a pontos indulás után a menetrendben jelzett időre érkezzenek az állomásokra. A közvélemény ugyanis ennek alapján minősíti a vasutasok munkáját. A MÁV-nál dolgozó száz-ezer törzsgárdatag sokat tehet ennek érdekében.

A Vasutasok Szakszervezete kérvényeire Szűcs Zoltán vezérigazgató a budapesti igazgatóság dolgozóinak munkasikeréhez, majd Szűcs Zoltán vezérigazgatóval együtt átadta a vörös vándorzászlót Kiss Károly igazgatónak és dr. Szabó Miklósnak, a területi bizottság titkárnak. Ezután a zászlót örvöző miskolci igazgatóság nevében Gál Sándor igazgatóhelyettes gratulált a budapestieknek. Majd sor került a kitüntetések és jutalmak átadására. A munkaversenyben élenjáró dolgozók 3 millió 800 ezer forint jutalmat kaptak. Kétszázán pedig Kiváló Dolgozó kitüntetésben részesültek.

K. L.

Szavak hitele a tett

NÉVADÓJÁRA EMLÉKEZETT A LANDLER BRIGÁD

A nagykanizsai vontatási főnökségnél Landler Jenő nevét viselő utazó személyzet egyik szocialista brigádja. A névadó halálának 50. évfordulója alkalmából külön társadalmi munkát kértek a brigád tagjai a szolgálati hely gazdasági vezetőségétől. Pipus György vontatási főnök a 424-134 számú mozdony időszakos javításával bízta meg a Landler Jenő brigádot, különös tekintettel a gőzösök javításánál lévő létszámhiányra, s a munka elvégzésének napjaként február 25-ét jelölte meg.

A brigád tíz mozdonyvezetője reggel 7 órakor pontosan

jelentkezett az önkéntes társadalmi munkára. Az egésznapos munkában kiszerezték a vontató jármű mindkét oldali dugattyúját és a keresztfejeket. A szükséges munkát elvégzésén kívül a vezetőállás és a hosszakán armatúrát is rendbehozták. Ezzel a mozdony időszakos vizsgájának átfutást idejét két nappal rövidítették meg.

A munka befejezése után ünnepi gyűlést tartott a Landler brigád, amelyen Arany József brigádtag emlékeztetett a névadó munkásságára és elévülhetetlen érdemeire.

Újításból milliók

Első helyen a fehérvári járműjavító

A járműjavító üzemek 1977-ben 2210 újítási javaslatot nyújtottak be, amelyből 1064 került elfogadásra. Tavaly a hasznosított javaslatokból több mint 40 millió forint megtakarítás származott. Ez 14 millió forinttal több az előző évinél.

A közelmúltban értékelték az üzemek közötti újítási verseny 1977. második félévi eredményét. Ennek alapján első a székesfehérvári járműjavító, 2. a szombathelyi, 3. a Landler 4. az Északi, 5. a miskolci, 6. a debreceni, 7. a dunaharaszti, 8. pedig a szolnoki járműjavító üzem.

Az időjárás javulása, a negyedév utolsó hónapja kedvező feltételeket teremt erre. A szállítási igények kiegyéjtése azért fontos, mert hatására jelentősen csökkenhetők az őszi csúcsforgalom gondjai.

Teljesítették küldetésüket

(Folytatás az 1. oldalról)

Csak két megoldás jöhet szóba: a műszaki fejlesztés és a munkaszervezés. A legfontosabb feladatok egyike most a rendezőpályaudvarok korszerűsítése.

A továbbiakban rámutatott, hogy az egyenetlenül jelentkező szállítási igény nehezíti a vasutasok munkáját, de a MÁV-nak is jobban kell alkalmazkodni a népgazdasághoz. Ösztönözni kell a hétvégi rakodásokat, az előszállítást, hogy kevesebb legyen a torlódás. Jó kezdeményezésnek tartotta tavaly az SZMT-kei való kapcsolat felvételét a szállítási segítése érdekében. A balesetekkel kapcsolatban elmondta, hogy az eddigig hatékonyabb intézkedésekre van szükség. Ugyancsak többet kell törődni a területen levő 600 csökkent munkaképességű dolgozó érdekeivel is mert foglalkoztatásuk egyelőre nincs biztosítva.

A kollektív szerződésről szólva megjegyezte, hogy az jól szolgálja a dolgozók érdekeit, a végrehajtásba azonban gyakran hiba csúszik.

KÖZÖS GONDOK

A vitában elsőként szólt fel Huszka Sándor, a székesfehérvári vontatási főnökség bizalmijainak küldötte. Felszólította a vasút gazdasági vezetőit, hogy az eddigig hatékonyabban tájékozzanak a belső tartalmakat. Átcsoportosításokkal, a munkaidőalap jobb kihasználásával és az állásidők csökkentésével is igyekezzenek visszaszorítani a helyenkénti létszámlhiányból eredő többletterhelést. Kirívó példaként említette, hogy február 17-én 18 órától 24 óráig ácsorgott egy tehervonat Dinnyésen. A bizalmi küldött nem értett egyet a szocialista brigádok jutalmazására szánt keretösszeg elosztásával. Ezek ugyanis nem arányosak, nem igazodnak a létszámhoz, így az egyik szolgálati helyen átlag 120, másutt 310 forint jut egy-egy brigádra.

Harsányi Tiborné, a Nyugati pályaudvar dolgozóinak szociális helyzetét ismertette, és gyors intézkedést kért az üzemi étkeztetés biztosítására az átépítés idején is. Öltöző, mosdó, pihenőhelyiség sincs az itt dolgozó vasutasoknak. A vonatkísérő-laktanya korszerűtlen, a raktár balesetveszélyes. A tervezőknek ezekre is kellett volna gondolni.

Gazsi András Ferencváros állomás főbizalmija kifogásolta többek között, hogy a tolató-személyzet teljesítményétől függő premizálását „alapbérítették”. Ez nem ösztönzi a jobb munkára. Szóval tette a tehervonatok rendszertelen közlekedtetését is. Néha a gép hiányzik máskor pedig az induló vonat.

A tanácskozáson szót kért Gál László, a SZOT főtitkár-helyettese is. A SZOT-titkárság nevében üdvözölte az együttes ülés résztvevőit, és gratulált a Vörös Vándorzászó elnyeréséhez, a budapesti igazgatóság dolgozóinak. Elismerését fejezte ki a bizalmiaknak azért, hogy nem személyes véleményüket, hanem választóik állásfoglalását tolmácsolják. Arra biztatta a megjelenteket, hogy a szolgálati helyeken vitassák meg az itt hallottakat, ne titkoljanak el semmit, mert csak így lehet igazán demokratikus a döntés.

Papp Gusztáv, a Landler villamos vonalfelügyelőség bizalmia a szolgálati helyén tapasztalt gondokról beszélt. A szerelők évtizedes panasza a munkahelyre történő kiutazás. Olyan gépkocsikra lenne szükség, amelyen 8-10 dolgozó utazhatna a szerelés színterületére. Rosszak a szociális körülmények is. Különösen a kőbányai kirendeltség dolgozói várják a munkakörülmények javítását. Torbágy és Tatabánya állomásokon is hasonló a helyzet, nincs készenléti helyiség, és hiányzik a női öltöző, mosdó. Akadozik a védőkesztyű-ellátás is. A szajoli vonalfelügyelőségénél például az új felvételek dolgozóik hetekig nem kapnak védőruhát. Kevés

a biztonsági öv, pedig ennek használata alapvető munkavédelmi előírás.

ELSŐ A BIZTONSÁG!

Felszólalt a vitában Gulyás János vezérigazgató-helyettes is. Elmondta többek között, hogy a MÁV a jövőben csökkenteni akarja a korszerűtlen laktanyák számát. Olyan fordulót kell kidolgozni, hogy a dolgozók ne kényserüljenek laktanyái tartózkodásra. Augusztus végéig elkészítik a személyzetváltás új rendjét.

A munkavédelmi és szociális beruházásokról szólva leszögezte, hogy a sorrendet a vasútbiztonsági szempontok határozzák meg. Elsősorban tehát pályakorszerűsítésre biztosítókberendezések és szociális létesítmények építésére, az élőmunkát kiváltó gépek beszer-

zésére fordítják a legtöbb pénzt. Ez utóbbira azért is nagy szükség van, mert a vasúton 2400-zal kevesebb a dolgozó mint tavaly volt.

— A küldöttek hozzáértéssel, felelősséggel szólaltak fel — folytatta a vezérigazgató-helyettes. — Mindenki a saját munkaterületén teljesítse kötelességét! Ezért cselekedtek helyesen a küldöttek, amikor nem általában, hanem a konkrét, helyi gondokról tájékoztatták az együttes ülés résztvevőit. Visszatérve a szolgálati helyekre, számoljanak be tapasztalataikról, az ülés alkotó légtöréről, az érvekről és ellenérvekről. Küldetésük csak így lehet igazán eredményes.

A budapesti területi tanács és az igazgatóság bizalmi-küldötteinek együttes ülése Kiss Károly igazgató, illetve dr. Szabó Miklós tb-titkár zárószavával ért véget.

K. S.

Áthaladt a VII-staféta

A MÁV Dunakeszi Járműjavító 12 KISZ-szervezetében 302 fiatal végez aktív társadalmi tevékenységet. A KISZ Központi Bizottságának vándorzászlajával és a KISZ Erdemrenddel kitüntetett üzemi KISZ-bizottság eredményes politikai munkával, az irányító pártszervezetek aktív támogatásával élen járt az Edzett Ifjúságért mozgalom pontszerző versenyében, a tömegsport versenyeken is. A múlt hónapban ezeknek az eredményeknek a birtokában, vetélkedővel egybekötött ünnepségen fogadták a városba érkező VII-stafétát.

Most fejeződtek be az alapszervezeti vezetőségválasztások, s e kiemelt politikai erőpórbán is magas szintű agitációs munkával alapozták meg az új mozgalmi év célkitűzéseit a járműjavító fiataljai.

Húszéves a szimfonikus zenekar

Fennállásának 20. évfordulóját ünnepli a vasutas-szakszervezet központi szimfonikus zenekara. Ebből az alkalomból február 18-án klubestet rendeztek a MÁV Vasútervező Intézet klubtermében. A baráti találkozón megjelentek a zenekar tagjai, alapítói és társadalmi vezetői.

Kellner István, a Központi Zeneiskola igazgatója üdvözölte a vendégeket, és méltatta a zenekar két évtizedes tevékenységét. Ezután dr. Hamari

András, a zenekar alapító karmestere köszöntötte a résztvevőket. Megemlékezett azokról a neves művészekről is, akik a zenekar műsorában szerepeltek. Elmondta, hogy az operett és a dalirodalom remekait bemutató koncerteken többek között Simándi József, Hazy Erzsébet, Németh Marika és Takács Paula is közreműködött. Szívneművelés programokkal, bérleti hangversenyekkel szórakoztat-

ták a zenekedvelő vasutasokat. A sikereiben kiemelkedő része volt Pécsi István vezetőkaragnak.

Az ünnepségen a vasutas-szakszervezet elnöksége nevében Krizsán Sándorné, a szakszervezet kultúrosztályának munkatársa adta át a jubileumi kristályvázát. Utána a vendégek megtekintették a zenekar életét, eredményeit bemutató dokumentumkiállítást.

Tanácskozás Szombathelyen A bizalmiak és a brigádok sokat tehetnek a munkafegyelem megszilárdításáért

Tizenötezer nyugat-magyarországi vasutas képviselőjében február 24-én tartották első együttes ülésüket a szombathelyi járműjavítóban, a szombathelyi területi tanács tagjai, és a szolgálati helyek bizalmi küldöttei. Megjelent a tanácskozáson dr. Sali Ferenc, a SZOT Elnökségének tagja, Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára, Horváth József szmt-titkár, August János, a területi bizottság titkára és dr. Rimóczi László, a vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának vezetője.

Az ülés napirendjén szerepelt többek között az igazgatóság elmúlt évi termelési eredményeinek értékelése, a szociális- és munkavédelmi tervek megvitatása, a kollektív szerződés 1977. évi végrehajtása és függelékének 1978. évi módosítása. Az ülésen dr. Horváth Lajos vasútigazgató tartott szóbeli kiegészítőt. Egyebek között ismertette az igazgatóság elmúlt évi eredményeit és munkaerőhelyzetét. Tavaly 176-tal csökkent a létszám, ennek ellenére — a kibontakozott szocialista munkaverseny segítségével — teljesítették a tervet.

Az igazgató elemezte a gazdasági munkát akadályozó gondokat is. Ide sorolta a veszteségszámokat, amelyeket a helytelen üzemszervezés okozott. A szolgálati helyeken sajnos, még elég gyakori az ittasság. A munkafegyelem megszilárdításáért sokat tehetnek a szocialista brigádok és a bizalmiak.

A kollektív szerződés szabályai tavaly is hasznos eszköznek bizonyultak a gazdasági feladatok megvalósításában. A szerződés függelékai konkrétabbá tették a helyi feladatokat és jogokat.

A munkavédelmi és a szociálpolitikai tervek megvalósítása tovább javította a vasutasok élet- és munkakörülményeit. Munkavédelmi fejlesztésre tavaly 19 millió 39 ezer forintot fordítottak. A munkakörülmények javítására

963 ezer forintot használtak fel. Egymillió 352 ezer forintot költöttek a biztonságot munkavégzését segítő rakodóutak fejlesztésére. Milliárdot költöttek ezenkívül étkeztetésre, munkásszállásra, egészségügyre, továbbá gyermekintézmények és lakások fejlesztésére. A biztosítókberendezések korszerűsítésére 62 millió 597 ezer forintot fordítottak.

Egyenletesen fejlesztették az üzemegetésügyi szolgáltatást is. Ennek során átadták Bala-tonfüreden a 88 ágyas szivszanatóriumot, és folyamatban van a soproni üzemorvosi rendelő korszerűsítése is. Az igazgatóság területén 20 üzemorvosi és 9 fogászati rendelő van. A gyógyászati álló- és fogyóeszközök értéke több mint egymillió forinttal emelkedett 1976-hoz képest. Sajnos, a be-

tegség miatt a termelésből kiesett munkanapok száma mintegy 20 ezerrel volt több, mint 1976-ban.

A tanácskozáson felhívták a figyelmet arra, hogy a jövőben még többet kell törődni a belső tartalékok feltárással, a hatékonyság növelésének lehetőségeivel. Csökkenteni kell a veszteségszámokat, és meg kell akadályozni a fegyelmelleneséget, a tárgyi és személyi baleseteket. Meg kell teremteni a szakszervezet jog- és hatáskörének gyakorlásához szükséges feltételeket. Célszerű lenne szigorúbban ellenőrizni a biztonságtechnikai előírások betartását is.

A vitában 15 küldött szólalt fel, tolmácsolva a szolgálati helyek dolgozóinak véleményét és javaslatait.

Sz. T.

Féldőben a politikai oktatásról



Bodor Ferenc, Szeged állomás szb-titkára a legilletékesebb arra, hogy véleményt mondjon az ideai oktatási évről, amelynek a félidején már túljutottunk.

— Lassan már har-

dolgozom — szól az szb-titkár. — Így tapasztalatból jelenthetem ki, hogy az oktatási év előkészítése, megszervezése még soha nem sikerült olyan jól, mint most. Szerintem ez elsősorban a bizalmiak és a szocialista brigádok érdeme, hiszen már az előkészítés időszakában lázas izgalommal hozzák dolgozóitársaiktól a jobbnál jobb ötleteket, javaslatokat, ami elősegítette a SZOT, a központi vezetőség és a területi bizottság útmutatásainak érvényesülését.

Az állomási szb-hez tartozó mintegy 800 dolgozóból 330 jár szakszervezeti politikai oktatásra. Két szemináriumot a SZOT, a központi vezetőség és a területi bizottság szervezte meg. — A társadalmunk

és a munkahelyi élet időszéri kérdéseit — vitatják meg 18 csoportban. A világpolitikai előadásorozat megszűntettk, mivel erre nem volt jelentkező. A magasabb igényű és képzettségű hallgatókat — a párt-szervezetrel történt egyeztetés után — a nyolc pártszeminárium valamelyikére irányították, ezenkívül három szemináriumot a KISZ-szervezet indított.

Az oktatásról Bodor Ferenc és Papp József érdemelnek külön említést. Ezek után remélhető, hogy a most, év közben hallott előismerés az oktatási év befektetével még inkább meggyőző lesz. Addig is: — Jó tanulást!

Kesztyűs Ferenc

A tűz hordozói

A kertekben már friss földszagot hordoz a szél, a fák kon kipattantak a rügyek, nyílnak a hóvirágok. Ez már a tavasz üzenete. A természet ébredésén kívül azonban a tavasz mást is üzen nekünk. Történelmünk márciusi naptára ennél többre emlékeztet. 1848. március 15. Pesti forradalom, márciusi ifjak! Munkásnemzedékek sora örízte izzó tüzetek, ébren tartva a nép szabadságvágyát, hogy apáról fiúra, unokákra szálljon.

Petőfi, Vasvárt, Irinyi, Jókai, Pálffy, Táncsics — sorolhatnánk tovább a neveket, a tűz hordozóit. A főhajtást, tisztelgést látványosság nélkül tesszük. Úgy, ahogy ezt a hazai földet, ezt az el nem cserélhető egyetlen otthont tiszteljük, bizonyítható cselekedettel, jövőt építő hittel.

Magyar állampolgárok, munkások, parasztok, tisztségviselők, művészek, agitátorok ápolták, hirdették évtizedeken át a márciusi ifjak példáját. Emléket hozzájuk méltó utódok öríznek tovább...

A nyugdíjasok megbecsüléséről

BIZALMIK KERESTETNEK

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett 13 tagú nyugdíjas-szakszervezet tevékenykedik. Múlt évi munkájáról, az elért eredményekről és a meglévő gondokról a közelmúltban tartott szakszervezeti értekezleten számolt be Pintér Lajos nyugdíjas, a bizottság elnöke.

Többek között szóba került, hogy az idős, immár megérdemelt pihenésüket töltő, vagy a népgazdasági, illetve a társadalmi feladatokat még tevékenesen végző nyugdíjas szakszervezeti tagok sokkal kevesebbet tudnak az érdeklükben kifejtett erőfeszítésekről, mint amennyi érték valóban történik. Nem kielégítő ugyanis a tájékoztatás, a propaganda. Ennek megváltoztatására a szakszervezet tervezte egy-egy szakszervezeti kiadását, amely bőségesen tartalmazza majd a tagságot érdeklő adatokat.

Jobb tájékoztatást!

Hasonló gond, hogy a közép-szerveknél működő nyugdíjas-bizottsági elnökök, főbizalmiak, illetve bizalmiak egy része nem áll hivatása magaslátán. Több leváltásra, a tagság részéről történt visszahívásra is sor került már emiatt, csak hogy nem könnyű kérdés ez, főként ahol kevés a vállalkozó a sok feladattal járó társadalmi munkára.

Az eredmények így is számottevőek. Ugrásszerűen javult a nyugdíjasok kulturális igényeinek kielégítése, ahol megfelelő művelődési intézmények állnak rendelkezésre.

Ne maradjanak magukra...

A tartós betegség, magy életkor vagy az elhagyatottság folytán rászoruló nyugdíjasok körében mindjobban érezhetővé válik a szocialista brigádok segítő tevékenysége. A szakszervezetek tavaly 139 olyan esetet tartott nyilván, amelyben a brigádok közbenjárása, körműködése oldott meg nehéz problémákat. Ez a tendencia egyre inkább tapasztalható. A szakszervezetek, a helyi vöröskereszt szervezetek és a tanácsok tevékenységében is.

Fontos feladat a nyugdíjas-bizottsági elnökök, főbizalmiak oktatása, illetve meghívása a közép-szervezetek értekezleteire. Ebben különösen debreceni területi bizottság jár elől jó példával: 1977-ben négyezer hívást küldött az érdekelteknek. Az így adott tájékoztatás kedvezően éreztette hatását az alapszervezeteknél végzett munkában is. Dicséretes ezenkívül a budapesti területi bizottság új rendszerű figyelembevéve az aktivisták magas számát — 14—18 fős csoportok részét tartanak tájékoztató értekezleteket. Zánkan, egyhetes benlakásos tanfolyamon tavaly 100 elnök, illetve főbizalmi vett részt.

A veteránok megbecsülése, velük való foglalkozás, törődés: munkaterv szerint történik. A SZOT róluk személyes szerinti nyilvántartást kér nyilvánvaló céllal: a fokozottabb megbecsülés számukra. A nyugdíjas vasutasok helyzetét szakszervezetünk elnöksége az 1977. októberi ülésén mélyrehatóan elemezte. Több határozat született a problémák megoldására. Az ideai feladatokat elsősorban ebből adódóan.

Bevétel és kiadás?

A nyugdíjasok iránti segítőkészség megnyilvánul abban is, hogy a tagdíjakból befolyt évi 2 millió 100 ezer forinttal szemben csaknem 4 millió forint került kifizetésre segélyek és egyéb juttatások formájában. Ezenkívül a félszázalékos önkéntes támogatási alapról mintegy 8 millió forint került vissza különféle címen nyugdíjasokhoz. A vasutas-szakszervezet ez irányú támogatása egyedülálló a szakmai szervezeteknél.

Átadták az oklevelet Szegeden

EGYMILLIÓ FORINT JUTALMAT KAPTAK A MUNKAVERSENY ÉLENJÁRÓI



Koszorús Ferenc főtitkár és Gulyás János vezérigazgató-helyettes átadja az oklevelet Lovász Lászlár igazgatónak és Acsai Mihály titkárnak

(Nagy József felvétele)

millió utas kényelmes, pontos és biztonságos utazásáról kell gondoskodniok, miközben 10,8 millió tonna áru vár továbbításra. A terv teljesítése érdekében már az év első napjaiban megtekintették az intézkedést: 25 vállalattal kötötték előszámlitásra és 50 vállalattal előrehozott szállításra szerződést. A tervezet árforgalomban jelentős szerepet szánnak a korszerű fuvarozási módszerek bővítésének és a rakodások gépesítésének.

Az ünnepségen felszólalt Koszorús Ferenc a vasutas-szakszervezet elnökségének üd-

vözlétet tolmácsolta, majd Gulyás János vezérigazgató-helyettes a vasút eredményeinek méltatása mellett elismeréssel szolt a szegedi igazgatóság munkájáról. Ezt követően Gulyás János és Koszorús Ferenc átadták a jubileumi munkaversenyben elért eredmények elismerését kifejező oklevélt ki-tüntetést Lovász Lászlárnak és Acsai Mihálynak. Ötven vasutas kiváló dolgozó kitüntetésben részesült és az élenjárók között több mint egymillió forint jutalmat osztottak szét.

Gellért József

HOGYAN CSINÁLJUK?

Fegyelem és demokrácia Rákospalota-Újpesten

A szakszervezeti bizottság és a bizalmiak együttes ülése befejezéséhez közeledett, amikor a meghívott állomásfőnök megragadta az alkalmat: felkérte a jelenlevő bizalmiakat, hogy legyenek jelen a prémium elosztásánál is. A négy bizalmi és helyetteseik a főbizalmival együtt tettek eleget a kérésnek.

Munka szerint

A munkahelyi demokrácia, amelyről mostanában sok szó esik, a gyakorlatban is érezhetővé vált. Valóságos „pénz-elosztó értekezlet” színhelye lett a főnöki iroda. Mindenki hozzászólt. A magas érzelmi hőfokon zajló vitában, ha valaki személyes indítékból kívánt többet vagy kevesebbet adni valakinek, mint amennyit megérdemelt, a többiek nyomás érvekkkel helyreigazították. Maradt az egyetlen igazságos, a munka szerinti értékelés.

A szocialista brigádvezetők véleményét is gyakran kikéri az állomásfőnök. A prémium szétosztásánál érvényesül az álláspontjuk. Esetről esetre más brigádvezetőt hívnak meg az állomás politikai, gazdasági vezetőinek tanácskozásaira. Így a dolgozók jelentős csoportja vesz részt a munka értékelésében és meghatározásában. Ez pedig megalapozatlannak tesz minden olyan gyanút, amely szerint a „klikkérekek” érvényesülhetnek.

Elkerült csapdák

A gazdasági vezetés nem érzi jogai csorbítását, inkább az egy személyi felelősség könnyebb érvényesítési lehetőségét ismeri fel a kialakult helyzetben. Mészáros Lajos főfelügyelő, állomásfőnök tréfásan mondja:

— Így nem engem szidnak egyedül...

Gond persze így is van. Jócskán. Sokak szerint bűnre csábító „csapdáknak” tekinthetők a Déli Vállalat italos cigarettás vagontal, mert nehéz ellenállni a kísértésnek, ha a kinyitott vagonban sörös-, ko-

nyakos üvegek vannak. Hogy kisebb legyen a csábítás, vagyis, hogy ne engedjenki vasutas dolgozót megtevédni, ellenőrző brigádok alakítását határoztuk el. Ezek a társadalmi munkában, alkalomszerűen összeálló, három-négy tagú csoportok felderítik a hiányosságokat, megelőzik az esetleges bűncselekményeket. A kocsiárok kezelésénél, a tolatásnál, az ipartelepi kiszolgáló menet közlekedésénél igen hasznos ez a társadalmi segítség, s nem nélkülözhető akkor sem, ha fegyelmetlenül dolgozóval kell megértetni az önbecsülés fontosságát.

MÁV-Volán-program

A budapesti igazgatóság tanácskozást tartottak a vasút és a Volán-vállalatok képviselői. A tanácskozásnak az volt a célja, hogy a két legnagyobb szállító vállalat értékelje a közösen végzett munkát és megbeszélje az idej feladatokat.

Kiss Károly vasútigazgató elmondta, hogy az igazgatóság területén 1100 vállalat rakodott. A Volán dolgozó 45 vasúttállomáson furvaroznak, illetve 31 helyen továbbítanak darabárut.

Az elmúlt évben a rakodási alaplóból több mint 33 millió forintot költött az igazgatóság rakodógépek vásárlására. Ebből a Volán-vállalatnak csaknem 11 millió forint értékű gépet kaptak.

A konténerizáció fejlesztése az idén is újabb gépek, pontosabban 14 önrakodó vásárlását teszi szükségessé. Ezeknek beszerzése már folyamatban van. Ötöt Budapest Józsefváros, kettőt-kettőt Szolnok, Székesfehérvár, Tata, három pedig Győr kap.

A közös beruházásokkal kapcsolatban Kiss Károly beszámolt Budapest Angyalföld állomás fejlesztéséről, ahol a XVI. vasútvonalon 180 méter hosszú rakodót emelnek,

VONTATÁSIÁK RÁKOSON

Mostoha körülmények között küzdöttek a vándorzászlóért

Egy főnökség a budapesti igazgatóság szolgálati helyei közül

Ütött-kopott emeletes ház Rákoson a vontatási főnökség központi épülete. Meglászlik rajta az idő műása. Szerencsére belül tűrhetően karbantartják. Az irodák, öltözők eléggé szűkösek, de ezen aligha lehet változtatni, mivel az emeleten és a földszinten nagy részén vasutaslakások vannak évtizedek óta.

A főnökségnek korábban művelődési háza is volt a szomszédos telepen, de azt az épületet süllyedése miatt pár éve életveszélyesnek nyilvánították és lebontásra ítélték. Egyszer már el is kezdték a ledöntését, de abbahagyták. Azó a lezárva áll. Az utazó személyzet ottani helyisége megszűnt. Így a mozdonyvezetőknek nincs várakozó, pihenő helyük. Igaz, a szolálati idő, a forda jellege időközben megváltozott, s az emberek beérik azzal, hogy ruhájukat a gépen tartják. Ott öltöznek át, és lavórban mosdanak.

Utárpótlás nélkül

A kocsivizsgálóknak, a kocsijavító műhely dolgozóinak és a dízeleszerelőknak egyaránt

lenne okuk panaszkodni a munkakörülmények miatt. Ehelyett azonban szívesebben beszélnek azokról az eredményekről, amelyeket eddig elérték, s amelyekkel az elmúlt évben — más szolgálati ágakkal együttműködve — hozzájárultak ahhoz, hogy a budapesti vasútigazgatóság nyerje el a vörös vándorzászlót.

— Aki csak panaszkodni tud, az már mind kilépett, más vállalathoz ment dolgozni közülünk — mondja Zombori János kocsilakáros, aki sokáig volt szb-titkár is a főnökségnél. — Sajnos, műhelyünk lassan kiöregszik, mert nem kapunk utárpótlást. Negyvenkét éves fejjel, 25 évi szolgálattal én a fiatalabbak közé tartozom...

A kocsijavítók az időjárás minden viszontagságának kitéve dolgoznak. Hosszas harc, vita'kozás után annyit már elérték, hogy röptető van a javítóvágányok egy része fölött.

A műhely egyetlen fiatalja Rajta István, 22 éves. Fékjavító, akárcsak az édesapja volt a Keletiben. A kompresszort nő kezeli: Gergely Józsefné. Mindketten megemlítik azt a feszültséget, amely abból adódik, hogy a kocsijavító műhelyben nem jár bérpótlék, illetve forgalmi jutalék, mint a kocsivizsgálóknál vagy több más vasúti munkahelyen.

Kovacsik Pál, aki 30 éve dolgozik itt beájitott munkaként, társa val együtt teszi szóvá az elavult, alacsony termelékenységű gépeket, szerzőmokat.

— Már-már attól félünk — mondják tréfásan —, hogy a Közlekedési Múzeum egyszerűen „lecsap” ősi eszközeinkre, a szijmeghajtású kerékszerkezetre, az ugyancsak transzmissziós fűrógépre, mert ezeknél őrgebbeket sehol sem talál...

A motorműhelyben dolgozó Varga József motorszereelő, az aranykoszorús József Attila szocialista brigád vezetője így szól:

— Lesz, amilesz, két év múlva én innen akarok nyugdíjba menni. Úgyis kevés már nálunk az olyan ember, aki itt várja meg a nyugdíjazását. Aki teheti, minél előbb továbbáll.

Balesetveszélyes kerami kockák

A motorműhely tetőzetét tavaly hárommillió forintost költséggel felújították, és beépítettek egy 10 tonnás darut. A régi tetőzet azonban maradt úgy, ahogy volt. Ez azért baj, mert az alacsony szerkezet annyira korlátozza a daru mozgását, hogy az M40-es és az M44-es gépekhez nem tudnak vele hozzáférni. Ha tehát ezeket a mozdonyokat javítják, az egyébként korszerű daru télienségre van kárhoztatva, s elő kell venni a régi-módi csigasort. A tetőszerkezetet legalább két méterrel fel kellene emelni, hogy a daru kapacitását ki tudják használni.

A motorműhely sok más tekintetben is magán viseli a nyomokat, amelyek elámulják, hogy nem dízelek, hanem gőzmozdonyok részére építették. Vagyis, hogy fűtőház volt. A keramikokocsás burkolat a szétkenődött olajtól, gépsztről csúszik. Az állandó baleseti veszély megszüntetésére betonnal vagy fakockákkal kellene kicserélni a keramitot.

Erőn felüli teljesítmények

Erre a sok gonddal-bajjal küszködő vontatási főnökségre neveztek ki ez év januárjában Kiss Istvánt, aki a ferencvárosi vontatásnál üzemeltetési

csoportvezető volt. A fiatal főnök jól látta, hogy számtalan nehéz feladattal került szembe, de nem hátrált meg. Mert támaszkodhat a kipróbált műszaki gárdára, szinte valamennyi beosztottra, a szocialista brigádok tagjaira, nem utolsósorban a párt- és a szakszervezetek aktivistáira, élükön Kocsis Sándor párttitkárral, a motorműhely vezetőjével és Kovács Sándor szb-titkárral. Az előző évi jó eredmények is alapot adtak a bizakodásra.

Az itt dolgozó vasutasok elsősorandú feladata a főváros X. kerületi üzemelt. gyárait kiszolgáló Rákos és Kőbánya-Felső állomást, a Keleti pályaudvart, Rákosszentmihályt és Aszódot ellátni tartalékmozdonyokkal. A főnökség gépei és az azokra beosztott 120 mozdonyvezető személyszállító vonatokat is továbbít a szolnoki, a hatvani és az esztergomi vonalon. A motorműhely az M40-es, M44-es dízelek időszakos javítását végzi. A D3-as javítócsokig bejárólag. Ehhez van 33 dolgozójuk. A kocsi-műhely 21 főnyi személyzetének „hatáskörébe” tartozik: a két- és többtengelyes teherkocsik futójavítása, valamint a nemzetközi forgalomban használt kéttengelyes hűtővagonok fővizsgálja.

A mindezzel kapcsolatos tervfeladatait 1977-ben teljesítette a rákosi vontatási főnökség kollektívája. A 6 százalékos túlteljesítésnek megfelelő 2 millió 819 ezer 249 százelegység/kilométer elérése során megtakarítottak 31 000 kiló üzemanyagot. Mozdonyaik üzemkészsége 100 százalékos volt. A kocsijavítók a tervezett 3650 kéttengelyes teherkocsi-futójavítás helyett, 4708-at végeztek el. A többtengelyes teherkocsik közül terv szerint 470-et kellett volna rendbehozni, ezzel szemben 1005-öt javítottak meg. Jó eredményt értek el a hűtőkocsi javításában is. A motorműhely 110 százalékra teljesítette javítási tervét. Az átvett időt előtránszátat pedig 99 százalékra teljesítették.

A siker kovácsai

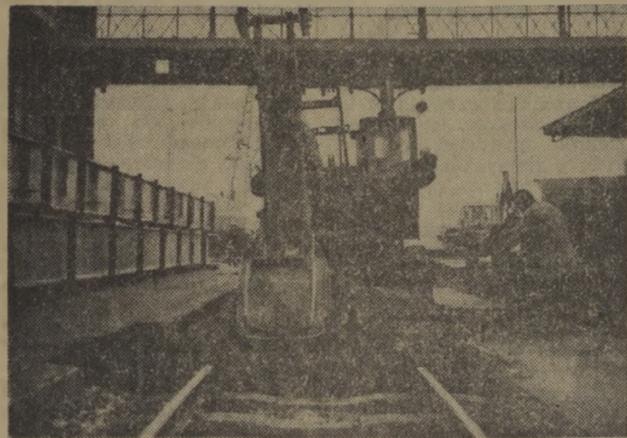
Az elismerésre méltó gazdasági eredmények kovácsai a szocialista brigádok voltak. A főnökségnél 13 szocialista brigád dolgozik, 117 taggal. A már említett József Attila brigád részére — amelye a motorszereelő tartoznak — a januári brigádvezetői tanácskozás szavazta meg az aranykoszorút. Ezüstérmes lett az utazók Tóth László vezette Május 1. brigádja és a kocsijavítók Bem József brigádja, amelynek Farkas Lajos a vezetője. Bronzjelvényt a Borjak Károly vezette Lenin, a Járvas Antal vezette Petőfi, a Szabó Antal által vezetett Zalka Máté és a Balogh Béla vezetésével dolgozó Petőfi brigád kapott. Ez utóbbiak közül kettőbe mozdonyvezetők, s ugyancsak két brigádba kocsivizsgálók tartoznak.

Mindannyian mozgóat voltak a főnökség balatonvilágosi üdülője felépítésének. Miután a régi, rozottan épületet lebontották, a vasutas-szakszervezet támogatásával vásárolt 17x8 méter alapterületű, hat lakószobából, társalgóból, étkezőből, konyhából, két mosdóból álló faházat 1978-ban 6700, majd tavaly 1750 órával az utolsó szögig a dolgozók építették fel. A szabadnapon, pihenőidőben végzett munkával mintegy 150 000 forintot takarítottak meg. A szakszervezeti bizottság az idén szeretné elérni, hogy a főnökség minél több dolgozója jelentkezzen üdülésre, élve az új lehetőséggel...

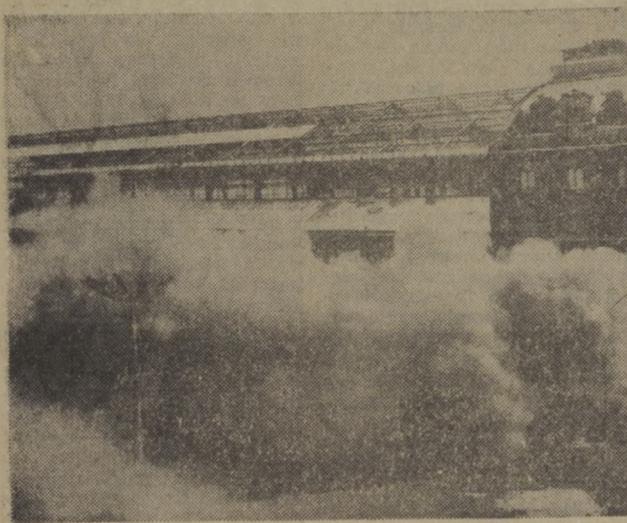
Szász Ferenc

Változik az öreg Nyugati

Olvasóinkat korábban már tájékoztattuk fővárosunk legrégibb pályaudvarának átépítési tervéről. A munkálatok azóta már javában tartanak. Az eddigi változást mutatjuk be az alábbi felvételeken.



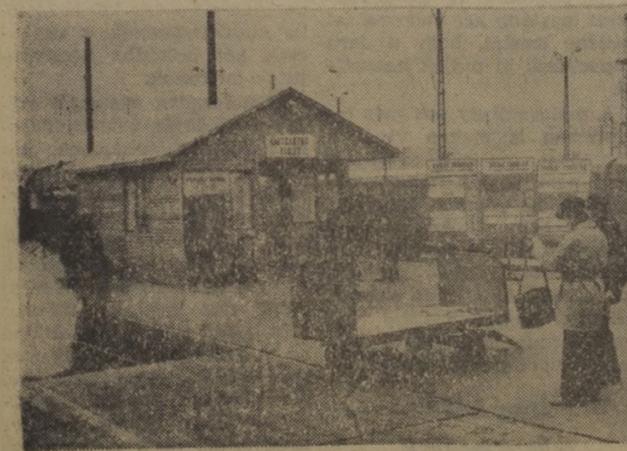
Ritka pillanatkép ez a csarnokból. Mozdony helyett markológép jár a vágányok között



Az átépítés során nemcsak az öreg Nyugati változik, hanem a környéke is. A Marx téren a közelmúltban robbantották fel a Westend-házat, amelyben egykor vasutasok, szállóvendégek és ledér lányok laktak. Helyén a metróállomás aluljáró rendszere épül majd. Képzünk a robbantás pillanatát örökítette meg



Romok mellett vezet az út a pályaudvar vágányaihoz. A jólismert hirdetőablak sem hiányoznak. A KÉV—METRÓ is munkaerőt keres.



Ez is ritka a vasúton: ügyletes tiszt ERDÉRT-faházban, de jellemzője lesz még egy ideig a Nyugati pályaudvarnak. Az utasokat persze, ez a legkevésbé zavarja

(Laczkó Ildikó képriportja)

Nem tűrhetjük!

A halál 11 naponként érkezik

Többet kell tennünk a balesetek megelőzéséért

Szomorú a vasúti üzemek baleseti statisztikája. Az 1977. évi adatok ugyanis azt mutatják, hogy átlagosan öt és fél naponként történt egy-egy súlyos, illetve tizenegy naponként egy-egy halálos baleset.

Kiesett munkanapok

Az is elgondolkodtató, hogy a tavaly bekövetkezett 3033 üzemi baleset miatt 90 648 munkanap veszett el a szolgálati helyeken, vagyis éppen ott, ahol a legnagyobb szükség van minden emberre. Ezek a tények hathatós intézkedéseket, átgondoltabb megelőző tevékenységet sürgetnek.

A vasutas-szakszervezet és a MÁV munkavédelmi szerveinek megállapítása, hogy a balesetvizsgálatok nem tárják fel teljes mértékben az üzemi balesetek valóságos okait. Így az azt követő intézkedések is csak felszínesek, illetve formálisak lehetnek. Az biztos, hogy tolatási, elegendési munka közben 13 dolgozó vesztette életét. De túlságosan egyszerűsítik a tanulságot azok a vizsgálatok, amelyek szerint ezeket a tragédiákat kizárólag a dolgozó figyelmetlensége, utasításellenes munkavégzése vagy magatartása idézte elő.

Kérkedő „tudósok”

Az ilyen vizsgálati eredmény legfeljebb csak arra jó, hogy megállapítsuk: a balesetvizsgáló remekül tudja, ismeri az utasításokat, övörendszabályokat, nem úgy, mint a sérült, a megcsontult vagy az elhunyt dolgozó. Am, hogy ez utóbbiak miatt, mi miatt mulasztották el a kellő ismeretek megszerzését és alkalmazását, arról csak elvétve szólnak a jelentések, pedig éppen ez volna az elsődleges cél a megelőzésben.

Megállapítható továbbá, hogy az egyes gazdasági vezetők fellépése a nyilvánvaló mulasztások, sőt az ismétlődő balesetveszélyes magatartás felismerése esetén is gyakran túl liberális.

Figyelmeztetést és súlyosabb következménnyel járó felelősségre vonást még akkor sem alkalmaznak, ha ez előírt — vagy az eset nyomán külön elrendelt — kötelességük lenne.

Közös ügy legyen!

Az üzemi balesetek csökkenése érdekében a vizsgálatok lefolytatásában, illetve felülbírálásában részt vett munkavédelmi felügyelők tavaly 234

esetben tettek észrevételt, 11 esetben szabtak ki szabálysértési bírságot. 139 figyelmeztetést adtak ki és 34 alkalommal kezdeményezték fegyelmi, 1 esetben pedig büntető eljárást. Ez azonban mind kevésnek bizonyult, mert a baleseteket megelőzni csak adminisztratív eszközökkel nem lehet. Ehhez a dolgozók széles körű, aktív részvétele is szükséges.

A munkavédelmi örök, szakszervezeti bizalmiak, szocialista brigádtagok, vezetők és besorozottak közös ügyévé kell válnia a balesetek megelőzésére irányuló tevékenységnek. Hogy ne sérüljenek meg, és ne veszítsék életüket a mindennapi munkájukat végző emberek.

Palásti József

Kegyeletexpedíció

KATONÁK NYUGSZANAK A VASÚTI TÖLTÉSÉN

A szovjet hadsereg és hadiflotta megalakulásának 60. évfordulójáról a MÁV Tervező Intézet dolgozói is megemlékeztek. A Széchenyi rakparti székházba vendégeket is hívtak az ideiglenesen hazánkban állomásozó déli hadseregcsoporttól. Az öttagú küldöttséggel — amelyet Vlagyimir Malcsanov kapitány vezetett — városnéző útra indultak. A Szabadság téren levő szovjet hősi emlékművön elhelyezték a kegyelet virágait, majd megtekintették a Deli pályaudvar új épületét, a keletvárosi lakótelepet, a Halászbástyát és a főváros több nevezetességét.

Közben a kapitány elmondta, hogy régóta keresi egyik közeli rokonának, Jevgenyij Borovszkijnak a sírját. A Szovjetunió Hadügyminisztériumától kapott tájékoztatás

szert Budapest felszabadítása közben vesztette életét. Valahol Óbudán, egy harangláb közelében temették el harcosársai, de a három évi kutatás eddig nem vezetett eredményre.

A MÁVTI dolgozói gyorsan nyomozócsoportot alakítottak, s a mikrobusz igénybevételével elindultak Óbudára. Magukkal vitték Malcsanov kapitányt, az MHSZ-titkárt és egy tolmácsot is. Így jutottak el végül a HÉV Filatorigát állomására, majd az annak közelében levő Széricskerti utcába. Ott áll a sínek mentén egy kápolna.

A környék idősebb lakói elmondták, hogy a templomcsuka mögött az ostrom után valóban volt néhány katonasír, de azokat már rég máshová helyezték át. A sírok helyén most aluljáró épül. Az újabb kérdészködés nyomán az óbudai temetőbe vezetett az expedíció útja. Ott, a szovjet katonasírok parcellájában nem találtak rá a Borovszkij névre. A kutatást mégsem adták fel. Az egyik sírásótól megtudták, hogy a dorogi vasútvonal töltésénél még egy szovjet parcella van, közös sírral.

Vasúti baleset Miskolcon

Egy halott, hat súlyos és nyolc könnyű sérült Szakértők bevonásával folytatják a vizsgálatot

Március 3-án súlyos baleset történt Miskolc—Tiszai pályaudvaron. Hat óra 08 perckor a pályaudvar VII. vágányára behaladó 1529-es számú — Hidasnémetiből Miskolcra közlekedő — személyvonat a 89-es számú átszelési váltón összeütközött a VI. vágányról kifelé 4439-es számú üres szerelvény első kocsiával.

A baleset következtében életét vesztette K. Varga János 37 éves jegyvizsgáló, mezőnyarádi lakos. Hat utas súlyos, nyolc pedig könnyű sérülést szenvedett. A sérülteket a mentők a miskolci II-es kórház baleseti sebészeti osztá-

lyára szállították. Tizenöt személyt a helyszínen resztesítettek elsősegélyben. Az ütközés miatt megroncsolódott az 1529-es számú vonat M62-es mozdonya és a zsúfolt személyvonat első kocsija. (A kár körülbelül 300 ezer forint.)

A szerencsétlenség után a MÁV műszaki mentő alakulatai azonnal megkezdtek a helyreállítást, és 9 óra 55 perckor ismét megindulhatott a forgalom.

A baleset körülményeinek vizsgálata még tart. Az eddigi megállapítás szerint a szerencsétlenséget személyi mulasztás okozta.

FÜTETLEN EXPRESSZ

Leckéztessék meg a felelősöket!

Minden második nap utasa vagyok a Budapest—Keletiből 7 óra 35 perckor induló Körös Expressznek. Tapasztalatlamból mondom tehát, hogy a rangos vonat a legnagyobb hidegben is fűtetlenül közlekedik. Különösen fáztunk február 20-án, majd 22-én, amikor valóságos pánik tört ki az utasok között.

Pontosan az indulás menetrend szerinti időpontjában előkerült az öt főnyi műszaki brigád, de tagjai már semmit sem tettek a fűtés érdekében, hiszen két perccel később elindult a vonat. Én Szolnokig

utazom, de hogy az utazókönzönségtől addig is mennyit kell hallgatnom, azt röviden leírni nem is lehetne. A lényeg, hogy szívesen kezdem a vasutas mivoltom miatt. Javaslatom a következő: akik felelősek a Körös Expressz fűtéséért, büntetésképpen kötelezzék őket arra, hogy a vonaton utazzanak, amikor minusz 10—15 fokig süllyed a hőmérő higanyszála. Azt hiszem, ezt ők is örökre megemlégetnék.

Zemen János
ellenőr
Bp.-Ferencváros

Csőtörés a mozdonyon

A 7127-es személyvona M 47 sorozatú, 2010-es pályaszámú dízelmozdony január 31-én szolgálatkészen állt Vinye megállóhelyen. A motort tápláló üzemanyag csöve ugyan eltört. Már-már úgy látszott, hogy a váratlan szaki hiba tetemes károkat okozhat a Győrbe tartó vagy a Veszprémvársányban átszálló utasoknak, nem így történt.

Havasi László mozdonyvezető leszerelte a törött csövet, majd a közeli fűrészléptermében a szolgálatból hazatérő Csillag István mozdonyvezető közreműködésével meghegesztette. A dízelmozdonyt nélkül marosan folytattuk az utazást Szakértelemből, munkaszervezetből jelesre vizsgázott a két vonatási dolgozó Kiss László



Vlagyimir Malcsanov kapitány

A feliraton ezt olvashatjuk: „34 ismeretlen harcos”. Egyik elesett katona csak akkor helyezték el egy márványtáblát az obelisztként el a hazájuktól távol, nepek szabadságáért mehozott ártatózóikat. Talán a fekete táblának a hátán is, még egyszer visszafordult az expedíció tagjai, és néztek az oszlop hátsó oldalára, rokkal benőtt oldalán. Irhathatlan örömmel olvastam kerestél nevet: Jevgenyij Borovszkij.

A kapitány nyomában lelképezte az emlékművet a névvel, hogy elküldje képet a közvetlen hozzátartozóknak. A sikeres nyomozást megkezdte a Tervező Intézet dolgozó

Pazar Mik

NEM ÁRT NÉHA SZÁMOLNI

Hogyan lehet jobban, gazdaságosabban?

Az emberek kezdik végre mélyebben értelmezni a takarékoskodik. Látnak, tapasztalnak bizonyos dolgokat, és számolnak. Mérlegelik: mit, hogyan lehetne jobban, okosabban csinálni?

Erről tanúskodik Varga Gyula püspökladányi mozdonyvezető levele is:

„Egyik szolgálatomban (december 9-én éjjel 1 órakor) azt a rendelkezést kaptam a menetirányítótól, hogy a vonatvezetővel együtt gépmenetben térjek vissza Mezőpeterd állomásra, és az ott levő tehervonatot vigyük át Biharke-reztesre, majd ismét gépmenetben menjünk Püspökladányba. A rendelkezést végrehajtottuk, annak ellenére, hogy nem értettünk vele egyet. De nyilvánosan megkérdem, hogy miért kellett nekünk 91 kilométert üresen, vonat nélkül futni, amikor Biharke-reztesen — a továbbított vonat 9 kilométerre — két M 62-es dízelmozdony ácsorgott tétlenül: a laktanyában pedig három vonatvezető aludt. A kérdés azért is indokolt, mert az ilyesmi elég gyakori eset.”

Egyéb kérdéseket is tartalmaz a levél. Miért kellett például elrendelni, hogy a püspökladány és Szeghalom közötti vonalon naponta csak három pár vonatot AB-motorkocsik helyett mozdonyok vigyék?

Válaszként helyben mondják, hogy a jegyvizsgáló által megmenekültek a csik szénttüzelésű kályhák fűtésétől. Más szóval egy szűk csoport érdekei nemzeti igénye) érvényesül egész közösség érdeke úgy is azt kívánna, hogy a mozdony kilométerenként forintos fajlagos üzemi költsége helyett a dízel motor 1,9 forintos költségével, vábbítsuk a vonatokat, megfűtési szezonban a költségek különbsége tetemes összeget tesz ki. Még akkor is fontos lenne a megtakarítás, a jegyvizsgálók némi bérleket kapnának télen a térsért, semhogy félreállítsuk sokkal jobb hatásokkal a melő motorkocsikat.

Vagy csakugyan nem számít, hogy mindnyájan együtt zetjük meg az elpazarolt rontokat?

Egy város két vasútja

Szállítási rekord született Dunaújvárosban

Dunaújvárosnak vasműve, betonelemgyára, házgyára, hullámpapírgyára, acélműve van. A gyáróriások legtöbb termékét a vasút szállítja. Év-ről-évre több a szállításra felkínált áru, a dunaújvárosi pályaudvar vasutasainak pedig a gondja.

Hasonlítás

— Sok új üzem épült az utóbbi években — mondja Takács Imre állomásfőnök. — Növekedett áruszállítási forgalmunk, a létszám azonban évek óta változatlan. 360-an vagyunk. S nemcsak a helyi gyárak adnak nekünk munkát. Innen ágazik el a paksi vonal, amelynek forgalma az atomerőmű építése miatt megsokszorozódott. Az adonyi sóderakkodóhoz is mi küldünk kocsit, ezenkívül nőtt az átmenő teherforgalom. A papír- ipar például napi 30–40 kocsit igényel tőlünk. Kevés a vágány is.

— Az állomás berendezései már eléggé korszerűtlenek, szinte mindent kézel kell végezni — folytatja Szabó János állomásfőnök-helyettes. — Elég, ha csak a saruzást és a váltókezelést említsem. A Vasmű saját vasútja ennél sokkal modernebb, biztonságosabb. Említést érdemlő mozdony- és teherkocsiparkkal rendelkezik. Dunaújvárosban így két vasút van...

— Ez is az önök munkáját könnyíti.

— Nem ilyen egyszerű ennek a megítélése — válaszol mosolygva Kiss Antal, kereskedelmi főnökhelyettes. — Az éremnek két oldala van. A Beton- és Vasbetonipari Művek gyárába a Vasmű mozdonyait továbbítják a kocsikat. A Vasműből induló szerelvényeket sem a MÁV gépei és dolgozói hozzák az állomásra. Az elegy 70–80 százalékát irányvonatokként adják át nekünk. Ha ezt nem tennék, mi már régen nem győznénk a munkát, hiszen ilyen nagymértékű elegyrendezésre a vágányhálózatunk sem alkalmas. A gondot fokozza, hogy az ő vasútjukra menő, és az onnan kijövő kocsikat kétszer kell ellenőrizni műszaki és adminisztratív szempontból egyaránt. Ez többletmunkát jelent. Ráadásul a Vasmű vasutasai többet keresnek, mint a mi dolgozónk. Az ilyenfajta konkurrencia nem nekünk kedvez.

Csúcsforgalom egész évben

— Milyen szállítási eredmények születtek az elmúlt évben?

— A fel- és leadási áruforgalmunk tavaly nyolc millió 257 910 tonna volt, 11,1 százalékkal több, mint 1976-ban — folytatja Kiss Antal. — 350 ezer tonnával szállítottunk tehát több árut, ami a csomópont történetében rekordnak számít. Eredményes volt az előszállítás is. Szerződést kötöttünk a Vasművel, a BVM-nel és a papírparral. Az első félre vasszer tona többletszállítást vállaltak, amit végül

kétszáz ezer tonnára teljesítettek. Mi sem maradtunk adósak a többletfuvarozásért, a gyors kocsikirakásért és az irányvonatképzésért járó kedvezmények elszámolásával.

— Hogyan értékeli az idei előszállítást?

— A vállalatokkal 1978-ra is megkötöttük a szerződést. Három nagyüzem januárban 198 ezer tonna áru feladását vállalta, amit 43 ezer tonnával túlteljesítettek. A rakodással képzett irányvonatok száma 20,4 százalékkal volt több, mint tavaly januárban. Minden héten meglátogatjuk a legnagyobb fuvarozatókat, és ha szükséges, azonnal intézkedünk. Ennek a jó kapcsolatnak köszönhető, hogy szombat-vasárnap is olyan intenzitással rakodnak, mint hétköz-

nap. Nálunk januárban akkora csúcsforgalom volt, mint decemberben.

Fuvardíjból: egymilliárd

Ez a jól szervezett előszállítás bizonyítéka. Könyvíté majd a munkát az is, hogy az idén bekapcsolódhatnak a konténeres álfuvarozásba. A papír- ipar naponta már 5–10 öntonnas konténerrel rak meg áruval.

A csomóponton évente egymilliárd forint fuvardíjat számolnak. A gyorsan fejlődő iparvárosnak hamarosan korszerűbb vasútra lesz szüksége...

Szatmári Jenő István

BÍRALJA EL AZ OLVASÓ

Kinek az asztala?

Sokszor sajátos sorsa van egy-egy újtársnak. Ami egyszerű, világos, azt is könnyen bonyolultá, sőtélte tudják tenni, akiknek éppen nem ez lenne a dolga.

Itt van például az egy idő óta mind több helyen felléllásra kerülő hangszórótartó- oszlopok esete. Pontosan nyolc esztendővel ezelőtt jött rá a MÁV Gyöngyösi Kiterőgyártó Üzem két technológusa, Agócs Sándor és Földházi János arra, hogy teljesen fölösleges földbe ásní, betonba ágyazni e drága HT-oszlopok alját. Ha már nyersanyagban, vasban szegény ország vagyunk, akkor jobb, ha megelégszünk az oszlopok talplemez, csavaros rögzítésével.

Statikai számítással alátámasztott újtársi javaslatukat azonban a MÁV Vezérigazgatóság 9. szakosztálya elutasította. Az újtársnak elégséges ellenérvük lett volna a fellebbezéshez, mégsem tehettek semmit, mert az elutasítás határozottan leszögezte: „a javaslatot alkalmazni nem kívánjuk”. A régi mondás is azt tartja, hogy nem erőszak a disznótör, vagyis nincs törvény a jó javaslat kötelező elfogadására.

Aztán elteltek hat esztendő, s levél érkezett Gy. 241—87/1976. szám alatt a 9. szakosztálytól, az oszlopokat azóta is készítő gyöngyösi üzemből: „Kérjük a szóban levő oszlopokat a jövőben a felsorolt, illetve mellékelt rajzok alapján gyártani”.

Az újtárs alig akartak hinni a szemüknek, amikor látták, hogy saját ötletük kivitelezését rendelték el nekik. Négyzetes talplemez a 60 centiméterrel rövidebb oszlop alsó végén, benne négy furat a betonba kerülő csavaroknak, jóformán csak azzal a különbséggel, hogy a horganycsavarok átmérője nem 16, hanem 20 milliméter. Nyilvánvaló, hogy ezek után kérték újtársi joguk elismerését.

A válasz 1977. október 15-i keltezéssel érkezett meg a 9. szakosztály vezetőjétől. Eszerint a két gyöngyösi újtárs célja az anyagtakarékos volt, míg a távközlési és biztosítobe-

rendezési szakszolgálatnál öt évvel később született újtárs műhelyi és a helyszíni szerelési idő arányának megváltoztatására irányult. A 9. szakosztály álláspontja, hogy „Agócs Sándor és Földházi János újtársi javaslatát a Kiterőgyártó Üzem saját hatáskörében fogadja el, és... díjazza”.

Az üzem igazgatója azonban 1978. január 4-i levelében így érvel a Vasúti Főosztály illetékeseinél: „A MÁV Kiterőgyártó Üzemnek nincs jogvitája az újtársakkal. A módosítással megrendelt terméket mi többletköltséggel gyártjuk. Mivel a helyszíni szerelés nem a mi feladatunk, az újtársi díj folyósítására üzemünkkel nincs sem erkölcsi, sem jogi alap”.

Ílát így fest a helyzet. Am, hogy mi ebből a tanulság, azt egyelőre az olvasókra bizzuk. Legalábbis addig, míg megnyugtató tájékoztatást nem kapunk az ügy rendezéséről.

(—)

Vonatkisérők a Nyugatiban

Rókafogta csuka, csuka fogta róka

Kevés a vonat, mert kicsi a létszám, kicsi a létszám, mert kevés a vonat

A vonat befut a Nyugatiba. Mielőtt leszállunk, egy fiatal pár beszélgetésére lettem figyelmes.

— Nem jött a kalauz, sem oda, sem vissza. Kár volt jegyet váltani — szolt az asszonyka.

— Nem baj, visszaváltatjuk — válaszolta a férfi.

A pályaudvar ügyeletén érdeklődéseimre elmondták, hogy elég gyakran kopogtatnak be menetjegy-visszaváltási ügyben az utasok. Sokszor csak a felesleges viták elkerülése, a megfelelő bizonyítékok hiánya miatt téríti vissza a jegy árát a vasút.

Közvetett bizonyíték persze van, ami végső soron mégsem lenne perdöntő: kevés a jegyvizsgáló, s még kevesebb köztük az olyan vasutas, akit a „ régi szép idők” hagyományaihoz híven tesz eleget kötelességének. Aki nem áll meg dolgavégezetlenül a kocsiperonján, ha kicsit nagyobb a kellelténél a zsúfoltság. A kalauznak nincs haszna abból, ha lyukaszlással érvényteleníti a jegyet.

A bevétel több lehetne

— Nem helyes ez az általánosítás — mondta Baluku Lajos vezénylőtiszt. Jegyvizsgálóink többsége tisztességgel, becsülettel ellátja szolgálatát. Csak hát számuk egyre fogy...

A hatvanas évek elején 180 vonatkisérő tartozott a Nyugati pályaudvar dolgozói közé. Akkor a jegyvizsgálók havonta mintegy negyedmillió forintot

szedtek be utánfizetés címén. Hat évvel ezelőtt, 1972-ben már csak hetvenen voltak. s havi átlagban 120 000 forinttal növelték a MÁV bevételeit. Tavaly a 46 főre csökkent vonatkisérői gárda egy-egy hasonló időszakban 137 000 forintot utánfizetést ért el.

— Mi okozza ezt az ellentmondást? Hogy kevesebb kalauz többet produkál?

— A személyszállítás mai jellemzője: hogy fokozatosan csökken az utasok száma, de növekszik az utazási távolság. Ezenkívül hozzájárul az is. Helyi részben szervezés, másrészt létszámlány miatt egyre több megállóhelyen korlátozzák vagy megszüntetik a pénztári szolgálatot.

A belépők kiléptek

— De hiszen akkor még több jegyvizsgáló kellene.

— Kellene, de nincs. A Nyugatiban jelenleg csupán 29 kalauz van... Az utas szeretne jegyet váltani, de nincs kinél. Felszáll a vonatra, s ha jön a jegyvizsgáló, akkor fizet, különben ingyen utazik. A helyzetet a szemfülesek ügyis kihasználhatják, hogy a kalauz későbbi megjelenésekor nem a tényleges felszállási helyről kérnek jegyet. Nem szólva a létszámlányról, hogy a következőkben jár a Keletibe, s értesüléseink szerint a tavaszi menetrend-változások ezt is elveszítjük. Ellenvelésünkre a szolgálati felsőbbeségtől azt halljuk: Örüljétek, hiszen t. ügyis kevesen vagytok... Igaz, de azért is vagyunk ilyen kevesen, mert elvették vonatjainkat. Szóval róka fogta csuka, csuka fogta róka... Idősebb kollégák ezért mentek el újságíróknak vagy zöldségesnek. Tovább bonyolítja a helyzetet, hogy ebből a kis létszámból gyakran dirigálják személyzetünket tehervonatokhoz, a dolgozók egészségi állapota vagy magas kora ellenére...

vizsgálóokra. Különösen a nyugdíjba vonuló „veteránok” helyett. Hogy áll jelenleg az utánpótlás?

— Nem vonzó már ez a foglalkozás — panaszkodott a vezénylőtiszt. A kereseti lehetőség még hagyján. Ennek reményében mindig akad jelentkező, de a kezdeti neklubzolás után csakhamar ki is lépnek az érkezők. Tavaly például 49 fiatal férfit és nőt vettünk fel. Közülük már a kiképzés idején harmincötven továbbálltak, a többiek pedig azután. Jó, ha egy-kettő van még belőlük, bár kérdés, hogy meddig...

Az utánpótlás nehézségeit fokozza, hogy a távolsági személy- és gyorsvonatokat elvették a Nyugati pályaudvar személyzetétől. A mai fiatalok családostan ebrednek fel egykori álmaikból: a messi távolságokat lefutó „elegáns” szerelvények helyett 40—50 kilométert csigatempóban döcögő „vicinális”-ra kerültek.

— Vonatjaink már csak Szobra, Veregyházaán át Vácra és Lajosmizsére vannak. A Nyugatiban — ahová valamikor minden jegyvizsgáló vágyott — ilyen körülmények között régen sem maradtak volna meg a jegyvizsgálók — hangzott a tájékoztatás. — A Balt—Orient Expressz az átépítés miatt újabban a körvasúton jár a Keletibe, s értesüléseink szerint a tavaszi menetrend-változások ezt is elveszítjük. Ellenvelésünkre a szolgálati felsőbbeségtől azt halljuk: Örüljétek, hiszen t. ügyis kevesen vagytok... Igaz, de azért is vagyunk ilyen kevesen, mert elvették vonatjainkat. Szóval róka fogta csuka, csuka fogta róka... Idősebb kollégák ezért mentek el újságíróknak vagy zöldségesnek. Tovább bonyolítja a helyzetet, hogy ebből a kis létszámból gyakran dirigálják személyzetünket tehervonatokhoz, a dolgozók egészségi állapota vagy magas kora ellenére...

Példa és ellenpélda

Nem volna teljes a kép, ha nem beszélünk a megromlott munkafegyeletről. A közelmúltban Oszvald Sándor, Bene Imre, Urbán Imre feledkezett meg a Nyugati jegyvizsgálóinak jó híreről, s vizsgálókat követtek el. Részenben „lacerázás” módszerrel kocsizogattak, másrészt — még egyszerűbb megoldást választva — nem számoltak le a beszédelt pénzzel. Oszvaldot és Benét azonnal elbocsátották, harmadik társukat pedig alacsonyabb munkabérral járó besorolásba helyezték. S okkal vagy ok nélkül: sok a notórius beteg. Ezenkívül nagyon furcsa az is, hogy Kopilovits András, aki már húsz esztendője vasutas, mintegy 0—8 éve minden általa megvizsgált jegyet „rendben” talált, hiszen azóta nem volt egyetlen utánpótlási esete sem.

— Szeretnénk, ha minél több olyan vonatkisérőnk lenne, mint Zvoronits Imre. Szklenár István, Csikós Lajos, Horváth József és Ellenbacher Mihály — dicsőkedett e nevek felsorolásával a vezénylőtiszt. — Példájukat a szocialista brigádok más tagjai is követik, illetve követhetik. Ez az érem egyik oldala. Másfelől viszont szükség van a jobb munkakörülmények megteremtésére. az utánpótlási jutalék és a kilométerpénz formájában elérhető kereseti arányok javítására. vagyis ösztönzőbb és igazságosabb bérezésre...

A témát egyébként felsőbb szinten is napirenden tartják.

Gergely József

Nagyfiúk mestersége

Vasutas dinasztikák nemcsak voltak, vannak és lesznek is. Nagyfi József édesapja például a földet művelte, édesanyja pedig a háztartásban serénykedett a Somogy megyei Böhönyén, ám az ő fiúk — aki 1950-ben volt 17 esztendő —, már szakmára vágyott. Budapestre a Fővárosi Villamos Vasúthoz szegődött el géplakatos tanulóknak. Mesterlevelét a HÉV cinkotai járműjavítójában szerezte meg, majd nem sokkal később átkerült Dorog állomás vontatási főnökségének kocsijavító műhelyébe. Katonaidejének letöltése után, 1956 februárjában jelentkezett kocsizsgálói tanfolyamra.

Immár 21 esztendője annak, hogy a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozója. 1962 óta kocsimester.

Nagyfi József nem csekély büszkeséggel említi: mindkét fia apja nyomdokain halad. A jelenleg katona János 16 éves kora óta dolgozik a Déli pályaudvaron, ő is kitanulta a lakatos szakmát, s ugyancsak a műszaki kocsiszolgálat dolgozója, mint József öccse, a Nyugatiban. Mindketten már iskolás korukban bebenéztek édesapjukhoz, s nagyon tettszett nekik a sínek világa... Most valamennyien boldog, elégedett emberek.

Íme, így formálódik e század hetvenes éveiben — amikor megannyi más csábító lehetőség vár a törekvő fiatalokra — egy új vasutas dinasztia. Büszke is Nagyfi József a fiaira, akik ráadásul egy-egy unokával is megajándékozták már.

Am ezekben a hetekben — ha erről kérdezés nélkül nem is szól — önmagára is okkal

büszke lehet. Február 16-án egyike volt azoknak, akik szakszervezetünk Benczur utcai székházában átvették a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa által adományozott kitüntetését: „A szocialista munkaverseny győztese” emlékérmét.

Hogy ő lenne a „győztes”, ezt cáfolja: brigádjának jó munkája nélkül semmire se jutott volna. A kocsimester és a kocsizsgálók feladata egységes egész: csak jó együttműködve láthatják el zökkenőmentesen.

— Az I-es fordában dolgozunk — mondja. — Az 1966-ban alakult Törekvés szocialista brigádnak tavaly csak 12 tagja volt, de most január 1. óta tizenötven vagyunk. Olyan csapat ez, amelyik nemcsak itt, az állomáson tart össze. Elsőrendű feladatunk, hogy az utasok biztonságosan, jól fűtött, kivilágított, tiszta kocsikban utazzanak. Ezenkívül az elmúlt években több olyan feladatot akadt, amely társadalmi munkát is igényelt. Ilyen volt egy akkumulátortelep átépítése, vagy legutóbb, tavaly decemberben a Szerelde III-as vágánynál a váltócsere előkészítése. Ceglédbercelen az általános iskola tornatermet parkettáztuk le, ugyancsak a mi fordánkban dolgozó Hajdú Ferenc asztalos irányításával. Kivüle mások is jöttek a fordából. A tornatermi munka értéke 18 ezer forint volt, s ezt a helyi tanács, a pártszervezet és az általános iskola tanszölete levélben köszöntö meg.

Kik a siker részesei? Kezdjük az alapító tagokkal. A brigádvezető helyettese. Városi Lénard, a naplóvezető Sarlós

Géza és Osztos György kocsizsgálók, valamint Platner György betanított fékkarbantartó. Ők 1966 óta tagjai a Törekvés brigádnak. Nagyfi József 1970-ben állt a kollektiva élére — addig a Vörös Nyíl szocialista brigádot vezette — majd sorra jöttek a többiek: Pintér Pál, Kovács Ferenc, Buzi Ferenc, Miskoff János, Rácz Lajos és Csabai János kocsizsgálók, továbbá Gecser János betanított fékkarbantartó. Ők már kiállták a próbát. Az idén szegődött hozzájuk Somlai Géza és Vrabecz Károly kocsizsgálók. Mihály István féklakatos. Eddigi eredményeik tették méltóvá őket arra, hogy e brigád tagjaivá legyenek.

— Eddig öt párttagunk volt — folytatja a kocsimester, aki egyszersmind a műszak MSZMP-alapszervezetének vezetőségi tagja is. — Mi patronáltuk az új brigádtagokat, s immár ők is a párt tagjai. Tehetséges fiatal szakemberek, közénk illenek...

Most, hogy a Nyugati pályaudvar csarnokát lezárták, a műszakiaknak is nehezebb a dolga. Egy-egy kocsizsgálójukat ideiglenesen kirendelték Kőbányára, illetve Zuglóba. Hiányukat érzik, bár az sem szokatlan számukra, hogy helyettesítések egymást. Tavaly minden második hónapban egy-egy kocsizsgálót kölcsönadtak Ferencvárosnak.

Elismerten jól szerepeltek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére meghirdetett munkaversenyben: ezt tanúsítja Nagyfi József kitüntetése is.

— fűdes —

(Százharminc éve, 1848-ban halt meg George Stephenson, az első üzemképes gőzmozdony megalkotója, a vasútépítés úttörője.)



— Sir, önt mindig dicsérni, de találmányát mindig szidni fogják...

(Polgár Imre rajza)

Kölcsönös kötődés, megegyező szándék

Kismamatalálkozó az igazgatóságon

Fiatalasszonyok, karjukon csöppsegekkel. Február 21-én ők — gyermekgondozási szabadságukat töltő édesanyjék — gyűltek össze a budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében. A szakszervezeti bizottság meghívására jöttek el kötetlen beszélgetésre. A picinyeket beadták egy rögtönzött megörzöbe, ahol KISZ-es lányok vigyáztak rájuk, amíg tartott az eszmecsere.

A munkahelyüktől átmenetileg távollevő asszonyokat dr. Fehér István igazgatóhelyettes tájékoztatta az elmúlt évi gazdasági eredményekről, s örömmel jelentette be, hogy az igazgatóságok közötti versenyben a budapestiek lettek az elsők. Beszélt arról is, hogy milyen feladatok várják majd a jelenlevőket a visszatérnek.

A kismamák közül többen hozzászóltak az elhangzottakhoz, s főként azt hangsúlyozták, milyen jóleső érzés számukra, hogy a munkahelyi közösség távollétükben sem feledkezik meg róluk. Pánczél Pálné, az igazgatóság nőfelelőse elmondta, hogy ezután rendszeressé teszik az ilyen találkozókat. Ezzel azt szeretnék elérni, hogy a kisgyermeküket nevelő nők a három év leteltével ugyanolyan felkészültséggel folytathassák munkájukat, mintha ki sem váltak volna a közösségből.

A szándék kölcsönös, hiszen ezt bizonyítja, hogy a meghívottak közül többen érdeklődtek a továbbtanulási lehetőségek iránt, illetve kérték az időközben megjelenő hivatalos lapok, fontosabb rendeletek lakóikra küldését.

Követelesre méltó ez a kezdeményezés.

Az üdülés társadalmi ügy

A kedvezményes üdültetés az életszínvonal-politika szerves része. „A szabad idő értelmes, kulturált eltöltése társadalmi ügy. Jelentősége az egészség megőrzésében és a személyiség formálásában egyaránt növekszik” — olvasható az MSZMP XI. kongresszusának határozatában.

Pihenés kedvezménnyel

Az elmúlt 28 év alatt sokat fejlődött az üdültetés színvonala. Az első években 6-8 ágyas szobákban helyezték el a vendégeket; jelenleg a szobák mintegy 50 százaléka már kétágyas. 1976-ban 11 880 vasutas és családtagja üdülhetett SZOT-beutalóval itthon és külföldön. (Tavaly 11 832-en üdültek.)

A SZOT kedvezményes üdültetéssel párhuzamosan a vállalati és az üzemi üdültetés is gyors ütemben fejlődött az elmúlt öt év alatt. A vasutas-szakszervezet 1977-ben a szervezett dolgozók mintegy 14 százalékának biztosított kedvezményes üdülési lehetőséget. A MÁV-val együttműködve 66 üzemi, családi üdülőben és hétvégi pihenőben igyekszik lehetővé tenni a vasutasok pihenését. A gyermekek nyári üdültetését a balatonkenesei gyermeküdülőben és a MÁV nevelőotthonokban szervezték meg. Az üdülők és hétvégi pihenők 60 százalékában csak a szezonidőszakban van teljes ellátás; a többiben csak szállásra van lehetőség. Sok a minimális komfortot biztosító üdülő, szb-kezelésében lévő hétvégi pihenők száma is. Ezeknek a színvonala eltérő, több helyen komfortosításra és korszerűsítésre lesz szükség. A vállalati üdülőket fokozatosan fejlesztik. Az ide beutaltak száma 1976-ban meghaladta a 12 500-at, tavaly pedig a 14 ezret. Az idén 15 780 üdülő vendégre számítanak.

A gyerekekre is gondoltak

A legfontosabb törekvések egyike a beutaltak ellátási színvonalának állandó emelése. Balatonfenyves üdülő a szakszervezet átvette a HM-től. Felújítása után, 1977-ben 408 felelt és 240 gyermek üdülhetett itt. Sokat tettek annak érdekében is, hogy a balatonboglári üdülő átépítése

miatt a családi üdültetés ne csökkenjen. A még le nem bontott épületekben 5 turnusban, a balatonkenesei gyermeküdülőben pedig 3 turnusban üdülhettek a családok. A hat kiemelt üdülőben (Zamárdi, Balatonkenese, Mezőkövesd, Vonyarcvashegy, Balatonboglár, Balatonfenyves) tavaly 3549 felnőtt és 1482 gyermek üdült. Bővítették a nagycsaládok üdülési lehetőségét is. Balatonkenesén például tavaly 3 turnusban 126 gyermek üdülhetett a szüleivel.

A MÁV nevelőotthonokban, valamint Szarvason a szlovák nyelvű kollégiumban összesen 1749 gyermek üdült. A három otthonban (Bodrogoláshab, Kőszegen és Répcsenygyörgyön) jó körülmények között pihenhettek, szórakozhattak a gyerekek. A táborvezetők gondoskodtak báb- és bűvész előadásokról, filmvetítésről, sportversenyekről, kirándulásokról.

A valutamentes külföldi gyermek cseréüdültetés is eredményes volt. Az NDK-ból, a Szovjetunióból, Lengyelországból, és Ausztriából összesen 142 gyermek érkezett és élvezte a magyar vasutasok vendégszeretetét Balatonkenesén. Ezekbe az országokba 135 magyar gyermek utazott.

Khasználni a lehetőséget

Az idén a vállalati felnőtt és családi üdültetés 1722-vel lesz több a tervek szerint, mint az előző évben volt. Július 6-tól 1979. január 3-ig 13 turnusban üdülhetnek a balatonboglári családok üdülőben. Az üdülő felújítása 1979-re fejeződik be. A három épületben, hideg-meleg vízzel ellátott, korszerűen berendezett szobákban turnusonként összesen 300 üdülővendéget helyezhetnek el.

A Vasútbiztosító Egyesület kötött szerződés értelmében Mátraházán és Hűvözen összesen 780-an találhatják meg a kihasználásukat, a pihenés lehetőségét. A balatonkenesei gyermeküdülőben 2250. Répcsenygyörgy és Bodrogoláshab MÁV nevelőotthonokban 720 Kőszegen pedig 500 gyermek üdülhet majd.

Az idei üdülési lehetőségek jó kihasználása attól is függ majd, hogy a szakszervezeti bizottságok a bizalmiak bevonásával milyen előkészítő pályázatot. A nagy kritikai realista orosz író 150 éve született. Az évforduló tiszteletére hirdetett pályázatnak az a

Felújítás után

ZENE, PRÓZA, VIDÁMSÁG

Gazdag program Dunakeszin, a kultúrotthonban

Az elmúlt évben fejezték be a fennállásának 50. évét ünneplő dunakeszi kultúrotthon rekonstrukcióját, amelynek berunázási értéke meghaladta a 55 millió forintot. A művelődési intézmény az elmúlt évben négyszáz különféle rendezvényvel járult hozzá a közművelődési programhoz. Ezeket százezer látogató — többségében szocialista brigádtag — jelent meg. A rendezvények közül említést érdemel az Állami Bábszínház, Bárdi György és Bessenyei Ferenc vendég szereplése. Különösen nagy gondtal szervezték a gyermekműsorokat, ezenkívül a tizenéveseknek szánt programokat. (Vendégszerepelt a Lokomotiv, az Express és a Juventus együttes is.)

A művelődési intézmény márciusban is gazdag programmal várja a látogatókat. Ismert előadóművészek szereplésével Lobogó estet szerveznek, ezenkívül meseműsort is adnak a gyerekeknek. Említést érdemel a Magyar Néphadsereg Központi Művészegyesülete Tavasz szél című műsora, amelyet a Nem-

zetközi Nőnap alkalmából rendeztek. Március 15-én az 1848-as szabadságharcra emlékeznek, majd barokk és reneszánsz zenei műsorral szórakoztatják a közönséget. Két nappal később a Vasutasok Szakszervezete Központi Zeneiskolájának 60 tagú szimfonikus zenekara — Hamary András vezényletével — operett- és műdalestet tart, amelyen fellép Zentay Anna, Kocsas László és Maróth Nóra.

Az ifjúsági klubban dr. Halák László, a Magyar Televízió munkatársa a családi életre nevelésről tart vitaindítót. A szocialista brigádok klubjában dr. Gyeyi Károly, a SZOT oktatási alosztályának vezetője tart beszámolót az üzemi demokráciáról és a kollektív szerződésnek lényegéről.

A Dunakeszi Vasutas Sportegyesület természetjárói a gyógyművekről, az erdők, mezők védelméről tartanak filmvetítéssel egybe kötött ismeretterjesztő előadásokat. A járműjavító 108 szocialista brigádjának az idén is kihasználhatja a művelődési lehetőségeket.

O. K.

Kiállí és Ferencvárosban

Brigádnaplók és dokumentumok

Rendkívül tanulságos kiállítást rendeztek a szocialista brigádok naplójából és egyéb dokumentumaiból a ferencvárosi vasutasok művelődési házában. A kiállítást február 23-án Berend Tibor, Ferencváros állomásfőnöke nyitotta meg.

A kiállítás célja az, hogy a budapesti szociális helyekről és a csomópont brigádjaitól kölcsönként legérdekesebb és legtaralmasabb naplókat, a munkaverseny eredményeiről tanúsító dokumentumokat megismertessék a brigádokkal, és ezzel módszertani segítséget adjanak. A látogatók érdeklődéssel lapozgatják a naplókat, megismerik egy-egy brigád életét, munkás hétköznapjait.

A kiállítás megnyitójának napján hirdették meg a művelődési ház vezetői a brigádnaplók napját a Lev Tolsztoj olvasó pályázatot. A nagy kritikai realista orosz író 150 éve született. Az évforduló tiszteletére hirdetett pályázatnak az a

célja, hogy alkalmat adjon a ferencvárosi vasutasoknak az író műveinek alaposabb megismerésére. Az ajánlott kis terjedelmű művek rövid idő alatt, utazás közben is elolvashatók.

A négyfordulós pályázatot két részben bonyolítják le, három ötéves csoportokkal. Hat díjat osztanak ki. A jelentkezési határidő 1978. március 20. A döntőt szeptember 28-án rendezik a művelődési ház színháztermében.

Eszperantó tanfolyam

A miskolci járműjavító eszperantó szakkör február 8-tól négyhónapos eszperantó nyelvtanfolyamot indított kezdők részére. A tizenkét tagú tanulócsoporthoz foglalkozásait Váci Márta, az eszperantó világszervezet magyarországi delegátusa vezeti.

Hírünk a világban

Eredményesek szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatai

A Vasutasok Szakszervezete tavaly tovább bővítette nemzetközi kapcsolatait

Szakszervezetünk a legtöbb nemzetközi rendezvényen képviseltette magát. Aktívan közreműködött például az áprilisban rendezett londoni találkozón is, ahol az 5. Nemzetközi Vasutas Szemináriumot készítették elő. A találkozó az idén Berlinben kerül sor.

1977. február 28-án volt Budapesten a Közlekedési és Szállítási Dolgozók VII. nemzetközi konferenciájának előkészítését segítő vasutas ágazati bizottsági ülés, amit szintén szakszervezetünk rendezett. A nemzetközi szakmai szövetség Budapestre történő átköltöztetésének előkészítése is növelte a feladatokat. Aktív részesei voltunk a szocialista országok közötti tapasztalatcseréknek.

A kapcsolatok legfontosabb állomásai azok a személyes találkozások voltak, amelyeken lehetőség nyílt a szocialista és kapitalista szakszervezetek munkájának alaposabb áttekintésére. Delegáció járt nálunk Prágában, Olaszországban, Jugoszláviában, Romániában és Bulgáriában. Ugyancsak eredményes volt a Norvégia és Svédországban járt vezetőségi delegációk útja is.

Külföldről is sok vendég érkezett hozzánk. Többek között fogadtuk a tiszta szovjet delegációt és az Osztrák Kommunista Frakció 42 tagú vasutas csoportját, valamint a Finn Vasutas Szakszervezet vezetőségi delegációját. A házában látogató csoportoknak szakmai napokat is rendeztünk.

Találkoztunk több határmenti vasúti szakszervezetekkel képviselőivel is. Mélyítettük a kapcsolatot a szovjet, a csehszlovák, a jugoszláv és a román vasutasokkal. Említést érdemelnek a nemzetközi

kulturális- és sportkapcsolataink. Példának említhetjük a Szombathelyi Haladás művelődési háza énekkarának vendégszereplését Lengyelországban és a kilenc ország részvételével megtartott vízilabda-bajnokságot.

Az idén tovább szélesítjük nemzetközi tevékenységünket. Szovjet, francia és olasz főtisztviselők bevonásával április 5-től 7-ig megbeszélést szerveztünk Budapesten. Ez év őszén pedig sor kerül a szocialista országok vasutas-szakszervezeteinek tapasztalatcseréjére, amit szintén mi rendezünk.

KITÜNTETÉS UTÁN

A brigád hírnevéhez méltóan folytatják a versenyt

Vincze Jánost, a szentesi építési főnökség gépállomásának motorszerelő csoportvezetőjét a szocialista munkaverseny győztese emlékéremmel tüntette ki a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa. Érdemes az ő esetében is megvizsgálni, hogyan jutott el vasúti pályafutása során magas megismerésig.

Mindössze 19 éves volt 1959-ben amikor pályamunkáinak jelentkezett. Ekkor már gépkezelői képesítése volt, majd 1964-ben megszerezte a motorszerelő szakmát.

— Képességeim kibontakoztatásának lehetőségét itt, a gépállomáson találtam meg — mondja: — Mindig megbecsültek és számítottak rám. Egy más után kaptam a megbízásokat, s ez — mini fiatal szakmunkásnak — nagy önbizalmat adott. Közben mind-

jobban felismertem a tanulás szükségességét...

Szegeden, a Rózsa Ferenc szakközépiskolában 1971-ben érettségi bizonyítványt szerzett. Ezzel azonban nem érte be, hiszen a szakmájába vágó szakirodalom száz és ezernyi kötetét ma is rendszeresen tanulmányozza, s a tanultakat beosztottainak átadja. Az eddig benyújtott és elfogadott 28 újítási javaslat alapján elnyerte a Kiváló újító kitüntetés ezüst fokozatát. A szakszervezeti mozgalommal is már régen elkötelezte magát. A szegedi területi bizottság tagjaként 1970 óta képviseli munkatársait, úgy is, mint a Makarenkó szocialista brigád vezetője.

A MÁV, illetve a közlekedés és hírközlés kiváló brigádjára címmel kitüntetett közönség jó híréhez méltóan állt helyt a jubileumi munkaversenyben is. Tagjai tavaly 116 százalékos átlagteljesítményt értek el, ezenkívül 1489 óra társadalmi munkát végeztek.

— Ennek elismerése a Szovjetunióból kapott kitüntetés — mondja Vincze János, majd hozzáfűzi: — 1978-ban ismét bizonyítani akarjuk, hogy méltók vagyunk a Makarenkó név viselésére, valamint az újabb elismerésre. Ezzel a tudattal folytatjuk tovább a jubileumi versenyt...

Fogas Pál

Karbantartás — védnökséggel

Tavaly segítséget kért Debrecenben a Kishegyesi úti szociális otthon vezetősége a vállalattól a karbantartási munkálatok elvégzéséhez. Debrecen állomás KISZ-bizottsága elsőként vállalkozott a segítőkész és védnökséget vállalt a karbantartásra.

Szombaton és vasárnap társadalmi munkában végeztek szakipari munkát. Asztalosok,

vízvezeték-szerelők, kőművesek, villanyszerelők, lakatosok serénykedtek az épületben, hogy teljesítsék vállalásukat. A fiatalokhoz idősebb szakmunkások is csatlakoztak. A szociális otthon vezetői a napokban levelet küldtek a KISZ-bizottságnak, amelyben megköszönték a több mint 110 ezer forint értékű társadalmi munkát.

Mesélj nekünk, nagypapa!

Szolnokon, a munkásörök alapító tagja a 91 éves Kálmán László. Az országban ő a legidősebb tényleges szolgálatot teljesítő munkás. Kálmán elvtárs harcolt a Nagy Októberi Szocialista Forradalomban, és fejezve védte a Magyar Tanácsköztársaságot. A történelmi esemény 59. évfordulója alkalmából epizódokat elevenített föl a veterán harcos életéből.

— Cudar életsorssal kellett szembe néznie, olyanokkal, mint amilyen az enyém is volt. Gyermekkor? Csak embernek lehet gyermekkorra, minket, munkásokat pedig nem vettek emberszámba. Vérezni kellett, közlünk soknak meghalni, hogy nektek, kislunokám minden megváltozzon. Hát ezekről akartok hallani?

— Ezekről is! Ugye, eljössz, nagypapa? Várnak az úttörők, vár az egész osztály. Bán tanár néni azt mondta, hogy te veterán vagy, meg hős, és legyen nagyon büszke rád. Mondtam neki, hogy az vagyok! És örülök, hogy te vagy a nagypapám. Mondd el majd, hogyan szűrték meg a karodát. Nagypap! Haragszol még a katonára, aki megszürt?

— Ugyan! Órák óta haragudtam. Azokat gyűlöltem, akik a háborút csinálták. Azokat, akik szuronyrohant parancsoltak Szabácsnál. Vezényeltek, aztán messziről néz-

ték kukkerral, hogyan öli egymást a proli. Nekem szerencsem lett. Megkegyelmezett az öreg szerb katonára. Leeresztette szuronyát, amikor kiesett kezemből a puská. Hosszan nézett rám, aztán elsodorta a kavarodás. Mikor délután elfoglaltuk a várost, szerbemet mindenütt kerestem a foglyok között. Nem találtam. Lehet, hogy neki nem kegyelmeztek... Végül pisztollyal kergetett el a kapitány. Adtira megjött a kurázsija, kukker helyett már pisztollyal hadonászott. És ekkor, ott a Száva partján... Akkor, tizenégy augusztus másodikán, törött karral megfogadtam...

— Mondd csak, nagypap! Ez a kukkeros kapitány vitt a másik frontra is, ahol a fehérek ellen harcoltál? Tudod, hova mondom? Oda, ahol a cárra is vigyáztál, nehogy megszökjön!

— Ő vitt persze, meg a gazdái. Először azonban hazajött Szolnokra. Mikor meggyógyult a karom, csak utána, tizenhatban vittek Oroszországba. Ott kellett volna folytatnom, ahol Szabácsnál abbahagytam. Csak hogy már tudtam, mire való a puskapor. Nem arra, hogy a munkások egymásra durrojanak vele. Amint kiértünk a frontra, megszöktem. Már hallottuk, hogy terjed a forradalom ar-

rafelé is. Stég Ignác bátyádnak mondom: szökjünk meg a vonatról, hallod! Majd csak megtaláljuk a vörösöket, Ignác bátyád rááll. Vonatunk lassan pőfögött, mikor kiugrottunk. Erdőben találtuk magunkat. Napokig bojongtunk, míg végre egy várost pillantottunk meg.

— Oda bemegyünk, pajtás! — mondom Ignác bátyádnak. De előbb puhatólódzunk, nehogy fehérek fogadjanak bennünket. Vörösöket találtunk, de ahogyan fogadtak, igencsak furcsa volt. Másra számítottunk. Egy pisze orrú katonának telepedett. Unásig faggattott, azt írtatta, kifélék vagyunk.

— Asztalossegéd. A társam meg szabó, de legtöbbször munkanélküliek. Ha nem hiszed, menj és nézz utána Szolnokon. Harcolni jöttünk köztük, nem veled csevegszünk. A pisze orrú Tyimoskin mindig előlről kezdte.

Igy ment ez hónapokig. Ktavasodott, sőt eljött a nyár is, amikor még furcsábbat mondott: „Rendben van, hogy harcolni akartok a forradalomért. De mondjátok: miért éppen Jekatyerinburgban? Na, miért?” És olyan szigorúan, gyanakvóan nézett, hogy végképp megsokalltam.

— Mert itt a kővel szembe szöktünk meg a vonatról, mond-

Huszonnégyes névadó



Bensőséges ünnepség színhelye volt március 4-én a Déli pályaudvar állomásfőnökségének első emeleti előadóterme: huszonnégy apróság — 10 kislány és 14 kisfiú — névadóját szervezte meg a KISZ- és a szakszervezeti bizottság.

A szülőket, névadó szülőket, hozzártatózókat és a

csöppsegeket Péter András, a KISZ-bizottság titkára köszöntötte, majd a Kosciuszko Tádé utcai Általános Iskola úttörői adtak műsort.

A szülők és a névadó szülők: Darin Antalné, az I. kerületi Tanács anyakönyvvezetője előtt tettek fogadalmat, s erről rézkarcral díszített emléklapot

kaptak. A csomópont fiataljai virággal kedveskedtek az ünnepeltnek. A szakszervezeti bizottság játékkal és 500 forintos vásárlási utalvánnyal ajándékozta meg a kiscsinyeket.

Képünkön: az anyakönyvvezető átadja az emléklapot.

(A)

A MUNKÁSOK AKARATA:

Képtár épüljön Szombathelyen!

Hitvallás az osztályálláspontot tükröző művészet mellett

Képtár építését határozták el Vas megye dolgozói, mégpedig a szombathelyi járműjavító munkásainak kezdeményezésére. Ma már 3000 tagja van a Képtárépítő Egyesületnek. A társadalmi összefogás célja, hogy

méltó otthonra találjon Derkovits Gyula és Dési Huber István életműve.

A téglajegyek értékesítése alig egy hónapja kezdődött, és 1979 végéig tart. A hangsúlyozottan önkéntes akció sikeréért jelentős kulturális agitációt vállaltak a vasutas-szakszervezet helyi aktivistái. Munkájuk legszebb dicsérete, hogy a szolgálati helyeken

február 15-ig mintegy 150 000 forint értékű téglajegy kelt el.

A szombathelyi vontatási főnökségen például mindenki igényelt téglajegyet, ezenkívül minden szocialista brigád vál-

lalta a képtárépítés cselekvő támogatását is. Hasonló példával járnak elől Celldömölk vasúti csomópont dolgozói. Az állomás, az építési főnökség, a vontatás és a szertár területéről

sokan a helyileg alakított Képtárépítő Baráti Körébe is beléptek.

fontos szerepet vállalva a művészeti ismeretterjesztésben, a celldömölki járási üzemi és termelőszövetkezeti dolgozók között.

A művészeti propaganda segítését Vas megyében a TIT szerződésben vállalta.

Színes diavetítéssel gazdagítja a Derkovits Gyula és Dési Huber István munkásságáról, alkotásairól szóló előadásokat, és tartatvezetést szervez vasutas szocialista brigádok részére a szombathelyi Derkovits Gyula emlékházba.

MÉG CSAK KÍSÉRLET

Mozdony — vezető nélkül

Repülésirányító toronyhoz hasonlít a Szovjetunió kísérleti vasútvonalának cserebinkai diszpécser-központja. A szolgálatban levő mérnök elfordít egy kart, mire a központ előtti vágányon álló villanymozdony lassan elindul és hamarosan eltűnik a szem elől. A toronyban levők az ipari televízió képernyőjét nézik. A mozdonyvezető nélkül robogó gép órházak, települések mellett halad el. Közben megáll, majd ismét felgyorsul. Olyan az egész, mint egy fantasztikus film. A mérnök a toronyból vezeti a mozdonyt.

A távirányítású gépet és a kísérleti pályát a moszkvai Közlekedési Intézet mérnökei és munkatársai tervezték. Egy

vasúti szerelvényt mozdonyvezető nélkül ma még nem lehet közlekedtetni, de a jövőben nincs kizárva ennek a lehetősége. Ezt bizonyítják a szovjet kísérletek is. A vonat — televízió segítségével — a diszpécser irányítja majd. Kezdetben a bányák környékén üzemelő vasútvonalakon szeretnék közlekedtetni ezeket a szerelvényeket.

Az is elképzelhető, hogy később majd a diszpécser szolgálatára sem lesz szükség. Munkáját egy programvezérlésű szerkezet helyettesíti. A számítógép feldolgozza az adatokat és rádión ad „utasítást” a pályán robogó mozdonyoknak. Ez a terv inár nem is olyan fantasztikus.

Klubélet Nagykanizsán

A MÁV nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Háza a vasúti csomópont 2500 dolgozójának és a déli városrész lakóinak művelődését szolgálja. Itt működik SZMT körzeti könyvtára is, ahol 35 ezer könyvet forgalmak, kölcsönöznek; mintegy 35 kanizsai üzem dolgozó részére. A munkás olvasók megbecsülik ezt a hasznos szolgáltatást. Ezzel összhangban a 35 üzem évente 80 ezer forinttal támogatja a könyvtárat.

Mostanában azonban már nemcsak a könyvtári, hanem az egyéb kulturális szolgáltatások iránt is érdeklődik számos vállalat, intézmény. A rendezvényeknek tavaly nyolcezer látogatója volt. Tartottak fró-olvasó találkozókat, Ady-emlékestet, szórakoztató műsorokat. Nagy érdeklődést keltett a négy község által rendezett textilbemutató, valamint a folklórműsorok.

A már említett nyolcezer látogató csak néhány rendezvényre vonatkozik. Valójában sokkal többen fordultak meg a kultúrházban.

A kultúrház 11 klubot, szakkört működtet, melyeknek 500 állandó tagja van. A műsorokat gyakran színesítik a Kun Béla Általános Iskola énekkarának és kultúrcsoportjának fellépései.

A kultúrház ajánlásokkal, programtervekkel látja el a szocialista brigádokat. Végző soron mintegy 50 brigád él az intézmény által felkínált lehetőségekkel.

A kultúrházat egyébként a közelmúltban kívül-belül tartarozták, festették. Nincs tehát akadály a tervezett előadások, koncertek —

többek között Keres Emil előadóját — megrendezésének. Várják a televízióból ismert Pálffy Józsefet egy külpolitikai fórumra, és sor kerül Vass László, fiatal zalakomári faragó népművész kiállítására.

A sokoldalú, gazdag műsorral újabb érdeklődőket szeretne megnyerni állandó vendégnek a kultúrház vezetősége.

Oszthatatlan felelősséggel

Aki járja a szolgálati helyeket, s munkája közben a legkülönbözőbb életkorú és képzettségű vasutasokkal beszélget, olykor elcsodálkozik. Hol örömeiben, őszintén elismeréssel; hol meg nem kevés bosszúsággal, el-el-tűnődve. Mert hogyan melegengetné az ember szívet, ha azt hallja, hogy egyesek nem tudják elképzelni életüket a majd mindennapos olvasás, az esetenkénti színházlátogatás nélkül, vagy ha a televízió műsorairól szó esven, nemcsak Kojak felügyelő kalandjairól hall véleményt, hanem az irodalmi igényű Nyitott könyv sorozat egyik-másik adásáról is. S hogyan kedvetlenedne el, amikor a szocialista brigádok tagjaitól olyan megállapítást hall, hogy „a művelődésre, szórakozásra kevés idő marad, de azért kulturális vállalásuk teljesítése érdekében kollektíven elmentünk az Operett Színházba, vagy a Fővárosi Nagycirkuszba...”

Félreértés ne essék: dehogyan becsülöm le az artisták merészségét, szakmai tudást igénylő produkcióit, dehogyan dudolom olykor én is a Csárdáskirálynő örökzöld dallamait. S az is túlzás lenne, ha az irodalmi, a zenei, a képzőművészeti élet megannyi rezdülésének naprakész ismeretét kérem számon bárkitől. Nincs nagyobb veszély, mint — közművelődés ürügyén — végletekben gondolkodni. Am a megfelelő arányok igénye elvárható — kiváltképp, ha szervezett munkásokról, szocialista brigádok tagjairól esik szó.

Mindazt nem pillanatnyi hangulat iratja velem: a közművelődésről párhatározat, majd az országgyűlés által jóváhagyott feladatgyűjtemény. Az időszerű szakszervezeti nevelési feladatokkal foglalkozott tavaly a SZOT is, szakszervezetünk központi vezetősége pedig 1980-ig jelölte meg a célt a „Feladatok a munkásművelődés és a munkahelyi közművelődés fejlesztésében” című határozatában. S mert rohanó korszakban élünk, a célkitűzéseket indokolt időről időre felülvizsgálni, s ha kell, finomítani. Ezért a központi vezetőség egy évtizeden belül négyszer is — 1968-ban, 1973-ban, 1976-ban majd az elmúlt év végén — önálló napirendként foglalkozott a politikai és kulturális tömegmunka, az oktatás és nevelés helyzetével, feladataival.

Nos, e legutóbbi ülés indokolja eme rövidke tündést — a nevelésről. Jóllehet, a nevelő tevékenység a szakszervezeti munka jellegéből is adódik: — nem csupán szakszervezeti feladat az emberek képzése, érdeklődésük felkeltése. „A szocialista társadalomban nem átlagemberekre van szükség, hanem szakmailag és politikailag képzett munkásokra, vezetőkre az élet minden területén” — hangzott el a központi vezetőség decemberi ülésén. Itt is fontos tehát a személyes példa, hiszen csak az hirdethet igét, aki maga is aszerint él.

Az olvasó vezeti, aki lépést tart korunk változásaival, nemcsak szavakkal, hanem tetteivel is arra buzdít: érdemes nyitott szemmel járni a világban, mindenki számára hasznos, ha fogékony az újra, a szépre, hétköznapjaink tartalmasabbá tételére.

A vasutasok között igen sokan dolgoznak mostoha körülmények között. Távolról járnak szolgálati helyükre, vagy éppen családjuktól messze, szálláson laknak. Amilyen a környezetünk, olyan a közérzetünk — indokolt tehát, ha a vasutasok létszámának több mint a felét alkotó bejáró dolgozók megkülönböztetett figyelemben részesülnek; ha a gazdasági vezetők is tudják, hogy velük fokozottabban kell törődni. Az sem mindegy, mennyire kulturált a munkahely — s ezt még akkor is szóvá kell tenni, ha közben tudjuk: helyell-közvetlen elemi munkakörülmények megteremtése is nagy erőfeszítéseket követel — s az sem lehet közömbös, mennyire lakályos az a szállás, ahová a fárasztó napok nehéz fizikai munkája után a dolgozók, munkatársaink pihenni térnek.

Persze, a felelősséget még tovább boncolgathatjuk — ám ez részgazságokhoz vezetne. A felelősség ugyanis a nevelésben és a közművelődésben oszthatatlan. A nevelés valamennyiünk feladata. Eletünkkel, magatartásunkkal, szavaink és tetteink érzékletes példájával hathatunk legjobban egymásra.

Természetesen a szocialista brigádok — a szűkebb kollektívák tagjai — még többet tehetnek. A legjobbak ennek tudatában vannak, ezért mutatnak példát a többieknek.

Földes Tamás

Aki beszélteti a köveket

Gyermekkorában szívesen rajzolt, festetgetett. Aztán — amikor már a dunakeszi járműjavító lakatososa volt —, szocialista brigádjának tagjai felügyeltek képességére. Biztaták, hogy készítsen szobrokat. Rövid idő múlva a Vasutas-szakszervezet képzőművészeti köre tagjaként gipszből formálta a portrékat.

Legutóbb Szamuely Tibor alakját mészkőből faragta ki, s az üzemi ebédő előterét díszítö, hatalmas munkásportré is az ő alkotása.

— Most éppen az üzemi óvoda parkjába készíték egy szobrot. Az életnagyságú márványkompozíció címe: Gyermek, kanocsóval. Avatására, illetve leleplezésére április 4-én kerül sor — mondja Czinege

István, miközben a járműjavító által rendelkezésére bocsátott szerény műteremben szaporán forgatja a spiccsvőst és a kalapácsot.

Kérszemre elmondja, hogy műveivel 1970 óta szerepel kiállításokon. Munkáit gyakran díjazták. Sikeresen mutatkozott be 15 ország amatőr művészeinek legutóbbi drezdai tárlatán, de legbiztosabb arra az elismerésre, amit munkásábrázolásaiért a 27. vasutasnapi kiállításon kapott. S annak is örül, hogy az üzemi amatőrök közül ő a legidősebb, aki az elismerésre, amit munkásábrázolásaiért a 27. vasutasnapi kiállításon kapott. S annak is örül, hogy az üzemi amatőrök közül ő a legidősebb, aki az elismerésre, amit munkásábrázolásaiért a 27. vasutasnapi kiállításon kapott.

va megtörtli homlokát, majd dolgozik tovább. — Úgy érzem, a tehetség elveszett volna bennem, ha nem segít, biztat, bátorít a brigád. Talán ezért is szerepelnek ok, a munkások legtöbbet a műveimben. Szívesen ábrázolok fiatalokat, sportolókat, s megformáltam már ifjúgárdistát, diáklányt, közsőzrűst, hegesztőt, a vízparton botját szorongató horgászot, a gyermekét feltűnő ölelő anyát... A KISZ újjáalakulásának 20. évfordulójára készített bronzplakettre is saját ifjúsági közösségem jellemzőit mintáztam rá... Eddigi munkásságomért Kiváló képzőművészeti szakkör címet.

Beszélgetés közben egy pillanatra félbehagyja munkáját, a széles karimájú művészalkapot hátratul-

seimet zavartalanul önthessen formába. A szobrok anyagát szintén biztosítják, mert saját erőből ez aligha volna elérhető... Remélem, az Alkotó Ifjúság pályázatára készített munkáim újabb sikert hoznak az idén...

A fiatal szobrász önmagát is szüntelenül formálja. Esti tagozaton nemrég fejezte be a szakközépiskolát. Néhány hónapja új munkakörbe helyezték: anyaggazdász lett. De mindennap delután 4 órától késő estig a műteremből kihallatkozó kalapácsütések jelzik tartózkodási helyét.

Czinege István képzelete és keze munkája nyomán testet öltenek és szinte be-
szóló kezdenek a néma köveknek.

Orosz Károly

Toborzó

népművészeti találkozóra

A SZOT kulturális, agitációs és propaganda osztálya a Dunaújvárosi Munkás Művelődési Központtal együtt november 25—26-án megrendezi az üzemi amatőr népművészek II. országos találkozóját és kiállítását.

A kiállításra faragással (fa, csont, szaru), kézimunkával (hímzés, fonás, szövés), bőrdíszművel, kovácsoltvas és ötvösmunkával lehet nevezni.

Jelentkezhetnek — csak egyénileg! — a népművészettel magánúton vagy szakkörökben foglalkozó üzemi dolgozók, nyugdíjasok és szakmunkástanulók; név, pontos cím, munkahely és a beküldésre szánt tárgy megjelölésével, a munkahelyi szakszervezeti bizottságán. A szakszervezeti bizottságok az összegyűjtött jelentkezéseket május 1-ig küldjék meg a következő címre: Munkás Művelődési Központ, Dunaújváros.

A jelentkezés elfogadásáról a pályázók értesítést kapnak. A kiállításra szánt anyagokat az előzetesen jelentkezők október 1-ig küldhetik meg, közvetlenül a dunaújvárosi művelődési központnak.

Azok a népművészek, akiknek alkotásait a zsüri a kiállításra alkalmasnak itéli, meghívást kapnak az országos találkozóra.

tam már! És nem gondoltuk, hogy ekkora tulokkal akadunk össze. Ilyen vadszamárral, aki ezt sehogyse bírja fölfogni. Mi ebben az érthetetlen? Visszadjátok a fegyvereinket vagy nem? Ha tovább packáztok velünk, itthagynak benneteket!

— Ebből a városból napjainkban nem lehet elmenni! Aki idejön, itt is marad, barátocskám! De megnyugodhattok, lesz fegyveretek. A Vörös Gárdába kerültek, és a börtönhöz osztunk benneteket őrszolgálatra. A legfontosabb feladatot kapjátok, ami Jekatyerinburgban létezhet! — válaszolta.

Az hittem gúnyolódik, mérgelem tovább fokozódott: — A legfontosabbat! Forradalom van, ha nem tudnád! Mindenütt ütök a fehéreket Oroszországban, neked meg rablók és ellenforradalmárok porkolábjának lenni a legfontosabb?

Szavamba vágott: „Csak ne forrófejűsködj...! Népünk első számú ellenségére vígyáztok ott, barátocskám! A börtönfogoly: második Miklós cár... No, értitek már?”

A külső őrségbe osztottak. Lövésre kész fegyverrel sétáltam a három-három órás szolgálat alatt. Ugyan, melyik deszkázott ablak mögött lehet a cár? — tűnődtem a júliusi éjszakákon. Emeleten vagy földszinten? Hol járja ugyan sorsának beteljesülését? Eszmélt vára'oztatni? Pokolra értett, pokolra vele! Mondogattam is Tyimoshinnak, mire varunk. Mikor csinálnak már az atyus'ából kis angyalkát? Röviden elintézték: — Majd,

ha eljön az ideje! Addig pedig maradj nyugton, Kálmán toraris!

Egy éjszaka három politikai tiszt közeledett. Arnyekkepeik messziről kirajzolódtak a tiszta júliusi holdfényben. Ismertük őket, de a regula mégiscsak regula:

— Állj! Jelszót!

— Gomb! — harsogta az egyik. Aztán parancsot adott, hogy fussunk sebesen az utca végén gyülekező gárdistákhoz. Iszkiri, ahogy a lábunk birta. A századparancsnok azonnal rendelkezett. Egy utcányi gyűrűt vontunk a cár börtöne köré. Csendben, tüzelésre kész fegyverekkel várakoztunk néhány órát, aztán bevonultunk. Nem tudtuk, miért kellett kordont húzni, hiszen semmi sem történt... Reggel a pisze orrú Tyimoshin a vállamra csapott:

— Indultok Dutov bandái ellen, nem kell többé őrizni a cárt. Hajnaltól a pokolban trónol! Küldjétek neki minél több alattvalót...! — Az öreg elhallgat, gondolatát a múltban kutatnak.

— Tizennyolcban, egy nap-sütéses nyári reggelen...

— Nagypám! Egy munkás-őr bácsinak mondat egyszer, hogy Oroszország ol úgy küldtek haza a vörösökönara barátajd, hogy itthon harcolj tovább. Miért mondták? Ott még kellett volna.

— Miért küldtek haza? Forradalom kezdődött. Úgy hívták: őszirózsás. Itthon is szükség lett ránk! Nemsokára a munkásoké lett a hatalom, és védenünk kellett.

Tihanyi János
(Folytatjuk.)



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. MÁRCIUS 25.

Kádár János látogatása

a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban



Kádár Jánost üdvözli Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter

Kádár János, az MSZMP Központi Bizottságának első titkára március 9-én a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban látogatott. Elkísérte

Kovács Antal, a Központi Bizottság osztályvezetője és Nádasdi József, a VII. kerületi pártbizottság első titkára.

Kádár János a tárca vezetőivel közvetlen hangulatú eszmecsere-t folytatott, amelyen részt vett Pullai Árpád miniszter, Urbán Lajos államtitkár, Földvári László, Horn Dezső, Kiss Dezső, Klézl Róbert miniszterhelyettes, Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója és Györfly József, a minisztérium pártbizottságának titkára.

Pullai Árpád tájékoztatást adott a KPM tavalyi munkájáról, az idei legfontosabb feladatokról és a tárca fejlesztési terveiről. Egyebek között beszámolt arról, hogy a szállítás és a hírközlés területén dolgozók teljesítették a tavalyi terveket. Az áruszállításban kielégítették a megnövekedett igényeket, amiben jelentékeny szerepe volt annak, hogy javult a vállalatok közötti együttműködés. Az idén a tárca mintegy 380 ezer dolgozója az előző évinél is nagyobb feladatok megoldása vár. A cél az utazási körülmények további javítása, az áruszállítási igények mind teljesebb kielégítése, a közutak és a vasúti pályák korszerűsítése, az országos főúthálózat fokozatos kiépítése.

Kádár János elismerését fejezte ki a tárca vezetőinek, a közlekedés és a posta dolgozóinak helytállásukért, a nehéz körülmények között végzett jó munkáért, amellyel a múlt évi feladatokat teljesítették. Végül további sikereket kívánt az idei esztendő tervei teljesítéséhez.

Felszabadulásunk évfordulóján

Írta: Gál László, a SZOT főtitkár-helyettese

Harminchárom esztendeje szovjet katonák vére váltotta meg hazánkat a fasiszta elnyomás szörnyű igájából. Azóta április negyediké tudatunkban és érzelmeinkben elevenen élő ünneppé magasztosult. A füstölgő romokból magunk sem hittük volna, hogy hazánk ilyen gyorsan feltámad, megfiatalodik, kivirul. Ezt a magyar munkásosztály, a magyar dolgozók szorgalmas munkája mellett a szovjet nép áldozatkész segítségének is köszönhetjük. A fasiszmust ugyanaz a fegyvert tartó kéz zústa szét, amely a felszabadító harcok után kenyeret és szabadságot adott a mindkettőre éhes embereknek.

Felszabadultunk és lehetőséget kaptunk arra, hogy a nép kezébe vegye sorsának irányítását. Új világot építettünk az eljövendő nemzedékek számára.

Ebben az újjáépítésben az élenjárók között voltak a vasutasok. Legkiválóbbjaik már a felszabadulás előtt harcosai voltak a haladásnak. A vasutasok tízezrei is vallhatnak arról, hogy mit jelentett Magyarországon 1945-ig proletárnak lenni. Közülük sokan hozzájárultak — vállalva az életveszélyt — a fasiszmus elleni küzdelemhez, az ország felszabadulásához. Szabotázsakciókkal nehezítették a megszállók gaztetteinek végrehajtását. Pedig valamennyien tudták, hogy ezért azonnali kivégzés a büntetés. A magyar vasutasok mentették, ami menthető. Földbe ásták a műhelyek gépeit, voltak, akik a pályaudvarokat ért légitámadás perceiben a haláltáborokba indított, vagonokba zárt embereket menekítették. Ahogy elült a csatazaj, az elsők között jelentkeztek a munkára: romeltakarításra, a bombatörtött vágányok, felrobbantott viadukok újjáépítésére. Tudták: jó részt rajtuk múlik, hogy mikorra képes az ország talpraállni...

Etörténelmi évforduló jó alkalom arra is, hogy megemlékezzünk a szakszervezeti mozgalom fejlődéséről, az országépítésben betöltött szerepéről. A Horthy-rendszer nem engedte megtiltotta, üldözte a vasutasok szervezkedését 1945-ben. Néhány hónap alatt a Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete soraiba tömörítette a dolgozók többségét. Létrejötték az üzemi bizottságok, amelyek a műhelyekben és a fűtőházakban nemcsak a vasutasok jogai mellett örököltek, hanem egyben ellenőrzést is gyakoroltak.

Szakszervezetünk fontos célként jelölte meg a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását. A 33 évvel ezelőtt létrehozott bizalmi testületek képviselték a műhelyekben, a forgalomban, a pályafenntartásnál és egyéb szolgálati helyeken a munkások érdekeit a munkaadóval szemben. Összekötő szerepet tölthettek be a szolgálati ágak és a szakszervezet között. Azóta persze tovább szélesedett a bizalmi jog- és hatásköre, de az előzők munkája ma is emlékeztető példa.

A vasutasélet ma sem könnyű, de a mai gondok már mások, mint a 33 évvel ezelőttiek. A MÁV dolgozói minden évben nagy erőfeszítéseket tesznek azért, hogy a népgazdaság által termelt áru minél előbb rendelkezési helyére kerüljön. A közvélemény az eddigénél is értőbben, nagyobb figyelemmel kíséri munkájukat.

Büszkék vagyunk arra, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére hazánk, pontosabban a csepeli szocialista brigádok kezdeményezésére bontakozott ki a nemzetközi méreteket öltött szocialista munkaverseny. Ebből a magyar vasutaság is derekasan kivette a részét. Az elmúlt évi eredményekre méltán büszke az egész társadalom. A jubileumi munkaverseny hatására a MÁV-nál is rekord született. 321 millió utast és 134 millió tonna árut szállított a vasút.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elismerését fejezte ki teljesítményeikért, és munkájukat továbbra is figyelemmel kíséri. A közelmúltban vizsgálta például a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit, a szociális fejlesztés további lehetőségeit.

E nagy történelmi évforduló alkalom a jövőbe tekintésre is. Hogy mit hoz a holnap a vasutasok számára, azt az ötödik ötéves terv körvonalazta. Bővíteni kell többek között a vasút szállítási kapacitását, korszerűsíteni mintegy 1700 kilométernyi vonalat.

Terveinket csak valamennyi állampolgár hasznos tevékenységével tudjuk megvalósítani. Ezt mindannyiunknak vállalni kell, hiszen csak így épülhet fel hazánkban a fejlett szocializmus, a mai és az eljövendő nemzedékek javára.

Az eltelt 33 év mérlege lelkesedéssel tölt el bennünket: a hatalmas Szovjetunió további segítségével a fejlett szocializmus felépítése olyan eredményeket hoz az emberiség javára, amelyek legfeljebb csak nagy-szerű körvonalait tudjuk elképzelni.

Tisztelettel emlékezünk felszabadítóinkra és továbbra is számítunk a magyar és szovjet nép barátságának újabb szép eredményeire, az egész szocialista világ-rendszer további győzelmeire.

Tizenhét napi bérnek megfelelő nyereségrészesedés a vasútnál

1977-ben a MÁV-ra hárult feladatok végrehajtásában nagy szerepe volt a dolgozók aktivitásának, ezen belül a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 80. évfordulója tiszteletére kibontakozott jubileumi munkaversenynek, illetve a szocialista brigádmozgalomnak. A vasutasok helytállásának különösen nagy jelentősége volt a frekvenciánál munkakörülményekben. A létszámhiány miatt sok esetben csak a munkaintenzitás fokozásával, a tényleges munkaidő növelésével lehetett a szállításokat zökkenőmentesen lebonyolítani.

A MÁV 1977. évi kiemelkedő eredményei lehetővé tették a vasutasok bérszínvonalának tervezettnél nagyobb mérvű növelését, és aránylag magas év végi részesedés fizetését. Az eredmények alapján ugyanis 17 napi bérnek megfelelő részesedést fizet a vasút.

Az év végi részesedés természetesen differenciáltan oszlik meg a főegységek — igazgatóságok, járműjavítók, építési főnökségek — között. A differenciálás megmutatkozik az igazgatóságokon belül is, tehát a szorzószámokat befolyásolja — minusz és plusz arányban — az igazgatósági verseny célkitűzéseinek éves teljesítése, s a baleseti károk alakulása is. 1978-ban előreláthatóan 18 nap nyereséget fizet majd a vasút.

MÁRCIUS 16-ÁN

Ülést tartott szakszervezetünk elnöksége

10.5 milliárd forint a munkavédelem fejlesztésére

Március 16-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A napirendi pontok között szerepelt az elmúlt évi szocialista munkaversenyben élenjáró szolgálati helyek és szocialista brigádok kitüntetésének odaítélése, a MÁV 1978—1980 közötti és 1978. évi Munkavédelmi Intézkedési Tervének megvitatása, továbbá az 1978. január 1-től hatályba lépett üzemi demokrácia működésével kapcsolatos tapasztalatok értékelése, a vasutas-szakszervezet és a Vasutas Társadalombiztosítás 1977. évi, valamint a 1/2-százalékos ÖTA tavalyi gazdálkodása.

Az elnökség valamennyi napirendi pontra készített előterjesztést, javaslatot elfogadta.

Az üzemi demokrácia fórumainak működésével kapcsolatban az elnökség megállapította, hogy a hatáskörök bővítésével a bizalmiak, a bizalmi-küldöttek és a szakszervezeti bizottság (tanács) együt-

tes ülése megteremtette annak a lehetőségét, hogy

a vasút valamennyi dolgozója véleményt mondjon és alkotóan közreműködjön a szállítási, a gazdálkodási és az elosztási feladatok megvalósításában.

A szakszervezeti szervek biztosították a tanácskozások demokratizmusát. Az aktivitásra jellemző, hogy a bizalmiak mintegy 25 százaléka fejtette ki véleményét, és tett javaslatot az együttes ülésen. Az üzemi demokrácia fórumainak minden szintjén tapasztalható volt, hogy növekedett a gazdasági munka hatékonyságát segítő javaslatok száma.

Az eddigi tapasztalatok egyértelműen bizonyítják az üzemi demokrácia ki-szélesítésének időszerűségét, az új fórumrendszer

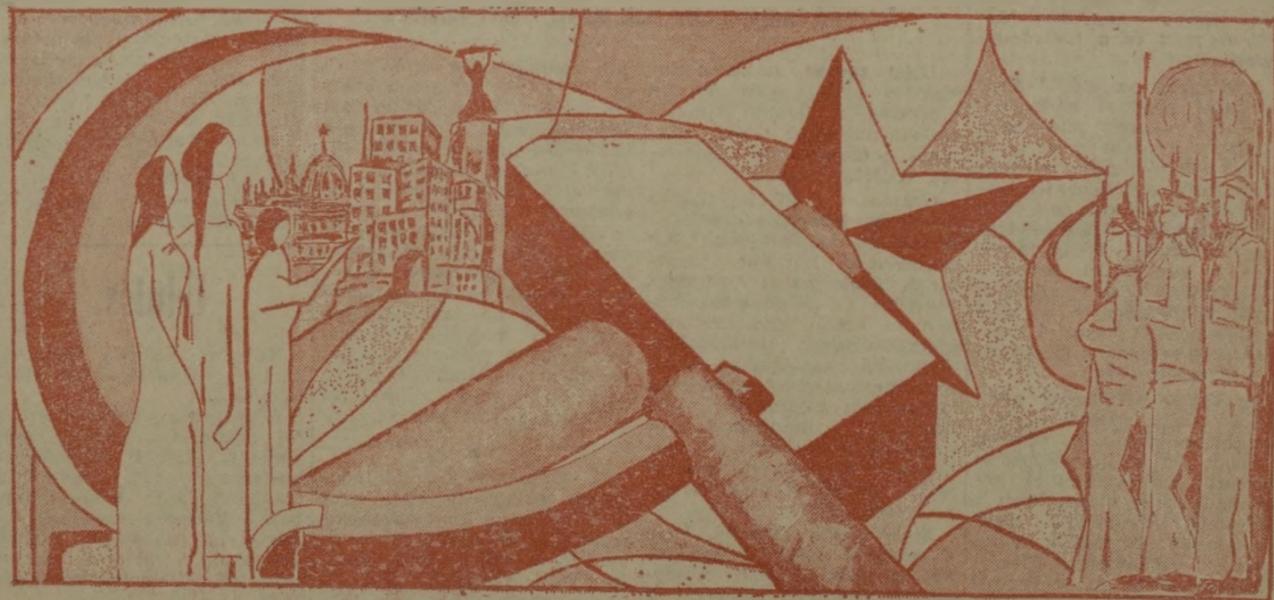
működésének életképességét.

A MÁV munkavédelmi intézkedési tervei közül említést érdemel az, hogy 1978—80 között 10.5 milliárd forintot fordítanak a munkavédelem fejlesztésére. A legfontosabb célkitűzés a munka műszaki biztonsági feltételeinek további javítása, a kedvezőtlen munkakörülmények megszüntetése és a nehéz fizikai munka gépesítése.

Az egészségre káros munkahelyek korszerűsítésére 955 millió forintot fordít a vasút

A munkavédelmi ellátás fejlesztésére szánt 730 millió forintból folytatják az öltözők, mosdók építését, a munka- és védőfelszerelések beszerzését.

A nehéz fizikai munka gépesítésére tervezett 2,3 milliárd forintot a rakodás gépesítésére, a konténerizáció fejlesztésére és az anyagmozgatás gépesítésére használják fel.



(Szigligeti Gábor rajza)

Elérkezett a beszámolás időszaka

A BIZALMIK KEZDIK

Kedvező előjelekkel indult a felkészülés Győr állomáson

A SZOT elnökségének január 31-i határozata alapján márciusban kezdődik és szeptember végéig tart a szakszervezeti szervek idei beszámolójának időszaka. Győr állomáson ezzel kapcsolatban kérdeztük meg Molnár Zoltán szb-titkártól:

— **Hogyan készülnek a tagsággal folytatott nagy eszmecsere a szakszervezeti aktivitást, a műhelybizottságok és a szakszervezeti bizottság?**

BIZAKODÓ A HANGULAT

— A beszámolók előkészítése során azt tapasztaljuk, hogy a hangulat jó és bizakodó. A tagság érdeklődésének növekedése összefügg az eddigi eredményekkel, mindezekkel azzal, hogy a bizalmiak jog- és hatáskörének bővítését célzó rendelkezések igen kedvező fogadtatásra találtak, s a dolgozók már tapasztalják a hatását — válaszolta az szb-titkár. — Nálunk például 23 bizalmi tevékenykedik, s ma már nemcsak bélyegeléssel vagy a dolgozók apró-cseprő ügyeivel foglalkoznak, hanem választókat képviselve közvetlen és elismert partnerei lettek a szakvonal vezetőinek.

Ez az elismertetés persze nem mindenütt ment könnyen — magyarázza Molnár Zoltán —, mert eleinte az egyes gazdasági vezetők nem értették, mit is jelent, hogy a bizalmiak olyan jogai vannak, mint például az egyetértés, a véleményezés stb. A szakszervezeti bizottság a bizalmi

rendszeres oktatásáról gondoskodott, hogy helyesen fölthessék be új feladatkörüket, az állomás vezetése pedig a munkahelyi vezetőkkel, a reszortosokkal foglalkozott: hogyan segítsék a rendelkezéseknak megfelelően az üzemi demokrácia kiszélesítését a vasúton, illetve a saját munkahelyükön.

— **De fejlődött-e a tagsággal való foglalkozás?** — kérdeztük.

— Tapasztalataink szerint nagyon jelentős mértékben — válaszolta a szakszervezeti bizottság titkára. — Ahhoz ugyanis, hogy a bizalmi helyesen tudjon élni az új hatáskörrel, szüksége van a tagság véleményének rendszeres kikérésére. Neki is jobban kell tehát törőnie az emberekkel. A múlt évben már értük, hogy a bizalmiak háronta rendszeresen összehívják a csoportjukat. Akik ezt nem tették — hárman voltak ilyenek a 23 bizalmi közül —, azokat visszahívta a csoportjuk, új bizalmi választott.

RENDSZERESSÉG, TERVSZERŰSÉG

A rendszeres munka, a megbízhatóság lelkiismeretes teljesítése nagyon kedvezően hatott a szervezetszervezésre, a tagdíjfizetési készségre is. Tavalyelőtt például még kilencven embernek volt hat hónapon túli tagdíjhátraléka, most pedig egynek sincs. A találkozások, beszélgetések alkalmat teremtenek az ilyen természetű problémák rendezésére is.

— A három műhelybizottság és a szakszervezeti bizottság végül is milyen eredményekről tud majd beszámolni?

— Mindenekelőtt arról, hogy vezető testületeinkben lényegesen tervszerűbbé, szervezettebbé vált a munka. Ennek nyomán az eredmények is jobban mutatkoznak. Sikeresül elősegíteni állomásunkon az élet- és munkakörülmények javítását, nem utolsósorban a dolgozók művelését. Többet és rendszeresebben foglalkoztunk a szocialista brigádokkal és a munkavédelem erősítésével.

Többek között elértük, hogy a régi fabarakk helyett új szolgálati helyiséget kapjanak az előrendező-átmenesztő dolgozói és a kocsiifelrók. Megoldottuk, hogy az üzemi konyhán kávéval, útdíjjal is kiszolgálják az ezt igénylő dolgozókat. Sokat tettünk azért, hogy a vasutasok gyermekeit, elsősorban a fordulószolgálatot teljesítőket, felvegyék a városi gyermekintézményekbe, napközikbe. Kezdeményezésünkre megalakult a szocialista brigádok klubja, és segítgettük az ifjúsági klub létrehozását is.

MINDEN SZINTEN...

A felsorolás korántsem teljes, de jól érzékelteti, hogy a tagsággal együtt végzett mozzalmi munka eredményekkel jár. A beszámolás egyébként a bizalmi csoportoknál kezdődik, de minden szinten lesz értékelni való, ami tükrözi majd a közös erőfeszítéseket. L. J.

Eszmecsere a tagsággal

Munkánk sajátossága és egyben szépsége is, hogy a szakszervezeti mozgalom napról napra nyilvánosan vizsgáljuk saját tagsága és az egész társadalom előtt.

Gáspár Sándor, a SZOT főtákkára jellemezte így a szakszervezet sokrétű munkáját, amelynek végzése során mindig vannak kiemelkedően fontos tennivalók.

Ilyen nagy jelentőségű feladat volt a közelmúltban a szakszervezeti vezető testületek és a bizalmiak együttes ülésének megtartása, ahol a gazdasági vezetők beszámoltak a gazdálkodásról, az élet- és munkakörülmények alakulásáról. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az üzemi demokrácia újszerű fórumán a bizalmiak jól képviselték dolgozóitársait, tolmácsolták véleményüket, és javaslatokat is tettek a munka további javítására.

A gazdasági vezetők tehát eleget tettek beszámolási kötelezettségüknek. Napjainkban az érdeklődés a szakszervezeti testületek, tisztségviselők felé fordul, mivel most ők adnak számot választóiknak a szakszervezeti tagságnak, végzett munkájukról.

A beszámolások mindig fontos elemek a szakszervezeti mozgalomnak. Ezek célja, hogy a tagság minősítse a szakszervezet tevékenységét, ezen belül saját alapszervezetét, illetve csoportja munkáját. Lehetősége nyílik a szakszervezeti tagságból adódó jogok gyakorlására, vélemények, javaslatok nyilvánítására. Ez azonban nemcsak jópókat, hanem kötelezettséget is jelent a tagság számára, mert a szakszervezeti vezetőtestületek, tisztségviselők csak a tagsággal együtt érhetnek el eredményeket.

Az alapszervezetek legkisebb szervezeti egységeinél, a szakszervezeti csoportokban már megkezdődtek a beszámolások.

Az idén különös hangsúlyt kap a bizalmiak mondanivalója, hiszen első alkalommal adhatnak számot megnövekedett jog- és hatáskörük gyakorlásáról. Ez alkalommal felméri, mennyire voltak reálisak munkatársaik érdekeinek védelmében, képviseletében, a bérek emelésénél és az egyéb juttatások odaítélésénél. A csoportterkezteken érvényesülhet legközelebbi a szakszervezet nevelő szerepe, a kollektív ereje, itt nyílik mód leginkább arra, hogy megítéljék társaik munkáját, magatartását, egymáshoz való viszonyát, foglalkozzanak a munkafegyvellemmel, a szocialista munkaerkölccsel. A tartalmas eszmecsere értékét növeli, ha a csoportterkezteken az is szóba kerül, hogy a csoport tagjai mennyiben segítettek a bizalmi a jogos érdekek felismerésében és képviseletében.

A csoportterkeztelek őszinte légköre, a széles körű véleménynyilvánítás megalapozza a felsőszintű reális számvetéseket, a jövő tennivalóinak meghatározását.

Az elért eredmények — a meglevő nehézségek ellenére — optimizmussal adnak okot. Az elmúlt évben növekedett a vasutasok munkájának dinamizmusa, hiszen csak így tudták kielégíteni a népgazdaság szállítási igényeit.

Az áldozatkész munka, a nagy fizikai és szellemi igénybevételt követelő teljesítmény elérése közben fejlődött a vasutas dolgozók öntudata. A kollektív ereje sokszor a

megoldhatatlannak látszó feladatok elvégzését is lehetővé tette. A szakszervezeti tagságot jó érzéssel tölti el, hogy a társadalom, a közvélemény elismeréssel nyilatkozik a vasutasok munkájáról, méltányolva nehézségeiket.

Az eddig elért eredmények azonban további, fokozottabb, kölcsönös felelősségre köteleznek. A beszámolások alkalmával szakszervezeti vezetőtestületek, tisztségviselők keressék az újabb lehetőséget annak érdekében, hogy a tagsággal együtt határozzák meg a cselekvés célját, tartalmát és módszereit. Vizsgálják továbbra is, hogy a szakszervezeti mozgalom a maga eszközeivel milyen módon felelhet meg az iránta támasztott magasabb követelményeknek. A szakszervezet érdekvédelmi szerepe nem nyilvánulhat meg csupán az élet- és munkakörülmények javításában, a bér- és egyéb juttatások operatív intézésében.

A szakszervezeti tagság ne csak ezt várja el az érdekvédelmi szervétől, a tisztségviselőktől, hanem azt is tegye vizsgálat tárgyává, hogy a célok együttes kialakítása után hogyan, milyen szinten, milyen felkészültséggel és hozzáállással vegyen részt a gyakorlati végrehajtásban. Ez az együttes felelősség, s ennek az igénynek a felismerése teheti még jobbá, még eredményesebbé a jó minőségű munka jegyeinek erősítését. A fejlett szocializmus építésének időszakában nem nélkülözhető a szervezett dolgozók részvétele a célkitűzések kialakításában és megvalósításában. A kritikai észrevételeken túl a megoldások keresésében is vegyen részt a tagság, hiszen a szakszervezeti vezetőszervek és tisztségviselők a dolgozók tömeges bevonása nélkül nem tudják betölteni hivatásukat.

Jó lehetőség nyílik a beszámolásokon annak a kettős felelősségnek az erősítésére, tudatosítására, elfogadására. Válgjon ez a fórum a szakszervezeti élet olyan fontos állomásává, amely a dolgozók tulajdonosi szemléletének további erősítését szolgálja.

A beszámolók azokat a fontos elemeket is tartalmazzák, amelyek az adott területen a tagság számára a legidősebbek. A mondanivaló ne csak tényeket, megállapításokat közöljenek! A végzett munkáról szóló értékelés, a feladatok meghatározása teremtsen a szakszervezeti tagság körében kedvező hangulatot, amely elősegíti az aktivitást, a közös érdekek felismerését, a célkitűzések helyes értelmezését és az egységes cselekvést.

A beszámolók során folytatott eszmecsere akkor éri el célját, ha ebből a tagság, a szakszervezeti vezetőtestületek és tisztségviselők egyaránt tapasztalatokat meríthetnek.

Szakszervezeti szerveink és a tisztségviselők bizalmat, bátorítást kell, hogy kapjanak a tagságtól az érdeklükben folytatott tevékenységhez. A tagság pedig tartalmasabb információt, módszereket kap azoknak az érdekvédelmi, nevelési, szakszervezeti demokrácia fejlesztését szolgáló feladatoknak megoldásához, amelyek magas szinten csak az ő alkotó segítségükkel érhetők el.

Molnár György a Vasutasok Szakszervezetének titkára

Jobb feltételeket a közös akciókhoz!

Szakszervezeti világgongresszus lesz Prágában

Áprilisban ül össze a 9. Szakszervezeti Világgongresszus Prágában. Pierre Gensus főtákkár moszkvai sajtókonferenciáján elmondta, hogy a tanácskozási hovatartozásuktól függetlenül meghívunk minden nemzeti, regionális, kontinentális és világszövetséget. Ez a rendkívül széleskörű képviselet megfelel annak az alapvető célnak, hogy megszilárdítsák a szakszervezeti egységet.

A Szakszervezeti Világszövetség mindig arra törekedett, hogy egységes mederbe tereljen (fajtól, politikai nézetektől és vallási meggyőződéstől függetlenül) valamennyi nemzetközi szakszervezeti mozgalmat azért, hogy eredményesebben harcolhassanak a dolgozók szociális-gazdasági érdekeiért, demokratikus jogaiért, a szakszervezetek szabad működéséért, a tartós békéért, az elnyomott népek nemzetközi függetlenségéért és a társadalmi haladásért.

A világban az utóbbi évtizedekben kedvező változások történtek, s ezek jótékonyan hatottak a szakszervezetekre is. Jobb feltételeket teremtettek a közös akciókhoz. Uralkodóvá vált a haladás és a béke erőinek javát szolgáló tendencia, fokozódott a népek törekvése a nemzetközi enyhülés elősegítésére, az országok együttműködésére és a békés egymás mellett élésre. A szakszervezeti mozgalom ma hatalmas társadalmi erő.

Az SZVSZ a különféle nemzetközi szakszervezeti egyesülésekhez tartozó 74 nemzeti központ 180 millió dolgozóját tömöríti. Erőfeszítésének köszönhető, hogy meggyorsult a különféle orientációjú szakszervezetek közeledése. Kapcsolatok szüdhöztek a Munka Világszövetsége és a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége között.

A tavasszal sorra kerülő világgongresszus fontos lépés

lesz a szakszervezeti egység megszilárdításához vezető úton. A kongresszus elé terjesztendő dokumentumtervezetek (köztük a szakszervezeti jogok általános nyilatkozata) elemzik korunk kulcsproblémáit. Az SZVSZ azt várja, hogy elérkezett az idő arra, hogy a szakszervezeti világmozgalom is számba vegye a világ küzdőterén végbemenő mélyreható változásokat. Ennek tudatos elismerése feltétlenül hozzájárulhat ahhoz, hogy újfajta kölcsönös kapcsolatok alakuljanak ki a szak-

szervezeti világmozgalom valamennyi csoportja között.

Pierre Gensus, az SZVSZ főtákkára moszkvai sajtókonferenciáján hangsúlyozta: a szövetség számára is elérkezett az átszervezés ideje. Számolni kell az új lehetőségekkel, a kor követelményeivel. A Szakszervezeti Világszövetségnek rugalmasabb, szélesebb látókörű szervezetté kell alakulnia, s meg kell nyitni az utat a hozzánk közeledő, minden szakszervezeti szervezet előtt. Egyetlen követelmény az, hogy védelmezzék a dolgozók érdekeit. Gleb Szpiridonov

OLASZ MANŐVER

Kiléptek az SZVSZ-ből

A prágai kongresszusra csak megfigyelőket küldenek

Ülést tartott a közelmúltban az olasz szakszervezeti szövetség, a kommunista-szocialista többségű Olasz Általános Szakszervezeti Szövetség (GGIL) főtanácsa.

Gravini, a GGIL titkára „nagy horderejű politikai újdonságnak” nevezte az OKP bevonásával létrejött parlamenti többséget. Fordulatot sürgetett a gazdaságpolitikában az ország demokratikus, kiegyensúlyozott fejlődéséért. Tervszerű gazdálkodást és reformintézkedéseket sürgetett a kormánytól, a termelés fellendítéséért, a munkanélküliség mérsékléséért. A főtanács sikra szállt az olasz szakszervezeti mozgalom egységének előmozdításáért.

Elhatározták továbbá, hogy felmondják társult viszonyukat a Szakszervezeti Világszövetség (SZVSZ) mert a nyugat-európai szakszervezetekkel kívánják szorosabban együttműködni. Tevékenység-

gük homlokterébe az EKG és az EFTA tagállamainak szakszervezeteit tömörítő Európai Szakszervezeti Szövetséget (CES) állítják. Az SZVSZ központi prágai kongresszusán már csak megfigyelőkkel képviseltetik magukat. Sikra szálltak az SZVSZ-hez és a hozzá tartozó szakszervezetekhez fűződő kapcsolatok kétoldalú ápolása mellett. Hangoztatták, hogy a szocialista országokban működő szakszervezetekkel is hasonló viszonyt akarnak kialakítani. A GGIL nem kíván más nemzetközi szövetséghez csatlakozni.

A GGIL vezetői azzal indokolták elhatározásukat, hogy az SZVSZ-szel kialakult nemzetközi elkötelezettségük kedvezőtlenül hat az olasz szakszervezeti mozgalom egységének helyreállítására és a többi nyugat-európai szakszervezethez fűződő viszonyuk elmélyítésére.

AZ ÜZEM A MEGYÉÉRT

Bővül a kör

A miskolci járműjavító brigádjai a február 25-én tartott kommunista műszak bérét felajánlották a Borsod megyei községek gyermek- és szociális intézményeinek támogatására.

Elsősorban azoknak a községeknek segítenek, ahonnan a legtöbb dolgozó jár az üzembe. „Egy nap a megyéért” jelzővel mozgalmat hirdettek, amelyhez több üzem csatlakozott. Ebben az évben Emőd, Halmaj, Hernádnémeti, Mezőkeresztes, Taktaharkány és Tiszalúc gyermekintézményeit patronálják. A következő években bővítik a kört, újabb bölcsődék, óvodák fejlesztéséhez járulnak hozzá.

Üdülés

Kétezer vasutas részesül évente gyógykezelésben Harkányfürdőben.

A gyógyház a hatvanas évektől kezdte el folyamatos működését. Az ott pihenőknek bőségesen van lehetőségük a kikapcsolódásra. A közelmúltban a Vasutasok Szakszervezetétől egy színes tv-t kaptak ajándékba, s jelentős összeget juttattak a könyvtár bővítésére is.

A szép környezet, a gondos ápolás nagy öröme válik minden beutaltnak.

Jó pihenést!



Ötvennyolc nyugállományba vonult munkatársuktól búcsúztak február utolsó napján a debreceni járműjavító dolgozói. A szakszervezeti bizottság társadalombiztosítási tanácsa által rendezett ünnepség előkészítésében szinte mindenki részt vett.

Hernádi Zoltán elnök köszöntötte elsőként az ünnepeltekből.

hőzártaozóikból és a munkatársakból álló mintegy

200 főnyi vendégsereget, utána Korponai Lajos, a szakszervezeti bizottság titkára mondott beszédet, méltatva a nyugdíjba vonultak sokéves munkásságát. A komonti vezetőség nyugdíjas szakbizottsága üdvözlötte Pintér Lajos tolmácsolta.

A debreceni területi bizottság képviselőjében Csepei András fejezte ki jókívánságait.

A névre szóló elismerő oklevelet Gál József igazgató, az aján-

dékokat pedig amelyeket a Hernádi Porcelángyár külön-gyártott, a járműjavító és a szakszervezeti bizottság feliratával, emelkeztek nekik — Korponai Lajos adta át. A beszéd hangulat megremtéséhez a mevelődési ház műsora is hozzájárult.

Közlönyön: nyugdíjba vonulnak a hernádi járműjavító és a szakszervezeti bizottság tagjai.

TISZTELET ÉS ELISMERÉS A NŐKNEK

Kitüntetés a helytállásért

A Vasúti Főosztály konferenciatermében nőnap ünnepséget tartottak március 8-án. Megjelent Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi miniszteriumi államtitkár, Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára.

Ünnepi beszédet mondott Crógi József, a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának titkára, majd kitüntették a legeredményesebben dolgozó lányokat, asszonyokat.

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai, politikai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés és postaügyi miniszter

Kiváló Vasutas

Kitüntetés adományozott:

Gubis Ernőné átmenetközlet, Hatvan áll. fón., Juhász Rozália forg. szolg. tevőnek, Szatymaz áll. fón., Kosik Józsefné hegesztőnek, Dunakeszi MÁV J. J. U., Simándi Lászlóné ügyintézőnek, miskolci vasúti, Szilvási Mária számadó-árupénztárosnak, Nyíregyháza áll. fón.

A Közlekedés Kiváló Dolgozója

Kitüntetésben részesítette:

Aszódi Sándorné ügyintézőt, budapesti vasúti, Bodnár Lászlóné fuvarozásszervezőt, Orosháza áll. fón., dr. Bodor Ferencné ügyintézőt, Vas. Szaksz., Both Istvánné takarítónőt, Pápa áll. fón., Csizi Barnáné számadó-árupénztáros, Sajószentpéter áll. fón., Domán Gyuláné ügyintézőt, Debrecen vasúti, Garancsy Márta ügyintézőt, KPM Vas. Főoszt., Hadházi Erzsébet takarítónőt, Debrecen MÁV Ép. Fón., Herczeg Kálmánné szállítási szolg. vez., Sopron áll. fón. GYSEV, Hofer Mátyásné kocsisz. csop. vez., Pécs áll. fón., Józsvai Jánosné személypenztáros, Kiskunhalas áll. fón., Juhász Etelka szertárolónőt, Cegléd ezertárnő, Kádár Jánosné konyhalányt, Budapest, Benczúr u. Napköziotthonos Óvoda, Konkoly Ferencné gazd. csop. vez., Utasell. Váll. Debreceni ág., Kovács Józsefné ügyintézőt, KPM Vas. Főoszt., Kónya Imréné takarítónőt, Szolnok vont. fón., Kudomrák Erzsébet vonatvezetőt, Bpest—Déli áll. fón., Kulich Irén műszerész, JBFF Fón., Kupferschmidt Gyuláné nyilvántartót, Bpest MÁV-fatel., Mátrai Károlyné üzemszámolót, Dombóvár vont. fón., Nagy Gézánné nyilvántartót, Cellódmonk, ép. fón., Nagy Miklósné személyzeti előadót, Utasell. Váll. közp., Orszagh Ferencné segédmunkást, Szolnok MÁV J. J., Gubis Ernőné takarítónőt, Kaposvár épület- és hidfennnt. fón., Pató Jánosné kocsisz. tevő, Debrecen áll. fón., Perjesi Györgyné ügyintézőt, Budapest BVKH, Reviczki Jánosné adminisztrátort, Gyöngyös MÁV üteggyárt. Üzem, Szabó Árpádné ügyintézőt, Bpest áll. fón., Szabó Julianna raktárvezetőt, Kecskemét szert. fón., Urbán Ferencné forg. szolg. tevőt, Novajldrány áll. fón., Zsiral Gyuláné ügyintézőt, Bpest áll. fón.

Miniszeri dícséretben

reszesítette:

Bokor Ferencné számadószámvizsgálót, Jászvásár MÁV Építőgépjárat. U. Domszky Pálné távegépítő-kezelőt, BBFF Fón., dr. Erdélyi Józsefné ügyintézőt, Bpest vasúti, Herke Istvánné takarítónőt, Fonyód áll. fón., Himberger Józsefné ügyintézőt, Vas. Szaksz., Joánovits Mária ügyv. alk., Vasúti Ud. Kut. Int., Kiss Pálné adminisztrátort, Miskolc MÁV J. J., Lakatos Iolya vonatvezetőt, Miskolc—Tisza áll. fón., Makra Jánosné bérigazgatót, Kiskunfélegyháza áll. fón., Marton Jánosné vonal-üzemszámolót, Szekesfehérvár pft., Mezösi Beláné fuvarozásszervezőt, Szerencs áll. fón., Nagy Ilona segédmunkást, Tapolca vont. fón., Németh Kálmánné sorompó-őr, Vác pft., Németh Lászlóné mosónőt, Záhony áll. fón., Perényi Istvánné számítástechnikai alkalmazottat, MÁV Számítástech. Üzem, Rimóczi Ferencné raktárnököt, Bpest—Józsefváros áll. fón., Szabó Sándorné bet. tekerőszót, Bpest MÁV Gépjárat. U., Szalkáry Jánosné ügyint., MÁV Szaksz. és Szer.-ip. Fón., Tóth Jánosné páyamunkást, Dombóvár pft., Vita-szék Györgyné belső ell., Utasell. Váll. Szombathely, ter. ig.

Az egészségügyi miniszter Az egészségügyi Kiváló Dolgozója

Kitüntetésben részesítette:

Geiger Jánosné üzemapolót, Szeged MÁV Ter. Egészségügyi Közp., Klujber Imréné intézetvezető főnővér, MÁV Kórház és Közp. Rend.

A MÁV vezérigazgatója dícséretben

reszesítette:

Andric Józsefné takarítónőt, Bpest épületfennnt. fón., Antal Jánosné kertészeti munkást, Miskolc—Tisza pft. ép. és hidfennnt. fón., Ács Sándorné konyhavezetőt, Szeged, ép. és hidfennnt. fón., Basa Mihályné konyhalányt, Hatvan vont. fón., Bodnár Margit s-munkést, Miskolc, vont. fón., Borbély Istvánné ügyviteli alkalmazottat, Bpest Vasúti, Czick Jánosné ügyintézőt, Baja áll. fón., Csongrádi Jozsefné magkésztőt, Bpest, Lander Jenő J. J. U., Farkas Béla Ellenőrz. takarítónőt, Debrecen áll. fón., Farkas Istvánné raktárkezelőt, Szombathely BBF Fón., Fircsik Katalin belső ellenőrt, Szekesfehérvár MÁV J. J. U., Fodor Katalin vonatfelvevő, Berente-szén pu., Garaj Andrásné takarítónőt, Nyíregyháza vont. fón., Göcza György-



Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi miniszteriumi államtitkár átadja a Kiváló Vasutas kitüntetést Simándi Lászlónak, a miskolci igazgatóság ügyintézőjének.

né ügyintézőt, Nagykamlisza szertárol. Gyeöry Kálmánné pénztáros, Bpest—Keleti áll. fón., Hajdú Györgyné bet. munkást, Budapest TBEP, Hajdú Sándorné lyukszapaglyukasztót, Bpest Számítástech. U., Horváth Jánosné gondnokot, Rákospalota Óvoda és Bölcsőde, Hüttner Lászlóné számadó- és árupénztáros, Kiskundorozsma áll. fón., Iglai Józsefné takarítónőt, Vas. Szaksz., Kancsura Györgyné szakszemélyzetit, Bpest, számv. fón., Katona Józsefné kocsitakarítót, Keszthely áll. fón., Kiss Béláné takarítónőt, Hatvan—Füzesabony pft., Kiss Ferencné ügyintézőt, Debrecen számv. fón., Lassú Lajosné ideglenesen megbízott üzemkonyhavezetőt, Bpest—Déli műsz. kocsisz. fón., Lillom Andorné csoportvezető, Szeged számv. főnökség, Lukács Andrásné gurítóberendezés kezelőt, Szolnok áll. fón., Mádé Jenőné irodakezelőt, Szombathely MÁV J. J. U., Meleg Józsefné s-munkást, Nagykánizsa pft., Milek Ferencné raktárnököt, Dunajváros áll. fón., Orosz Nándorné csop. vez., Bpest Közp. Számv. Hiv. Rosta Istvánné raktárkezelőt, Szombathely osztószertár fón., Sánta Ferencné ügyintézőt, Szeged vont. fón., Schrötter Ferencné rak-

A SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

Kitüntetés arany fokozatát vette át a SZOT-ban Gazsi Lajosné, a szegedi igazgatóság ügyintézője. Az ezüst fokozatot ugyanott kapta meg Balogh Béláné, az Utasellátó Vállalat 18. üzemének felőreje.

Gépkarbantartók jubileuma

Debrecen állomás gépkarbantartó rakodó műhelye a napokban ünnepelte fennállásának 25. évfordulóját.

1953. március 2-án a KPM és a debreceni igazgatóság rendelkezése hozták létre a gépkarbantartó rakodó műhelyt. Fő profilja a szák- és bálataligák, négykerekek kézikocsik, szállítoszalagok karbantartása és javítása volt. A műhely öt alapító tagja — Kónya Ferenc, Erdődi László, Erdős Béla, Bánhidi László és Tömöri István — jelenleg is az állomás dolgozója. Tömöri István például az üzemi pártbizottság titkára.

1953-ban a műhely alapterülete harminc négyzetméter volt. Az eltelt 25 év alatt sokat

fejlődtek a szociális és munkakörülmények. A műhely 42 tagú kollektívája az igazgatóság területén levő rakodógépek javítását és karbantartását végzi. Fő feladatuk most a futódaruk, villamos- és vil-lámemelő targoncák, vágány-hídmérlegek, csomagmegőrző automaták, jegynyomó gépek, iroda- és háztartási gépek, továbbá bútorok karbantartása és javítása. Ezen kívül Záhony állomásnak rakodóeszközöket is gyártanak.

Négy szocialista brigádjuk közül az Ifjúsági brigád 1976-ban a MÁV Kiváló brigádja kitüntetést kapta. Az ünnepségen a legeredményesebb munkát végzett dolgozók ötezer forint pénzzutalmat kaptak.

A mi titkárunk



Nagybatony állomás raktárnoka Szabó Istvánné. A vasúthoz 1969-ben került, kocsifelhőként. Megfogadta az állomásfőnök tanácsát: szorgalmasan tanult, s még abban az évben sikerrel tette le a raktárnoki vizsgát.

Tanulási kedve a többi szakvizsga letétele után sem lankadt. Elvégezte a marxista-leninista esti egyetemét, s jelenleg a MÁV Tisztképző kereskedelmi tagozatának levelező hallgatója.

Munkatársai hamar észrevették, hogy törődik a közösség ügyével, nyílt és őszinte a véleményalkotásban. Először bizalminak választották, azután szb-elnök volt, öt éve pedig Szabó Istvánné Nagybatony állomás szb-titkára, Tagságunk mindig bizalommal fordulhat hozzá problémáival, legyenek azok akár munkahelyi, akár családi gondok.

Rendszeresen tevékenykedik Szabóné a Budapesti Területi Bizottság kultur- és agit-prop bizottságában is. Szabad idejében a kisterenyei Palóc kórusban énekel. Mindig örömmel hallgatjuk, ahogy beszámol a népi hagyományokat őrző együttes sikeres fellépéseiről.

Kiváló dolgozó, és megkapta már a „Szakszervezeti munkáért” oklevelet. Valamennyien büszkék vagyunk rá.

Sándor Istvánné Nagybatony

AKTUÁLIS PORTRÉ

Az egészségügy szolgálatában

Szeged állomás Tisza pályaudvarának üzemorvosi rendelőjében dolgozik Geiger Jánosné ápolónő. A nemzetközi nőnap alkalmából az Egészségügy Kiváló Dolgozója kitüntetésben részesült.

Geiger Jánosné elismerésében szolgálja a vasutas egészségügyet — mondja dr. Rácz László, a szegedi területi egészségügyi központ helyettes vezető főorvosa. — Dr. Engedi Mária üzemorvosnak kitűnően képzett munkatársa. A betegekkel bensőséges kapcsolat tud kialakítani. Ez a gyógyítás egyik előfeltétele.

Nagyon szeretem a vasutasokat, mert magam is vasutas családból származom — vallja Geiger Jánosné. — Anám, Mezei György Lőkősházán volt raktárnok, mindig a vasút iránti ragaszkodásra nevelt bennünket. Kilencen vagyunk testvérek. Hárman

szintén a vasutat választották élethivatásnak.

Tanulmányait a Martos Flóra állami szülésznőképzőben kezdte. Az oklevél megszerzése után a szegedi orvosegyetem női klinikáján helyezkedett el. Több évig ott dolgozott, majd kérésre áthelyezését a szegedi MÁV-rendelőbe, 1983-ban történt ez az esemény. Öt évvel később a Tisza-pályaudvar üzemorvosi rendelőjébe került. Azóta ott dolgozik. Sokoldalú farsztó munka az övé. Az influenza-járvány idején például van olyan nap, hogy 50—60 beteggel kell foglalkoznia.

Két éve már nyugdíjba mehettem volna. A férjem a szegedi igazgatóság dolgozója. Ő is továbbszolgáló. Azt tervezünk, hogy egyszerre megyünk nyugdíjba — mondja befejezősül Geiger Jánosné. Sz. F.

Huszonöt éve a forgalomnál



Juhász Rozália, Szatymaz állomás forgalmi szolgálattevője 1951 őszén kezdte vasúti pályafutását. Kiskunfélegyháza állomáson dolgozott először. Szorgalmára hamar felfigyeltek az állomáson, s alig fél év múlva Szegedre küldték segéd-tisztai tanfolyamra. A vizsgák után Petőfiszállásra került, ahol megszerezte az önállóitót is.

Idén lesz 25 éve, hogy 1953. május 13-án beteljesült a vágya. A fejére tehetné a vörös sapkát és kezébe foghatta a zöld indító-tárcsát is. A Petőfiszálláson töltött tizenkét esztendő alatt megismerte a forgalmi szolgálat örömeit és gondjait is. 1965-ben helyezték Szatymazra. Azóta elismerésre méltóan, megszakítás nélkül irányítja a közpéná-lomás forgalmát. 1969-ben szerelték fel az állomáson a dominóberendezést, amelynek kezelését gyorsan elsajátította.

Szorgalmas munkáját, vasútszeretét felettessel is elismerik. Tulajdonosa az Erdemes Vasutas és a Kiváló dolgozó kitüntetéseknek. Az idei nemzetközi nőnapon pedig Kiváló Vasutas kitüntetésben részesítették.

G. J.

Kézimunkakiállítás

A nemzetközi nőnap alkalmából kézimunka kiállítást rendeztek Murakeresztúron. A kiállítást az állomás nőbizottsága szervezte. Mintegy 120 kézimunkát mutattak be.

A kiállított kézimunkák ká-jocsai, keresztiszemes, szűr-mintás, matyó, kézi perzsa, szelbélhúzásos és filmhímzés-kézből készültek. Az első öt helyezettet a közönség szavazata alapján választották ki.

Köhidi László

A hírnév kötelez...

Az idén, mint ahogy tavaly a jubileumi versenyben tettek, a Kommunista Magyarországi Pártja megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére teljesítik a felajánlásokat. A munka mellett ott leszek a társadalmi munkaalkalmakban és a továbbiakban is részt vesznek majd a véradásokon. Erre kötelezi őket a kivívott elismerés.

Számonkérés a számadás nélküli kocsikról

A múlt évben több mint 1200 számadás nélküli kocsit járt Curtici román—magyar közös határállomáson. Nem dicsekvésre méltó adat, hiszen súlyos mulasztások következményeiről van szó. Sok felesleges tolatást, az elegy ácsorogtatást és a fuvarozási határidő túllépését — vagyis megannyi többletköltséget — okoz a fuvarlevél elválasztása a kocsitól.

Az egyébként jól bevált, „csak mozdonyvezetővel” közlekedő tehervonatok rendszerének bevezetésével fokozott feloldás járul a nagy rendezőpályaudvarok vonatgyűjtésére, illetve átmenetközletre. Elki-meretesebb munkát kell végezniük, hogy ez a lehetetlen állapot ne ismétlődjen meg 1978-ban. Ne ismétlődjen meg például az olyan vonatindítás, ami 1977. december 27-én történt Rakosrendező pályaudvaron. A XXIII. vágányról 16 számadás nélküli kocsival indult és érkezett Curticiba az 5670 számú tehervonat.

Az ilyen kocsikat „főlölségként” vissza kell léptetnünk Lőkősházára, és ott kell bevarni, amíg a valahol „csellengő” számadás utóli-ókat. Reméljük, az illetékesek megteszik a szükséges intézkedéseket, hogy az idén már ne nehezítse a munkánkat a nyári „flg.”-kocsi.

Pácz József

Magyar és osztrák vasutasok versenye

Tavaly júniusában kötöttek együttműködési szerződést Hegyeshalom állomás magyar és osztrák vasutasai. Ennek célja a menetrendszerűség javítása, a fuvarlevelek feldolgozása idejének a megrövidítése, valamint a visszatartott kocsik számának a csökkentése.

A munkaverseny március 17-én értkeleték, amelyből a hazaiak kerültek ki győztesen. A magyarok például vállalták, hogy a számadások kezelési idejét vonatkonként 123-ról 85

percre csökkentik. Az osztrák kollégák eredménye ennél 3 perccel rosszabb.

A MÁV és az ÖBB között létrejött megállapodással kapcsolatban Orosházi Ferenc, Hegyeshalom állomásfőnöke elmondta, hogy a magyar és az osztrák vasutasok között mindig jó volt a kapcsolat. A szerződés megkötése óta azonban tovább erősödött az együttműködés, javult a határállomás teljesítménye.

(séra)

Egyre feljebb

A vontatási főnökségen is van egy fiatal kollektíva, amely méltán vívta ki a dolgozótársak és a munkahelyi vezetők elismerését. A főnökség vezetői vallják, hogy a Gagarin szocialista brigádra mindig lehet számítani. A 13 fős brigádban 12 férfi és egy nő dolgozik. A kollektíva egyetlen nő tagja vezet a brigádnaplót, amely többek között azt is rögzíti, hogy a komplex brigád — Tóth László vezetésével — méltán érdemelte ki a Közlekedés és Hir-

RÉGI ÓHAJ TELJESÜLT

Téritésmentes munkásszállók

Megvalósult a munkásszállásokon lakó vasutasok egyik régi óhaja: 1978-tól a még nem komfortos üzemi területen lévő szállások téritésmentesek lettek. Csupán a teljes kényelmet nyújtó, összkomfortos szállásokon kell csak ezentúl is téritési díjat fizetni.

Több éve szinte nem akadt olyan csoportterkezetlet, munkásgyűlés, taggyűlés, ahol hangot ne adtak volna ennek a kívánságuknak a szállásokon lakó dolgozók. Voltak, akik a térités miatt váltak meg a vasúttól, s olyan vállalatnál kerestek munkát, ahol ingyen biztosították a szállást.

Közben azért a vasúti régi szállásaival is történt egy és más... Eltűntek az emeletes vaságyak, a nagy „hodályokból” 3-4 ágyas szobákat alakították ki. A durva pokrócokat a legtöbb helyen paplan, a szalmazsákos vaságyat pedig

a szállások java részénél kárpitozott, heverő váltotta fel. A bojleres fürdőszoba is természetes tartozéka lett lakotanyáinknak.

A „jó öreg”, minden megpróbáltatást kibírt, néprádiók helyett már televízió, magnetofon biztosítja a munka utáni szórakozást. A nagyobb szállásokon letéti könyvtár működik, s a napilapok, a folyóiratok is nagy számban állnak az olvasni vágyók rendelkezésére.

A szállások tehát mindinkább kielégítik a lakók szociális és kulturális igényeit. Arról azonban ezután sem szabad megfeledkezni, hogy a szállás akkor is a miénk, ha közvetlenül nem kell érte fizetni. Vigyázni kell berendezési tárgyaira, óvni kell rendjét, tisztaságát — ha lehet, egy kicsit jobban, mint eddig.

Chemez Dénes

Faféléket fuvaroznak



Lajosmizse állomás dolgozói szoros kapcsolatot alakítottak ki a fuvaroztató vállalatokkal, különösen a Kiskunsági Erdős és Fafeldolgozó Gazdaság kezekegyházi rakodó és szállító brigádjával. A képen látható FN-49-17-es rendszámú ZIL teherautóval ugyanez a brigád most éppen papírtát hoz-

zott, s nyomban megkezdte az átrakást, hogy minél előbb útjára indulhasson a vasúti kocsis.

— Naponta hordjuk a gazdaságban kitermelt faúrút az állomásra — mondja Huszák János gépkocsivezető, miközben társai, Fehér István, Hrubos György és Csúcs István rakodómunkás egy pillanatra sem késlekednek a nem könnyű munkával. — Papírfán kívül farostfa, bányadörög, tűzifa és szőlőkaró tartozik termékeink közé, aminek egy részét exportra küldjük. Naponta ötször fordulunk az állomás és a fakitermelőhely között...

— Nem lehetne gépesíteni a rakodást?

— Ó, van nekünk gépünk is — hangzik a válasz. — Mindjárt megjön a hosszú, választékot hozó ZIL-ünk, amelyre hattonnás daru van felszerelve. S könnyítik a munkát a fakitermelő brigádok is, mivel ők már az erdőben csomóba kötik, vagyis szállításra készítik elő a fát. A vagonkihasználást mi azzal segítjük elő, hogy egyegy forduló között mindig itt hagyjuk az egyik emberünket, aki elrendezi a fát a vagonban, amíg újra megjövünk. Ezt egyébként Veszélczy László állomásfőnök kérte tőlünk, s ehhez tartjuk is magunkat. A vasutasok megértették velünk, hogy az ország érdeke a vagonok jó kihasználása. Gazdaságunk kocsigénylője Feibert József. Mivel az áru feladása is a részortja, ő állandóan az állomáson tartózkodik. A jó együttműködés eredményeként mind a vasutasok, mind a gazdaság dolgozói kimagasló eredményeket értek el a jubileumi munkaversenyben, s ugyanígy akarunk dolgozni az idén is... (kesztyűs)

Klub, kiállítóterem, iskola

TÖRVÉNY, A MEGVALÓSULÁS ÚTJÁN

Látogatás a ferencvárosi vasutasok művelődési házában

Több ezer dolgozó tanulásáról, szórakozásáról hivatott gondoskodni a ferencvárosi vasutasok művelődési háza. A fiatal igazgató: Vadász János — aki alig fél éve vezeti az intézményt — nagy fába vágta a fejszéjét, de nem ijedt meg a nehéz feladattól, amikor elfogadta megbízatását.

VAN MIRE ÉPÍTENI

— Házhoz kell szoktatni az embereket — röviden így fogalmazza meg tennivalóját. — Igaz, meg is kell teremteni hozzá a feltételeket, mindelelőtt az otthonos, barátságos légkört...

Különböző szerencsének tartja magát, mert az alap, amelyről elindulhat tervei megvalósulása felé, eléggé biztonságos. Lehet rá építeni. A munka azonban — mint mondja — nem képzelhető el a szolgálati főnökségek segítségével nélkül. A csoport munkahelyi vezetőivel a kapcsolat már állandó és rendszeres. A kölcsönös tájékoztatás is jónak mondható. Segítenek a művelődési ház társadalmi vezetőségének aktivistái is, akik valamennyien Ferencvárosban dolgoznak.

— Ez a feltétel elegendő ahhoz, hogy bizakodva végezzük munkánkat, a közművelődési törvény végrehajtását, a mind jobb eredmények reményében — vélekedik Vadász János.

— Mit sikerült eddig elérni? — kérdezem. — A szocialista brigádok harmas követelményét szem előtt tartva, javaslatokat, szempontokat dolgoztunk ki a csoportok kollektívái részére, hogy ezek alapján tehessék meg kulturális felajánlásait.

SZERZŐDÉS A KISZ-SZEL

Az intézmény vezetője hivatásrészettől fűtött szavakkal sorolja az így született sikereket. Február 23-án brigádnapló, és dokumentum-kiállítást nyitottak, amelynek anyagát a budapesti igazgatóság nagyobb szolgálati főnökségei küldték. A kiállítást már több száz brigádtag tekintette meg, s közülük sokan irtak elismerő sorokat a vendégkönyvből. A szocialista brigádklub létrehozásán kívül megkezdődött a műszaki és újtóklub szervezése, amit indokol a vasúti korszerűsítési és fejlesztési gondjából való részvétel is. És mivel Ferencvárosban csaknem ezer fiatal dolgozik, a művelődési ház együttműködési szerződést kötött a csoportos KISZ-bizottsággal. Így kölcsönös feladat a pezsgő klubélet kibontakoztatása és az agitáció, a fiatalok tájékoztatása.

A ferencvárosi vasutasok jól tudják, hogy nem kell messzire menniük, ha általános vagy középiskolai tanulmányokat akarnak folytatni, hiszen a

művelődési ház már évek óta lehetőséget biztosít ehhez. Kialakult hagyományai azonban inkább csak a középiskolai képzésnek voltak — kihelyezett osztályokkal —, most viszont előtérbe került az általános iskolai oktatás.

— Mintegy 800 dolgozónál hiányzik még a nyolcosztályos végzettség — mondja Vadász János. — Ráadásul kétszázán közülük 45 éven aluliak, akiknek feltétlenül érdemes tanulniuk.

FIZETETT A SZAKSZERVEZET

Ennek ismeretében a szervezést, az elbeszélgetést már majusban megkezdik a társadalmi vezetőség tagjai, s figyelemmel kísérik saját munkahelyük oktatási tevékenységét is. Jó lenne, ha ebben a munkában az oktatóisztek és a gazdasági vezetők is segítenének. Ha a szervezés meg- hozza a kívánt eredményt, akkor a tanuló vasutasok még kevesebbet veszítenének szabad idejükből, hiszen az általános iskolai oktatás színhe-

lyei a szolgálati főnökségek vagy akár a munkásszállások lehetnének.

— Mi a helyzet a dolgozók gimnáziumával?

— Művelődési házunkban működik jelenleg a XIX. kerületi gimnázium négy kitervezett osztálya, összesen 43 tanulóval — hangzik a válasz. — Január második felében némi zavar támadt. A XIX. kerületi tanács úgy döntött, hogy fizessünk 24 000 forintot, különben nem tudják garantálni a tanárok kiküldését a kis létszámú osztályokhoz. Pénzünk nincs, a vasút sem teremtette meg a fedezetet, de a szakszervezet budapesti területi bizottsága késedelem nélkül kifizette a tanács által kért és időközben mérsékelt összeget. A tanulók végül is nem szakadtak ki megszokott környezetükből...

A ferencvárosi vasutasok valóban bizakodhatnak abban, hogy a művelődési ház kielégíti tanulási és szórakozási igényüket.

Pálinkás Katalin

ÜZENET KIJEVNEK

— Pokolsötétet mondtál? Ugyan, Molnár Pista! Ahol tűz ég, ott világos van. Poklok mélyén pedig fűtenek az ördögök! Te nem hallottál erről a mamádtól? — élcelődik Larisa Polnyackaja rádiós lány. Hangja vidám, mintha helyzetük legnagyobb rendben lenne. Pedig kilitástanal.

Tegnapelőtt értek földet Ozd körzetében, s jöveteleiket órákon belül felfedezték a hatóságok. Tizenhárman érkeztek Kijevből és hármat közülük virradat után elfogtak. Ők tízen úzött vadak lettek. A Bükkben mindenütt katonák, csendőrök kutatnak utánuk. Helyzetükön töprengnek: Mi lesz? Végre tudják-e hajtani feladatukat? Kibirják-e végni magukat üldözők gyűrűjéből? Ezeket a nyomászó gondolatokat igyekszik elűzni élcelődésével Larisa. Színpokáival vidítja társait. Tegnap, amikor csendőrt látott, azt mondta:

— Hű, de fura kakasfajta! Fején hordja a farkát! Ezeket Horthy tenyészti?

Csillagtalan augusztusi éjszaka van, szakad az eső. Nehéz a tájékozódás. A partizancsoport magyar tagjai sem tudnak segíteni. Ezért telepedtek le a cserjés hegyoldalon. Várják a szürkületet. Közéülük parancsnokuk, Szőnyi Márton, a csoport politikai megbízottjával. Ősz—Szabó Jánossal beszélget. Hajnali három óra lehet. Megreccsen egy ál. Szőnyi lép hozzájuk:

— Fél óra múlva indulunk, elvtársak! Északkeleti irány-

ban ereszkedünk le a hegyoldalon. Uticéluunk Járdányháza körzete! Óvatosan, zaj nélkül vonulunk, ne feledjétek, vadásznak ránk. Egymás mögött megyünk majd. A sort Molnár elvtárs zárja és dohányport szór utánunk, mert előfordulhat hogy kutyákkal is üldöznek bennünket.

Hallgatnak a partizánok, parancsnokuk szavait fontolgatják és készülődnek. Nehezen haladnak előre. Amikor az ágak reccsenését hallják, letérnek újtjukról. Bokrok mögül figyelnek, lélegzetvisszafojtva. Nem tudni, mit tartogat számukra a vadon. Csak annyi bizonyos: embervadászat folyik. Sok katonát lát-tak és imitt-amott csendőroket. Eddig sikerült őket elkerülniük. De a partizánok egyre fáradszabbak. Órák óta tapasztog az avart. hegynek föl, völgynek le. A levegő fülledt, torkukat szamjúság égeti. ajkuk kicserepesedik. Éberségük mégsem csökken, hisz munkájuk sikere, életük függ tőle.

Végre! Parancsnokuk pihe-nőt engedélyez. Egy magaslaton telepednek le, sűrű bokor alá. Őrszemnek Zsiljajevet, a kerekkepű ukránt jelöli Szőnyi.

Közvetlen feladatunkat nem tudjuk végrehajtani! Túl korán fedeztek fel minket — mondja a parancsnok. — Larisa: Jelentsd helyzetünket Kijevnek!

Larisa kicsomagolja a rádiót, adáshoz készülődik. Valamennyien szakértő mozdu-

taít figyelik. Molnár István zörejt hall, hirtelen megfordul.

— Fegyvert eldobni! Add meg magad! — reccsen egy hang. Földre kényszerítik a partizánokat...

— Ne löjete! — kiáltják a partizánok. — Veletek semmi bajunk, katonák! A fasiszták ellen jöttünk harcolni! Pusztítsátok őket ti is!

Elcsendesedik a hegyvidék. Szőnyi Márton megfordul: Utánam, a harhos felé!

Kétrét görnyedve követik a partizánok.

— Katonák! Tűz: — kiáltja az előbbi hang. Csak néhány puská döbben. A partizánok sem lönek vissza. Ugysem győzhetnének, célszerűbb visszavonulni. Leráznak üldözőiket. Sikerült! Bejutottak a völgybe, valamennyien sér-tetlenül. Leülnek. Őrszemnek most Bali Ferencet jelöli Szőnyi. Larisa a rádióért nyúl. Keze remeg. Felugrik:

— Az elem... az elem, valahol... elbeszgett az elem, parancsnok elvtárs! Visszamegyek, meg kell keresni!

— Ugy van! Muszáj megkeresni! — emelkedik fel Molnár. — Csakhogy Larisa nem ismeri a Bükköt! En meggyek!

Tárat cserél Molnár, aztán hosszú pillantással búcsúzik. Óvatosan lépdel. A legfontosabbra gondol. Visszavinni az elemet Larisának. Visszavinni! Különböző nincs kapcsolat Kijevvel. Nem tudják meg, mi történik a Bükkben. Újabb

FAZEKAS LAJOS:

Csillagra néző

Mélyenlvó fáradtak ágya az éj, csillagra néző lélek-magánya, mikor esőcseppeknél nehezebb csend ül az ablak előtti fákra. — Hányszor törték nyugalmam ablakát! S nem hajgáltam öklöm az égre, újjaím pengéit se nyújtottam barbár dühvel, magam védelmére. —

Villanásokra tört csillag. Emlék: követ omlasztó gyűjtogatások.

— Nem költözhet csak emlékeibe, az, ki égő otthonokat látott!

S ők, akikkel bimbószájú gyermek pihen most szerelmük ágya mellett, megkeseredett mesék igazát szövik álmukba: a történelmet.

Sóhajtó zajt küld valahonnan egy gép szüntelen; a rendező ember,

— ki számbaveszi sorsát, dolgait — hirt ad nekem e gép-üzenettel: a munka örök. S amig hallgatom, mozdul óriás gépdaru váza. —

Beidegződés: hajnali trapp — ki a fény alá, ki a sokaságba!

Lapterjesztők jutalmazása

A Vasutasok Szakszervezetének székházában március 22-én ünnepséget rendeztek a Népszava terjesztésében élenjárók tiszteletére. Az ünnepségen megjelent Koszorus Ferenc, a vasutasszakszervezet főtitkára és dr. Suth Péter, a

Népszava Lapkiadó Vállalás igazgatója.

Az elmúlt évi eredményekért nyolc szakszervezeti aktivistát részesítettek jutalomban. A jutalmakat Koszorus Ferenc és dr. Suth Péter adta át.

Tudósítók Csopakon

Tizenkilenc szakmai lap jelenik meg az országban a szakszervezetek gondozásában.

E lapok társadalmi tudósítóinak rendezték meg Csopakon a második országos tudósítói tanfolyamot. A SZOT vezetői és előadói tartottak érté-

kes előadásokat. Gyűrlátogásokról, melyet a Bakonyi Művek veszprémi gyáregységének tettek, riportot is készített a hallgatók.

A Magyar Vasutast ez alkalommal négy tudósító készítette.



(Nagyistók Mária rajza)

csoportot indítanak el a biztos halálba. Nem! Ez nem követhet be! Visszajutok a Pados-tetőre oda, ahol a tűzharc folyt. Ott az elem! Ott kell lennie!

Távolodó hangokat hall. Felmögé rejtőzik. Figyel!

Láttátok a nyaralyásokat, hogyan hegyezték a füllüket, hogy megértsék, mit kiált a partizán — mondja az egyik tiszt. — Ezért nem akartak löni. Na, majd a fronton megtanulják...

Molnár utánuk kémlel. Három tisztet lát, akiket szakasznyi katonák kísér távolabbról. A tiszték biztosságban érzik magukat. Azt hiszik, messzire

Tihanyi János

SZAK- ÉS SZERELŐIPARIÁK

Ha munkájuk van, akkor elégedettek

A szélrózsa minden irányában megtalálhatók

Száll a faforgács. Megcsap a friss fa — a fenyő és a gyanta — illatának keveréke. Ilyen környezetben kellemes lehet a munka, gondolja, aki nap mint nap a város füstös és gázos levegőjét szívja.

A fenyőillat nem fenyőerdő

— Pedig poros, egészségtelen a levegő a röpökdő faforgácsból. Meg akkor is, ha fenyőillattal párosul — mondja Puskás György, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség igazgatója. — Ezért hamarosan felszereljük a forgácselzívő berendezést.

A gyakorlatból tudja, nem lehet fenyőerdőről álmodozni ott, ahol a szálló por és a faforgács között dolgoznak az asztalosok. Ez csak az egyik üzeme a főnökségnek, ahol a dolgozók munkakörülményeit igyekeznek javítani.

— Két éve még mások voltak a gondjaink. Most is vannak hiányosságok, s megoldásra váró feladatok, de már túltutottunk a nehezén. Ha csak az jut az eszembe, hogy régen „árulunk kellett magunkat” külső cégeknek, mert a MÁV-tól nem kaptunk elég feladatot, akkor máris elégedett lehetnék. A túltutott elégedettség azonban soha sem visz előre. Ha szétnézünk az üzemekben, látjuk a fejlődést, és látjuk azt is, ami még hiányzik.

A betonműhely mellett szerelőt dolgoznak, a betonkeverő gépeket állították be, amelyeket a közelmúltban vásároltak. Tavaly mintegy 12 millió forint költöttek gépek beszerzésére.

Mit mutat az értékelés?

Az udvaron mindenütt serény munka folyik. Késztül az új darupálya. Az átmenetileg tartó felfordulás senkinek sem jó, de később a portáldaru so-

kat javít a helyzeten. Az új létrehozásáért áldozatot is kell hozni.

— Főnökségünk dolgozói szeretik munkájukat. A legtöbb évük óta kötődnek ide — jegyzi meg Mészáros János szb-titkár.

— A szélrózsa minden irányában dolgoznak embereink — veszi át a szót az igazgató —, így nagyon kell vigyáznunk, hogy jó tudású, szorgalmas szakembereinket el ne csábítsák. Iggyekszünk is megbecsülni munkásainkat. Igaz, hogy a vándorló élet miatt sok korszerű, jól felszerelt lakókocsi kellene, de évente csak ötöt-hatot tudunk megvenni, holott ennek a kétszerezése lenne szükség ...

Az elmúlt évben a főnökség dolgozói megpályázták a Kiváló Főnökség címet, amekadnak, akik megelőzték őket. Az eredményeik mégis dicsőretek. Munkájukat a 6. szakosztály így értékelte: „Kiemelkedő teljesítményt ért el a főnökség a ferencvárosi 400 személyes munkásszálló építésében és a szociális létesítmények átvállalkozói munkáiban”.

— Kollektívánk a tavalyi gondok ellenére is jól dolgozott — hangsúlyozza az igazgató —, hiszen az 1977-es terünket 134,2 százalékkal teljesítettük. A kiemelt munkákat határidőre és elsőrendűen elvégeztük. Ezt bizonyítják azok is, akik átvették tőlünk a munkát. Minőségi kifogást egyszer sem kaptunk. A 400 személyes ferencvárosi munkásszálláson kívül a gyomai állomás fűtés-szerelését is mi végeztük. S volt még néhány ilyen jellegű feladatunk ...

— Azt is elmondhatjuk már — szól közbe Lukács József párttitkár —, hogy egyre több segítséget kapunk a szakosztálytól. Az idén ezért is van munkánk bőven. Dolgozunk a Nyugati pályaudvarnál, részt veszünk a MÁV Kórház rekonstrukciójában, fontos feladatot bíztak ránk Győrben, Rákosrendezőn. Fűzesabonyban, valamint az Építési Gép-

telepen, ahol ugyancsak a dolgozók szociális körülményeit javítjuk munkánkkal.

Ismerik a feladatokat

Az üzemben harminchétről negyvenhétre növekedett a szocialista brigádok száma, ebből hét ifjúsági brigád. Két üzembrész, a TMK és a fém-üzem, benevezett a szocialista üzem címért folyó versenybe.

A főnökség dolgozói tudják, hogy az elkövetkező időszakban rájuk váró feladatokat csak fegyelmezett, jól szervezett munkával valósíthatják meg. Erről beszélnek a termelési tanácskozásokon, a munkasgyűléseken és a szocialista brigádvezetői megbeszéléseken is. A gazdasági és a társadalmi vezetés az üzemi demokrácia szélesítésével kívánja bevonni a dolgozókat a feladatok megoldásába. Nem kétséges, hogy közös erőfeszítéseiknek meg is lesz az újabb eredménye.

Szalai Mária

Eredmények, gondok Szegeden

Cél: az idén is élenjárni a munkaversenyben

Mint arról már hírt adtunk, a szegedi igazgatóság dolgozóinak az elmúlt évi jó munkáját oklevéllel ismerte el a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége, és a Vezérigazgatóság.

Hogyan járult hozzá ehhez a sikerhez az igazgatóság egyik legnagyobb szolgálattal helye, a szegedi csomópont? Erre kértünk választ Mándy István állomásfőnök-helyettes-től és Balogh János kereskedelmi főnöktől.

Létszámbány és túlóra

— A létszám sajnos nálunk is csökkent, mint az igazgatóság területén általában, a termelékenység viszont nőtt és szervezettebb lett az üzemi munka — mondja Mándy István. — Azt sem hallgatjuk azonban el, hogy a túlórák száma növekedett. Ennek különösen a kocsi-rendező-hiány az oka. 56 helyett mindössze 33-an vannak.

Tavaly az állomás három pályaudvaráról 113-an léptek ki. A vonatkísérők közül 39-en hiánvoznak.

A legtöbb gondot okozó vonatkozlekedési tervet 80,12 százalékra, a tehervonatokat menetrendszerinti indítási tervét pedig 80,67 százalékra teljesítették. Tavalyelőtt még

az állomás hibájából 56 tehervonat késés fordult elő. 1977-ben ez a szám 24-re csökkent. A nemzetközi darabáru-forgalom 13 ezer 481 tonnával volt több, mint az előző évben. Az árupénztárosok 74 ezer tételt számszámítottak.

Jól dolgozott a 38 tagú MÁV—Volán komplexbrigád is. Rakodási idejüket 11,1 órától 8,7 órára csökkentették. Ezzel a teljesítményükkel az évi versenyben első, az őszi csúcsforgalmi versenyben pedig másodikok lettek, az igazgatóság területén.

A Tisza-pályaudvaron az elmúlt esztendőben fellendült a konténerforgalom is. 1977-ben 14 ezer szállítótartályt kezeltek, 48 százalékkal többet, mint a megelőző évben. Teljesítményük értékét növeli, hogy Szegednek nincs konténer-pályaudvara. A konténerkezeléséhez mindössze 2x 60 méteres vágány áll rendelkezésre egy autódaruval és egy ötfonnás bakdaruval. A korszerű konténerállomás előreláthatóan csak 1980-ban készül el, két vágánnyal és egy 60 tonnás bakdaruval.

A rendező-pályaudvaron tavaly nagyarányú vágánykorszerűsítést hajtottak végre. Három vágányt újítottak fel. A pályaudvar befogadóképessége 168 tennelgyel, vagyis egy teljes vonatösszel bővült. A vágányok felújítását a következő években folytatják. Még két vágányt korszerűsítetnek. Az igazgatóság a vizellátás javításával, az öltözők és fürdők építésével is törődik. Szükség is van itt a munkakörülmények javítására, mert ez is hozzájárulhat a létszám növeléséhez.

Mikre mindig számíthatnak

— Ötvenhárom éves vagyok. 27. éve dolgozom a vasúton — mondja Pataki István tola-

(Szász)

KISZ-fiatalok akciója a kulturált utazásért

Két évvel ezelőtt a Keleti pályaudvar Radnóti Miklós KISZ-szervezete a kulturált utazás érdekében társadalmi munkaakciók szervezésére kérte a vasutas fiatalokat. Céljuk az volt, hogy nyithassák a kocsitakarítók munkaerőgondjait. Személykocsitisztításra, pályaudvar-takarításra és utastájékoztatásra ösztönözték a fiatalokat.

A mozgalomhoz elsőként Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely, Budapest Déli és Budapest Keleti csomópontok csatlakoztak. Később Hatvan és Budapest Nyugati csomópontok KISZ-szervezetei is beneveztek a versenybe. A budapesti igazgatóság vezetősége egy vándorszerleget ajánlott fel, amelyet a verseny legjobb KISZ-alapszervezetének adományoznak. A végzett munkát minden évben más-más csomóponton értékelik. Az első ér-

tékelést Szombathelyen, a másodikat pedig Pécsen tartották az év március 10-én.

A kulturált utazásért indított társadalmi munkaakcióban az utóbbi 15 hónapban a fiatalok 43 ezer órát dolgoztak. Ennek nagy részét a nemzetközi és belföldi expressz vonatok tisztítására fordították. Ezen kívül foglalkoztak állomások parkosításával, peronfésztéssel és takarítással, továbbá minden olyan munkával, amelyre nincs elég munkaerő a vasútnál. A vándorszerleget és a vele járó hatezer forint jutalmat másodsor is a kezdeményező nyerték el.

A Keleti pályaudvar fiataljai több mint 1500 kocsitisztítottak meg. Másodikok a pécsiek, harmadikok pedig a miskolciak lettek. Ők az alapszabályok értelmében vándorszólót és négy-, illetve kettő-ezer forintot kaptak.

S. R.



A kelenföldi pályaudvaron jegyváltó automata működik. A velencei állomásokra 18 forintért váltható itt menetjegy, gyorsan, sorbanállás nélkül (Laczkó Ildikó felvétele)

RENDRŐKÉZEN A FOSZTOGATÓK

PEZSGŐVEL FIZETEK A HALLGATÁSÉRT

Négy évig tűntözt a bűnbanda

Várpalota állomáson egy bűnbanda 1973-tól rendszeresen fosztogatta a tehervagonokat. Az utóbbi hónapokban egyre gátlástalanabban dézsmálták a szállítmányokat. A több éve működő bünszövetkezet vezére Kovács Tibor 37 és Molnár István 23 éves kocsi-rendező, valamint Bognár Katalin 24 éves, foglalkozás nélküli és Finta Elemér 32 éves postai kézbesítő volt. Valamennyien várpalotai lakosok.

Kovács és Molnár kezdetben csak éjszaka fosztogattak, s ügyeltek arra is, hogy a feltört vagonokra az olomzár visszakérüljön. Elsősorban ruhaneműkre specializáltak magukat. Pulóvereket, gyermekruhákat, női fehérneműket és ingeket loptak. Ezeket aztán ismerősök, rokonok, barátok körében értékesítették. A rendőrség eddig 18 orgazdát kutatott fel.

A vagonfosztogatók később mit sem törődtek az olomzárakkal, egyszerűen kinyitották a vasúti kocsiakat, és fényes nappal, mások szemelátára vitték el az árut.

A „csúcs” 1977 augusztus, szeptember és október hónapjaiban volt. Kovács és Molnár ekkor már heti 3–4 alkalommal törte fel a vagonokat, és zsákokban vitték a mosztert, a szappant. Ládaszám hordták a pezsgőt, a bort és a sört is. Az egyik vagonból 20 paplant, egy másikból 80 pulóvert emeltek ki. Megdezsmálták a Pétről érkező múltrágyás vagonokat is. A bűnbanda több mint 100 ezer forinttal károsította meg a társadalmi tulajdont.

Kovács és társai ügyének vizsgálatát március elején fe-

tásvetelő. — A legtöbb gondot most a létszámbány okozza. Ezért munkánkat még nagyobb figyelemmel és odaadással kell végezni ...

Gácsér Antal Kiskunfélegyházáról van kirendelve Szeged rendezője.

— Náluk, Félegyházán is sok a munka, de össze sem lehet hasonlítani az ittenivel — mondja. — Nem ritka a túlórázás, ami a munkaerőhiány miatt szükséges.

Kotogán József 19 éves. Mégcsak egy éve vasutas. Akkor végezte el a vasútforgalmi szakközépiskolát. Azóta megszerezte a forgalmi szakvizsgát is. Most váltókezelő a III-as őrhelyen. Apja szintén váltókezelő Szeged állomás I-es őrhelyén. A sok túlóra ellenére sem változtatna munkahelyét. A vasúti munkát hivatásnak tekinti.

Huszonhét brigád sikere

Az állomáson huszonhét brigád tevékenykedik 246 taggal. Rájuk mindig számíthatnak a gazdasági vezetők. A kiváló cím várományosa a tavalyi eredmények alapján az Ordógh Ferenc váltókezelő vezette Munkácsy Mihály forgalmi brigád. Az arany fokozatra két rakodógép-javító brigád, a Lendület és a Barát-ság brigád számíthat. Az esüstkorszorú várományosai: a vonatkísérők, a személypenztárosok és a rakodógép-karbantartók Béke brigádjai, továbbá az árupénztárosok Dobó Katka és a Bebris Lajos nemzetközi darabárus kollektívája.

Mindannyiuknak nagy része van abban, hogy Szeged állomás jó eredményekkel büszkélkedhet. Az idei munkaversenyben is szeretnének élenjárni és kiváló szinten teljesíteni terveiket ...

(Szász)



FEL VESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT — FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint: forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsi-rendező, saruzó, vágányfékvezető, kocsi-vezető, személy- és árupénztáros, távgépi-ir, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe. Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsi-vezető, féklakatos, általános villamos- és híd- és hírdásipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés-fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBA: festőket, mázókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betonított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZO MUNKAIDO minden beosztásban havi 191 óra! Nagyobb budapesti főnökségeinken — egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség. VALTOZATOS, ERDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint KÖZPONTI MUNKAERO FELVETELI IRODÁN, Budapest, Keleti pu. (Cinkota kapu) TELEFON: 145-010.

A munkahely története

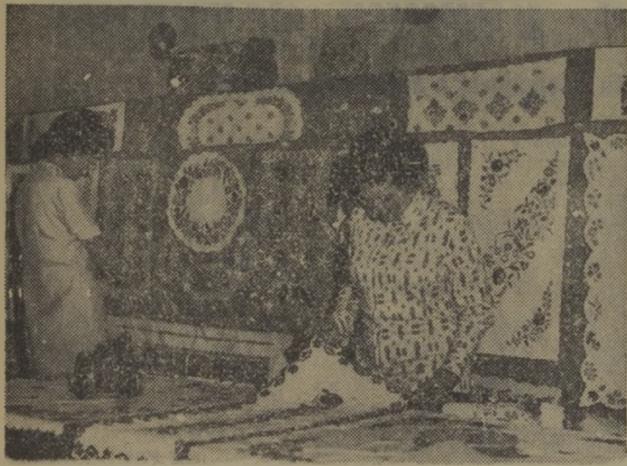
Miskolci siker Veszprémben

A hónap elején rendezték meg Veszprémben az Üzem-történettről I. Országos Konferenciáját.

A kiállítási anyagok között szerepelt a MÁV Miskolci Járműjavító Üzem munkásszolgalmi múltját bemutató anyag is. A vaspálya túlsó oldalán című anyag visszatekintést nyújt az 1859-es évekről.

A Veszprémi megyei Napló a szerző képeivel közölte a könyv rövid tartalmát is, nagyra értékelve a végzett munkát.

Minták varázsa



A MÁV Számítástechnikai Üzem kultúrtermében a közelmúltban kézimunka-kiállítást rendeztek. A szabad időben készült több mint kétszáz alkotást a közönség szavazatai alapján zsűrizték. A legtöbb szavazatot Szrokáné Szabó Ágota, a számítógépes üzem előzője kapta. Ezzel elnyerte a Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti tanácsának különdíját. Képünkön a kiállítás egy részlete látható. (Laczkó Hidikó felvétele)

A vándorkiállítás első állomásán

Szocialista brigádok élete, képekben

Vándorkiállítás nyílt január 26-án az Északi Járműjavító Törekvési Művelődési Központjában. Képek a vasutas szocialista brigádok életéből címmel.

A szocialista brigádmozgalom hármasszavából kiindulva, ennek eszméit tartalmát szélesen kibontakoztatva, több országos hírű, magas kitüntetésben részesült vasutas szocialista brigád életét mutatják be a kiállítás képei.

Amióta Tihovszky István, a Budapesti Igazgatóság osztályvezető-helyettese megnyitotta, már harminc ezer nézője volt ennek a kiállításnak, amit a későbbiek során a MÁV minden jelentősebb intézményénél szeretnének majd bemutatni.

Felmérés ugyan nem készült arról, hogy milyen hatást gyakorolt a kiállítás a munkásokra, akik eddig látták, mégis figyelemre méltó, hogy az Északi Járműjavító dolgozói, szocialista brigádjai csoporto-

san tekintették meg, és elismeréssel szóltak a látottakról. Hangoztatták is, hogy igazán követésre méltó a mozgalom legjobbainak példája.

S valóban, ez a kiállítás meggyőzően, eleven erővel mutatja be az olyan kiváló vasutaskollektívák munkásságát, mint a záhonyi Vörös Csillag és a Szolnoki Járműjavító Vörös Október szocialista brigádé. E két állami díjas brigád mellett láthatunk például képeket, amelyek a Munka Vörös Zászló Erdemrenddel kitüntetett November 7 szocialista brigád, a miskolci vontatási főnökség legjobb brigádjának életét mutatják be.

Bár a téma mai és nagyon időszerű, a képanyag, amit ezen a kiállításon láthatunk, már történelem. A szocialista brigádmozgalom fejlődésének legszebb pillanatait őrzik ezek a képek, mindnyájunk számára.

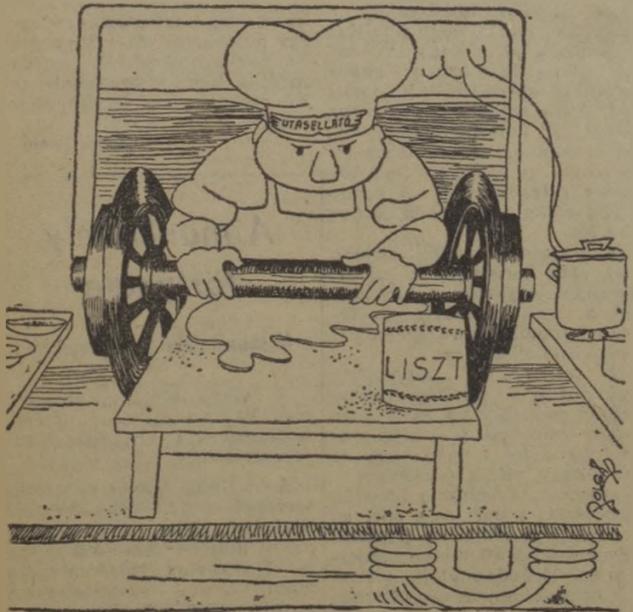
Patronálók

A dunakeszi járműjavító Dobó Katalin és Szárnyaske-rék szocialista brigádja 1974-től patronálja egyik meghalt munkatársuk feleségét, özv. Völgyi Antalnét. Megszervezték állandó látogatását, mos-tak, takarították az idős asz-szonyra. Kifestették a lakást, és kijavították a szobák burkolatát is. Patronáltjukat tavaly a pilisvörösvári szociális otthonba utalták. A brigád tag-

jai azonban ott sem hagyták magára. Gyakran meglátogat-ják, virággal, ajándékkal kedveskednek neki.

A járműjavítóban nem egyedülálló ez a példa. A gépmű-hely szocialista brigádja például három éve patronálja özv. Szabó Sándornét. Az üzem szakszervezeti bizottsága a három brigádnak a közelmúlt-ban mondott köszönetet az önzetlen segítségért.

TALÁLÉKONYSÁG



-Valaki megint eldugta a nyújtófát...!

KÖNYVEK A VÁRÓTEREMBEN

Újság, folyóirat, sakk a vonat indulásáig

Záhony állomás kultúr-várótermében özv. Vajda Sándornéval, az állomás szakszervezeti bizottságának könyvtárossával beszélgettünk.

— Másfél éve az állomás társalalmi szervezeteinek kezdeményezésére 400 kötetes leltári könyvtárat létesítettünk a váróteremben — mondja. — A könyvtárolományt kéthavonként cseréljük. A kölcsönzés személyi igazolvány ellenében történik. A könyvet szerető utasok a vonat indulásáig hasznosan tölthetik idejüket. Napilapokat, folyóiratokat, irodalmi és politikai kiadványokat és sakkot is kölcsönzünk az ingázó dolgozóknak, diákoknak. Könyvtárossal is foglalkozunk. Másfél év alatt

a Váci Mihály könyvesbolttal együttműködve közel 100 ezer forint értékű könyvet adtunk el.

A váróteremben mintegy 20 munkás és diák lapozgatja az újságokat, folyóiratokat. Fiatal kismama érkezik éppen. Mese-könyvet kér. Az Oreg néne ölkéjét választotta.

A csomópont KISZ-szervezeteivel közösen már kézimunka-kiállítást is rendeztek. Sikere volt a záhonyi és a csapi vasutasok kapcsolatait, eredményeit bemutató tárlatoknak is. A jövőben szeretnék bemutatni az ifjúsági mozgalom hat évüztendének fontosabb eseményeit.

Igy lehet egy várótermet a köznevelődés szolgálatába állítani.

DICSÉRET AZ IGAZGATÓÓL

Megírhatja a lányának...



A haja ezüst színű, de életkorát különben sem titkolná. Ötvenöt éves, nem sok ideje van tehát már a nyugdíjig. Azt az időt azonban nem várja. Szereti munkáját és a mozdonyokat, hiszen — mozdonyvezető. A neve: Hajnal József. Három évtizeddel ezelőtt került a vasúthoz.

— Azok közé tartozik ő is — mondja róla Fehérvári József, a szolnoki vontatási főnökség vezetője —, akik nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a budapesti vasúti igazgatóság legyen a vörös vándorzászló.

— Annak idején a Hámán Kató fűtőházban kezdtem vasúti pályafutásomat, majd 1953-ban kerültem át a szolnoki

vontatáshoz, mivel abonyi vagyok — vallja Hajnal József önmagáról. Kezdetben gőzösön utazott, míg 1965-ben le nem tette a dizelmotordony-vezetői vizsgát. Hét évvel később a villanymotordonyok vezetésére is képesítést szerzett.

— Fiatalon és könnyen vettem az akadályokat — teszi hozzá az elmondottakhoz. — Most már elég régen V43-as gépekkel járok...

Szocialista brigádban dolgozik, pontosabban ő az 1969-ben alakult Leövey Sándor brigád helyettes vezetője. Régebben tizenketten voltak, de közülük négyen időközben már nyugdíjba mentek. A nyolc mozdonyvezető szívesen végez szolgálaton kívüli társadalmi munkát. A fűtőházi gyalogjár-dák megépítéséből is illő részt vállaltak, ezenkívül tatarozási és karbantartási munkát végeztek a vontatási főnökség tisztelettel üdvözlőjében.

Hajnal József az ilyen és ehhez hasonló eredményekről gyakran levélben számol be lányának, aki harmadéves egyetemi hallgató Csehszlovákiában. Műszertechnológusnak készül. Most ismét van megírni-való: a vörös vándorzászló elnyerése alkalmából az édes-apa igazgatói dicséretet kapott.

Nehéz, felelősségteljes munkával szolgált rá az elismerésre.

K. L.

Vasutasok az iskolapadban

Pethő Imre 36 éves betanított munkás, a celldömölki vontatási főnökség akkumulátorkezelője, egy éve szerelte meg az általános iskola hetedik-nyolcadik osztályáról a bizonyítványt a 2x3 hetes oktatási formában. Felesége — aki a szertárfőnökségen anyagkiadó és értékesítő — a napokban fejezte be ugyanezt.

A szombathelyi igazgatóság területén évente 80—100-an lépnek be az általános iskolát elvégzettek táborába. Van aki azért ül az iskolapadba, mert nem akar lemaradni gyermekeitől, unokáitól a tanulásban. Olyan is akad, aki érettségizett feleségét akarja „utólnéni”. Az egyik ilyen fiatal vasutas — miután tavaly sikeres vizsgát tett az általános iskola hetedik-nyolcadik osztályának anyagából — most a Szombathelyi Savaria Közlekedésgépesítési Szakközépiskola levelező hallgatója. A legtöbbben természetesen

azért tanulnak, hogy a vasúti szakképesítéshez szükséges általános iskolai végzettséget megszerezzék. Arra is volt példa, hogy valaki éppen azért jött a vasúthoz, mert itt kedvezőbbek a tanulási lehetőségek.

Az igazgatóság területén kétféle tanulási rendszer vált be. Az esti általános iskola az egyik. Ilyen működik Szombathelyen, Celldömölkön, Zalaegerszegen. Erre általában azokat küldik, akiket nem tudnak mentesíteni a munkából. Tavaly negyvenen szereztek így bizonyítványt. A 2x3 hetes bentlakásos hetedik-nyolcadik osztály is népszerű. Erre az időre átlagfizetést és teljes ellátást kapnak a tanulók. 1977-ben Celldömölkön és Szombathelyen, most pedig Zalaegerszegen, Celldömölkön és Tapolcán volt ilyen tanulási lehetőség.

A szombathelyi igazgatóság törekvése követésre méltó.

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete a hagyományokhoz híven 1978-ban is megrendezi a XXVIII. országos vasutas képzőművészeti kiállítást. A műveket a budapesti kiállításra 1978. június 6-ig kell eljuttatni a következő címre: 1801 Budapest VIII., Népszínház u. 29.

A pályázók a következő művészeti ágakban nyújthatják be alkotásaikat: festészet, szobrászat, ipar- és népművészet. A legjobb műveket hivatásos művészekből álló zsűri bírálja el. A szakszervezet elnöksége 1000 Ft-tól 2500 Ft-ig terjedő pénzjutalommal díjazza a legjobb alkotásokat.

Külön díjat tűzött ki — 1000 Ft-tól 3000 Ft-ig — az elnökség az olyan műalkotásokra, amelyek jellemzően ábrázolják a vasút fejlődését, a megváltozott élet- és munkakörülményeket.

A kiállításon részt vehetnek a vasutas képzőművészeti körök tagjai, a tényleges és nyugdíjas vasutasok és azok családtagjai festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel és népművészeti tárgyakkal.

Az öreg

Mindig tisztelettel köszöntöm az öreg V-t. Van alkalmam rá: gyakorta összefutunk a lépcsőházban, a villamosmegállóban, az utcán. Kétszeresen megérdemli bárki tiszteletét. Egyrészt láthatóan hajlott kora miatt. Másrészt azért, mert még mindig dolgozik.

— Hát, mit csinálnak, itthon ülnek? — válaszolta egyszer érdeklődé-

semre. — Ha nem foglalja el magát, hamar unatkozni kezd az ember.

Valaha pályamester volt, évtizedeken keresztül szolgált tisztességgel, becsülettel. Munka után volt hova megtérni, a felesége mindig várta türelmesen, meleg étellel, szíves szóval. Most már üres a lakás, meghalt az asz-szony. V-nek értelmetlen lenne az élete, ha egyedül kellene téblábolni.

Hiába, az örök szerelem nem ér véget soha!

Mesélj nekünk, nagypapa!

2. rész

Mikor elbuktunk tizenkilencben, nem szegyenkez-tünk, hanem fájt. Pirulásra nem volt okunk, hiszen kitartottunk az utolsó pillanatokig.

Augusztus elseje volt, napfelkelte. A vöröskatonákat a városba szorították a román király katonái. Nem birtunk a túlerővel. Seregélyes Pista bátyádnak mondom, szakaszunk parancsnokának:

— Még együtt vagyunk, csináljunk valamit, Pista! Vendegeink hadd emlegessék meg a szolnoki Festő utcát. Látod, erőfelé tartanak, hegyivadás-zok.

— Benne vagyok! — mondta. — És ti, elvtársak? Mindenki bólintott szótlan keservével. Seregélyes előbbre lépett:

— Figyeljete! Ók jóval többen vannak. Nekünk pedig a bekerítésükre nincs lehetőségünk. Mindjárt ideérnek. Ezért a következőképpen csináljuk. És elmondta tervét.

A kapu mögül célba vettem a hegyivadás tiszteit. Felbukkott. Utána robbantak közöttük a vöröskatonák gránátjai. Rémült kavargódás támadt az intervenciók között. Rájuk rontottunk, s kegyetlen kézi-tusa kezdődött. Elkeseredetten ütöttük, vágtuk, aprítottuk a jövevényeket. Közülünk is többen elterültek. A fájdalom a torkomat szorongatta. Hol-naptól az urak prédái leszünk, s főleg miattatok, piszkok betolakodók.

— Otthon mennyi földed van, Corneliu? Sok, mi, te rohadt burzsuj?! Itt is kapsz a város szélén!

És leterítettem. Egy másik-hoz fordultam, aztán a harmadikhoz. — Bajtársaim is osztogatták a „városszéli földet”... Az életben maradt hegyivadás-zok elfutottak. De távolabb újabb és újabb egységek tűntek fel. Közülünk öt vöröskatonona maradt az utca kövén. Néma tekintettel búcsúztunk tőlük, közben mi, a túlélők, kezét szorítottunk.

Kézszorításunkból nemcsak akkor, hanem a későbbi, a legnehezebb években is sarjadoszt a meg-megújuló remény. Biztam akkor is, amikor a Szapádi utca huszonötbe vittek. Héj, pedig ott sok kegyetlen órát töltöttem. Előbb ütöttek, aztán kérdeztek:

— Merre jártál a vörös uralom alatt?

— Miskolcnál megsebesültem május másodikán, és hazajöttem. Csak három hétig voltam katona...

Igy ismétlődött hosszú években át. Nem voltak nyugodalmas perceim a csendőrtől, és kínozott a szegénység is

neki egy magyar királyi csendőrszakaszvezető. Ő vörös agitátorokkal parolázik.

Kakastollasok álltak ott, karabélyra tűzött szuronyal.

— Na! Gyere már ide! Vagy süket vagy?!

Kimásztam az árokból, hozzájuk léptem:

— Itt vagyok, szakaszvezető úr!

És ekkor irtózatos fájdalommal éreztem. A sárban kiázott mezítelen lábamra ejtette néhány karabélyát. Aztán vigyor-gott „dicső” tettén. Elvesztettem önuralmam. Ököllel képebe vágtam, és a térdemmel pocokon gyomroztam. Addig ütöttem, míg társa lecsapott a fegyver agyával. Mikor feleszméltem, csuklómát bílincs szorította. Rúgásokkal segített talpra:

— Mire vársz! Indulás befelé! — hördült rám.

— Mire várok? Arra, hogy ismét fegyverük legyen a munkásoknak...



Pongrácz Antal

Pongrácz Antal főtanácsos, Mátészalka állomásfőnöke február 14-én váratlanul elhunyt. Hivatásszerűen vezérelt munkássága elismeréseként a köztisztviseltek álló vasutast az MSZMP Mátészalka városi Bizottsága és a MÁV Debreceni Igazgatósága sajtó halottjának nyilvánította, s a városi Tanács díszsírhelyet adományozott részére.

Pongrácz Antal felelősségteljes vasúti szolgálata közben az évtizedek során közéleti személyiséggé formálódott, és mindvégig megmaradt szelvény, a beosztottainak együttérző, velük szüntelen törődő, értük fáradozó, közvetlen embernek. Nehéz sorsú vasutas család kilencedik gyermekeként született 1924. november 26-án. Püspökföldön. A hivatást öt fiútestvérel együtt nagyapjától és apjától örökölte. Iskoláit Püspökföldön, majd vonaton bejáró diákként Szolnokon és Nagyváradon végezte, míg végül érettségi bizonyítványt szerzett. 1944-ben lett forgalmi napidíjas Püspökföldön állomáson. Rövid katonai szolgálat és hadifogság után azonnal jelentkezett honállomáson, s nem sokkal később már rendelkező forgalmi szolgálattevőként dolgozott.

Szakmai hozzájárulása, rátermettsége folytán kinevezték Nyíregyháza állomás helyettes-főnökévé, majd 1962-től tragikus hirtelenséggel bekövetkezett halála pillanatáig Mátészalka állomásfőnöke volt. Tudását szüntelenül fejlesztette, tanult és tanított.

A közügyek intézéséből is kötelességet meghaladó mértékben vette ki részét, aminek egyik bizonyítéka, hogy csaknem egy évtizeden át tagja volt a járási, illetve a városi pártbizottságnak, s közben a városi pártvezetőség bizottságának tagjaként is tevékenykedett. Munkásságáért többször kapott kitüntetést. Kiváló vasutas, tulajdonosa a Munkáséremrend bronz fokozatának, az Arzsvédelmi Emlékéremnek, az arany törzsgárdajelvénynek.

Családi élete is harmonikus, kiegyensúlyozott volt. Feleségével, három gyermekükkel és az unokákkal, együtt nemsokára a házasságkötés 25. évfordulóját ünnepelték volna. Emlékét kegyelettel őrzik nemcsak a család, hanem a város, a vasutaság nagy közössége is.

Lett fegyverünk. Leckét is kapunk az idő során, hogy tudjuk jól, mire használjuk. Megvédeni vele, amit teremtünk a munkánkkal, s amit rátek hagynak majd örökre, kisunokám. Nincs ennél fontosabb. Ezért mindig készen állok, nehogy az életünket visszajárva fordítsák. Ötvenhatban előbújtak, megpróbálták és...

— Tudom, nagyapám! Emiatt lettél munkás, pedig már akkor is öreg voltál. Mondd, nagyapám! Engem meg Perikét bántották volna-e azok, akik miatt te fegyvert fogtál? Igen?

— Hogy bántottak volna-e titeket is? Attól függ... Az viszont biztos, hogy ugyanazt a sorsot szánták nektek is, mint amilyen azelőtt az enyém volt. Vagyis a múltat akarták visszahozni. Ezért jelentkeztem fegyverért a legelső közt. Akkor hetvenéves voltam. Napokig elidőztem a parancsnokságon, mert örültem, hogy egymás után jöttek a munkások, férfiak és nők egyaránt. Némelyik tanácsatlannal nézegette a pisztolyt, hiszen először volt fegyver a kezében.

— Add csak ide! Figyelj rám! Így kell szétszedni — és megmutattam. — Tudod-e, melyik a fegyver legfontosabb tartozéka? Nem? Akkor megmondom: a szfv! A szived flam, amelyik idehozott érte. Arra vigyázz, a többi majd megtudod.

Meg is tanulták. Nem ment simán, az igaz, de túljutottunk rajta. Gyakran mentem a lő-

Élmény és tudatformálás

Rendhagyó irodalmi órák

KIÁLLJA-E A PRÓBÁT A MŰVÉSZ ALKOTÁSA?

Milyen előadások és műsorok vonzzák leginkább a művelődni vágyó munkásfiatalokat? Nincs erre kész „recept”, de bizonyos, hogy leginkább nem a passzív részvételre kényszerítő előadási formákat kedvelik. Szívesen vesznek részt az alkotó vitában, ha erre lehetőséget adunk számukra.

Ilyen jellegű előadásformákat keresve született meg Gál Istvánnal, a Magyar Rádió ifjúsági osztályának vezetőrendezőjével folytatott beszélgetés közben az ötlet, amit a Törekvés Művelődési Központban, a rádióval közösen, meg is valósítottunk.

Zsúfolt teremben

Rendhagyó irodalmi órák címmel indítottunk művelődési sorozatot. Minden alkalommal egy rádiójáték meghallgatását tűztük műsorra. Ezekre az előadásokra meghívtuk a rádiójáték rendezőit — Gál Istvánt és Siklós Olivát —, az írókat, többek között Simonffy Andrást. Gyakran vendégül láthattuk a rádiójátékban főszerepet alakító neves színészeket, például Velencei Istvánt, a Nemzeti Színház művészt is. A hallgatóság többsége az Északi Járműjavító munkásfiataljaiból, valamint az infenzív gimnázium tanulóiból állt, akik minden alkalommal zsúfoltáig megtöltötték a művelődési központ kamaratermét.

A fiatalok már az első rendhagyó irodalmi órában, miután meghallgatták Simonffy András *Tartályvontat* című rádiójátékát, a kérdések özönével fordultak az íróhoz, a rendezőhöz. Felzúzott a vita. Kezdetben csak az alkotók és a hallgatóság között folyt az eszmecsere, később a fiatalok egymással is vitakozva formálják véleményüket a rádiójáték művészi értékeivel kapcsolatban.

Értő közönség

A vitát lezárva Gál István készséggel és örömmel elismerte: „Ebben a vitában az volt a termékeny és értékes, hogy miközben mi a művészi szuverenitást, alkotói elképzeléseinket védtük és képviseltük, szemben találtuk magunkat a nagyon friss, a társadal-

terre, és oktattam, segítettem. A munkásörségnél a golyószóró a nők kedvence. Szeretik, mert fixen áll, és csak forgatni kell. Ennyi persze kevés, mivel célba kell vele találni. Eleinte minduntalan a csillagok felé eregették a sorozatot, Dikőné is panaszkodott a „csökönyös” golyószórójára.

— Mutasd, hogyan csinálod? Majdnem szabályos, csak jobban simulj hozzá. No, ne engem nézz, hanem az irányítót s a célt! És nem mindegy, mire gondolsz. Érted? Most nem nyomtatott céltáblát látsz magad előtt, hanem az ellenséget, akit gyűlölsz.

Megértette a lényegét, mert nemsokára kiválólt lött.

★
Azóta is mindig kérdezek, én meg tőlük, a fiataloktól tanulok. Szeretem őket. Jó köztűtük lenni. A megált kilencven esztendőmből húsz az igazán szép. Az a két évtized, amelyet a munkásörségben töltöttem. Csak egyszer hoztak ki a sodromból, mégpedig most, a múlt héten.

Még pirkadat előtt volt, szunyókáltam. Lépteket hallok félálomban, aztán hosszú csöngetés. Ki lehet ez? Nem tud aludni? Komótosan felhúzó a papucsomat, a háziköpenyemet, és ajlót nyitok. Hám Józi munkásör áll az ajtóban.

— Riadó! Azonnal vonulj be, Laci bátyám!

Ideges lettem.
— Hányat csöngettél, Jóska?
— Egvet, Laci bátyám!
— Szép dolgot művelsz! Megmondtam mindannyiótoknak, hogy riadó esetén a megadott jel szerint csengessetek. Akkor már az ágyban megtudom, hogy közülünk jött vala-

mi igazságokra roppant érzékenyen reagáló, egészséges moralitással. El kell ismerünk, hogy nem minden kérdésben nekünk, alkotóknak volt igazunk...

S valójában ezzel már érintette is a vita legfőbb tanulságát: a munkásfiatalok nemcsak értik és szeretik a művészetet, hanem képesek hatni is rá. Képesek meggyőzni igazságukról az alkotókat is, olyan érvek és élmények alapján, amelyek arány- és szemléletmódosításra készítik az alkotókat az újabb társadalmi kérdések művészi megválaszolásakor.

Milyen kérdésekről folyt ez a vita?

A rádiójátékok, így a már említett *Tartályvontat*, azután Nyerges András *Ezer szó magyarul* és Schwajda György: *Rövidzárlat* című rádiójátéka is a mai magyar társadalom aktuális problémáit, szociális ellentmondásait, konfliktusait boncolgatja, plasztikusan megjelenített, élő emberrel; és szituációk bemutatásával. Közös jellemzőjük az izgalmas cselekményszövés, ugyanakkor a korszerűtlen társadalmi jelenségek bátor bírálata, a szocializmussal ellentétes nézetek, tendenciák feltárása és leleplezése.

Ezekre a kérdésekre reagáltak leginkább, a leghevesebb elutasítással a munkásfiatalok. Így a felelősség alóli kibúvárra, a paragrafusokhoz, előírásokhoz való lelketlen ragaszkodásra (*Tartályvontat*), amely végül katasztrófába visz. Öszintén elítélték az elvtelen megalkuvást (*Ezer szó magyarul*) és az egzisztenciához való kicsinyes, értelmetlen és konok ragaszkodást (*Rövidzárlat*).

Szembesítés

a valósággal

A vitaközvetítő munkásfiatalok bátran szembesítették az irodalmi anyagot a valósággal, egyéni tapasztalataikkal, a maguk erkölcsével. Ha az irodalmi alkotás kiállta ezt a próbát: elismerték értékeit, művészi és társadalmi igazságait. Számos esetben viszont, ha ezt kevésnek, a valóságtól távolinak érezték, akkor bírálták és elvetették. Egyszóval: nem kímélték az alkotókat sem, ha hibát vétek.

ki riadóparanccsal. Most miattad perceket vesztettem...

Aztán gyorsan felöltöztem, magamhoz vettem, ami kell, és a parancsnokságra siettem. Ott meg az egységparancsnok bosszantott fel. Eleje állok: — Parancsnok elvtárs! Kálmán munkásör jelentkezem!

Kezet nyújt, ráncsodálkozva: — Ejnye, Laci bátyám, de gyorsan beértél. — És mikor az ajtó felé megyek, hallom ám, mit mond:

— Kímélni kell Laci bácsit! A rádiósokhoz osszátok be! Felkaptam a fejem, és visszaléptem: — Engem akarsz te kímélni? Engem, aki géppisztollyal tegnapielőtt is kiválólt lött? Engem, aki három kézigranátót összekötve is odadob, ahová kell?

Aztán megdöntöttem magam. Ha a rádiósokhoz küldenek, hát odamegyek. A parancs, az parancs!

★
Az unoka áhitattal hallgatja nagyapját, majd megkérdi: — Igaziból haragudtál a parancsnokra? Nekem elárulhatod...!

— Hát... nem sokáig. Közülünk valóval nem illik haragosdítani játszani. Meg aztán odajött hozzám, s kert, hogy ne nehezteljek. Mondtam neki: — Rajtad múlik! Ne kezdjél engem kímélni, és szent a béke! Megígérte. — Igérd meg te is, nagyapám, hogy eljössz az iskolába. Várnak az úttörők és Bán tanár néni! Ugye eljössz...? A múltat nekünk is kötelességünk ismerni, és sohasem felejteni!...

Tibanyi János

Rendhagyó irodalmi óráink ezáltal lényegesen többet jelentettek munkásfiataljaink számára az ismeretek passzív befogadásánál, hiszen mélyreható művészi élményt adtak a közös meggyőződés alapján.

Szíriam Jenő
a Törekvés Művelődési
Központ igazgatója

ÖREGEDŐ TÁRSADALOM?

Nem munkaképtelen, aki nyugdíjba megy

Az iparilag fejlett országok sok közgazdászát, szociológusát nyugtalanítja a „társadalom elöregedésének” folyamata. A nyugtalanságot nemcsak maga a folyamat okozza, hanem a társadalmi élet realitásai is, amelyek ezt a jelenséget sajnálatosan tükrözik.

Az amerikai *US News and World Report* című hetilap közelmúltban megjelent egyik cikke az USA kongresszusa által megvitatott, a 70 évvel nem idősebb dolgozók nyugdíjba küldését megakadályozó törvénytervezet amerikai üzleti körökben nagy visszhangot keltett. Az üzletemberek lázasan keresik az új törvény kibúváit. Az újság megállapítja, hogy az USA-ban „bevett szokássá vált, hogy a dolgozók 60 éves korukban megszabadulnak”.

A Szovjetunióban az öregségi nyugdíjban részesülők száma 1960 és 1975 között ötszörösére emelkedett. Az új szovjet alkotmány szövegében az „életkori nyugdíj” fogalmát vezették be, mert az öregségi nyugdíj kifejezés nem túlrözi helyesen a megérdemelt pihenéshez való jogot.

A gazdasági tervezésben is aktuális ennek a problémának a figyelembe vétele, mert a nyugdíjasok számának növekedése megváltoztatja a keresők és az eltartott családtagok arányát.

Vajon lehet-e a nyugdíjasokat a munkaképtelenek közé sorolni? Természetesen nem. A társadalomban a jó életkörülmények, a munkanélküliség hiánya, a pihenéshez való jog sok nyugdíjas munkaképességét a késő öregségekig meghosszabbítja.

Cégér

A jó bornak is kell. Hiszen néma gyerekek... A régi vasutastelep ABC-áruháza csaknem vadonul új. A Gyáli út felé néző oldalon kézzel írott — pontosan rajzolt, festett közepes nagyságú plakát: A Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Háza társastánc-tanfolyamot indít, a Péceli utca 2. szám alatti színházteremben. Béres Ferenc tart notaestet, verset, prózát mond Bitskev Tibor, vagy éppen díjtalanul megtekinthető egy diaporáma-előadás.

A plakátok nemcsak az áruháznál, hanem a Ferencvárosi rendezőpályaudvar környékén is számos helyen láthatók — például az Aszódúti telepen, a Merényi Gusztáv kórház és rendelőintézet bejáratánál. A különböző színű festett sorok vonzzák a tekintetet. sokan közelebből is megnézik, elolvassák, mit hirdet.

Rövidre fogva: hiába dolgozik számtalan népművelő sokszor erejét meghaladva, ha tevékenységük híre nem jut el az emberekhez. De Ferencvárosban jól csinálják.

Kell tehát a „cégér”. Sőt még több kellene belőlük...

Az egészség őrei

Beszélgetés dr. Fellner Magdolna
közegészségügyi felügyelővel

A vasúton január 1-től a közegészségügyi felügyelőségek a MÁV Közegészségügyi Intézetből a területi egészségügyi központokhoz kerültek. Ezzel egységes területi rendezés is történt. 1978 januárjától a közegészségügyi felügyelet igazgatóságokként látja el feladatát. Az intézkedés lényegéről beszélgettünk Szombathelyen dr. Fellner

Magdolna közegészségügyi felügyelővel.

— 1978-ig a szombathelyi felügyelőséghez tartozott Vas-és Zala megye, Pörpától a csornai vonal Vas megyében levő állomásai kivételével — mondja. — Mi ellenőriztük a 20-as vonalat Veszprémig, továbbá a Ceildömök—Tapolca—Balatonszentgyörgy és a Szombathelytől Sopronig terjedő vonalszakaszt. Januártól a felügyelőség dolgozói feladata a szombathelyi igazgatóság területének egészségügyi ellenőrzése lesz.

— Hogyan készültek fel erre a munkára?

— Három ellenőr járja az igazgatóság területét. Munkájukat öt egészségőr is segíti. Egységesebb így az irányítás és hatékonyabb az ellenőrzés. Minden héten megbeszéljük a feladatokat, és azok teljesítéséről be kell számolni munkatársainknak. Létszámunk hamarosan még egy orvossal növekszik majd.

— Az ellenőrzéseken kívül fontos orvosi feladat a betegségek megelőzése, az egészség megővése. Milyen intézkedéseket tettek eddig ezzel kapcsolatban?

— Rendszeresen oktatjuk azokat, akik élelmiszerekkel és mérgező anyagokkal dolgoznak. Az elmúlt évben 145-en vizsgáltak a tanultakból. Felügyelőségünk segítségével a terület vasútorvosi rendszeresen ellenőrzik a foglalkozási ártalmaknak kitett dolgozók — festők, hegesztők, — egészségét. 1971-ben például a megvizsgált 295 vasutas közül 34 orvosi kezelésre szorult, ötöt pedig el kellett tiltani a munkájától. Tavaly 1300 szűrést végeztünk. Ebből 83 dolgozó egészségét találtuk veszélyeztetettnak, tizenöt vasutasnak pedig hosszabb-rövidebb ideig szünetelnie kellett a munkát. Az igazgatóság területén javultak a szociális körülmények. A betegségek megelőzésének ez is egyik fontos tényezője. Csak néhányat említek: sok munkahelyen van már például kézművesi lehetőség, hűtőszekrény és üzemi konyha. Ezek mind az egészséges életmódhoz tartoznak.

— A felügyelőségeknek rendelkezési és utasítási joga van. Mit jelent ez?

— Az egészségügyi előírásokat durván megszegő szolgálati főnökségek vezetői ellen fegyelmi eljárást javasolhatok. Erre azonban a tiszteletdíj praxisom alatt csak néhány alkalommal került sor. Etlémérgezés sem történt a felügyelőség területén.

A szombathelyi közegészségügyi felügyelőségnek, január 1-től — az eddigi 1034 helyett — 1674 szolgálati helyet, konyhát, böcsödét, laktanyát kell ellenőriznie. Az eddigi tapasztalatok alapján továbbra is megbízhatóan örködnek a vasutasok egészsége fölött...

B. B.

Sz. Jakab István

Ulti

Le a kalappal a sokat dolgozó, a terheket, áldozatokat vállaló vasutasok előtt. Ha tollat fogunk, hogy egyeseket bíráljunk közülük, azt is csak a nagyobb társadalmi megbecsülésükért tesszük.

A Nyiregyházától Budapestig közlekedő vonaton történt. A hosszú út eseménytelenségét unni kezdték az utasok. A jegyvizsgálók is, akik az unaloműzésnek nem a legfelelősebb módját választották. Hárman és egy negyedik egyenruhással beültek az első kocsi első fülkéjébe, és szugáni kezdtek. Ultiztak.

Útítotték a blattot. Keményen és hangoskodva, de kitartóan. Hajdúszoboszlótól Zuglóiig.

Legyünk igazságosak: nem egészen hanyagolták el a kötelességüket. Az állomásokon figyelték a le-és felszállókat, el-éimenter kezelték a jegyeket. De mintha kissé gyorsabban, felületesebben dolgoztak volna, mint általában szoktak a kalauzok. Bár lehet, hogy ez csak szubjektív vélemény. Az azonban biztos, hogy a látvány — a négy ultizó vasutas látványa — nem váltott ki osztatlan elismerést az utasokból... — újházy —

SZILVÁSY-EMLEKVERSENY

Birkózók találkozója a Körcsarnokban

Valamennyi súlycsoportban szoros küzdelem után dőlt el a helyezések sorsa

A londoni olimpia kötöttfogású birkózó döntőjének váltósúlyú számában a svéd Andersson és a magyar Szilvásy Miklós küzdött az aranyéremért. Gigászi csata, fej-fej melletti harc volt! Andersson minimális előnnyel nyerte a mérkőzést így ő lett az olimpiai bajnok.

Szilvásy Miklós négy évig csak erre a döntőre emlékezett. Négy évig minden percét, minden mozdulatát ennek az összecsapásnak az emléke hatotta át. Bizonyításra, visszavágásra készült.

150-en a szőnyegen

1952-ben a helsinki olimpia váltósúlyú döntőjében Andersson és Szilvásy ismét szembekerült egymással. De ezt a találkozót már a magyar birkózó nyerte...

Szilvásy Miklós olimpiai bajnok lett!

Tragikusan rövid életének hátralevő esztendeit is a birkózásnak szentelte. A szőnyeg mellől ragadta el a halál, 1969-ben, negyvennégy évesen.

A kitűnő birkózó igazi sportember volt. Nemcsak a versenyeken, hanem a mindennapi életben is bebizonyította nagyszerű emberi tulajdonságait. Viselkedése akkor sem változott, amikor már olimpiai bajnoknak mondhatta magát.

Az ő emlékére rendezi a Budapesti Vasutas Sport Club az esztendő egyik legjelentősebb hazai kötöttfogású birkózó eseményét, a Szilvásy-emlékversenyt. Az 1970 óta évente rendezett viadal győzteseként az egykori olimpiai bajnok szülei adják át a tiszteletdíjakat.

Három év óta a verseny nemzetközi jelzővel büszkélkedhet, s a rendezők szeretnék, ha a jövőben a Szilvásy-emlékverseny megkapná a Nemzetközi Birkózó Szövetségtől az A-kategóriás jelzést. A kétnapos találkozót időpontját a rendezők — a korábbi, kevésbé kedvelt nyári lebonyolítás helyett — márciusra tették. Az idén már csaknem másfél száz birkózó nevezett a küzdelemre, jóllehet nap-táregyezteségi hiba miatt éppen ebben az időpontban került sor a minszki és az osztravai nemzetközi találkozóra, amelyen magyar versenyzők is részt vettek.

A BVSC birkózó szakosztálya, amely szinte egysíves a sportág hazai meghonosodásával, pillanatnyilag nem tartozik a szoros értelemben vett élvonalhoz. A lemaradás elsődleges oka a létesítményhiány. Noha a vasutas szakosztály egyike azoknak, amelyek már jó ideje önálló tereppel rendelkeznek, a jelenlegi versenyzői gárda — százhatvan birkózó — már „kihízta” a helyiséget. Az új birkózócsarnok, amely az egyesület Szőnyi úti sporttelepén épül, várhatóan 1980 végére készül el.

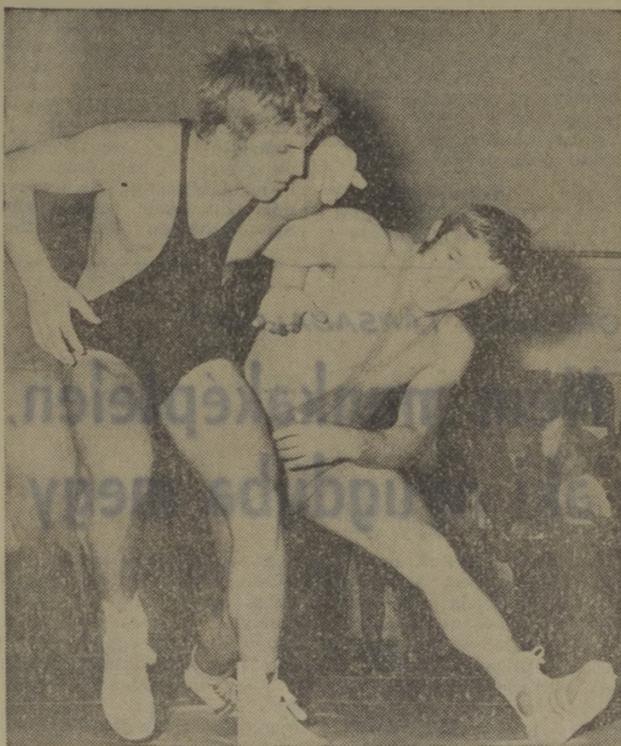
A szakosztály gondjai közé sorolható az is, hogy a két fogásnév közötti jelentős színvonalbeli különbség tapasztalható — a kötöttfogás javára. Természetesen a következő évek feladatai között szerepel a szabadfogás fejlesztése is.

Mindamellét a vasutas szakosztály fölével ível, amit az utánpótlás korcsoportokba tartozó fiatalok szereplése is bizonyít. Gaál Károly, Goda József és Szűcs Kornél neve már ma is ismerősen cseng...

A BVSC példát mutatott

Minden remény megvan arra, hogy néhány éven belül a BVSC újra a vasutas birkózás egyik pillérének mondhatta magát. A szakosztály vezetői — dr. Kosztly Tibor, Erdélyi Lajos és Orgonási Sándor — nagyon bíznak ebben.

A Szilvásy-emlékverseny is ezt a célt szolgálja. A ran-



A klub egyik nagy ígérete, Gaál Károly (balról) Kocsis (Budapesti Honvéd) ellen küzd

gos találkozón való szereplés elengedhetetlen feltétele a kiemelkedő eredményeknek. Még akkor is, ha pillanatnyilag nem az egyesületi versenyzői aratják le a babérokat.

A Szilvásy-emlékverseny természetesen több egyszerű egyesületi, szakosztályi „magánügy”. Az egész magyar birkózósport érdeke azt kívánja, hogy minél több ehhez hasonló színvonalas találkozót rendezzenek idehaza.

A BVSC példát mutatott!

A Szilvásy Miklós nemzetközi kötöttfogású birkózó emlékversenyről hiányoztak ugyan a Minszkben és Osztravában küzdő válogatottak, mégis sok érdekesség, izgalom, meglepetés akad. A fiatalok előretörése jellemezte az egyes súlycsoportokat. A Körcsarnokban lebonyolított találkozót olasz, jugoszláv és NDK-beli birkózók indulásával nemzetközivé, a vezető szerepet azonban a magyar versenyzők játszották. A montreali olimpiai bronzérmes NDK-beli Götzét például Lengyel kétvállal győzte le. Nagy örömet okozott a szakembereknek a fiatal Soós kitűnő birkózása, Farkas javuló formája és Nagy József küzdőképessége is.

EGY ÉV MÉRLEGE

Kapazkodás és feljutás a Ferencvárosi VSK-nál

A kosárlabda szakosztály bizonyult 1977-ben a Ferencvárosi Vasutas SK legeredményesebb szakosztályának. Női és férfi csapatuk egyaránt bajnokságot nyert, és bejutottak az NB II-be. Ezért csak gratulálhatunk a játékosoknak és a két edzőnek: Fenyődi Bélának és Bukta Józsefnek.

Az asztaliteniszek nem di-

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Viski Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-872.
Üzemi: 19-77.
Kiadja és terjesztő:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámiaszámunk:
MNB 215 - 11 859
78-1198. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

Szinte valamennyi súlycsoportban szoros mérkőzések után dőlt csak el a győzelem és a helyezések sorsa.

A verseny eredményei

48 kg (8 induló): 1. Sántha (Ú. Dózsa), 2. Sudár A. (Szondi SE), 3. Sudár I. (Bp. Honvéd). 52 kg (6): 1. Fodor Sz. (Szegedi VSE), 2. Caltabiano (olasz), 3. Domonkos (jugoszláv). 57 kg (13): 1. Soós I. (Bp. Honvéd), 2. Molnár (Ganz-MÁVAG), 3. Kiss (BVSC). 62 kg (14): 1. Zsáka (Szondi SE), 2. Kollarik (Ú. Dózsa), 3. Felice (olasz). 68 kg (19): 1. Rácz J. (Szondi SE), 2. Csaba (jugoszláv), 3. Barát (Vasas). 74 kg (23): 1. Toma M. (Vasas), 2. Withurn (NDK-beli), a bronzérmes nem adták ki. 82 kg (19): 1. Nagy I. (Ganz-MÁVAG), 2. Hegedűs M. (Vasas), 3. Csapó (BVSC). 90 kg (17): 1. Lengyel (Szondi SE), 2. Növényi (Ú. Dózsa), 3. Sállyei (Vasas). 100 kg (13): 1. Farkas (Vasas), 2. Danyi (jugoszláv), 3. Csábi (BVSC). +100 kg (5): 1. Nagy J. (Eger SE), 2. Lajos (DVTK), 3. Tóth L. (Ú. Dózsa).

Pihál György

Hol jobb?

Maradók és elpályázók

Böngészem az új siker-csapat, az MTK-VM játékoslistáját. Két tagja, Varga és Turoczky — egyaránt 22 évesek. A BVSC-ből jöttek. No és az edző, Mezey György... A Hungaria körüli gardának még egy volt vasutas játékosa is van, a 23 éves, gólerős középcsatár, Fülöp, a MÁV Előreből.

Klubjainkból bizony sokszor eltávoznak a tehetséges fiatalok. Három éve még a Szőnyi úton rúgta a labdát Törőcsik, egy esztendője még itt játszott Hosszú, a PMSC hátvédje és valaha itt számított a kapusok rémének Horváth Béla, a Rába ETO egyik vezetője. Innen indult el Tichy Lajos és Lantos Mihály is.

Fel sem merem sorolni, hogy a Debreceni VSC-ből, vagy a szombathelyi Haladásból hány játékos került máshová. Pedig milyen szép lenne, ha alkalomadtán sikerülne jobb belátásra, azaz maradásra bírni a távozni készülőket, mint például tavaly nyáron Hauzert Szombathelyen. Mert kevésbé „villogó” csapatokban is lehet szép dolgokat művelni. Ne is menjünk messzebbre a válogatott Kereki Zoltán példájánál...

Vajon érdemes-e minden esetben más csapathoz menni? Mert hányan csalódtak már vágjaik egyesületében! Szabó Sándor Alig jutott „szóhoz” a Vasasban. Solak szerint Bodonyi is jobban tette volna, ha a Honvéd helyett a Nagyerdő mellett dönt.

Aprópó, DVSC! Ha a feljutási remények nehezen válnak is valóra, az mégiscsak öröves, hogy újabb korvadás elpártol, annál több az odamennő játékos: például Menyhárt, Timár, Dunai II. Remélhetőleg nem átfutó vendégek lesznek Debrecenben... (újházi)

Baj van a focival Szegeden

A közelmúltban tartotta beszámoló közgyűlését a Szegedi Vasutas SE. Az elnökségben helyet foglalt Sajtos Péter igazgatóhelyettes, az egyesület elnöke, Acsai Mihály, a területi bizottság titkára, Mari Kalmán, a Csongrád megyei Testnevelési és Sporthivatal elnöke, valamint Borbély András, a városi sportfelügyelőség vezetője.

A megnyitó után Halász Antal, az egyesület ügyvezető elnöke értékelte az elmúlt év eredményeit, és ismertette az idei feladatokat. Elmondotta, hogy

tavaly új elnökséget választottak.

Tagjai tevékenyen segítettek az egyesület munkáját.

A Szegedi Vasutas SE 527 igazolt versenyzője 54 olimpiai és 205,5 egyesületi pontot szerzett. Tizenegyen elsőosztályú, 36-an második-, 37-en harmad-, 16-an pedig negyedosztályú minősítéssel rendelkeznek.

Az ifjúságiak közül kilencen arany, huszonnyolcan ezüst és negyvenketten bronzjelvényesek.

A „C” kategóriás atlétikai szakosztály tavaly ismét az egyesület legeredményesebb szakosztálya lett. Sokat fejlődtek a női középtávú futók és diszkoszvetők, a gyaloglók pedig egyéni és csapatversenyben nyújtottak kiemelkedő teljesítményt. A jó eredmények az edzői és a versenyzői gárda példamutató együttműködésének köszönhetőek.

A „B” kategóriás birkózók 1976-ban a legtöbb olimpiai pontot szerezték. 1977 márciusától Csikós Ferenc személyében új vezetőedző került a szakosztály élére. Irányításával

tovább javult a birkózók teljesítménye.

A kerékpárosok az elmúlt évben 25 versenyen vettek



Isaszeg iskolája

Az isaszegi pályamesteri szakasz 15 tagú Petőfi Sándor brigádja több éve patronálja a falu általános iskoláját. A társadalmi munkáért járó bérből legutóbb diavetítőt vásároltak a tanulóknak.

A közelmúltban négy új tanteremmel bővítették az iskolát.

— Ünnepi taggyűlés. A győri vasúti csomópont 360 tagú vöröskeresztes-szervezete a közelmúltban ünnepi taggyűlést tartott. Mednyánszky Istvánné titkár számolt be az eredményekről. Az elmúlt évben 105-en végeztek el az elsősegélynyújtó tanfolyamot, az üzemorvos pedig 17 egészségügyi felvilágosító előadást tartott. A szakszervezettel közösen kismamatalakozót is rendeztek.

— Barátságost. A Landler járműjavító művelődési háznak eszperantócsoportja műsoros nemzetközi barátságost rendezett március 14-én. Részt vettek az eseményen a Landler, az Északi és a MÁV Tervezőintézet meghívott brigádjai közül a hazánkban tanuló ecuadori, Costa Rica-i és dániai fiatalok is. A színvonalas műsort szovjet, magyar kuba és görög nemzeti dalokból állították össze, amelyeket magyar és eszperantó nyelven adtak elő.

— Brigádsiker. A MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség rákosrendezői üzemegységének Martos Flóra szocialista brigádja 1974-től három alkalommal nyerte el az ezüstkoszorús fokozatot. Az elmúlt évben tervén felül elkészítették egy jelfogó állvány huzalozását, és beszállítottak 400 különböző jelfogó berendezést.

— Aktívulás. A debreceni járműjavító MSZBT-tagcsoporthoz aktívulást tartott a szovjet hadsereg fennállásá-

lát. Ennek építésében is segítettek. Az iskola vezetői elhatározták, hogy esti tagozatot szerveznek, és elsőként fogadják azokat a pályamunkásokat, akik még nem végeztek el az általános iskola felsőbb osztályait.

— Előadás Csehszlovákiában. Dr. Ferenczy Imre győri vasútüzemorvos, az Eszperantista Orvosok Világszövetségének európai titkára március 14-én és 15-én a csehszlovákiai Olomouc és Ostrava városok vasutas eszperantóklubjaiban tartott előadást Izlandról.

— Szerelmesek kalauza. Nagykanizsán, a vasutas művelődési háznak nyugdíjasklubjában március 16-án előadói estet tartott Kere Emil színművész „Szerelmes kalauza” címmel. A színvonalas műsort valamennyi klubtag megtekintette.

A szerkesztőség üzeni

Nováki Imre, Győr: Sepsz Gyula, Pál István, Miskolc: Várfalvi Gyula, Nagykanizsa: Kovács Sándor, Chemer Dénes, Budapest: Rápi Zsolt, Szűcs Ferenc, Hatvani: Pirzer Lajos, Vácraót: Sándor Istvánné, Pásztó: Pacz József, Cui tici Zsoldos Barnabás, Mátészalka: Vágóvölgyi Zoltán, Dunakeszi: Kovács Béla, ifj. Kovács Béla, Debrecen: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Vadas Pál, Székesfehérvár: levelet illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

Elcserelném két szoba, összkomfortos MÁV nevelőotthoni lakásomat szombathelyi tanácsi kislakású lakásra. Álláslehetőség férj, feleség részére: oiaikazánfűtő, illetve konyhai dolgozó. Cím: Román Géza, 9730 Kőszeg, Felső-körút 4. sz.

Elcserelném két és fél szobát összkomfortos fölémeleti MÁV szolgálati lakásomat kisebbre. Elköltödni levélem: 1155 Budapest, Vasutas-telep u. 11. sz.

Elcserelném Budapest, VII. Pestetics u. 4. sz. I. emeleti lakásomat plusz személyzetű szobákkal, komfortos 100 négyzetméter alatti területű MÁV bérlakásomat. Lakások plusz egy szobát, vagy szobát, konyhát, Budapest. Érdeklődj: egész nap a 839-152 számú telefonon.

Elcserelném másfél szobás, sétőkonyhás, erkélyes összkomfortos MÁV bérlakásomat nyugatbra, vagy kert hátra. Cím: Győrffy József, 1155 Budapest, Rákóczi út 100. VIII. 50.

Elcserelném szoba, félkomfortos emeleti lakásomat szoba, komfortosra Budapest területén. Cím: Martényi Pál, 1147 Budapest, Tólep u. 35/b. II. em. 2.

Elcserelném Keletinél levő lakásomat 120 négyzetméteres (szoba kialakítható), gázfűtésű összkomfortos MÁV lakásomat kb. 1.5 szobás (esetleg hallos) tanácsos összkomfortos lakásra Budapest, Városcsopontban lakók a Mészáros közlekedési pályán. Telefon: 17 óráról 330-260.

Elcserelném Erzsébet levő lakásomat komfortos, 57 négyzetméteres szolgálati lakásomat gazdasági udvarral Budapesti egy szobás összkomfortos lakásra. Erdélyi út 136-885, vagy az üzemi 66-56: 66-57 telefonon. Lehotzky Akos.

Elcserelném kettő szoba összkomfortos, 50 négyzetméter alatti területű MÁV bérlakásomat Budapesti egy szobás komfortos lakásra. Érdeklődni levélem: Ills Sándor, 1097 Budapest, Gyáli út 15. sz. IV. ép. I. 8.

Eladom Erdélytén. 120 négyzetméteres telken levő, kétszintes, közművelített, négy szobás összkomfortos házamat, plusz a gárazst, Cserét beszámítok. Szolgálati lakás is lehetséges. Mindegyik megoldás érdekel. Érdeklődni: telefonon 53-58. Erd-alsó. Levélcím: Zsigmond István 2030 Erdély, Zagyva u. 1/1.

Elcserelném budapesti, Landler lakótelepi, száz négyzetméteres háromszobás összkomfortos, telefonos vállalati bérlakásomat kettőszobás, esetleg másfél szobás összkomfortos, telefonos lakásra és egy szoba-konyhás bérlakásra Budapest. Ez utóbbi lehet tanácsos vagy szabad rendelkezésű. Érdeklődni lehet: este 8-9 órá között a 152-288-as telefonon. Kiss István.

Gellért József

ÁLLAMI ÉS EÖTVÖS LÓRÁND DÍJASAINK

A szocialista társadalom nagyra becsüli a vasutasok munkáját. Ez jut kifejezésre abban is, hogy a hazánk felszabadulásának 33. évfordulója alkalmából Állami és Eötvös Loránd Díjban részesített dolgozók között vasutasok is vannak.

Állami Díjat kapott: **Berendi Tibor**, Budapest—**Ferencváros** állomásfőnöke, **Gyenge Károly**, a MÁV Ve-

zérigazgatóság osztályvezetője és a **MÁV Szentési Építési Főnökség Dózsa György sínhegesztő szocialista brigádja**, amelynek vezetője: **Vörös István**, tagjai: **Berényi Ferenc**, **Bálint István**, **Kovács Ottó**, **Nemcsok József**, **Szabó András**, **Zana János**, **Seres István** hegesztők, **Agárdi Vidorné** raktárkezelő, **Szűcs József** lakatos és **Kovács László** építő-pályamester.

Az Eötvös Loránd Díj kitüntetettjei: **Jándi Károly**, a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályvezetője és **Déghy György**, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos főmunkatársa.

★

Az április 4.-e alkalmából kitüntetett vasutasok további névsorát lapunk 3. oldalán közzéljük.

ELKÉSZÜLT A MÁV JAVASLATA

Több lépcsőben vizsgálják a korkedvezmények jogosságát

Minisztertanácsi határozat alapján a népgazdaság egész területén felül kell vizsgálni a korkedvezményes nyugdíjrendszert. Ezen belül felül kell bíráltni a MÁV-nál már meglévő korkedvezmény jogosságát, figyelemmel az emberi szervezetet érő káros hatásokra, a munkakörülményekben eddig bekövetkezett változások csökkentő hatására. **Javaslat** tehető a már meglévő kedvezmény mérséklésére vagy megszüntetésére, illetve új munkakör felvételére.

A felülvizsgálat céljából a Vasúti Főosztály munkaiügyi és szociálpolitikai szakosztálya bizottságot alakított, a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási, közgazdasági, munkavédelmi és szociálpolitikai, valamint egészségügyi alosztálya képviselőinek bevonásával.

A bizottság március 31-én

MÁV-VOLÁN

EGYÜTTMŰKÖDÉS

Veszprémben a vándorzászló

Veszprém állomás MÁV—Volán komplexbrigádja 1969-ben ért el utoljára „dobogós” eredményt az igazgatósági szintű versenyben. Közben szinte már az is örömmel töltötte el a brigádnak szurkoló veszprémieket, ha sikerült a 4—5. helyet megszerezni. A jobb helyezéstől többnyire a késettlen kelet kocsik magas száma ütötte el őket. Aztán tavaly, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny új lendületet adott a brigádnak.

Tagjai a szeptemberben megtartott értekezleten vállalták a késletlen kelet vagonok 28-ról 23 százalékra való csökkentését. Felajánlásukhoz a szombathelyi igazgatóság területén működő 21 komplexbrigád is csatlakozott.

Az év végi értékelésnél kiderült, hogy a veszprémiek a vállalt 5 százalék helyett ténylegesen 13 százalékkal csökkentették a késettlen kelet kocsik számát, s egyéb eredményeiket is figyelembe véve: **elsősk lettek az őszi forgalmi versenyben.**

A győztesnek járó jutalom átvétele után sem hanyatlott a lendület, így az 1976. évi 12,4 óras, egy kocsira jutó átlagos rakodási időt 1977-ben 8,9 órára csökkentette a veszprémi brigád, elnyerve ezzel az **első helyezettet megillető vándorzászlót**, a velejáró jutalommal együtt.

A március 7-én megtartott ünnepélyes átadás alkalmával a MÁV részéről **Kapronczai János** igazgatóhelyettes, a Volán vállalat vezetősége nevében **Droszt Mihály** megbízott igazgató gratulált Veszprém állomás MÁV—Volán komplexbrigádjának.

tartotta ülését a Vasúti Főosztályon, **Szemők Béla** szakosztályvezető-helyettes elnökletével. A bizottság feladata volt a szakszolgálati ágak által kidolgozott javaslatok fölülvizsgálata, ezért az ülésre meghívták az építési és pályafenntartási, a gépészeti, a forgalmi, valamint a járműjavító szakosztály képviselőjét is. Meghívottként ott volt az értekezleten a GYSEV Vezérigazgatóság és az Utasellátó Vállalat illetékes vezetője is. Megállapították, hogy a bizottság elé került javaslatok, igények reálisak és kellőképpen megalapoz-

ottak. Ennek tulajdonítható, hogy a vélemények egyeztetése után a bizottság kialakította az Államvasutak végleges javaslatát.

A korkedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálatában a bizottság munkája az **első lépcsőfok** volt. Ezt miniszteriumi, központi szakértői bizottsági felülvizsgálat követi. Az egyeztetés után kerül majd sor a végleges javaslatot tartalmazó tervezet elkészítésére.

A nyugdíj-korkedvezmény új rendszeréről szóló jogszabály várhatóan 1980-ban jelenik meg.

SZATYMAZI ZAMATOK

Primőr áru indul a kunsági homokról

Göngyölegek gyűjtőhelye ◊ K-szerelvények
a kavicsbányákba ◊ Javuló munkakörülmények
az állomás dolgozóinak

Ószibarackjáról híres a Szegegy közeli település, Szatymaz. Itt és a kunsági homokon termő zamatos gyümölcs elszállítása minden évben nagy munkát ad az állomás dolgozóinak. Barack persze az idén még soká lesz, de feladat van, az egész esztendőre.

Az elmúlt évben 6383 kocsi fordult meg az állomáson, az idén ennél többre számítanak. A megyei ZÖLDERT szatymazi tranzitraktárát ilyenkor tárolásra használják. Tavaly nagy mennyiségű só, cukor és más

áru érkezett, amit a téli tárolás után most küldtek szét az ország minden részébe. Ezenkívül **heti húsz kocsi adnak fel a HODGEP közeli gyáregységének termékeiből.** A zöldégféléket most csak a káposzta képviseli. Naponta egy-két kocsival küldenek exportra. **Április végén megkezdik a primőr karalábé szállítását is.**

Jelenleg az üres ládák, valamint a szomszédos sándorfalvi ÁFESZ építőanyagának — téglá, sóder, mész, cserép és betonjárdalap — kirakása ad

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. ÁPRILIS 8.

EGYÜTT A CSEHSZLOVÁK VASUTASOKKAL

Szob, Komárom, Rajka jobbnak bizonyult

Somoskőújfalutól elhódították a zászlót

A budapesti vasútigazgatóság területén lévő nemzetközi határállomásokon dolgozó vasutasok körében szinte már hagyománynak számít, hogy minden év márciusában értékelik a nemzetközi határforgalmi munkaversenyt. Négy határátkelőhelyen — Szob—Sturovón, Komárom—Komárnóban, Rajka—Rusovcén és Somoskőújfalu—Filakovón — állnak versenyben egymással a magyar és a csehszlovák vasutasok.

A Szob—Sturovo közös üzemváltó állomáson rendezett ünnepségen megjelent **Szemők Béla**, a Vasúti Főosztály szociálpolitikai szakosztályának vezetőhelyettese, **Jan Hansel**, a CSD bratislavai aligazgatóságának vezetőhelyettese, **Fülöp Lajos**, a budapesti igazgatóság forgalmi osztályának vezetője. Az ünnepi beszédet **Halász Ernő**, a MÁV sturovói képviselőtének vezetője tartotta.

— Szob—Sturovo közös határállomás fontos szerepet tölt be az európai vasúti közlekedésben — hangsúlyozta **Halász Ernő**. — Ezért mindennél fontosabb nálunk, hogy az itt dolgozó vasutasok a lehető legnagyobb összhangban végezzék munkájukat. Ennek egyik ösztönzője a szocialista munkaverseny, amely idestova 30 éve tart a két állomás vasutasai között. Mint ezt beszédes számok is igazolják, 1977-ben az elszállított tonnamennyiség Szob—Sturovón 12,83 százalékkal emelkedett, az előző évhez viszonyítva. Hasonlóan nőtt a kocsiforgalom. Ezt a teljesítményt még az is növelte, hogy az említett eredményt **mintegy 10 százalékkal kisebb létszámmal érték el.** Hogy a vándorzászlót elnyertük, ebben különös szerepet játszott az a huszonöt szocialista és egy komplex brigád, amelynek tagjai mindenkor szemmel tartották mindkét ország népgazdasági érdekeit; arra törekedtek, hogy a forgalom menete a határ innesső és túlsó oldalán egyformán zavartalan legyen. **Komárom—Komárno határ-**

állomás versenyében az elmúlt évben végzett munka alapján ugyancsak a magyar vasutasok bizonyultak jobbnak. A három fő pontban meghatározott vállalásból pontosabban betartották a menetrendet, s nagyobb mértékben csökkentették a mozdonyok fordulási idejét. A kocsik kereskedelmi okból történő visszautasítására szintén kevesebbszer adtak alkalmat, és kevesebb vonatot várakoztatnak engedélyre.

Rajka—Rusovcén ugyancsak a magyarok vitték el a pálmát, de most igen-igen szoros volt a küzdelem. A vonatközlekedési terv teljesítésében például a csehszlovák vasutasok kerültek előnyösebb helyzetbe. Lemaradtak viszont a vonatok tartózkodási idejének csökkentésében, ezenkívül a fuvarleveleket is a magyarok átlagosan mintegy 50 perccel rövidebb idő alatt kezelték.

Az igazgatóság negyedik, egyben a legkisebb magyar—csehszlovák határállomásán, **Somoskőújfalu—Filakovón** a hazaiaknak most nem sikerült megtartani a vándorzászlót. Mint ezzel kapcsolatban **Mocsári Ferenc** állomásfőnök elmondta: az utóbbi években a magyarok több esetben nyertek, ezért a versenytársak tavaly nagyobb intenzitással versenyeztek, végül sikerült is nekik mindent jobban teljesíteni. A mieink 245,5 pontjával szemben 322,8 pontot szereztek, ezzel elhódították **Somoskőújfalutól a vándorzászlót.** **Séra Sándor**

Ifjúsági nagygyűlés a Törekvésben

Vörös vándorzászlót kapott

az Északi Járműjavító KISZ-bizottsága

Az Északi járműjavító Törekvés Művelődési Házában március 30-án ifjúsági nagygyűlést tartottak. Az ünnepségen megjelent **Kardos Tibor**, a vezérigazgatóság járműjavító szakosztályának vezetője, **Zarnócz József**, a X. kerületi pártbizottság titkára, **dr. Tarcsi Gyula**, a budapesti KISZ-bizottság titkára és **Farkas Péter**, a X. kerületi KISZ-bizottság első titkára. Az üzem KISZ-fiataljainak

nyeit **dr. Tarcsi Gyula** méltatta, majd ennek elismeréséül átadta a KISZ KB vörös vándorzászlóját az üzem KISZ-bizottságának. Ezt követően **Kutas Márta** KISZ-titkár mondott ünnepi beszédet, majd **Balogh László** igazgató kitüntetésekkel, jutalmakkal adta át a munkában élenjáró fiataloknak.

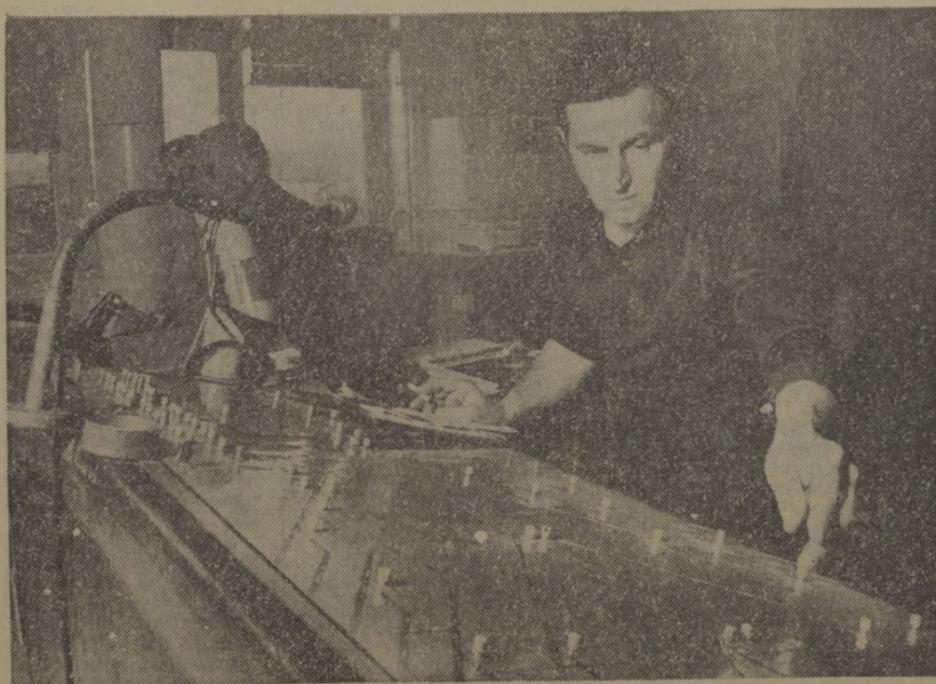
A nagygyűlés a MÁV lakótelepi általános iskola műsorával ért véget.

Kötetlen beszélgetés az elnökségben

Március 30-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége, amelynek napirendjén a szokásostól eltérő téma szerepelt. **Koszorús Ferenc** főtitkár vitaindítója után az elnökség tagjai kötetlen beszélgetés formájában fejtették ki véleményüket a szakszervezeti munka elmúlt évi tapasztalatairól, a munkastílus továbbfejlesztésének lehetőségeiről. Részletesen elemezték a szakszervezet termelést segítő tevékenységét, valamint az üzemi és a szakszervezeti demokrácia helyzetét, kiértékelésének módjait.

Az elhangzott javaslatokat, tapasztalatokat az elnökség munkája során hasznosítja majd.

Váltóállítás a gurítóban



Miskolc-Rendező gurítódombjának váltóállító központjában **Gere Pál** szabályozza a guruló kocsik irányát (Képriportunk a 4. oldalon.)

PER SEM SZEGHETI KEDVÜKET

Találékonyság: takarékoság

295 vasutasnak adták át a Kiváló újító kitüntetését



Mester Alajos vezérigazgató-helyettes átadja a Kiváló újító kitüntetés arany fokozatát Brann Józsefnek, a Déli pályaudvar műszaki kocsiszolgálatá dolgozójának

(Laczó Ildikó felvétele)

A Vasúti Főosztályon március 30-án ünnepség keretében adták át 295 vasutasnak a Kiváló újító kitüntetését. Mester Alajos vezérigazgató-helyettes ünnepi beszédében méltatta a mozgalom fejlődését, eddigi eredményeit.

A vasúton már majdnem harmincéves múltja van az újítómozgalomnak. Az újítók hozzájárultak a vasút fejlesztéséhez, segítették a szállítási feladatokat végrehajtását és a kulturáltabb utazás feltételeinek megteremtését.

A tárcán belül a IV. ötéves terv időszakában hasznosított újítások 42 százaléka, a megakarításnak pedig 35 százaléka a vasút újítómozgalmából származik.

Tavaly 9044 újítási javaslatot nyújtottak be, 583-mal többet, mint 1976-ban.

Az elfogadott javaslatok száma 4516 volt. Az újításokból származó haszon meghaladta a százmillió-háromszázezer forintot.

A javaslatok mintegy ötven százalékát elfogadták. Egy-egy hasznosított újítás átlagos értéke az 1976. évi 20 169 forinttal szemben tavaly 21 778 forint volt.

A legtöbb újítást a járműjavító üzemek dolgozói nyújtották be.

Az elmúlt évi eredmények alapján 233-an részesültek Kiváló újító kitüntetésben.

A gondok között említendő, hogy sok még az olyan újítás,

Nyugdíjasok értekezlete

Március 21-én bizalmi értekezletet tartott a Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja. Torda József főbizalmi ismertette az elmúlt év eredményeit.

Patai János, a budapesti területi bizottság nyugdíjas szakszervezetének vezetője a közleményében ismertette azokat az intézkedéseket, amelyeket a nyugdíjasok az előző taggyűlésen sürgettek.

Az értekezlet Torda József zárszavával ért véget.

MISKOLC-TISZAIN:

Ifjúsági vetélkedő

Miskolc Tiszai pályaudvaron március 15-17-én tartották a fiatalok szellemi vetélkedőjét. Három kategóriában 57 fiatal nevezett a versenyre.

A Kiváló Ifjú Munkás kategóriában Pálkás László lett az első, Kalupka Ferencné és Mészáros Mária kocsitakarítók előtt.

A Kiváló Ifjú Szakmunkás kategóriában Juhász Júlianna

amelyet hatvan napon belül nem bírálhatnak el. Sok időt vesz igénybe a szakvéleményezés és a javaslatok felterjesztése. 1976-hoz viszonyítva

nem csökkent a bírósági peres ügyek száma sem.

Nem kielégítő továbbá az újítások értékesítése és a tapasztalatcsere szervezése.

A szállítási feladatok teljesítése szempontjából továbbra is fontosak azok a célkitűzések, amelyek az áru- és személyszállítás színvonalának fejlesztését, a munka- és üzemszervezés javítását, az importanyaggal való takarékoságot és a környezetvédelmet szolgálják. Ezeknek a célkitűzéseknek a teljesítését a szakszervezeti bizottságoknak is figyelemmel kell kísérni!

Magyar hálókocsik**tíz nemzetközi járaton**

Az Utasellátó az idén tovább növeli szolgáltatásainak színvonalát

Az idegenforgalom állandó növekedése szükségessé teszi, hogy az Utasellátó Vállalat (a nemzetközi színvonalnak megfelelő mozgásgazdálkodást nyújtva) elkísérje az utasokat a szomszédos és a távolabbi országokba is.

Az Utasellátó étkezőkocsijai már hosszú ideje rendszeresen közlekednek a Balt-Orient, a Meridian expressz vonatokkal, ez év májusától, illetve júniustól pedig a Metropol, a Nord-Orient és a Trakia expressz Rostockba, Brassóba, illetve Lipscebe is elkísérik az utasokat a magyar étkezőkocsik. Étkező- és hisztrókocsik felváltva közlekednek Budapest-Varsó viszonylatban a Báthori expresszrel. Június 16-tól szeptember 17-ig hisztróellátás lesz a Rákóczi expresszen. Magyar hálókocsi szolgáltatás tíz nemzetközi járaton vehető igénybe. Az idén először közlekedik hálókocsi május 28-tól Budapest-Belgrad-Athén viszonylatban.

Ahhoz, hogy az utasellátás megfeleljen a nemzetközi követelményeknek, jól képzett,

ÜNNEPI ESEMÉNYNEK SZÁMÍT

Nagyobb felelősséggel

Bizalmi-küldöttértekezlet a debreceni vontatásnál

A szakszervezeti szervek beszámolója a tagság képviselőiben vállalt kötelezettségek teljesítéséről: mindig ünnepi esemény. Így volt ez a debreceni vontatási főnökség szakszervezeti bizalmi-küldöttértekezletén is, ahol a szakszervezeti bizottság titkára Kiss László, 11 évi sikeres munka után utolsó alkalommal adott számot a választóknak az eredményekről és a gondokról.

Vállalva a nehezét

A beszámoló részletesen elemzte a szakszervezet teremtését segítő tevékenységét. Ezen a főnökségen is vannak még korszerűtlen technikai berendezések, rossz munkakörülmények, de nem kevés a korsze-

rú gép, a nehéz fizikai munkát könnyítő eszköz sem.

A gazdasági célkitűzések sikeres teljesítéséhez hozzájárult az is, hogy a vezetők nem hallgatták el a dolgozók előtt azokat a gondokat, amelyek gátolták a még eredményesebb munkát. Az elmúlt évben is sok embercentrikus intézkedés történt.

Kiss László hangsúlyozta többek között, hogy az alapszervezet vezetői, a tisztviselők milyen erőfeszítéseket tettek azért, hogy a mostoha körülmények ellenére folyamatos és hatékony legyen a mozgalmi munka. Továbbra is elsődleges követelmény a bizalmiakkal való foglalkozás, a jog- és hatáskörök hatékonyabb érvényesítése. A mun-

kaverseny lendületének fokozása céljából fontos feladat a vállalások teljesítéséhez szükséges feltételek biztosítása.

Szemtől szembe...

A hozzászólók különösen a termelési, szállítási feladatok teljesítését segítő, és a dolgozók nevelésében kifejtett szakszervezeti tevékenységet értékelték kedvezően. Szóltak a hatékonyabb szakszervezeti munkát gátló körülményekről is. Dézsi Ferenc műhelybizottsági titkár elismerően nyilatkozott a bizalmi munkájáról, s azt is megemlítette, hogy az érdekek egyeztetésében az eddigieknél határozottabban kell állást foglalniuk. A vontatási főnökségen sokat foglalkoznak a fiatalok élet- és munkakörülményeinek javításával. Törődnek azzal, hogy a fiatalok jól érezzék magukat a munkahelyen.

Keczkó Ferenc, a szakszervezeti bizottság tagja nem tartotta megnyugtatónak, hogy a főnökség dolgozóinak 20 százaléka nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát. Javasolta, hogy a szakszervezet segítségével ezt csökkentésük 10 százalékra.

Lember István főbizalmi a szolgálati ágak szakszervezeti szerveinek jobb együttműködését sürgette. Nemcsak gazdaságtalan — hangsúlyozta —, hanem nagyobb fizikai megterhelést is ró a mozdonysemmélyzetre, ha 16 óra alatt a korszerű mozdonytal mindössze 30 kilométert tesznek meg.

Faragó Zoltánné bizalmi azt kifogásolta, hogy többen a jog- és hatáskörök kiszélesítésének csak a népszerűbb részét ismerik. Nem általános még a bizalmiak körében az a gyakorlat, hogy megmondják azt is, miért nem javasolják a rendkívüli segélyt, a magasabb bért és egyéb juttatásokat, azoknak, akik azt nem érdemelték meg.

Elismerés

Az értekezleten Molnár György, a Vasutasok Szakszervezetének titkára méltatta a nyugdíjba vonuló Kiss László szb-titkár munkásságát és átadta a Szakszervezeti Munkáért aranyfokozatú kitüntetését.

Sz. Tóth András

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

munkavédelmi szak- és üzemmérnöki képzettség megszerzésére

A SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézete felvételt hirdet az 1978-79-es tanévre a munkavédelem valamely ágában dolgozók (biztonsági megbízottak, társadalmi munkavédelmi felügyelők, munkavédelmi tudományos kutatók stb.), továbbá műszaki vezetők és más, mászdalk képzettséggel rendelkezők részére.

Szakmérnöki tagozatra okleveles mérnökök, üzemmérnöki tagozatra pedig a műszaki főiskolán üzemmérnöki oklevelet szerzett dolgozók jelentkezhetnek.

A foglalkozásokat Budapestben tartják. A tanulmányi idő a szakmérnöki szakon 4 félév, üzemmérnöki szakon 3 félév. Az oktatás levelező rendszerű. A tananyag elsajátításához előadások, konzultációk, laboratóriumi gyakorlatok, jegyzetek, illetve tankönyvek nyújtanak segítséget.

A hallgatók a tantervben előírt vizsgarend szerint félév végén kollokviumot, meghatározott tárgyakból szigorlatot tesznek. A tanulmányok elvégzése után a szakmérnök-jelöltek diplomát nyújtanak be, és államvizsgát tesznek. Sikeres államvizsga esetén munkavédelmi szakmérnöki oklevelet kapnak. A munkavédelmi üzemmérnök-jelöltek az államvizsga letételével a munkavédelmi üzemmérnöki képzettséget igazoló bizonyítványt szerzik meg.

A tandíj félévenként 300 forint. A félévben elért kitűnő vagy jeles eredmény a következő félévre tandíjmentességre jogosít. Az intézet hallgatóit megilletik a levelező hallgatókra vonatkozó kedvezmények.

Jelentkezni az A.Tű.821.r.sz. nyomtatvány kitöltésével lehet. A jelentkezési nyomtatványokat a szükséges mellékletekkel együtt az alábbi címre kell beküldeni: SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet, 1368 Budapest, Postafiók: 200. Jelentkezési határidő: 1978. május 15.

A SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet Igazgatósága

SZOLNOKON RENDEZTEK

Szaktanulók országos versenye

A szolnoki 605. számú szaktanulóképző intézetben és a MÁV járműjavító üzemben rendezték a vasúti járműszerelő és a dízelmozdony-lakatosok szaktanulói országos versenyét. A döntőbe a megyei versenyek legjobbjai kerültek; a vasúti járműszerelők közül 21-en, a dízelmozdony-szerelők közül pedig 19-en.

A MÜM, a KISZ és a SZOT

által hirdetett versenynek már hagyományai vannak; hazánk felszabadulásának tiszteletére rendezik. Az idén a vasúti járműszerelő szakmában ez volt a 25., a dízelmozdony-szerelőknél pedig az első. A verseny résztvevőit Rácz Gyula, a 605. számú szaktanulóképző intézet igazgatója üdvözölte, majd Bálint László és Császár Bertalan — a versenybizottság elnökei — ismertették az írásbeli és a gyakorlati feladatok.

A versenyzők gyakorlati munkája aratta a legnagyobb sikert. A vasúti járműszerelő szakmában első lett Együd László, a MÜM 201-es számú szaktanulóképző intézet és a dunakeszi járműjavító üzem tanulója. Második Gyetvai István, harmadik pedig Zlatoczi István lett. Mindketten a MÜM 605-ös számú szaktanulóképző intézet és a szolnoki járműjavító tanuló.

A dízelmozdony-lakatos szakmában 1. Bíró Károly, a 605-ös.sz. szaktanulóképző és a szolnoki járműjavító tanulója, 2. Sipos Károly, a MÜM 327-es szaktanulóképző és a székesfehérvári vontatási főnökség tanulója; 3. Tarján Ferenc, a MÜM 8-as szaktanulóképző és az Északi járműjavító tanulója.

Az első helyezettek jutalma kéthetes külföldi üdülés és 700 forint. A második helyezettek kéthetes belföldi üdülésben és 500 forint jutalomban részesültek. A harmadik helyezettek 800 forint jutalmat kaptak. Ezenkívül előbb vizsgáztatták, és május 1-től már szaktanulóképzőként dolgozhatnak.

A legeredményesebb versenyzők szakoktatási pénzjutalomban részesültek, és megkapták a KISZ KB dícsérő oklevelét.

A Vezérigazgatóság járműjavító szakosztályának vezetője külön jutalomban részesítette a járműjavító üzemekben tanuló első öt helyezettet versenyzőt, valamint azok tanmunkahelyvezetőit és szakoktatóit.

Ügyintézők jutalmazása

A miskolci igazgatóság vezetői március 23-án, a vontatási főnökség újítóinak klubjában továbbképzéssel egybekötött értekezletet tartottak az újítási ügyintézők részére.

Hernádi István, az igazgatóság helyettes vezetője az értekezlet után a legjobb újítási ügyintézők között 16 ezer forint jutalmat osztott ki.

Drégely Vilmos

„Zsuzsi”

Széles körű társadalmi akció bontakozott ki Debrecenben, hogy az elmúlt évben megszüntetett debreceni-nyírbéteki keskenyvágányú vasút egy részét a gyerekek kapják meg „üzemeltetésre”. A program szerint a vasúti pályának 17 kilométeres szakaszát már ez év nyaratól úttörővasútként veszik használatba.

A „Zsuzsi”-nak becézett kisvonat a debreceni erdős puszták jóléti erdeibe viszi majd a kirándulókat, táborozásra a gyerekeket.

Propagandisták, kerekasztalnál

A miskolci igazgatóság területén a szakszervezeti iskolák propagandistái részére kerekasztal beszélgetést rendeztek.

Megjelent a fórumon dr. Fodor László, az MSZMP KB agitációs és propaganda osztályának helyettes vezetője is, aki a belpolitikai kérdésekre választott. Fábrián Ferenc, a Magyar Újságírók Országos Szövetségének főtájkárhelyettese az aktuális külpolitikai eseményekről tartott tájékoztatót. Dr. Pásztor Pál, a miskolci igazgatóság vezetője gazdaságpolitikai jellegű kérdésekre adott felvilágosítást.

A megjelent több mint száz szakszervezeti propagandista a fórum tapasztalatait jól használhatja a politikai oktatások során.

DIJAT NYERTEK A SZOLNOKIAK

A KISZ-szervezet története

A KISZ Központi Bizottsága tavaly előtt pályázatot hirdetett az ifjúsági szervezetek történetének megírására. A beérkezett pályamunkákat a közelmúltban értékelték, s ennek során harmadik díjat kapott a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem IV. számú alapszervezetének, illetve az üzem KISZ-bizottságának történetét fel dolgozó pályázat.

A háromezer forintos díjjal részesített két vasos kötet sok érdekes adatot tartalmaz az 1957-1977 közötti időszakról. Az elkészült 65 példányból egyet-egyet juttatott a KISZ-bizottság az egykori alapítógóknak, akik közül többen már más munkaterületen dolgoznak.

Egy kisállomás nagy eredményei

Monor állomás dolgozó az elmúlt évben 8250 vagont rakatt ki, illetve továbbítottak áruval megrakva, 750-nél többet, mint 1976-ban. A kocsikhasználat tizennyolc tonnáról húsz tonnára emelkedett. Jó a kapcsolatuk a legnagyobb szállítatóikkal, a FÜSZÉRT-tel, a TÚZÉP-pel, az állami gazdasággal és a vetőmagtermelő vállalat monori központjával. Jó együttműködésüknek köszönhető, hogy három és félmillió forintból tavaly két és félmillió forintot csokkent a fekbérek összege.

A hét végén érkező vagonok kirakása azonban még nem folyamatban. A monori állami gazdaság a közelmúltban helyezte üzembe a szemestermékeket elszívó berendezéseit, amelyek megkönnyítik a kirakást és így a kocsiforduló idő csaknem egynegyedére csökkenthető.

Az utóbbi években megnőtt az állomás személyforgalma is. Havonta több mint harmincezer jegyet adnak el, amelynek értéke meghaladja az egymillió forintot.

— O —

A ceglédi szertárfőnök



— 1950-ben lettem vasutas — mondja. — A pályafenntartási főnökségen kezdtem segéd munkásként, majd később a szertárhoz helyeztek. Voltam segéderő, bérelszámoló és számadó is. 1969-ben neveztek ki szertárfőnöknek. A családom nem örült ennek. Úgy gondolták, hogy letorkolnak majd a munkatársak és az ügyfelek, mert nő vagyok. Szerencsére ez nem így történt. A munkatársak nemcsak a főnököt, hanem a nőt is tisztelik bennem.

A budapesti igazgatóság az elmúlt években Komáromban, Vácot, Salgótarjánban és Tabatabánya-felsőn is nőt nevezett ki szertárfőnöknek. Juhász Etelka példája bizonyítja, hogy ez a megítélés nem érdemtelen.

— Negyvenöt munkatársam van — folytatja. — Negyven százalékuk lány és asszony. A férfiak általában a nehezebb munkakörökben dolgoznak. Vasutas családból származom. Az öcsém a szolnoki szertárban számadó, a nővérem pedig Budapestben teljesít szolgálatot. Edesapám — nyugdíjba vonulásáig — a vontatási főnökségen teljesített szolgálatot. Fűtő volt.

Juhász Etelka — a középiszkolai tanulmányok befejezése után — levelezőn végezte el a tisztképző általános tagozatát. Utána a marxista-leninista esti egyetemen tanult. Közben lelkiismeretesen teljesítette társadalmi megbízatását is. Huszonöt évig volt a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse, illetve kulturális ügyeinek Intézője. Eredményes munkájáért eddig hétszer kapott Kiváló dolgozó kitüntetést és egyszer igazgatói dicséretet. A legutóbbi — a Közlekedés Kiváló dolgozója kitüntetést a kollektíva sikerének is tartja. Egyedül — mint mondotta — keveset tehet az ember. Munkatársai segítése nélkül aligha lehetne eredményes a szertárfőnökség munkája.

(Köhid)

Vasutasokat tüntettek ki április 4. alkalmából

Hazánk felszabadulásának 33. évfordulója alkalmából kitüntetésben részesítették a szakmai és a társadalmi munkában élen járó dolgozókat. A kormánykitüntéseket az Országházban, a szakmai kitüntéseket a KPM-ben és a Vasúti Főosztályon adták át.

A vezérigazgatóságon március 31-én rendezett központi ünnepségen megjelent Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi miniszteri államtitkár, Móro István, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, Szücs Zoltán vezérigazgató és Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára.

Uzem; Kollár István hegesztő, Bp. Ferencvárosi v. f. n.; Körmeny Lajos vonalfőn. vez., Tapolca vonalfőn.; Luczai László lakatos, Debrecen Btzt. ber. fenntart. f. n.; Nyári István géplakatos csop. vez., Bp. MAV Gépjármű Uzem; Papp István esztergályos csop. vez., MAV Eszaki J. Uzem; Pótyók Lajos mosás vez., Debrecen v. f. n.; Roska János raktáros, Pécsbánya-rendező áll. f. n.; Sárvári János előmunkás, Nagykanizsa pft. f. n.; Szegvári Péter vezénylőtiszt, Bp. Ferencváros áll. f. n.; Tarján Jenő ügyint., Szombathely Vasúti; Winchelm Károly oszt. vez., Gyöngyös MAV Kitértőgyártó Uzem; Zentai Béla oszt. vez., MAV Anyagell. Ig.

KIVÁLÓ VASUTAS

Barany Lajos csop. vez., Miskolc f. n.; Bódi József szerzőlakatos, Miskolc J. Uzem; Bokor István ütközőkész. jav. csop. vez., Szombathely J. Uzem; Botos Nándorné személyzeti vez., Bp. Távközl. és Btzt. ber. Közp. f. n.; Federics János von. resztor. Záhony v. f. n.; Flók János ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Firta László üzemlakatos csop. vez., MAV VIII. Vonalfőn., Bp. Landler J. áll.; Galló András pb-titkár, MSZMP, Nyiregyháza üzemi biz.; Kardos Tibor szakoszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Kovács János tolatásvez., Pécs áll. f. n.; Kecskeméti Lajos számadó áruosztályos, Győr áll. f. n.; Kiss József áll. f. n.; Veszprémvársány áll. f. n.; G. Kiss Mihály mozd. vez., Dombóvár v. f. n.; Kovács János munkavez., MAV Hídép. f. n.; Lőrinc Dózsa művez., Debrecen ép. f. n.; Maczkó András személyzeti ügyint., Miskolc Vasúti; Milánovits István áll. f. n.; Köbányas-tér áll. f. n.; Csikai Béla művez., Győr pft. f. n.; Sasvári János oszt. vez., Budapesti Vasúti; Sós György Ferenc műszaki-gazd. tanácsadó, Szeged Vasúti.

A KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

Barany Lászlóné tervezői vez., Szombathely J. Uzem; Béres Domonkos kazánfűtő, Veszprém v. f. n.; Borsos István művez., Pécs Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Császár Ferenc ügyintéző, Szeged Vasúti; Csegöldi Sándorné ügyintéző, Bp. Keleti pu.; Dora István váltókezelő, Kiskunfélegyháza áll. f. n.; Földi Illés művezető, Budapest Balparti Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Fülöp Ferenc oszt. vez., Szolnok J. Uzem; Gálóczy István művezető, Bp. Nyugati pu.; Hajdu Lászlóné részlegvezető, Bp. Székvételei f. n.; Házlinger Ferenc előmunkás, Kapuvár Épület- és Hídfenntart. f. n.; Henzli Oszkár üzemvezető, Szeged Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Iváncsik Dénes bentartott munkás, Szombathely Távközl. és Btzt. ber. Ep. f. n.; Járány Antal forg. szolg. tevő, Kaposvár áll. f. n.; Juhász Lajos áll. f. n.; Kátson Lajos állomástitkár, Hajdúszoboszló áll. f. n.; Kiss János tolatásvezető, Püspök-ladány áll. f. n.; Kiss László művezető, Bp. Ferencvárosi pft. f. n.; Keszthelyi Zoltán dízel villamoslakatos, Miskolc v. f. n.; Kocsis József építészvezető, Szombathely Épület- és Hídfenntartó f. n.; Kocsi Károly tolatásvezető, Ajka áll. f. n.; Kovács András pályamester, Mátészalka pft. f. n.; Kovács Lajos szb-titkár, Szombathely J. Uzem; Kovács Vendel üzemi főkönyvelő, Dunakeszi J. Uzem; Lóki Béla vontatási főnök, Szentes v. f. n.; Lakos Balázs váltókezelő, Kiskunhalas áll. f. n.; Magyar Mihály gépi egyszemélyes, MAV Eszaki J. Uzem; Matizkó Károly szakvonal oktató, Sátoraljaújhely pft. f. n.; Már Ferenc hegesztő, Záhony pft. f. n.; Mohán József szb-titkár, Záhony v. f. n.; Munk József villanyserelő, Bábászek v. f. n.; Papp József kocsi-rendező, Balatonszentgyörgy áll. f. n.; Ráb József rendező forg. szolg. tevő, Léninváros áll. f. n.; Resz Nándor szertárfőnök, Pécs Szertárf. n.; Rózsás Antal dízel mozdonyvezető, Komárom v. f. n.; dr. Rótközi Pál műszaki-gazdasági tanácsadó, KPM Vasúti Főosztály; Rohonyi Antal szolgálati főnök, Sopron pft. f. n.; Rozsnyai László munkavezető, Miskolc pft. f. n.; Samu Gellért csapatvezető előmunkás, Kiskunhalas pft. f. n.; Szabó László osztályvez., Jászkesz MÁV Éptőlgépjav. Uzem; Szamosi Aladár oszt. vez., MAV Tervező Int.; Szalontay Zoltán állomástitkár, Hernádmező-Bécs áll. f. n.; Szell Lajos áll. főnökhelyettes, Kecskemét áll. f. n.; Szeles Ferenc oktató, Bp. Jobbparti Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Szendrői Sándor szolgálati főnök, Vác pft. f. n.; Szöllösi Miklós vonatvezető, Debrecen áll. f. n.; Tóth Albert mozdonylakatos, Püspökkladány v. f. n.; Tóth Lajos műszaki főcsoport. vez., Debrecen Épület- és Hídfenntartó f. n.; Tóth Sándor műszaki-gazdasági tanácsadó, MAV BVKH.; dr. Tóth Tibor tudományos főmunkatárs, Vasúti Tud. Kutató Int.; Turóczy István vonalbiztos, Pécs Vasúti; Udvari Sándor felügyelői vonalkészítő, Békéscsaba pft. f. n.; Ungvári Pál művezető, Debrecen Oktatási f. n.; Zsiga Imre mozdonyvezető, Szombathely v. f. n.; Dekovics Sándorné adm., Utasellátó V. Szombathelyi Ter. Ig.; Lakatos István cukrász, Utasellátó V. Miskolc Ig.; Nagy Tiborné üzemvez. h. Utasellátó V. Budapesti Ig.; Németh Pálné háziorvos ellenőrz. Utasellátó V. Komárom, Nógrád Pest megyei Ter. Ig.; Réz Ferenc raktárvez., Utasellátó V.; Simonyi Béláné szakács, Utasellátó V. Komárom, Nógrád, Pest megyei Ter. Ig.; Stollmann Ilona ellenőrz. Utasellátó V.; Soós Béla szakács, Utasellátó V. Szolnoki Ig.; Koleszár Odón vonatvezető, GYSEV Sopron áll. f. n.; Szabó György ügyintéző, KPM Vasúti Főosztály; dr. Kassal Ferenc főkönyvelő, Közl. Dok. Váll.



Urbán Lajos államtitkár átadja a Közlekedés Kiváló dolgozója kitüntetést Borsos Istvánnak, a pécsi biztosítóbiztosítási fenntartási főnöknek művezetőjének (Laczkó Ildikó felvétele)

VEZÉRIGAZGATÓI DICSEJÉRTET

Asztalos Ferenc művezető, Szolnok J. Uzem; Ács János vonatvez., Vámosgyörk áll. f. n.; Bakos János forg. főnökhely., Mátészalka áll. f. n.; Borzas László vill. műszerész, Szombathely J. Uzem; Beresnyák Gyula vonatvez., Miskolc pft. f. n.; Berényi András gondozónő, Hatvan napközi otthonos óvoda és bölcsőde; Bezd Józsefné számvit. vez., Szombathely v. f. n.; Bodó András művezető, Bp. Szak- és Szer. Ip. f. n.; Borcsiszky Károly főmérnök, MAV Eszaki J. Uzem; Bordás Kálmán motorvez., Békéscsaba v. f. n.; Boros Ignác számfejtő, Mura-keresztúr áll. f. n.; Botos Jánosné műszerész, Szeged-Rokos Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Buda Zoltánné v. f. n.; Csonka Lajos üzemszervező, Székesfehérvár v. f. n.; Deme József rakodómunkás, Debrecen MAV. Gondnokság; Esztergályos János gyalog csop. vez., Landler Jenő J. Uzem; Fazekas Miklósné műszerész, Szeged-Rokos Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Fehér Istvánné betan. munk. Bp. Eszaki J. Uzem; Fehring Károly csop. vez., Bp. Ép. Üzemelt. f. n.; Fekete Kálmán kocsilakatos, Bp. Déli Mész. Kocsiszolg. f. n.; Földvári István v. f. n.; Földvári pft. f. n.; Fülöp Zoltán motorvez., Pécs v. f. n.; Gaál Gyula felépítőm. munkavez., Veszprém pft. f. n.; Gazdag Sándor előmunkás, Bp. Ep. f. n.; Guzik János dízel mozdonyvez., Nyiregyháza v. f. n.; Halász Kornél forg. szolg. tevő, Rákócsménthely áll. f. n.; Holenczy Mihályné takarító, Bp., Benczúr u. MAV-bölcsőde; Hollós László szakvonal oktató, Bp. Nyugati Mész. Kocsiszolg. f. n.; Horváth Ferenc tolatásvez., Nagykanizsa áll. f. n.; Jurtony Julianna vonatfelvevő, Kiskunhalas áll. f. n.; Ilisz Sándor vonalvezető, Kisújszállás pft. f. n.; Kálmár Jánosné takarító, Eger áll. f. n.; Kálmár Kálmán mozdonylakatos, Jászpálfi v. f. n.; Kerényi Béla ügyvitelvezető, Vasutasok Szaksz.; Kiss Kálmár István ügyintéző, Bp. Vasúti; Kiss Kálmán ügyint., Székesfehérvár J. Uzem; Kláček Sándor váltókezelő, Szob áll. f. n.; Kuzma Antal műszerész, Bp. Jobbparti Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Lajos István autogénehgesztő, Bp. Eszaki J. Uzem; Magyar József külsős forg. szolg. tevő, Miskolc Tiszai áll. f. n.; Major Sándor raktárvez., Pustaszabolcs Szertárf. n.; Mócz Károly munkás Celdőmők osztószertár f. n.; Nagy Gusztáv adm., Bp. Keleti v. f. n.; Nagygyörgy Imre vez. váltókezelő, Hódmezővásárhely áll. f. n.; Pethő Károly anyagcsop. vez., Debrecen Számvit. f. n.; Polónyi Antalné fénymásoló, MAV Tervező Int.; Rozsnyó Ferenc szertárf. n.; Dorog Szertárf. n.; Seres Albertné ügyintéző, KPM Vasúti Főoszt.; Simon László rendelkező forg. szolg. tevő, Zalaegerszeg áll. f. n.; Sönpenger Imre kocsi-vez., Eger v. f. n.; Szabó József művez.; Bp. Balparti Btzt. ber. Fenntartó f. n.; Szabó Károly építész, Szeged Épület- és Hídfenntart. f. n.; Szatmári Károly rendelkező forg. szolg. tevő, Bp. Soroksári út áll. f. n.; Szántó Tibor ügyint., Szeged Vasúti; Szekula István mozd. lakatos, Kiskunhalas v. f. n.; Szejártó Gyula raktárvez., Dombóvár Osztószert. f. n.; Tar Károly ügyint., MAV Ügykez. és Gazd. Hiv.; Toklászka István pályamester, Szekszárd pft. f. n.; Torda István műszerész, Bp. Keleti Vill. fenntart. f. n.; Tóth Ernő szolg. f. n.; Páztó áll. f. n.; Tóth Kálmán raktárnok, Salgótarján külsős áll. f. n.; Ulivczki József áruirányító, Szolnok áll. f. n.; Valocsin István forg. vonalbiztos, Bp. Vasúti; Varga János raktárnok, Veszprém áll. f. n.; Várkonyi István munkavez., Hatvan-Füzes-ábrony pft. f. n.; Weber Ferenc műszerész, Szombathely Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Zsólmé József vonalvezető, Tapolca pft. f. n.

A szívem Ferencbe húzott...

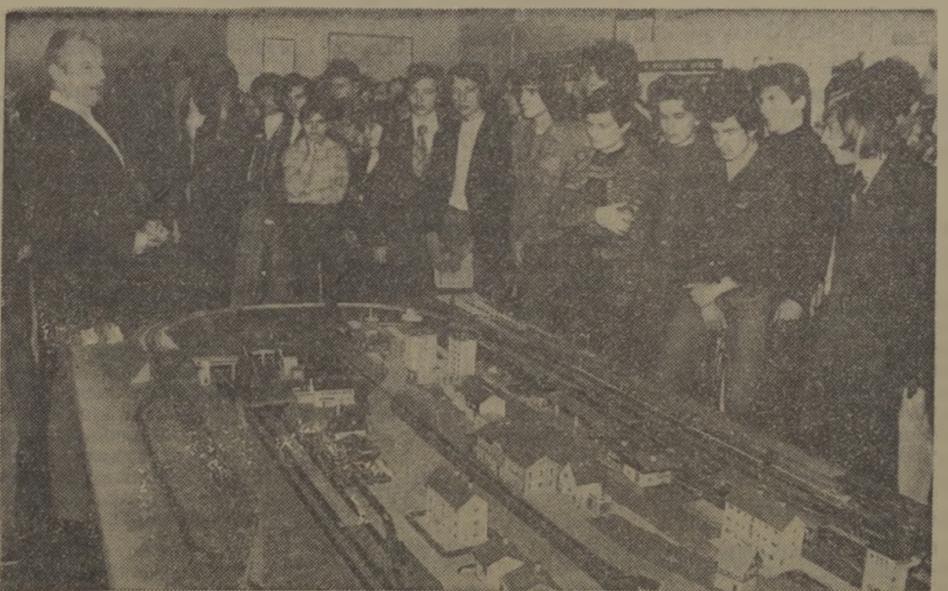
Lengyel József, Ferencváros-Rendező pályaudvarának forgalmi szolgálattevője még csak 28 éves, de már egy évtizede vasutas. — Erettségi után kerültem a vasúthoz — mondja. — Edesapám is itt dolgozik Ferencben, áruosztályos. Én a Keletiben kezdtem a munkát, majd a tisztképző következett, aztán három év szolgálatot Lepsényben, ahol lakást is kaptunk. Mégis Ferenc városába vágytam. A szívem ide húzott. Tavaly sikerült tanácsot lakást szerezni Pesten, és vissza jöhöttem. Másfél éve ismét ferenc vasutas vagyok.

Lengyel József szocialista brigádban dolgozik. Vonatátvevők és vonatelőkészítők alkotják a brigádot. Vállalásaikat csak precíz együttműködéssel tudják teljesíteni. Ferencben nem könnyű vasutasnak lenni. Ott csak az érvényesülhet, aki a munkát hivatásnak tekinti. A rendelkező asztalánál ülne nemcsak nagy megítélés, hanem óriási felelősség is. A fáradságot, az idegi megterhelést a munka szépsége és a brigád eredményei kárpótolják. Lengyel József jó munkáját mások is észrevették. Nemrég adták át neki a Kiváló dolgozó kitüntetést.

— A KISZ-nek aktív tagja voltam a Keletiben is — folytatja. — A tisztképző vezetői tagnak választottak. Remélem, hogy jelenlegi munkahelyemen is bekapcsolódhatom majd az ifjúsági munkába.

— Mivel tölti a szabad időt? — Olvasással, tanulással és természetesen két gyermekemmel. A tavaszi és a nyári szabadnapokat pedig kenesei telkemen, ahol ki lehet pihenni a szolgálat fáradságait... K. L.

Vasút a terepasztalon



A forradalmi Ifjúsági napok rendezvénysorozat keretében a szegedi Bebrits Lajos Szakközépiskolában bemutatták a Magyar Vasútmodellezők és Vasutas Barátok Országos Egyesülete 3-as számú szegedi körének működő terepasztalát. Az érdekes modell sok fiatal tekintette meg. (Nagy József felvétele)

MINISZTERI DICSEJÉRTETBEN

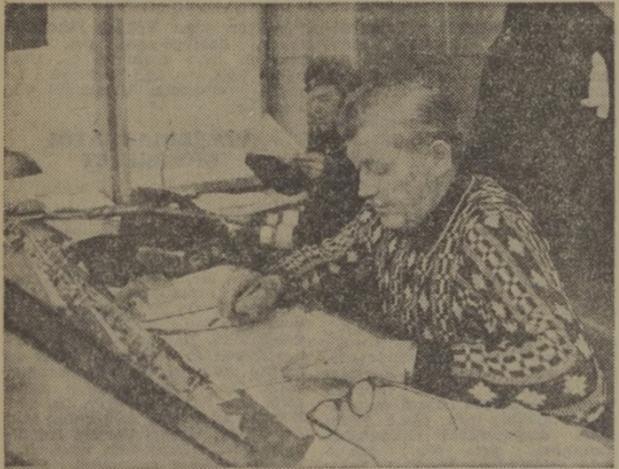
Béres László vonatkezelő, Bánrév áll. f. n.; Czispauer Ferenc alvázlakatos, Dunakeszi J. Uzem; Egres Gábor tőrőnök, Diósgyőr-Vasgyár áll. f. n.; Fónagy László munkálgy. előadó, MAV Közp. Felépítőosztály, Bp. f. n.; Forrács László raktárnok, Boly áll. f. n.; Haackler Lajos anyagraktár. vez., Szolnok J. Uzem; Hamar Emilné bérszámfejtő, Miskolc Tiszai áll. f. n.; Horváth Géza tolatásvez., Celdőmők áll. f. n.; Istókovich József műszerész, Pécs Btzt. ber. Fennt. f. n.; Jankó Mihály ügyintéző, KPM Vasúti Főoszt.; Jusztin Sándor ügyintéző, Szeged Vasúti; Kispatoki Ferenc kocsi-vez., Kocsiszolg. f. n.; Kodai István munkavez., és tűzrendészeti felügy., Bp. VIII. Feisővez. Ep. f. n.; Körmeny Gyula szénserelő, Tapolca Szertárf. n.; Kulcsár Péter gépkezelő csop. vez., Záhony Gép. Rak. f. n.; Majoros János vonatmenesztő terefelügy., Debrecen áll. f. n.; Orbán Venceléné adm., Bp. Ferencv. áll. f. n.; Ráb János közműves, Bp. MAV Magasép. f. n.; Szabó Mihály kábelserelő, Bp. Jobbparti Btzt. ber. Fenntart. f. n.; Szász István művezető, Debrecen Btzt. ber. Fennt. f. n.; Székely Józsefné technikus, Szombathely Távközl. és Btzt. berend. Ep. f. n.; Szücs József mozdonyvez., Balasgyarmat v. f. n.; Tenkely Józsefné anyaggyártó, Debrecen Szert. f. n.; Trischler Györgyi munkálgy. vez., Dunaujváros pft. f. n.; Tóth Sándorné kisegítő, MAV Anyagell. Ig.; Werling Jenő közgazd. biz. vez., Vasutasok Szaksz.

Miskolc-Rendezőben

Észak-Magyarország érkező és induló áruküldeményeinek felolgozó pályaudvara Miskolc-Rendező. Naponta átlagosan csaknem két és fél ezer vasúti kocsi fordul meg itt, nehéz feladat elé állítva a különféle munkakörben dolgozó vasutasokat.



Jakab István állomásirányító az egyik széles látókörű szolgálati vezető, aki mindenről tud, ami a rendezőben történik



Két és fél évtizede tölt be gurításvezetői posztot Györi László. A pályaudvar II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádjának is ő a vezetője



A forgalmi irodában Harsányi Pál és Lengyel József felügyelte alatt ismerkedik az integra-dominó biztosítóberendezés kezelő asztalával az „utánpótlás”, ez esetben Szabados Ambrusné forgalmi gyakornok



Szolgálat előtt vagy után gyakran vállalkoznak társadalmi munkára a rendező dolgozói. Képünkön az aranykoszorús Béke szocialista brigád tagjai láthatók vágánytakarítás közben. Az idei évre vállalt 350 óra társadalmi munka egyharmadát már teljesítették. Előtte Bokrosi Mihály, a brigád vezetője

(Kozák Péter felvételei)

„KÉSZÜLTSEGBEN” A RAKODÓK

Csongrád állomáson nincs veszteglő vasúti kocsi

Brigádok vállalták az exportárúk gyors továbbítását

A kilenc rakott kocsit, amelyeket a 7491-es számú tolatós tehervonat 16.45-kor hozott Csongrád állomásra, gyorsan beállították a kezelési helyre. Hopp József forgalmi szolgálattevővel megfigyeltük, hogy a gömbfával és szénrel rakott kocsikat úgy várták pótkocsis vontatóikkal és markológépekkel a rakodómunkások, mint szákmányra éhes vadászok. Szinte alig győzték kivárni, hogy a tolatási műveleteket befejezze az M44-es dizelmotordony.

Együttműködés

— Gyorsan intézkedtek a Volán kirendeltség és a Petőfi Tsz illetékesei is, akiknek jeleztük az áru érkezését. Ezért várták a kocsik beállítását teljes „készültségben” a rakodók — magyarázza Hopp József. — A kocsik beállítása a vártnál néhány perccel tovább tartott, mert hat üres kocsit ki kellett húznunk a rakodóhelyről. Ezeket azonnal küldjük Kiskunfélegyháza állomásra.

Amíg a tolatós tehervonat a 3. vágányon ismét összezárt, a sárgára festett Castor, a Volán rakodógépe már bele is markolt az imént érkezett szénbe és megkezdte az átrakást egy ZIL teherautóra.

Az áruk kirakásának jó megszervezésére Csongrád állomáson nagy gondot fordítanak, mert a leadási forgalom itt mintegy négyszerese a feladott árumennyiségnek.

— A fuvaroztatók belföldi kocsigényének kielégítése nálunk nem okoz gondot — mondja Varga Sándor állomásfőnök. — Annál nehezebb feladat a szállítási tervteljesítés, mert a csongrádi gyárak főként bútorokat, hűtőgépeket és épületgépeszeti berendezéseket adnak fel. Az üzemekkel való jó együttműködés eredményeként az elmúlt évben sikerült 100,57 százalékra teljesíteni az áruszállítási tervet.

— A könnyű áruk miatt bizonyára gondot okoz a kocsik raksúlykihasználása — jegyzem meg.

— Az egy kocsira eső átlag tíz tonna. Mezőgazdasági terményekből keveset adnak fel állomásunkon. Néha a helyi malom küld néhány vagon lisztet exportra. Tavaly növekedett az igény az exportra alkalmas kocsik iránt. Sajnos kevés külföldi kocsit érkezik hozzánk, ezért többször is az igazgatóság kocsintézőinek segítségét kellett kérnünk, hogy az exportra gyártott szellőzőberendezéseket, a nagy hűtővitrineket és bútorokat idejében továbbíthassuk külföldre.

Túlóra nélkül

Csongrád állomáson az elmúlt évben a kocsitartózkodás terén érték el a legjobb eredményt. Kerekben három órával csökkentették az egy kocsira jutó tartózkodási időt, pedig naponta csak egypár tolatós tehervonat áll rendelkezésükre ahhoz, hogy továbbítsák a kiürített vagy az áruval megrakott kocsikat. Az utépítési anyagokat hozó irányvonatok gyors beállítását a Petőfi forgalmi szocialista brigád segítette a lehető legnagyobb mértékben. Nagy gondot okozott az ömlesztett műtrágya és a mész kirakása. Pár hete érkezett az első gumikonténerbe rakott ömlesztett áru. A rakodómunkások örültek ennek a legjobban, mert portmentesen lehetett rakodni.

A városban sok a személyautó, a Volán is több buszjáratot indított. Ezért csökkent 56 ezerral azok száma, akik az állomáson szálltak vonatra. Ez mintegy 170 ezer forint bevételcsökkenést okozott. A Kiskunfélegyháza elérhető Szeged és Napfény-expressz járataira háromezer helyjegyet adtak ki.

— Hogyan érvényesül itt az üzemi demokrácia? — kérdezem Kákicska György szak-

szervezeti bizalmit, aki most a tisztiképzőn tanuló Pető Ilésné helyettesíti.

— Minden lényeges dologról tájékoztatjuk a tagokat. Az állomásfőnök is jó partner. Véleményt kér tőlem a jutalom, bérfejlesztés elosztása, vagy kitüntetésre való felterjesztés előtt. Erre több alkalommal került sor az elmúlt év végén. A túlóráztatás nálunk szerencsére nem gyakori. Feladatainkat az elmúlt évben is túlóra felhasználása nélkül oldottuk meg.

— Milyen a szociális helyzet?

— Nemrég mosdót építettünk az új hidrofórház mellett, a máházó helyiséget pedig öltözővé alakítottuk át. Beállítottunk egy hűtőszekrényt is, aminek különösen a vakokról bejáró dolgozók örülnek. A szociális körülmények tehát nálunk kedvezőek.

Szökőkút és sziklakert

A felvételi épület melletti kertben már nyílnak a tavaszi virágok. Az állomásfőnöktől tudom, hogy tavaly első lettek az igazgatóság által indított „Tiszta, virágos szolgálati helyért” mozgalomban.

— Az idén még szebb lesz a kertünk — újságolja Berényi János váltókezelő. — Elhatároztuk, hogy szökőkutat létesítünk meg egy kis sziklakerttel. Mindezt természetesen társadalmi munkában valósítjuk meg.

Az állomás kollektívái persze nemcsak a tisztaság és a környezetvédelem tervén versenyeznek. Az első negyedévi termelési tanácskozáson a brigádok vállalták, hogy az eddiginél jobban törődnek az exportkocsigények kielégítésével és az idegen kocsik gyors továbbításával. A rakományok is szeretnék növelni a teljesítményt. A darabszámlát vonatmentes időben segítik majd a jegypénztárosok is...

L. J.

A GASZTRONÓMIA

MESTEREI

Vendéglátás a síneken

A szocialista országok háló- és étkezőkocsi vállalatai minden évben megrendezik a nemzetközi gasztronómiai vetélkedőt. Szakács, cukrász és felszolgáló szakmában mérik össze felkészültségüket, illetve mutatják be étkezési kultúrájukat a résztvevő vállalatok csapatai. Az Utasellátó Vállalat az „Utasellátó Kupa” szakmai versenyében első helyezést ért el szakmunkásai képviselik. Ebben az évben Szófiában rendezik a nemzetközi gasztronómiai versenyt. A gasztronómiai napok a síneken, az utazóközönség előtt zajlanak. Bemutatják a baráti országok ételkülönlegességeit, vendéglátását, gasztronómiai szokásait.

1978. március 21—26. között Budapest—Miskolc—Nyíregyháza útvonalon (a „Tokaj Expressz”-en) a román társállalat a CFR—ROMVARED által üzemeltetett étkezőkocsija közlekedett. A román konyha jellegzetes ételeit tállták fel az utazóközönségnek. Ez idő alatt az Utasellátó Vállalat étkezőkocsija a román síneken öregbítette a magyar vendéglátás, és a vállalat hírnevét. A rendezvények hozzájárultak a szocialista országok testvér vállalatainak baráti együttműködéséhez, szakmai tapasztalatának kicseréléséhez.

„Anyagosok” a Tatai úton

— Szerény becslésem szerint tizenöt év alatt mintegy harmincezer ember építkezését támogattuk — mondja Hopp Béla, a budapesti igazgatóság anyaggazdálkodási osztályának hatáskörébe tartozó értékesítési csoport vezetője, a Tatai úti telepen. — Feladatunk a felesleges készletek (új, használt és hulladékanyagok) értékesítése.

Hopp Béla elem rakja a isérl adatokat, kimutatásokat, jegyzőkönyveket. Látszik, hogy hozzácsokolt az alapos vizsgálatokhoz. Szóval is teszem, bár nem vizsgálat céljából kerestem fel.

— Valóban így van. Az elmúlt évben volt részem sokféle ellenőrzésben. Népi ellenőrzési vizsgálatot is tartottak itt, majdnem két hónapig. Akkor tudtam meg, milyen előny, ha az ember mindig pontos a munkában. Sportoló voltam. A sport is, az önmagammal szemben támasztott követelmények is azt a szokást erősítették bennem, hogy ne túrjem a pontatlanságot.

A MÁV-nál a bontások, területátalakítások és egyéb munkálatok bérték szükségessége ennek a csoportnak a létrehozását. Így jutottak a vasúti dolgozók — néha fillérekről — használható építési anyaghoz. Természetesen mindig a szolgálati utat és a sorrendiséget betartva.

Idézet a telepen tartott vizsgálat jegyzőkönyvéből: „Megállapítottuk, hogy az értékesítési csoportnál az eladott anyagokat helyes áron értékesítették, az előírásoknak megfelelően adminisztrálták és anyagi előnyhöz nem jutottak senki.”

— Nem éreztem én a vizsgálatot tekintélyrombolásnak — mondja Hopp Béla —, de voltak néhányan a vélt barátok közül, akik összeszűgtek a hátam mögött. Már csak futólagban köszöntek gondolva, hogy „sohasem lehet tudni”... Az a fontos, hogy továbbra is szívesen tartom a vasutasok érdekeit.

A legújabb utasítás szerint a használt, selejtezett anyagokat a szolgálati helyek közvetlenül értékesítik. Ez egyszerűbb és könnyebb eljárás.

Sz. M.

CIKKÜNK NYOMÁN

Látogatók az otthonban

Olvasóink bizonyára emlékeznek még a lapunk január 28-i számában megjelent történetre, amely arról szólt, hogy a karácsonyi szünetre a kőszegi MÁV-nevelőotthonból hazalátogató P. A.-t nevelőanyja látni sem akarta, majd a szünet végén megígértette a gyerekekkel, hogy a tavaszi szünetet nem fogja otthon tölteni.

Új kapcsolatok

A cikk megjelenése után napokig csengett a szerkesztőségben és a nevelőotthonban a telefon. Mindenki P. A. iránt érdeklődött.

Bulik Gézáné pomázi lakos — egy 17 és egy 13 éves fiú édesanyja — meghatottságtól remegő hangon kérte, hogy találkozhasson a kisfiúval. Hajnalban kelt, nagyfiával érkezett Kőszegre, hogy láthassa azt a gyereket, akit a hozzátartozói „nem kívántak látni”. Ok bizony rögtön megszerették, s barátságot kötöttek vele. A tavaszi szünetre meghívták Pomázra. A kapcsolatot tartják, leveleznek, van ki nekik beszámolni, elmondani mindent, amit eddig nem lehetett senkinek.

Levélben jelentkezett a keresztmama is: „Az, hogy én veled találkoztam, nagyon örögen volt. Te bizonyára már nem is emlékszel rám. Tudom, hogy jó tanáraid, nevelőid vannak. Én mégis szeretném, ha a tavaszi szünetet ná-

lam töltenéd, hiszen a keresztanyád vagyok, és nagyon szeretnék látni. A nagymamának is nagyon hiányzol, nővéreddel együtt. Egy újságcikkből tudtuk meg, hol vagy. Bizonyára meg fogunk barátkozni. A te számodra nálunk sok új lesz. Meglátod, nem fogod megbánni, ha eljössz” — hangzott a levél.

Pár nap múlva személyesen is meglátogatta a keresztmama a fiút. Valószínű, hogy P. A. a nyári szünetben eleget tud majd tenni a szíves invitálásnak.

Zsebpénz, ajándék

A szobi állomásfőnökség Kossuth Lajos szocialista brigádjára már két ízben volt Kőszegen P. A.-nál. A fiú azóta tudja, mi a zsebpénz. Ajándékkal is elhalmozták. A nyári szünetre a brigád tagjaitól szintén van meghívása. A gyerek térdképen nézegeti, hol van Sturovó, mert megígérték neki, hogy átvisszik Csehszlovákiába.

A cikk keltette visszhangból ítéve, nem közönyösek az emberek. Sokan eljutottak a telefonig, és egyetértésüket fejezték ki a szerző szándékával. Egyesek csak meghatódtak és sirtak. Voltak azonban tettekre kész emberek is, akik vállalták, hogy pótolják a családi szeretetet.

Megmozdult tehát valami

P. A. körül. Hirtelen egy számára teljesen szokatlan népszerűségbe potyant. Ismerősök és ismeretlen emberek „pátyolgatják”. Jól esik neki ez a szokatlan mennyiségű szeretet. Mégsem vagyunk teljesen elégedettek a történetekkel. Mert képzeljük el, mennyivel szebb lenne a folytatás, ha megjelenik a papa és a nevelőanya Kőszegen, aztán elmondják:

— Te kis buta! Hát hogyan gondolhattad komolyan, hogy mi téged nem szeretünk? Hiszen olyan gyermekünk vagy, mint a testvéreid. Csak meg akartunk ijeszteni, amiért betörted azt az ablakot... Aztán egymás nyakába borulnak és minden rendben.

Nem magánügy

Ez azonban elmaradt. Vajon miért?

Bizonyára a papa munkatársai is ráismertek a szereplőkre. Senki nem mert rákérdezni? Talán a munkahelyi főnöke is azt gondolja, hogy ez magánügy? Csupán családi dolog? A telefonbeszélgetések és a levelek tucatjai bizonyítják az ellenkezőjét.

P. A. különben nem akarja zavarani a nélküle „harmónikus” élő családjá életét. Szorgalmasan tanul. Vidám, tele ambícióval. Mosolyogni is fényesebb szemmel tud, mint régebben.

Készül a nyári vakációra...

NE LEGYEN SENKI KÖZÖNYÖS!

Rendkívüli intézkedések a balesetek csökkentésére

Munkavédelmi értekezlet a vezérigazgatóságon

A Vasúti Főosztály munkügyi és szociálpolitikai szakosztálya április 1-én rendkívüli munkavédelmi értekezletre hívta a vasúti igazgatóságok igazgató-helyetteseit, az üzemek főmérnökeit és munkavédelmi vezetőit. Részt vett a tanácskozáson Katona Ferenc, a KPM szociálpolitikai osztályának vezetője és Lantos Géza, a KPM munkügyi csoportjának vezetője is.

A vezetők felelőssége

A tanácskozást Gulyás János vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Elmondotta többek között, hogy a SZOT illetékesei az idén februárban rendkívüli munkavédelmi akcióra értékelték az 1977. évi baleseti helyzetet, valamint az év eleji halálos és tömeges balesetek okait, majd meghatározták a tennivalókat. A MÁV és a Vasutasok Szakszervezete szintén elvégezte a vizsgálatot és megállapította, hogy a halálos balesetek számának emelkedése miatt rendkívüli, gyors intézkedésekre van szükség. Felhívta a figyelmet arra, hogy ne tekintsek csupán szövegeknél, hanem a gazdasági vezető az első számú munkavédelmi ér.

Ennek a gyakorlatban is érvényt kell szerezni. Ezután Szemők Béla, a vezérigazgatóság munkügyi- és szociálpolitikai szakosztályának vezető helyettese számolt be részletesen az elmúlt évi és az idei baleseti helyzetről.

A statisztikai adatok ismeretében megállapíthatjuk — mondotta —, hogy munkavédelmi terveinket nem sikerült teljes mértékben megvalósítani. Igaz, hogy a MÁV-nál tavaly 12-vel kevesebb volt az üzemi balesetek száma, mint 1976-ban, de sajnos nyolccal több halálos baleset történt. Különösen a forgalmi, az építési és pályafenntartási, valamint a biztosítóberendezési szakszolgálat területén történt sok tragédia.

Tavaly 32 csonkulásos baleset történt, 19-el kevesebb a korábbi évinél. Tíz vasutas szenvedett súlyos következményekkel járó (kar, láb elvesztése) csonkulást. Az egy sérülte juttó kiesett munkanapok száma 1977-ben 30,18 volt. A tavalyi 33 halálos végű balesetből a vasúti járművek mozgása során vesztette életét 26 dolgozó. A meghaltak több mint 25 százaléka egy-két éves vasúti gyakorlattal rendelkező dolgozó volt.

Figyelmeztető tények

— Az üzemi balesetek többsége — folytatta Szemők Béla

— az utasítás és az óvrendszabályok megsértése, a munka biztonságos megszervezésének hiánya miatt következett be. A balesetek elemzése során kiderült, hogy a munkát közvetlenül irányító vezetők nem ellenőrizték a munkavédelmi előírások betartását, elnéző magatartást tanúsítottak. Ez történt például Kisbér állomáson is, ahol egy vonatkísérőt járműkapcsolás közben ért halálos baleset. A sérültek többsége lebecsülte a veszélyforrásokat is.

Hazánkban az elmúlt évben 440 halálos üzemi baleset volt, ebből 33 a vasútnál történt. A halálos baleseteknek ez csaknem nyolc százaléka, holott a vasútnál dolgozók száma nem éri el a három százalékát sem az összes foglalkoztatottnak. Ez elgondolkoztató tény. Javulás csak akkor várható, ha a vezetők az eddiginél szigorúbban ellenőrzik a munkavédelmi előírások betartását. Harcolni kell az olyan felfogás ellen is, hogy „engem azért fizetnek, hogy termeljek, kocsit rendezek, váltót állítsak, más engem nem érdekel”. Ha több a munka, még jobban kell ügyelni a dolgozók testi épségére!

Sajnos a függetlenített munkavédelmi ügyintézőknek csak a fele rendelkezik felsőfokú munkavédelmi képesítéssel. Kevés közöttük a mérnök, folyamatos továbbképzésük nincs megoldva. Kifogásolható a csak termeléscentrikus szemlélet is. A munkahelyi vezetők egy része eltúri a munkavédelmi előírások megszegését, sőt gyakran maguk is kezdeményezik ennek, mert csak a termelést tartják szem előtt.

Ellenőrzés a munkahelyeken

A rendkívüli intézkedések egyike az, hogy április 20-ig minden igazgatóságon és a vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szerveknél rendkívüli vezetői értekezleteken kell értékelni a munkavédelmi helyzetet és meg kell határozni a tennivalókat. Utána hasonló jellegű értekezletet kell tartani a végrehajtó szolgálatnál, az üzemeknél és a főnökségeknél a vezetők és a csoportvezetők részére.

Áprilisban és májusban széles körű munkavédelmi ellenőrzésre kerül sor. A munkavédelmi apparátusban dolgozók többsét tartózkodjanak a munkaterületen és ne jelentéskirgatásával töltsék az időt. Ezt a gazdasági vezetők is ellenőrizték.

Az értekezlet Gulyás János vezérigazgató-helyettes

zárszával ért véget. Bejelentette, hogy a MÁV — húsz európai ország kezdeményezésére kapcsolódva — április 10. és 22. között nemzetközi munkavédelmi heteket rendez. Ez jó alkalom lesz a balesetmegelőző munka kiszélesítésére is.

Sz. F.

ALAGÚTÉPÍTÉS



Abaliget és Bükkösd között (a vasúti rekonstrukció részeként) építik a 113 méter hosszú 2-es számú alagutat (Laczkó Ildikó felvétele)

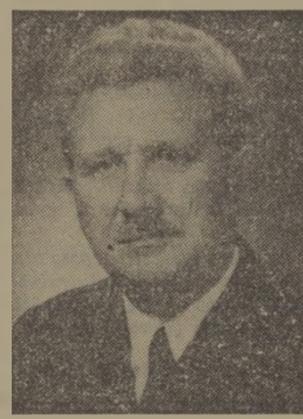
Nyugdíjban a főnök

„A vezetőnek sohasem szabad elfelejteni a múltat, olyan szívvel kell gondoskodnia az emberekről, mintha még mindig a nyílt pályán lenne...” Balogh Lajos, a székszárdi pályafenntartási főnökség vezetője mondta ezeket a szavakat most, amikor nyugdíjba ment 35 évi szolgálat után és elbúcsúzott munkatársaitól, a főnökség dolgozóitól. Balogh Lajos 22 éves korában lett pályamunkás Szigetváron. Édesapja kovács volt, akit nem egyszer szuronyos puskával kísérték végig a falun a csendőzők, mert hitt egy eszmében, amiért akkor üldözés járt.

A felszabadulás évében — 25 évesen — belépett a Magyar Kommunista Pártba és nagy aktivitással kapcsolódott be a mozgalomba. Sok feladatot vállalt; párttitkárrá választották és három évig volt Szigetváron a vasutas szakszervezeti bizottság elnöke.

A munka mellett éveken át tanult. A felszabadulás után felvették az első pécsi pályamesteri tanfolyamra, ahol a legjobb eredménnyel vizsgá-

zott. Később a munkában elért eredményei alapján magasabb iskolára javasolták. Balogh Lajos nem okozott csalódást: mérnöki diplomát szerzett a Budapesti Műszaki Egyetemen.



Tízennyolc éve már annak, hogy a székszárdi pályafenntartási főnökség élére került, ahol éveken át a vezető-mérnöki munkát is maga végezte. Szívvel-lélekkel dolgozott a vasúterért. Munkája elismeréseként több alkalommal kapott kiváló dolgozó és kiváló vasutas kitüntetést. A munka mellett mindig a család jelentette életének legfőbb tartalmát. Feleségével hat gyermeket nevelt fel, megosztva ennek ezernyi örömét és gondját. S ma már az unokák jelentik számukra a legnagyobb örömet... (keszthelyi)

A sopánkodás nem segít. Annál inkább az Alkotmány utcai rendelő orvos: dr. Závaczky István. Amint meghallotta a panaszt, nyomban a folyosó egyik mellékhelyiségébe sietett. Egy taldék-gumicsövet illesztett a csapra, s mindjárt zavartalan lett a vizellátás.

A társadalmi munkások 51 fát ültettek el. Közben a munkát irányító Bognár Károcsi bácsi alaposan megfázott, mivel a vízhiány miatt szét-húzódott „mezőny”-ben sokat kellett szaladgálnia.

Betegségéből azonban a „növénykedvelő” Závaczky doktor úr gyorsan gyógyította...

FERENCVÁROS, NAPJAINKBAN

Fénnyel szolgáló mécses, amely önmagát emészti

Allandóan csökken a vasutasok létszáma. Képletesen szólva: a fénnyel szolgáló mécses önmagát emészti. Tavaly 1100-zal volt kevesebb dolgozója a MÁV-nak, mint 1976-ban. Napjainkban pedig 2400-zal vagyunk kevesebben, mint az elmúlt évben.

Sajnos, ilyen arányban fogynak nálunk is az emberek — mondja Bíró Lajos, Ferencváros szakszervezeti bizottságának titkára. — A létszám-gondokon a más állomásokról

kirendelt dolgozók valamelyest enyhítenek, bár jól tudjuk, hogy ez nem a legideálisabb megoldás.

Bizony, nem az, és pedig több okból. Először is: a vidéki állomásokon szintén fogytán van a munkáskéz. Ráadásul nyilvánvaló, hogy máshonnan nem mindig a legjobb, legtapasztaltabb vasutasokat rendelik Budapestre. Válogatni — amennyire lehet — mégis kell.

Dicséret a helytállóknak

— Aki eljártssa a becsületét, feltétel nélkül visszaküldjük oda, ahonnan jött — jegyzi meg az szb-titkár. — Jóformán ez az egyetlen fegyverkezési eszközünk, mivel a kirendeltet sem mozgalmi, sem munkajogi vonatkozásban nem ide, hanem a honállomásukhoz tartoznak...

Egy másik oka a létszám csökkenésének, hogy már tavasz van. Az emberek a háztáji munkák miatt vonakodnak a kirendelésből. Jelenleg százzal kevesebb „vendégmunkás”-t foglalkoztatnak Ferencvárosban, mint egy évvel ezelőtt, vagyis 250—260-ról 150-re csökkent a kirendeltet száma.

— Akik itt vannak, általában dicséretesen dolgoznak — kapcsolódik a beszélgetésbe Dömötör László, az állomás gazdasági helyettesfőnöke. — Örülünk annak is, hogy sikerült néhány, jól használható fiatal felvenni.

Ezek a fiatalok igyekeznek követni az „öreg” vasutasok példáját.

— Az öregek, vagyis a ferencvárosi törzsgárda tagjai közé soroljuk az itteni viszonyokkal már megbarátkozott kirendelteteket is. Közülük harmincan-nyegyvenen már vagy tíz éve dolgoznak állomásunkon... Ha mód van rá, kitüntetésre is felterjesztjük őket...

Miközben a helyettesfőnök nagy elismeréssel beszél a munkában helytállókról, elindulunk a Gubacsi rendező irányába. Az úgynevezett A-vágány mentén haladunk, ahol hosszú tehervonat áll. Mellé, a B-vágányra egy másik vonat érkezik. A fiatal mozdonyvezető — miután eleget tett a fénnyelző parancsának — becsukja a vezérállás ablakát. A szerelvény sorsára vár. Egyelőre nincs szabad vágány a rendezőben. A sárga védősíkok kocsirendezőik újabb fogásért kísérik a tartalék mozdonyt.

Különös világ

Az előző fogás kocsijai még gurulnak a dombról. Az iparvágányokon sarusok állnak lesben nehéz vasszerszámokkal, a sarukkal. Két vékonydongájú legény hosszú „speiszer”-ral unszolja további mozgásra az egyik lefogott kocsit. Távolabb kékszalagos tolatásvezető osztogatja a parancsokat:

— Kettő a gépen marad, azzal ősszetol!
Társai értik jól a mások számára nem sokat mondó szavakat.

Hűvös tavaszi szél söpör végig a kocsisorok között. Különös világ. Ha rövid időre csend támad, abban is valami várakozásteli szorongás bujkál. Háromezer ember fél élete ez a vasúti „műhelykolos-

szus”. Huszonnégy óránként 6000 vagon fut be Ferencvárosba és indul ismét más-más irányba...

Orrfacsaró szagok — gyárak, üzemek lehetetei — jelzik, hogy megérkeztünk a Gubacsi rendezőbe.

Falusi Géza tétőfőnök irodája elárult. A „gazda” — mint mindenki — a bérén, a „fedélzetén” van. A VI-os tartalék mozdony a kocsijavító műhelyt szolgálja ki. A IV-es tartalék — a Nyugati-gurító munkáját segítve — egy csepeli vonatot tesz ki indulóra. Az V-ös tartalék 25 fedett kocsit tal be a Vegyiművek ipartelepére. A tétőfőnök is az egyik tolatócsapatnál serénykedik: a Nyugati VI-os fogadóról az 1867-es elegyét húzzák át a Keleti-gurítóra.

Mellettünk egy idős vasutas bajlódik a váltóval. Emelgeti a súlykörtét, s láthatóan nem tetszik neki valami.

— Akadozva csúszik a csúcsin a papucson — jelenti felettesének, aki aztán bemutatja a közelmúltban Kiváló dolgozó kitüntetésben részesített Molnár János váltókezelőt. Harminchat évi szolgálat van már mögötte.

— Ferencvárosban töltöttem életem nagy részét, egyébként Kálkapolnán van az otthonom — mondja a kitüntetett. — Hetenként járok haza. Megszoktam... A gyerekek megnöttek, az asszony pedig vágasztja a jó keresztet. Valamit valamiért, nem igaz? Nem sok ember van a faluban, aki hazaviszi havonta a hat és fél ezret, mint én... Amióta elkészült az új munkásszállás Ferencvárosban, még kevesebb okom van panaszra...

Ami pénzzel nem mérhető

A Keleti gurító tövében felépült 400 személyes, modern lakotanyával többen is dicsekszenek a Ferencvárosban dolgozó vasutasok közül. A bentlakók 17 forint 50 fillérért naponta háromszor kapnak meleg ételt. A szolgálatban levőknek — a személypályaudvarra és a három rendezőbe — autótól viszik reggel, délelőtt, este a „menázsit”. A szállón emeletenként 2—2 hűtőszekrény van, ám hamarosan — mivel megvan rá a pénz — minden szobában hűtőszekrény lesz.

Beszélgetés közben, a gurítóra kísért egyik fogás végéről Gyúró Lajos felhúzó lép elének. Még egészen fiatal ember, akinek Miskolc-Tiszai pályaudvar a honállomása.

— Én már negyedszer vagyok hosszabb-rövidebb időre kirendeltként Ferencvárosban — szól, mintha büszkélkedne. Pedig bevallása szerint csak a jobb kereszt miatt vállalja.

— Pénz beszél, kutya ugat — mondja. — Luxuszálló, több forint... mi kell más a fiatalnak? Huszonnégy éves vagyok, egyelőre még nőlen, s hatezer forintot megkeresni nem egyszerű dolog...

Csakhamar kiderül, hogy Ferencvárost sokkal inkább a „vasutaszív”, semmint a börtökbe kerülő fizetés mozgatja. Az áldozatvállalást ugyanis pénzben nem lehet mérni. Így elkerülhetetlenül szó esik a szocialista munkaversenyről.

— Nálunk, Gubacson a Steinmetz, a Felszabadulás és a Béke brigád versenyez a jobb eredményekért — magyarázza a tétőfőnök. — A legtöbb sikert eddig a Felszabadulás brigád érte el. Már évek óta ez a kollektíva vezet, de a másik két brigád sem sokban marad el mögötte. Szécsi János tolatásvezető, aki a Felszabadulás brigádnak is vezetője, 1970-ben kapta meg a Munka Erdemrend ezüst fokozatát.

Most a brigád is várományosa a legutóbbi értékelés alapján egy újabb kitüntetésnek. S Ferencváros kollektívái közül egyre többen részesülnek magas elismerésben...

Gergely József

Bognár Károly lapunk régi, tapasztalt tudósítója. Nyugdíjasként is aktív közéleti ember, aki elismerésre méltóan fáradozik másokért, főként szűkebb hazájában: Tapolca város nyugati részében.

Nem tetszett neki sem, hogy az utcák fasorai egyre foghíjasabbak lettek az utóbbi években.

Egyik-másik ját az időjárás vagy a környezeti ártalom pusztította ki, a többiek pedig a „hulligánok”, a meggondolatlan fiatalok, gyerekek.

Karcsi bácsi nem hagyta ennyiben a dolgot. Bekopogtatott a tanácshoz és egybebeszerte a pótláshoz szükséges facsemeté-

Faültetők

ket. Utána a vasutasok között szervezkedett, bevonta a párt- és szakszervezeti bizottságot, az állomásmás- és a vonalfőnökséget. Aztán a megbeszélés időben elkezdődött a faültetés.

A férfiak ásták a gödröket, a lányok — köztük az újfelvelesek tanfolyamának női hallgatói — vödörszám hordták a vizet, hogy minden elültetett csemétét szakszerűen beiszapoljanak.

Kiderült azonban hamarosan, hogy a vizellátás nincs arányban a gyors munkával. Amíg a

benzinkút közelében dolgoztak, addig simán ment a dolog, mert a benzinkutasok nem sajnálták a vizet. Attól távolodva a házakba kellett becsöngetni, de többnyire zord elutasítás volt a válasz.

— Kicsi a konyha, nem engedhettük sárnal betaposni a köveket, a padlót — mondták.

— Az utcai öntözőcsapok hiánya egyéb-ként nagy bajjal járhatna egy esetleges tűzvész esetén — zsörtölődött Karcsi bácsi. — Meg aztán, hogyan lehet ilyen körülmények között majd parkosítani?

JUBILEUMI ÉVFOLYAM A MÁV TISZTKÉPZŐN

Az idősebb korosztály nyomdokain halad az új nemzedék

Akit a mozdony füstje megcsapott című riportkönyvében méltó emléket állított Moldova György a MÁV idősebb korosztályának a következő sorokkal:

Az ötven-hatvan év közötti vasutasok, akik még a háború előtt tanulták ki a vasutat, teljes szívet kötődnek a munkájukhoz. Az állomásfőnök, aki a pályaudvaron lakik, nem érred fel az egymáshoz csapódó ütközők dördülésére, de felriad, ha egy rosszul meghúzott csavarkapcsolat hall az útátjáró kövéhez verődni... Újabb hasonló nemzedék nem jön utánuk...

A hagyományok szellemében

— Szép megállapítás az írótól — mondja Kun Dezső, az immár 90 éves MÁV Tisztképző Intézet igazgatója. — Igaz azonban az is, hogy az intézet utolsó mondata vitára készítette tanítványainkat, fiatal hallgatóinkat. Ok ugyanis eltökélt szándékkal kívánják őrizni a legjobb hagyományokat, különösen azt, ami a munka, a hivatás szertetését és a szakmai tudás fokozását illeti.

A fiatal vasutasok — akik a Luther utcai épületben tanulnak, készülve a jövő feladataira — e hagyományok szellemében mondták ki: „jubileumi évfolyam legyen az idei tanév!”

Az intézet alapítását őrzi emléklap szerint: „a vasúti tisztképző tanfolyam a Királyi utcai Geschwindt-féle házban levő ideiglenes helyiségben Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter által 1887. szeptember hó 3-án nyitott meg”. A tanfolyamok végleges helye 1890-ben lett a VII. kerületi Luther u. 3. szám alatti épület, ahol jelenleg is tanulnak a jövő vasúti tisztjei.

Kilencven év hosszú idő egy intézmény életében, de ez is bizonyossága annak, hogy életképes, a fejlődéssel mindig lépést tartó intézet alakult kilenc évtizeddel ezelőtt.

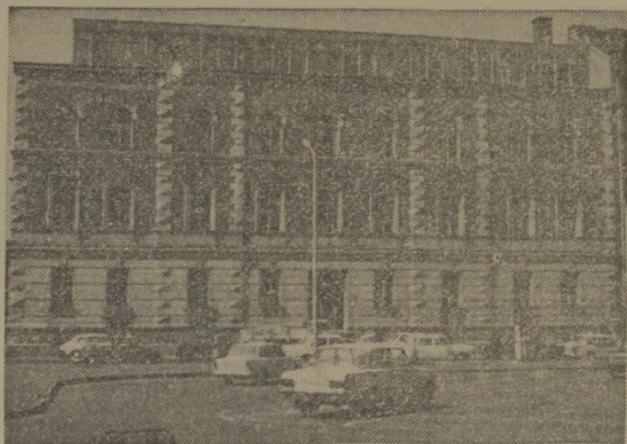
— Évente mintegy kétezren fordulnak meg nálunk, hogy tanuljanak, képezzék magukat — mondja az igazgató. — Ez a szám természetesen nemcsak a nappali tagozatok hallgatóit foglalja magába, hanem azokat is, akiket különböző tanfolyamok keretében rendszeresen képezünk tovább. Jelenleg sok van arról, hogy változtassuk meg az intézet nevét, hangsúlyozva benne a továbbképzést is, amelynek már szintén jó hagyományai vannak.

A kőoreszlán

A régmúlta jóformán csak a lépcsőházbéli kőoreszlán emlékeztet. Ezt megőrizte az utókor. Ha netán egy régi tisztképző járná végig a termeket és a folyosókat, nagyon meglepődne. Az oktatást jelenleg a legmodernebb eszközök segítik.

— A vasút sokat áldoz a tisztképzésre — mondja Török Béla személyné vezető. — Elég megemlíteni például, hogy a tanulmányi idő alatt a nappali tagozat hallgatói megkapják az átlagkeresetüket. Az idén 350 fiatal fogja ismét ünnepélyesen letenni az esküt. A fiatalokat egyébként a helyi igazgatóságok javasolják a tisztképzőre, majd végül is azokat vesszük fel, akik a feltételek előképzettség feltételeinek megfelelnek...

A követelmények szinte évről évre magasabbak, hiszen mind nagyobb felelősség hárul



A Luther utcai épület

a tisztekre, az intézetben képzett középvezetőkre.

A nevelést, a képzést a MÁV a legjobb elméleti és gyakorlati szakemberekre bízta. A „főfoglalkozású” tanárok száma nem sok — körülbelül 10—12 —, viszont az intézetben rendszeresen oktató, előadó szakemberek összlétszáma százhuszra tehető.

— Van egy régi mondás: „az szóljon bele a dolgokba, aki ült már az asztalnak mind a négy oldalán”. A mi tanáraink pedig ültek — tréfálkozik az igazgató. Különben ő is volt hallgatója és oktatója az intézetnek, nem is szólva a vasúti gyakorlati vezetésében betöltött korábbi tisztségeiről. Ennél fogva is hiteles megállapításként fogadhatjuk el tőle, hogy a tisztképző intézet léte jogos, mert a megnövekedett feladatoknak, az iránta támasztott követelményeknek, a jövőben is képes eleget tenni.

Tudjanak politizálni!

Az idei tanévben öt tagozat indult: forgalmi, kereskedelmi, gépészeti és vontatási, építési és pályafenntartási, valamint biztosítóbiztosítási tagozat. Ezenkívül a különféle szakokon havonta rendeznek előadásokat a levelezőknek. A színvonal-emelkedését jellemzi többek között, hogy 1975 óta az itt létesített nyelvi tanszéken tanulnak meg évente kétszáz különböző nyelveket, egyetemi tanároktól.

Szalai Mária

Adél egy csokorra való virágot hozott a kertből. Gondosan megtisztította a sártól, újságpapírba csomagolta és elvitte a temetőbe. A sír — ahová a virágokat helyezi — öt lépésre van a kőfaltól és gyorsan megtalálja, mert galambbal és nárcisszal díszített fehér márványkő nincs több a temetőben. Adél gyakran loscolja a virágokat, ha ott van, ezt sohasem mulasztja el.

A sírkövet a fia csináltatta. Adélnak vasúti tiszt a fia és Pesten él, néha meglátogatja őt a feleségével. A sírkő nagyon szép, fehér márványból faragták, a betűket pedig arannyal festették át.

Adél már készül a halálra, sírhelyét is pontosan kijelölte, hogy oda senkit se temessenek, csak őt... A férje mellett fog nyugodni, ezt ő nagyon jól tudja. Már a kőlapon is ott van a neve, alatta pedig születésének éve és egy kétféle szám: 19... A hiányzó számokat halála után pótolják majd; a fia gondoskodik róla, és a temetési költséget is rendezi. Később pedig minden évben egyszer elmegy majd a temetőbe. A síron gyertyákat is gyújt...

Kaszala Sándor:

AZ ÖZVEGY

A férje állomásfőnök volt; szenvedélyesen szerette a vasutat és a virágokat. Otthon, a szépen gondozott rózsakert közepén elkészítette egy igazi vasúti szabályosan működő makettjét. Gombnyomásra indultak a vonatok, villogtak a jelzők, sorompók nyitak és zárultak.

Nyugdíjba vonulása után már csak ennek élt. Nap-hosszat elüldögélt a kertben, az öreg diófa alatt, és távolból irányította a kisvasút forgalmát. Úgy játszadozott, mint egy gyerek. Adél mellette ült a padon és kézimunkázott. Órákig ültek így egymás mellett, hangtalanul — teljes békecsöggel.

Adélnak gyakran eszébe jut ez a kép.

Az esti szürkületben sokat sétál a keresztek között, böngezi a feliratokat, és gyönyörködik a rózsákban. Adél a sírással is találkozott néha,

„ELŐL ZÁSZLÓK LOBOGVÁN...”

Lebegő lóvasút a Kerepesi úttól Kőbányaig

Nyolc hónapig üzemelt — A vasút teherszállító képességét igazolta

Emlékezés a reformkori kísérletekre

A múlt század első évtizedeiben — a reformkorban — erőteljesen megindult a harc a nemzeti függetlenségért, nemcsak politikai, hanem gazdasági téren is. Haladó gondolkodású közgazdászaink tudták, hogy az ipar és a kereskedelem fejlesztésében döntő tényező a közlekedési hálózat kialakítása.

Egyes feltalálók olcsó vasúti építésen fáradoztak. Az angol Palmer ötletét felhasználva Bollinger bécsi mechanikus — az öt finanszírozó Bodmerrát, a badeni sóbánya igazgatójával közösen — szabadalmaztatta „lebegővasút” találmányát. Ez lényegében a drótkötélpályához hasonlított. (Modellje a Közlekedési Múzeumban látható.) A pálya oszlopokra erősített hosszgerendákból állt, amelyek széleire két sínzsalát fektettek és ezeken gördültek a lóvontatta kocsik. Ilyen rendszerű vonalat akartak Pesttől Szolnokig (!) építeni. Az ügyet József nádor támogatta, de elegendőnek tartotta, ha csupán Pest határától a kőbányai téglagyárig építik meg.

Merész ötlet

A vonal 1827. június 26-án nyílt meg, de már az első rakott kocsik súlya alatt eltörték a keresztgerendák, mert az ezeket tartó oszlopokat nagy távolságra helyezték el egymástól. A kijavítás után augusztus 20-án adták át ismét a forgalomnak.

Az ünnepélyes eseményt a korabeli magyar sajtóból idézzük:

„Szt. István napján délután 5 óra tájban ment végre azon nagy próba, mely a vasútnak alkalmas voltát, a teherszállításokra nézve igen szembetűnő képpen megbizonyította. A nádor és díszes kísérete Kőbányánál felszállt a kocsikra, a magyar színekkel ékesített két zászló elől lobogván... egy ló által húzatva megérkeztek a Kerepesi úthoz. Itt az uraságok leszállván, 68 granatérosok és közgyalogok egész tábort készülettel és 68 töltéssel terhelve, felültek a négy kocsira, s így vissza a Kerepesi linedől 448 mázsa teherrel... húztak.”

A pálya 7,58 km hosszú volt. A kocsik a köfektők és a téglagyárak termékeit fuvarozták a gyorsan terjeszkedő Pestre. Technikai fejletlensége miatt

azonban a vonal fenntartása gazdaságtalannak bizonyult, ezért — 150 évvel ezelőtt — 1828. március 20-án üzemeltetését megszüntették, és a lebegővasutat lebontották. Életképtelensége ellenére büszkén emlékezhetünk erre a kísérletre, mert a kudarc ismételt erőfeszítésre készítette azokat, akik a gazdasági élet fellendítésén fáradoztak.

Ezt követően hazánkban sokáig nem történt semmi a vasútépítés terén, de az előkészületekre irányuló erőfeszítések dícséretesekek. Ide sorolhatjuk az első magyar vasúti törvényt (az 1836. XXV. törvénycikk megalkotását), amelyben a reformpártnak el-érvülhetetlen érdemei voltak.

A vasútépítés következő állomása a pozsony-nagyszombat-i lóvasút. Ez már talajra helyezett talpfákon feküdt. A 49,5 km-es vasútvonal létesítése 1839-től 1946-ig tartott. Gözüzeművé 26 évvel később alakították át.

Közzismert, hogy az első magyar gőzmozdítású vasút Pest és Vác között 1846. július 15-én indult útjára. A második „igazi” vasútnak azonban általában az 1847.

szeptember 1-én megnyílt pest—szolnoki vonalat tartják. Ezzel szemben a szolnokit megelőzte a sopronkatzelsdorfi vasút, amely 1847. augusztus 20-án helyezték üzembe. Ezeket az eseményeket követően már gyorsan haladt a magyarországi vasúthálózat építése.

Új törvény szellemében

A már említett első vasúti törvény létrejötté óta száz évtized telt el. Tíz évvel ezelőtt, 1968-ban jelent meg a most is érvényes vasúti törvény. Erre azért volt égető szükség, mert a vasútra vonatkozó jogszabályok jelentős részét még a múlt század második, vagy századunk első felében alkották, ezért az új törvény nagy részét a társadalmi rendszer sajátosságait tükrözte. Indokoltá volt tehát olyan jogszabály kiadása, amely beillesztette a szocialista jogrendszerünkbe és megfelel a vasút technikai és gazdasági fejlődésének is.

Dr. Horváth Károly

Az Utasellátó Vállalat szakmunkás tanulóinak versenye

Az Utasellátó Vállalat minden évben a Keleti pályaudvar éttermében rendezti a második- és harmadéves szakmunkás-tanulók országos vetélkedőjét. A március 29-én, és 30-án rendezett kétnapos versenyen 87 tanuló mérte össze elméleti és gyakorlati tudását a választott szakágakban. A zsűri tagjai a vendéglátóipari szakiskola tanárai voltak. A nyerteseknek járó okleveleket és jutalmakat Tóth László, a vállalat főigazgatója adta át.

A másodéves szakácsok közül 1. Blázer Miklós, Keleti pályaudvar. A cukrászok közül első Fendler Pál, Békéscsaba. A felszolgálók és a VII. eladók versenyének győztese pedig Pándorfalvi Csilla, Keleti pályaudvar, illetve Tóth Erzsébet, Győr.

A harmadévesek versenyének győztesei: Katona Péter, Nyugati pályaudvar (szakács); Szili Tibor, Keleti pályaudvar (cukrász); S. Papp Lajos, Szolnok (felszolgáló); Szekerdő Teréz, Győr, (VIP-eladó).

Elismerés a szervezésért

Hazafi Béla 1956 óta dolgozik a Budapesti Távközlési és Biztosítóbiztosítási Építési Főnökségen. A vállalkozási főcsoport előadója. Huszonkét éve foglalkozik társadalmi munkában a főnökség oktatási szervező munkájával. Huszon-

egy különféle dícsérő oklevél és három Kiváló dolgozó jelvény tanúsítják arról, hogy társadalmi és szakmai munkáját elismerésre méltóan végzi.

A főnökség szerteágas munkaterületei és a létszámhiány az oktatási munkában sok gondot okoz. Előfordul már, hogy az újjelvételesei kétszerese lépett ki, közöttük sokan olyanok, akik tanulási céljait a főnökség sokat tett. Vagy száz dolgozó általános iskolai végzettsége még nem nyolc. A tanulási érdekében felvilágosító munkát folytatnak és rendszeresen megszervezik a kihelyezett általános iskolai tagozatot is. Jelenleg tizen-nyolcan ismerkednek a tananyaggal. A gimnázium és a szakközépiskola különböző osztályaiba huszonnyolcan járnak.

Hazafi Béla fontos feladatának tekinti az oktatás szervezését. Módszerei közé tartozik az órák gyakori látogatása. Gyakran beül a padba a tanuló közé és bátorítja őket növekvő önbizalmukat. Nem ritka az sem, hogy a házi feladatokat közösen oldják meg. Jó kapcsolata van a pedagógusokkal, a munkahelyi vezetőkkel is. Ha baj van a számtanban, vagy nem jól sikerül egy-egy felelet, akkor maga is bekapcsolódik a korrepetálásba. Sokszor már késő este van, amikor hazamegy családjának körébe.

Önfeláldozó, lelkiismeretes munkáját nemrég „A Szocialista Kultúráért” kitüntetéssel ismerték el... (Pálkás)

Az asszony továbbra is gondozza a kertet, és talán észre sem veszi, hogy már őszül a haja. Éjszakánként álmodni szokott. Egyre többet álmodik a kisvasútról, amely árván maradt ott, a rózsák között. Álmában mindig az öreg diófa alatt ül, kézimunkája fölé hajolva, előtte pedig szaladnak a vonatok, villognak a jelzők, sorompók nyitnak és zárulnak. „Elindultak, megint elindultak...” motyogja ilyenkor, és úgy érzi, nincs eggedül...

Szovjet közreműködéssel

Szakosítják a közlekedést Bulgáriában

Nem régen fejezte be munkáját Szófiában a Bulgária és a Szovjetunió közös munkacsoportja, amely kidolgozta a szállítás részleteit, a közlekedés szakosításának fő irányát. Az okmányokat Bulgária szállításiügyi minisztere, Vaszil Panov és a Szovjetunió állami tervbizottságának elnökhelyettese, Viktor Birjukov írta alá.

Bulgária és a Szovjetunió közötti szállítási kapcsolatok további fejlődését jellemzi a sokoldalú integráció, a két ország vízszállításának és kikötőinek területén. Növekedett a külkereskedelmi áruforgalom a Szovjetunióval, amely a behozatal és kivitel összvolumenének 80 százalékát teszi ki. Ennek nagy részét tengeri és folyami úton szállítják majd.

Bulgáriában egységes szállítási technológiát alkalmaznak, tökéletesítik a konténereket, közös szállítótávlatokat készítenek, továbbá részt vesznek az automatizált irányítási rendszerek tervezésében. Nagy figyelmet fordítanak a tengeri tolóhajók üzemeltetésének bevezetésére. Tovább fejlődik és szakosodik a hajópark. Az áruk fogadása érdekében a kikötőkhöz villamosított vasútvonalakat építenek.

A két ország tengeri gazdaságának integrációjában fontos momentum lesz a közös szervezetek és társaságok kialakítása. Az lesz a feladatuk, hogy hozzájáruljanak a hajópark és a kikötők hatékonyabb üzemeltetéséhez.

A Szófiában aláírt okmányokban nagy feladatok megvalósítását határozták meg. Különösen a tengerészek és a kikötőmunkások hozzáértéséről függ a két ország szállítási-



Ilyen korszerű dízelmozdonyok vontatják a szerelvényeket Bulgária több vasútvonalán

sának sikere. Az integrálás ki-
szélesítése az új módokat alkalmazva a közlekedés területén Bulgária és a Szovjetunió közötti barátság és együttműködés újabb bizonyítéka.

A szakosítás és a kooperá-

lás alapvető dokumentumai-
szélesítése az új módokat alkalmazva a közlekedés területén Bulgária és a Szovjetunió közötti barátság és együttműködés újabb bizonyítéka.

Ivan Zahariev

Hónapok helyett tizenhét nap

Március 3-án — mint arról lapunkban is hírt adtunk — baleset történt Miskolc-Tiszai pályaudvaron. Összeütközött a Hidásnémetiből Miskolcra behaladó 1527-es számú személyvonat a tárológányra kitoló 4439-es számú szerelvényvel.

Amikor a vonatási főnök-
séghez bevonatták az 1527-est továbbító 62 251-es dízel-

mozdonyt, az utazó személyzet körében az a vélemény alakult ki, hogy pár hónapig ismét nélkülözni kell egy mozdonyt. Egy mozdony felújítása ugyanis a járműjavításban általában 5-6 hónapot vesz igénybe.

A vonatási főnökség vezetői és a dízelműhely dolgozói úgy döntöttek, hogy a balesetes mozdonyt nem küldik az Északi járműjavítóba, hanem a Tanácsköztársaság 59. évfordulója tiszteletére maguk javítják ki.

A vállalat tett követte. Szabó Barna művezető és Czeglédi Sándor csoportvezető irányításával megkezdődött a munka. Ebben kiemelkedő teljesítményt nyújtott a dízelmozdonyoszn Vörös Csillag, Dózsa György és Jedlik Anyos szocialista brigádjá.

A 62 251-es mozdony március 21-én ismét üzemképes lett. Czimma János, az igazgatóság vonatási osztályának vezetője a közelmúltban mondott köszönetet a dízelműhely dolgozóinak és a javításban részt vett vasutasokat megjutalmazta.

Tinda, a BAM fővárosa

Gyarapodó társadalmi javak az örök fagy birodalmában

Évente mintegy 20 város — ez a szovjet városépítés jelenlegi üteme. Különösen intenzív ez a folyamat az Uraltól keletre, ahol 12 millió négyzetkilométernyi területen a társadalmi-gazdasági építési komplex programja valósul meg.

Olyan óriási területekről van szó, ahol különböző és bonyolult természeti-éghajlati viszonyok uralkodnak. Itt a városépítés lehetetlenül költséges sokkal inkább, mint a Szovjetunió európai részén. Kiszámították például, hogy ebben a környezetben egy-egy ember letelepedése az állammal 11-18 ezer rubelba (mintegy 15-24 ezer dollárba) kerül.

A város a térképen még nem található

Vajon nem fékezi-e ez a nagy költség a szociális program fejlődését? És nem tükröződik-e a lakosság reáljövedelmén például úgy, hogy magasabb a lakások, az ipar- és élelmiszer-cikkek ára, a szolgáltatások díja?

A fiatal szibériai város, Tinda példájával válaszolunk erre a kérdésre. Tinda az ország keleti részében épülő Bajkál-Amúr vasútvonal (BAM) „fővárosa”. A térképen egyelőre nem található ilyen nevű város. Van egy Tindinszkij nevű település, amelyben az 1971. évi adatok szerint mintegy 3 ezren laktak. Főleg földszintes faházakban. Ma Tinda lakosainak száma megközelíti a 70 ezret.

Az új elágazás, amely összeköti a várost a Transzszibériai vasútvonallal és az épülő bajkál-amúri vasútvonallal, mintegy „zöld-utat” jelez a település fejlődésének. Miután Tinda egyik központja lett a BAM-nyag, berendezés és gépellátásának és két évvel ezelőtt városi rangra emelkedett, kezdett rohamosan kiépülni. Gyakorlatilag minden építőanyagot és műszaki berendezést, ide kellett szállítani. Ez megrágtotta az építkezést, de mitsem változtatott a tervbe vett szociális program megvalósításán.

Erőtlenül épül a városközpont

Az elmúlt öt éves időszak alatt a városban többtucat többemeletes lakóház, szolgáltatási vállalat, iskola, kórház, klub és filmszínház, óvoda és bölcsőde épült. A város fejlődése tehát arra irányult, hogy

megteremtse a lakosság számára a társadalmi javak magas színvonalát.

Milyennek látja Valerij Grassenko, Tinda főépítészvezetője a város közel jövőjét?

— A város a mikronegyedek elve szerint fog fejlődni. Számuk összesen 40 lesz. Egyesek már megkezdtek kialakulást, például a 30 hektár területű központi negyed. Fő eleme az Úttörő körút lesz. Széles szalagja megkerüli az ezen a területen uralkodó kialudt vulkánt. A körúton arccal a folyó felé sorakoznak: a Művelődési Palota, a filmszínházak, a kereskedelmi központ, a többemeletes szálloda. Ide épülnek majd a BAM-igazgatóság többemeletes épületei, s a főposta épülete. Hangsúlyozni szeretném: a városnak csaknem valamennyi kerületét többemeletes házzal akarjuk beépíteni. Ez sok okból kifolyólag célszerű, de elsősorban csökkenti a hővezetékek fektetésével kapcsolatos kiadásokat, amelyek igen nagyok az örök fagy birodalmában.

Am, a gazdasági célszerűség nem mindig a fő érv abban a vitában, hogy mit és hol kell építeni. Ha a lakosság szükségleteiről, igényeiről van szó, a gazdasági előnnyel kapcsolatos elképzelések gyakran háttérbe szorulnak. Például a többemeletes épületek mellett családi házak is épülnek. Ez nagyon drága (az egy lakosra eső magas műszaki kommunikációs költségek miatt), de mivel vannak olyanok, akik ilyen házakban kívánnak lakni, nem fukarkodunk a pénzzel és ma is, és a jövőben is építünk családi házakat.

Hogyan él a Grigorjev család?

Egyáltalán nem a gazdasági szempontok vezérelnek bennünket akkor sem, amikor a kulturális és szolgáltatási létesítmények, parkok, iskolák, óvodák és bölcsődédek, kórházak építését tervezzük. Az a célunk, hogy a legkedvezőbb szociális viszonyokat teremtsük meg azok számára, akik a BAM-építkezés tündei felvonulási területére érkeznek.

— Milyen körülmények között élnek jelenleg a vasútvonal építői? Erre a kérdésre egy többemeletes lakóház egyik lakosának kaptam választ. Ebben a lakásban a Grigorjev család lakik: Szergej és Galina, Olja és Szása nevű gyermekeivel. Néhány szót a lakásról: lakóterü-

lete 40 négyzetméter. (A Szovjetunióban a konyha, előszoba, fürdőszoba, WC és a mellékhelyiségek területe, vagyis csaknem 15-20 négyzetméter nem számít bele a lakóterületbe és nem kell érte lakbért fizetni.)

A házban van meleg- és hidegvízszolgáltatás, központi fűtés, gáz- és villanyszolgáltatás, szemétközetek, felvonó. A szobák és az előszobák falai ki vannak tapétázva, amelyeknek színe mindig a megvilágítással szinkronizál. A mennyezet sokkal magasabb, mint Oroszország közepes övezetének lakásaiban. Az ablakok nem duplák, hanem triplák. A beépített bútor nyersfaszínű, vízhatlan műanyagborítású. A lakás berendezése a család érdeklődési köréről tanúskodik: modern bútorok, szőnyegek, televízió, nagyon sok könyv.

Megfigyeléseimet szeretném, Galinának, a lakás háziasszonyának elbeszélésével kiegészíteni:

— Úgy élünk, mint mások. Férjem buldózerkezelő. Keresete a távolsági pótlékkal együtt havonta átlagosan 650 rubel. Az én keresetem 250 rubel (Galina bérelszámoló az építkezésen). Olja az első osztályba jár. Szása pedig óvodába. Az iskola és az óvoda itt van a házunk közelében, ami nagyon kényelmes a számunkra.

Havonta 15-20 rubelt költenek lakbérre

— Mennyibe került nekünk a lakás? — folytatta —. Mint mindenki mi is ingyen kaptuk. A lakbér és a kommunális szolgáltatások díja havonta átlagosan 15-20 rubel. Hogy sokat költünk-e táplálkozásra? Mindent megengedhetünk magunknak, de hiszen az ember úgy sem tud többet megenni, mint annyira jólesik. Ha figyelembe vesszük, hogy az élelmiszerek ára gyakorlatilag ugyanannyi, mint Moszkvában, az én keresetem teljesen elegendő ahhoz, hogy kifizessem a lakbért, az óvodai szolgáltatási díjat és biztosítsuk belőle a család egész havi élelmiszerét. De ha még az összes többi kiadásainkat is hozzáadjuk ehhez, még akkor is szép összeget tehetünk félre. A pénzt takarékosan tartjuk. Így pár év alatt jelentős összeg gyűlt össze, amelynek egy részéből kocsit szeretnénk venni, a másiktól pedig befizetnénk egy külföldi útra.

Vlagyimír Szinyedubszij
APN

AZ ORVOS TANÁCSAI

Hogyan tároljuk az élelmiszereket?

Azokat a megbetegedéseket, amelyeket a nem megfelelő higiénés körülmények között tárolt vagy készített élelmiszerekbe kerülő és elszaporodó baktériumok, illetve ezek mérgező anyagcsere termékei (toxinjai) idéznek elő; ételmérgezéseknek nevezzük.

Az ételmérgeződéskor meg kell különböztetni az ételfertőzéseket, amelyek úgy keletkeznek, hogy az élelmiszerek betegséget okozó baktériumokkal szennyeződnek.

Meleg időben az élelmiszerek, főleg a hűtőszekrények gyakran elszíneződnek. Ez olyan jel, amely a fogyasztót óvatosságra kell, hogy intse. A készételeknél a romlás megállapítása sokkal nehezebb. Ajánlatos az ételt fogyasztás előtt 40-50 Celsius fokra felmelegíteni és megkóstolni. Ezen a hőmérsékleten vehető észre leginkább az íz és szagváltozás.

A kevéssé vizet tartalmazó készítmények, a különböző öltetékárak (szárazkolbász, téliszalámi) a legártalmasabbak. Ezeket nem szabad hűtőszekrényben tárolni, mert ott könnyebben romlanak, mint a száraz, szellős helyen. A gyorsan romló hűtőszekrényeket (párizsi, felvágottak) szeleteljük fel, és szorosan zárjuk egymáshoz, majd hűtőszekrényben tároljuk. Felbontott konzerveket — különösen halkonzervet — ne tegyünk hűtőszekrénybe, mert gyorsan romlanak.

A leveseknek, főtt tésztáknak, krémeknek legtöbbször nem szűnik sem szaguk nem változik meg. Különösen ügyelni kell arra, hogy az ízeltanyagot (méz, diót, lekvárt) a főtt tésztákra csak közvetlenül fogyasztás előtt tegyük rá.

Melegben gyorsan romlanak a tej- és tejtermékek, valamint a főzés nélküli készített különböző krémek. Ezek ugyanis magas fehérje- és cukortartalmuk miatt, kedveznek a baktériumok elszaporodásának. A kedvelt félkészít-

ményeket és hidegkonyhai termékeket leghelyesebb a háztartásban azonnal felhasználni. Hűtőszekrényben is legfeljebb egy napig tárolhatók.

A különböző mélyhűtött készítmények szabályos tárolási hőmérséklete mínusz 20 Celsius fok körül van. Ebből következik, hogy a plusz 2, plusz 4 Celsius fokos hűtőszekrényben romlás veszélye nélkül hosszabb ideig nem tárolhatók. Ezeket az élelmiszereket tehát lehetőleg a vásárlás napján készítsük és fogyasszuk el.

Az ételek hűtőszekrényben történő tárolásával kapcsolatban sok a téves elképzelés. A legveszélyesebb az a hiedelem, hogy a hűtőszekrényben a különböző élelmiszerek korlátlan ideig tárolhatók. A hűtési hőmérséklet általában plusz 2, plusz 4 Celsius fok körül van. Ezen a hőmérsékleten azonban az élelmiszerekben levő baktériumok nem pusztulnak el, legfeljebb lassabban szaporodnak. A készételeket lehetőleg még hűtőszekrényben se tároljuk 24 óránál tovább.

A belsőségek (máj, vese, velő stb.), továbbá a főtt tészta és a különböző gombás ételek annyira romlékonyak, hogy főzés után célszerű azonnal fogyasztani.

Érdemes megjegyezni azt is, hogy a hűtőszekrényben zöldségféléket ne tároljunk. A rajtuk levő kórokozó baktériumok elszaporodhatnak és belekerülhetnek az ételekbe. Helytelen az a tárolási mód, amikor az ételeket a tűzhely szelén, 30-40 Celsius fokon, langyosan tartják. Ezen a hőmérsékleten ugyanis a baktériumok elszaporodása meggyorsul. Ha a készétel tárolását semmiképpen sem lehet elkerülni, akkor azt tegyük tiszta edénybe, fedjük le és helyezzük a lakás leghűvösebb helyére. Fogyasztás előtt mindig forraljuk fel az ételt, mert így az elszaporodott baktériumok elpusztulnak.

Dr. Bogdány Barna

Ha szerda, akkor az hétfő

A bonyodalmak március utolsó keddjén kezdődtek, vagyis húsvét után, mikor is a hét első munkanapja a hét második napjára esett (vagy ha úgy tetszik, harmadikra, hiszen nem is oly rég a naptárszerkesztők — ki tudja, milyen meggondolásból — vasárnapra kezdték a hetet, talán ekként kívánván bizonyítani, hogy ők materialisták). Egy szó mint száz: azon töprengtem az üzemi étkezdében, hogy a „fapados menüre” szóló jegynek melyik szelvényét tépjem le, amikor Klára — a kedves társulány — e szavakkal világosított fel.

— Kedden a keddi szelvényt adjuk át, nem?

— De... — rebegtem nem túl nagy megyőződéssel.

— És miért a keddi, miért nem a hétfői?

— Mert kedden ugyebar kedd van...

— Ezért, de nemcsak ezért. Hanem hogy vasárnap, amely szombat lesz, átadhassuk a hétfői jegyet.

Ezt követően emelt fölvel, jóízűen faltam be a jobb helyeken serpenyős burgonyának nevezett paprikás krumplit.

Aztán eljött április első hete. Április: bolond hónap, méltán mondják. Az első munkahét úgy kezdődött, hogy szerda. És lévén e hé-

ten szabad szombatunk, úgy végződött, hogy péntek. Ez már a kánaán! — mondották egyesek lelkesen (feledékeny módon nem gondolva a forgalomban részt vevőkre, akiknek édesmindedű, hogy vasárnap-e, vagy csütörtök: ekkor is, akkor is szolgálatban vannak), s azt is megindokolták, miért oly fontos eme állapot. Mert ugye, az ember a hét első munkanapján még csak kipiheni az ünnep fáradalmait (s ez az első nap nem a munka lázában telik el), a második naptól kezdve dolgozik, az utolsón viszont már a közelgő hétfőre örömeire gondol. Mely naptól mely napig tartott tehát április elején a munkakedv? A második nap reggelétől az utolsó előtti munkahéttől, vagyis csütörtök-től csütörtökig. Egynapos munkahét! Ennél ideálisabbat még az utópisták sem képzelhettek el. Aztán jön még a május is — szép hó, jó hó, a szerelem hava —, amely a munka szempontjából ismét úgy kezdődik majd, hogy kedd, mivelhogy hétfőn annak rendje-módja szerint, a munkát ünnepeljük.

Hol vagyunk már a hajdani háromszor nyolcas harcaiktól, mikoris azért küzdöttek nagyapáink, hogy ne kelljen láttástól vakulásig a gépek mellett állni. Az elmúlt évtize-

dekben odáig is eljutottunk, hogy nem mi állunk, hanem a gép — nyaghiány (szerszámhiány, műszaki tervhiány, munkaerőhiány; a nem kívánt rész törlendő) miatt, mi pedig a gép mellett ülünk és keresztretjérvényt fejtünk (Fradi-meccsről vitatkozunk, tízóraizunk, tizenegyóraizunk, targoncát toló, ifjú segédmunkás lányunk kurizálunk; a nem kívánt rész törlendő).

Igaztalanok lennénk, ha elhallgatnánk: persze ma is vannak nyomasztó gondjaink. Még kenyérgondjaink is vannak — és ez kiváltképp az ilyen több napos ünnepek táján érzékelhető. Mivelhogy ilyenkor gyakorta több napos a kenyér, s nem olyan omolós, ropogós, illatos, mint amilyen akkortájt volt, amikor milliók egyáltalán nem juthattak kenyérhez (olykor még akkor sem, ha történetesen kenyérkeresők voltak). De hát ismétlem: nemcsak kenyérgondjaink vannak. Például Mátrai kollégám amiatt panaszkodik, hogy még nem érkezett meg a Merkurtól a kiutalás egy Lada 1300-asra, pedig most lenne megfelelő bevője a kiérdemesült Trabantra. Tátrai kollégám azért van nagy-nagy gondban, mert a már csaknem kész hétfői házába nem talál olyan szí-

nű és mintájú tapétát, mint amilyen Fátainak van (aki mindezt egy francia magazintól ollózza ki.) De Fátainak is elégedetlen és dühének heve az egekbe csap: képzelfék el, nem kapott már helyet arra az IBUSZ-utazásra, amelynek szerencsés résztvevője tíz nap alatt Franciaországba, Olaszországba, és Spanyolországba is ellátogathatnak. Drávai gondja-boszúsága még ennél is nagyobb: ő ugyan a szerencsés utazók közé tartozik, de légkondicionált hotel-szobájának ablaka nem a tenger felé néz majd, ráadásul a tenger több mint 300 méterre van a Rivierán levő szálloda bejáratától.

Itt van hát már a kánaán? Nézőpont dolga — kinek mi a kánaán. Annyi bizonyos, hogy ama nap előtt néhány héttel, amelyről akkor még nem tudtuk, hogy minden áprilisban ünnep lesz, úgy véltem: kánaán lesz a javából, ha az életben még egyszer ehetek zsíros kenyeret hagyományával és ihatok hozzá valódi — és nem planta! — teát cukorral. Aztán ama áprilist követően ehettem zsíros kenyeret is, és ihatam teát cukorral... és felsóhajtottam: hej, ha még egyszer az életben vajás kenyeret ehetnék sonkával és cukros teát ihatnék citrommal!

S most azon gondolkozom: elérhető-e egyáltalán a kánaán?

F. T.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII ÉVFOLYAM, 8. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. ÁPRILIS 22.

NAPIRENDEN A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS

Együttes ülésen egyeztették a vasút és a dolgozók érdekeit

Gondos előkészítés, körültekintő szervezés jellemezte az április 11-én a SZOT-székház tanácstermében rendezett vasutas bizalmiküldöttek és a szakszervezet elnökségének együttes ülését. Az üzemi demokrácia új fórumának összehívására másodszor került sor ebben az évben. Megjelentek az eseményen a vasutas-szakszervezet és a MÁV vezetői, közöttük Koszorus Ferenc főtitkár, Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója és helyettese, Gulyás János, valamint Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára.



Szűcs Zoltán vezérigazgató beszédét mondja

korlatot. Nagyobb gondot fordítanak majd a munkaerőt megtakarító beruházásokra, az átszaporosításra és a vezénylés javítására.

A gyakorlatban jól bevált az egy szolgálatban eltölthető időre vonatkozó új szabály, amely differenciált előírást tartalmaz. Például csm-közlekedés esetén 12, egyéb esetben pedig 18 óra. Sajnos, két és fél százalékkal növekedett a túlórák száma, ezért a heti 44 órás munkaidőt tavaly sem lehetett teljesíteni.

Növekedett a dolgozók bér-és keresetszínvonala. Az idei bérfejlesztés elveit és mértékét a szakszervezet elnöksége megtárgyalta, elfogadta. Jú-

lius 1-től a MÁV egész területén bevezetik a műszakpótlékot. Hatására mintegy 20 százalékkal több keresete lesz az ebben részesülő dolgozóknak. Tökéletesítették a prémizálás elveit is. A cél elsősorban a hatékonyság fokozása és a munka minőségének javítása volt. Tavaly 18 millió 280 ezer forinttal fordítottak többet anyagi ösztönzésre, mint 1976-ban.

Több kereset, javuló ellátás

A szociális és munkavédelmi tervek tavalyi teljesítéséről, valamint a jövőbeli elképzelésekről Gulyás János vezérigazgató-helyettes beszélt, kiegészítve az erre vonatkozó írásos előterjesztést.

A MÁV a szociálpolitikai ellátást tavaly a tervezettnél nagyobb mértékben javította. Az üzemegészségügyi ellátás fejlesztése során például 6 üzemorvosi és 7 fogorvosi rendelőt építettek. Nagy gondot fordítottak az üzemi étkeztetés kiszélesítésére, konyhák, éttermek létesítésére is. A tavaly épült konyhák összesen 2400 adag étel főzésére képesek, ezenkívül befejezték 700 adag kiszolgálására alkalmas melegítőkonyha kivitelezését is. A fejlesztési célok egyik fontos szempontja volt a dolgozók pihenését biztosí-

(Folytatás a 3. oldalon)

Éljen május elseje, a munkásosztály seregszemléje!



KITÜNTETETT SZOLGÁLATI HELYEK

Záhony elnyerte a jubileumi zászlót

Az elmúlt évben 156 vasúti szolgálati hely — csomópont, főnökség és üzem — versenyzett a kiváló címért, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére kibontakozott jubileumi munkaversenyben. A vasútigazgatóságok és a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok, a területi bizottságokkal egyetértésben — az elért eredmények alapján — 59 szolgálati hely pályázatát juttatták el a MÁV Vezérigazgatósághoz.

A pályázatok elbírálása után a vezérigazgatóságon — a le-

hetőségek figyelembevételével — elkészítették a kitüntetésre javasolt szolgálati helyek és szocialista brigádok névsorát. Az előterjesztést a vasutas-szakszervezet elnöksége március 16-án megtartott ülésén megvitatta, majd elfogadta. A kiváló csomópont, főnökség, illetve üzem címet 14 szolgálati helynek ítéltek oda. Közülük a záhonyi átrakókörzetnek az MSZMP KB Jubileumi zászlót adományozott, további négy szolgálati helyet a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Vörös vándorzászló kitüntetésben, egy csomópontot és egy üzemet a KPM és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége oklevél elismerésben részesített. Vezérigazgatói elismerésben 32 szolgálati hely részesült.

Az MSZMP KB 3, a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja címet kapott szocialista brigádnak Jubileumi oklevél kitüntetés adományozott, 1 brigád pedig a KISZ KB Jubileumi oklevelét kapta. A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetésben 85, a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja kitüntetésben pedig 7 szocialista brigád részesült.

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága Jubileumi zászló kitüntetés adományozott a záhonyi átrakókörzetnek.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a Kiváló címmel együtt Vörös Vándorzászló kitüntetésben részesítette: a debreceni és szolnoki vasúti csomópontot, MÁV Járműjavító Üzem, Szombathely, s a MÁV Pályafenntartási Főnökséget, Tapolca.

A közlekedés- és postaügyi miniszter, a Vasutasok Szakszervezete Elnökségével együttesen Kiváló vasúti csomópont, főnökség és üzem kitüntető címet adományozott: Budapest Ferencváros, Pécs, Békéscsaba, Celldömök és Nagykanizsa vasúti csomópontnak, a MÁV Debreceni Építési Főnökségnek, a MÁV Szegedi Biztosítóberendezési

Fenntartási Főnökségnek, a MÁV Sátoraljaiújhegyi és a Szolnoki Pályafenntartási Főnökségnek. Ugyancsak Kiváló vállalat kitüntetését kapott az Utasellátó Vállalat.

A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Oklevél elismerésben részesítette:

a MÁV Gyöngyösi Kiterőgyártó Üzemet és a Budapesti Nyugati vasúti csomópontot.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a Kiváló cím feltételeit teljesítő alábbi szolgálati helyeket Vezérigazgatói elismerésben részesítette:

Budapesti Vasútigazgatóság: Győr, Hatvan vasúti csomópont, MÁV Építési Főnökség, MÁV Építési Géptelep, MÁV Balparti BFF, MÁV Magasépítési Főn.

Miskolci Vasútigazgatóság: MÁV Építési Főn., Szerencs vasúti csomópont, Füzesabony áll., MÁV Bizt. berend. Fenntart. Főn.

Debreceni Vasútigazgatóság: MÁV Bizt. berend. Fenntart. Főn., Debrecen, MÁV Pályafennt. Főn., Kisújszállás, Nyíregyháza vasúti csomópont, Szegedi Vasútigazgatóság: MÁV Építési Főn., Szentés, Szentés vasúti csomópont, Kiskunfélegyháza áll., Kiskunhalas vasúti csomópont.

Pécsi Vasútigazgatóság: Kaposvár, Bátaszék, Dombóvár vasúti csomópont, MÁV Bizt. Berend. Fenntartási Főn., Pécs.

Szombathelyi Vasútigazgatóság: Tapolca vasúti csomópont, Keszthely áll., MÁV Építési Főn., Celldömök, MÁV Bizt. berend. Fenntart. Főn., Szombathely.

A MÁV Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek: MÁV Villamos Felsővez. Ép. Főn., MÁV Távközl. és Bizt. berend. Építési Főn., MÁV Hídépítési Főnökség, Székesfehérvári Járműjavító Üzem, MÁV Gőzjavító Üzem, Budapest, MÁV BVKH., MÁV Tervező Intézet. (A kitüntetés szocialista brigádok névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)

NEGYEDÉVI GYORSMÉRLEG

Lényegesen javult a személyszállítás minősége

A tervezettnél több árut szállított a vasút

A vasút az első negyedévben 73 millió 857 ezer utast szállított. Ez 94,3 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Lényegesen kedvezőbben alakult az áruszállítás, amelyet 101,9 százalékra teljesített a vasút.

Az első negyedévben tehát az elszállított áruk mennyisége mind a bázist, mind pedig a tervezettet több mint 2 százalékkal haladta meg.

Az exportszállítás a bázis és a tervezett időszak szintjét nem érte el. Az importszállítás mennyisége a bázisnak megfelelően alakult, a tervhez viszonyítva pedig 6 százalékos visszaesést mutat. A tranzitszállítás több mint 4 százalékkal nőtt. Kielégítő volt a műtrágya-, a kő- és cementszállítás.

Márciusban a vasút 25 millió 500 ezer utast szállított. Ez a tervhez viszonyítva mintegy 94, a bázishoz képest pedig

közel 94 százalékos teljesítésnek felel meg. Sokat javult a személyszállítás minősége. A menetrendszerűség 96,3 százalékról 96,6 százalékra nőtt, míg a fajlagos késési idő 29,8 percről 26,7 percre csökkent.

Az elmúlt hónapban a vasút 11 millió 517 ezer tonna árut szállított, amely a bázisidőszakhoz képest 102,7, a tervhez viszonyítva pedig 104,4 százalékos teljesítés volt.

A belföldi forgalom 2,5, az exportszállítás 2,9, a tranzitszállítás pedig 23,4 százalékos növekedést, a szállított import-küldemények mennyisége viszont 9,1 százalékos csökkenést mutat. A kiemelt árucikkek közül műtrágyából a bázisidőszakhoz viszonyítva 36,1 százalékkal, mész-, kavicsküdeményekből pedig közel 2 százalékkal többet szállítottunk. Jelentős az elmaradás a tüzelő- és szénküdeményeknél. Az áruszállítási munkára

jellemző minőségi mutatóknál sajnos visszaesés tapasztalható. Nőtt a feloszlások és vonatácsorgások száma is.

A teherkocsik fordulóideje a bázisidőszakhoz viszonyítva 6,3 százalékkal csökkent. A tehervonati mozdonyok napi futása is kedvezőtlenül alakult, mivel a mutatószám a bázisidőszak szintjét sem érte el.

Április első tíz napjának teljesítményei jobbakká bázisidőszaknál. Ez arra utal, hogy ebben a hónapban jelentős szállítási feladatok hárulnak a vasútra. Fontos feladat az export- és importszállítások zavartalan lebonyolításának elősegítése. Meg kell akadályozni a torlódásokat, és javítani kell az idegen kocsikkal való gazdálkodást is. Ezzel egyidejűleg csökkenteni kell a kocsiforduló időt, és növelni kell a korszerű mozdonyok napi hasznos teljesítményét.

Köszöntjük a munkában élenjárókat!

Kitüntetett szocialista brigádok

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára tiszteletére kibontakozott jubileumi munkaversenyben elért kimagasló eredményeikért az alábbi szocialista brigádokat Jubileumi oklevél kitüntetésben részesítette:

Bp. Ferencváros „Felszabadulás”; Dombóvár áll. „Kulich Gyula”; Szombathely Vont. fön. „Luganszkij” szocialista brigádját. (Mindhárom brigád megkapta a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló brigádját kitüntetését is.)

A KISZ Központi Bizottsága a jubileumi munkaversenyben kimagasló eredményeikért a Jubileumi Oklevél kitüntetésben részesítette:

A MÁV Debreceni Ép. Fön. „Április 4” szocialista brigádját. (A brigád egyidejűleg elnyerte a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádját címet is.)

A MÁV Kiváló Brigádját kitüntetésben részesült szocialista brigádok névsorát az alábbiakban, igazgatósági, üzemi és a Vezérigazgatóság közvetlen irányítása alá tartozó szolgálati helyek bontásában közöljük:

Budapesti vasútigazgatóság:
Cegléd áll. „Tömörkény István”; MÁV Balparti Épületfenntartó Fön. „Kossuth Lajos”; Bp. Építési Fön. „Lőrincz Mihály”; Bp. Ferencváros Pft. Fön. „Ságvári Endre”; Bp. Épületfenntartó Fön. „Szamuely Tibor”; Bp. Ferencváros áll. „II. Rákóczi Ferenc”; MÁV Építési Géptelep Fön. „Esze Tamás”; Bp. Nyugati pu. „Valentyina Tyereskova”; Győr áll. „Baross Gábor”; Hatvan áll. „Kossuth Lajos”; Rákóczi rendező pu. „Béke”; Bp. Ferencváros Vont. Fön. „Kandó Kálmán”; Bp. Keleti Vont. Fön. „Steinmetz Miklós”; Cegléd Vont. Fön. „Bláthy Ottó”; Győr Vont. Fön. „Hős Vietnam Népe”; Balparti Bizt. Berend. Fent. Fön. „II. Rákóczi Ferenc” szocialista brigádjai.

Miskolci vasútigazgatóság:
Miskolc Pft. Fön. „Petőfi”; Miskolc-Tiszai pu. „Hámán Kató”; Sátoraljaújhely Pft. Fön. „Lenin”; Miskolci MÁV Ép. Fön. „Ybl Miklós”; Miskolc rendező pu. „Magyar–Sovjet Barátság”; Miskolc Vont. Fön. „Bláthy Ottó”; Miskolc Vont. Fön. „Landler Jenő”; Sátoraljaújhely áll. „Gagarin”; Miskolc-Tiszai pu. Bizt. Berend. Fenntart. Fön. „Rákóczi Ferenc”; Szertárfön. Miskolc-Tiszai pu. „Dózsa”; Országos Fön. Miskolc rpu. „Szabadság”.

Debreceni vasútigazgatóság:
Debrecen áll. „Zrínyi Ilona”; Záhony áll. „Szamuely Tibor”; Debrecen Pft. Fön. „Dózsa György”; Debrecen Ép. Fön. „Barátság”; Nyíregyháza áll. „Ságvári Endre”; Nyíregyháza Vont. Fön. „Petőfi Sándor”; Záhony Vont. Fön. „Zalka Máté”; Záhony Gép. Rak. Fön. „Rákóczi Ferenc”.

Szegedi vasútigazgatóság:
Vésztő Vont. Fön. „Jurij Gagarin”; Békéscsaba áll. „Landler Jenő”; Szentes Ép. Fön. „Makarenko”; Szeged Épület-és Hídfenntart. Fön. „Munkácsy Mihály”; Hódmezővásárhely áll. „Gagarin”; Kecskemét áll. „Petőfi Sándor”; Szeged szemlély pu. „Munkácsy Mihály”; Szentes Vont. Fön. „II. Rákóczi Ferenc”; Szeged Bizt. Ber. Fenntart. Fön. „Petőfi Sándor”.

Pécsi vasútigazgatóság:
Pécs Vont. Fön. „Régi Forrás”; Kaposvár áll. „Zrínyi”; Pécs Bizt. Ber. Fenntart. Fön. „Steinmetz Miklós”; Dombóvár áll. „Udvardi Vince”; Dombóvár Ép. Fön. „Vilamos”; Nagykanizsa Vont. Fön. „Landler Jenő”; Kaposvár Szertárfön. „Gagarin”; Kaposvár Épület- és Hídfenntart. Fön. „Dombó Pál”.

Szombathelyi vasútigazgatóság:
Celldömök Ép. Fön. „Kossuth”; Szombathely Vont. Fön. „Petőfi”; Celldömök Ép. Fön. „Ságvári Pál”; Szombathely Vont. Fön. „Kandó Kálmán”; Szombathely Vont. Fön. „Kossuth”; Szombathely Bizt. Ber. Fenntart. Fön. „Saturnus”; Celldömök Vont. Fön. „Jurics Miklós”; Tapolca Vont.

Fön. „Bánki Donát”; Szombathely TB. Ép. Fön. „Lenin”.

MÁV járműjavító üzemek:
Északi JJ. Üzem „Petőfi Sándor”; Landler Jenő JJ. Üzem „Steinmetz Miklós” és „Ády Endre”; Szolnoki JJ. Üzem „Kossuth Lajos”; Miskolci JJ. Üzem „Stromfeld Aurél” és „József Attila”; Debreceni JJ. Üzem „Münich Ferenc”; Szombathelyi JJ. Üzem „Jurij Gagarin”; „November 7”; „Zsiráy Lajos”; Székesfehérvári JJ. Üzem „Velinszky”.

A vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

MÁV Kiterőgyártó Üzem Gyöngyös „Kulich Gyula” és „Lenin”; Bp. MÁV Gépjavító Üzem „November 7”; Jász- kiserő MÁV Építőgépjavító Üzem „Marx”; MÁV Hídepítési Fön. „Haladás”; MÁV

Szak- és Szerelőip. Fön. „Vörös Hajnal”; MÁV Távközl. és Bizt. Berend. Ép. Fön. „Kun Béla”; MÁV Közp. Orsz. Osztószert. Fön. „Új Élet”; MÁV BVKH „Kun Béla”; MÁV Nyugdíj Hivatal „Béke”; MÁV Számítástechn. Üzem „Kaffka Margit”; MÁV Tervező Intézet „Barátság”; MÁV Ügyke- és Gazd. Hiv. „Hess András” szocialista brigádok.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádját kitüntetésben részesítette az alábbi ifjúsági brigádokat:

Miskolci MÁV Bizt. Berend. Fenntart. Fön. „Express”; Debreceni MÁV Bizt. Ber. Fenntart. Fön. „Elektron”; Záhony áll. „Szamuely Tibor”; Dunakeszi MÁV JJ. Üzem „Mező Imre”; Szombathelyi MÁV JJ. Üzem „Münich Ferenc”; Miskolc Vont. Fön. „Gagarin”; Szolnok JJ. Üzem „Radnóti Miklós”.

Harminchat KISZ-szervezet pénzjutalomban részesült

A vasutas KISZ-szervezetek évi akcióprogramjuk keretében vesznek részt a szolgálati helyek termelést segítő tevékenységében. Munkájukat a vasútigazgatóságok a területi bizottságokkal közösen értékelik. Javaslatuk alapján a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége — 1977. évi termelést segítő tevékenységük elismeréséül — az alábbi KISZ-szervezeteket részesítette pénzjutalomban:

Bp. Ferencváros, Szolnok, Bp. Nyugati, Hatvan, Győr, MÁV üzemi KISZ-bizottságok, MÁV Bp. Ép. Fön., MÁV Építési Géptelep Fön., MÁV Balparti BFF, MÁV Magasép. Fön. KISZ-szervezete, Miskolc MÁV üzemi KISZ-bizottság, Fűzesabony áll., Szerencs

csomópont KISZ-szervezete. Debrecen, Nyíregyháza MÁV üzemi KISZ-bizottsága, Kisújszállás Pft., Záhony MÁV üzemi KISZ-bizottsága, Kiskunhalas, Békéscsaba, Szentes, MÁV üzemi KISZ-bizottság, Szeged BFF, Szentes Ép. Fön. KISZ-szervezete, Pécs, Nagykanizsa, Kaposvár, Dombóvár, Celldömök, Tapolca MÁV üzemi KISZ-bizottsága, Szombathely BFF KISZ-szervezete, Szombathely JJ. üzem, Gyöngyös kiterőgyártó üzem KISZ-bizottsága; MÁV Vill. Felsővez. Ép. Fön., MÁV Távközl. és Bizt. ber. Ép. Fön., MÁV Gépjavító Üzem, MÁV Hídepítési Fön. KISZ-szervezete, Székesfehérvár Járműjav. Üzem, MÁV Tervező Intézet KISZ-bizottsága.

Kitüntetés

szakszervezeti munkáért

Nem végleg búcsúztak Debrecenben Jónás Imrétől, a vasútigazgatóság osztályvezetőjétől a kollégák, párt- és szakszervezeti aktivisták, akik részt vettek azon a bensőséges ünnepségen, amelyet nyugállományba vonulása alkalmából rendeztek.

Érdemeit, amelyeket az igazgatóság szakszervezeti bizottsága társadalmi

titkáráként hosszú éveken át dolgozótársaiért munkálkodva szerzett, szakszervezetünk elnöksége is nagyra értékelte, s javaslatára a SZOT Jónás Imrét a Szakszervezeti munkáért arany fokozatú kitüntetésben részesítette.

A kitüntetést Volostnovszki János, a területi bizottság titkára április 7-én ünnepélyesen adta át.

BORSODI ÚJÍTÓK VERSENYE

Harmadik helyezést ért el a miskolci járműjavító

A Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsa és az Országos Találmányi Hivatal nemrégiben újítási versenyt hirdetett meg mintegy 42 Borsod megyei üzem dolgozóik között.

Április elején értékelték a verseny eredményeit. A MÁV Miskolci Járműjavító Üzeme igen szép eredményeket ért el, s a középüzemek kategóriájában 3. lett.

1977-ben 214 újítási javaslatot nyújtottak be a járműjavító üzem dolgozóit. Kétszáz-három újítás szocialista brigádoktól, illetve szocialista brigádok tagjaitól származott. Összesen 117 szocialista brigád vett részt a versenyben, és hogy mennyire nem eredménytelenül, azt az is bizonyítja, hogy 102 újítást már bevezettek, hasznosítottak. Természetesen nem elhanyagolható az sem, hogy az üzem területén új mozgalmat is indítottak. Az „Egy brigád — egy hasznosított újítás” verseny nagy lendületet adott az egyébként is aktív újítóknak.

Vasutasokról lévén szó, szinte természetes, hogy az újítások legtöbbje a vasút feladataival kapcsolatos. Szerepel köztük a vasúti teherkocsi-javítás technológiájának fejlesztése, alkatrészgyártási újítás, és a szerszámgyártások

ésszerűsítése sem maradhatott ki.

Az újítók erkölcsi és anyagi megbecsülése mind jobban fokozódik össztársadalmi szinten is, de a sikert nem adják ingyen. Az ötletes és fontos újításokat kidolgozó emberek közül a miskolci járműjavítóban egy év alatt negyven kapták meg a Kiváló újító kitüntetés bronz fokozatát, egy munkás pedig e kitüntetés ezüst fokozatát is elnyerte.

A kitüntető oklevelek át-

AHOGY A KELETI DOLGOZÓI LÁTJÁK:

„Törődnek a véleményünkkel...”

A szakszervezeti munka a bizalmiakra épül

Budapest Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottsága a korábbi esztendőben is a bizalmiakra és a bizalmi-csoportokra építette a szakszervezeti munkát. Nem is tehetett másképpen, hiszen egy nagy pályaudvaron csak így lehet „eljutni” minden dolgozóhoz. Fokozódott a bizalmiakkal és a csoportokkal való foglalkozás azt követően, hogy megjelent a SZOT és a Minisztertanács közös állásfoglalása a bizalmi jog- és hatáskörének bővítéséről.

Hogyan érvényesül napjainkban az irányító munka? Hogyan szerez tudomást a szakszervezeti bizottság arról, hogy milyen gondok foglalkoztatják a szakszervezeti tagságot? Miképpen jutnak el a dolgozókhoz a szakszervezeti bizottság döntései?

Ezekről a kérdésekről beszélgettünk egy műhelybizottsági taggal, egy bizalmiakkal és egy bizalmihelyettesel, két szakszervezeti taggal és az állomásfőnök kereskedelmi helyettesével.

Helyes gyakorlat

Követésre méltó módszer, hogy a műhelybizottság tagjai egy-egy bizalmi csoportot patronálnak. Ennek az az előnye, hogy így közvetlenül lehet kapcsolatot tartani a műhelybizottság és a bizalmi csoportok között. Mikola Dezsőné, műhelybizottsági tag ráadásul előnyös helyzetben van, mert kereskedelmi hivatalnak, s beosztásánál fogva elsőként ismeri meg a főnökséghez kerülő dolgozókat. Az új dolgozó gondjairól, problémáiról azonnal értesíti azt a bizalmi, ahová a belépő kerül. Rendszerint a bizalmi csoporttal együtt keresnek arra megoldást, hogy az újonnan érkező jól érezze magát a vasútnál, hogy legyen tanulási lehetősége és az anyagiakat illetően is megtalálja a számítását.

Mikoláné mondta el azt is, hogy a bizalmiak havonta „oktatáson” vesznek részt. Ekkor kapnak tájékoztatást a szakszervezeti bizottságtól a következő hónap szakszervezeti feladatairól, ugyanakkor ők is beszámolnak bizalmi csoportjuk tevékenységéről, majd megvitatnak minden, a gazdasági munkával, a szakszerve-

zeti tevékenységgel kapcsolatos kérdést.

Vasas László bizalmihelyettes vezető raktárnok a kereskedelmi főnökségen. Korábban ő volt a bizalmi, de közös megegyezéssel úgy döntöttek, hogy a bizalmi csoport irányítását másnak adja át: senki ne töltsön be egyszerre a munkában és a szakszervezeti tevékenységben is vezető funkciót. Mint mondták: a szakszervezeti munkában nagy előrelépést jelent, hogy a szakszervezeti bizottság és a bizalmiak tanácsa együttesen is megvitassa a tagságot érintő legfontosabb kérdéseket.

Mindent megbeszélnek

Nemrég megvitaták a kollektív szerződés helyi függelékét. Özömmel nyugtázták, hogy az új függelék a munkabérek és a munka befejezését úgy állapítja meg, hogy az igazodjék a bejárók vonatának érkezéséhez és indulásához. Együtt üléseken értékelték az elmúlt évi munkavédelmi helyzetet is. Az együttes ülés — Vasas László véleménye szerint — elsősorban azért volt eredményes, mert a bizalmiak a tanácskozás előtt időben megkapták az irások anyagát, és ismertették azokat a bizalmi csoportok tagjaival. Így módjuk volt a csoportok ülésein elhangzott véleményeket összegyűjteni, majd azok birtokában felkészülten mehettek az együttes ülésre. Az ülés után pedig mindenről beszámoltak a bizalmiak csoportjuk tagjainak. Elmondták azt is, hogy az együttes ülésen milyen válaszokat kaptak a felvetett kérdésekre.

Nagy Ferenc raktári munkás elismeréssel nyilatkozott a bizalmi csoport munkájáról.

— Jóleső érzés — mondotta —, hogy törődnek velünk, kíváncsiak a véleményünkre. A havonként megtartott bizalmi csoport megbeszélések igen hasznosak. Egy ilyen tanácskozáson határoztuk el például

Az oktatótiszt

Daróczi János 1939-ben született, Nógrádmargaliban. Édesapja 1943-tól szolgált a vasutat, vonatvezetőként ment nyugdíjba, ezenkívül a rokonok között is voltak vasutasok.

— Abban az időben még olajos, de mindig fényesre dörzsölt kézi jelzőlámpával jártak szolgálatba — mondja Daróczi János. — Édesapám egyik nagybátyja még este a szőlőbe is sokszor magával vitte a lámpát.

Az általános iskola befejezése után, 1954-ben Szegedre került, a MÁV Nevelőotthon kollégiumába. Felvették a középokú vasútforgalmi technikumba, ahol magára öltötte a vasutas egyenruhát, mert csak így lehetett az órákra járni. 1957-ben KISZ-tag lett, majd egy évvel később megkapta a technikai érettségi bizonyítványt. Utána Balassagyarmat állomásra került, távirásznak.

— Nagy szeretettel gondolok vissza első oktatómra, az azóta elhunyt Vági Józsi bácsira. Imponáló szakmai tudása, embersége velem együtt sok fiatalot indított el ezen a szép pályán — mondja. — Rövid idő alatt megszereztem a szükséges szakvizsgákat, és 1959-ben Szokolya állomásra helyezték forgalmi szolgálattevőnek. Még abban az évben beváltak sorkatonai szolgálatra. 1962-ben szereltem le. Utána Berkenye,

azt, hogy jobban megszervezzük a forgalomnál és a kereskedelemnél az egy időben szolgálatot teljesítő dolgozó munkáját. Ez elsősorban a vasút érdeke, és egymás jobb megbecsülését is jelenti.

A beszélgetés legaktívabb résztvevője Kazás István váltókezelő, szakszervezeti bizalmi, aki az I-es toronyban teljesít szolgálatot. Többek között az is mulatja a bizalmi megnövekedett tekintélyét, hogy ha valaki kamatmentes kölcsönt kér, először a bizalmihoz fordul. Néhány évvel ezelőtt ez senkinek sem jutott eszébe, sőt a legtöbben még csak nem is a szakszervezeti bizottsághoz mentek, hanem az igazgatóságon „kopogtattak”, ahol kevésbé ismerik őket.

Kazás István bizalmi csoportjának tagja Simon László, fiatal váltókezelő, aki hasonló korú társaival együtt érdeklődéssel figyeli az idősebbek munkáját. De nemcsak szemlélő, hanem aktív résztvevő is a munkában. A menettrend betartását szívügyüknek tekintik. Jól tudják, hogy a vasutasok munkáját az utazók közönség annak alapján mért, hogy pontosak-e a vonatok.

Javuló légkör

A beszélgetést végighallgatta Lázár József kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. Elmondta, hogy a gazdasági vezetőknél az eddigieknél több időt kell eltölteni a bizalmiak körében, mert ennek jó hatása van a munkahelyi légkör alakulására. A bizalmiak például egyetértési joga van az újonnan belépők bérének megállapításánál. Rendkívül jó dolog, hogy a következő lépésben viszont már ő magyarázza meg a bizalmi csoport tagjainak, hogy miért annyira bért állapítottak meg a munkába lépőnek, mint amennyit kapott, s amihez ő is az egyetértéssel adta. Az állomásfőnök kereskedelmi helyettese szerint nagyon fontos intézkedés, hogy ott döntenek az emberek ügyeiben, ahol dolgoznak.

Köhidi László

MÉG LEHET JELENTKEZNI

Továbbtanulás szakközépiskolában

A Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola Vasútépítési és Pályafenntartási szakára még jelentkezhetnek az általános iskola VIII. osztályát végző tanulói. Vidéki fiúk és lányok részére kollégiumi elhelyezést biztosítunk. A tanulól indokolt esetben az illetékes vasútigazgatóságoktól tanulmányi ösztöndíjat igényelhetnek. A nem vasutas szülők gyermekei (az ösztöndíjjal együtt) a MÁV-alkalmazottak utazási kedvezményében is részesülhetnek.

A felvételteltek kérésre a jelentkezési lapot az alábbi címre küldjék: Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola, Vasútépítési és Pályafenntartási Szak. 1068 Budapest, Rippl-Rónai u. 26. Érdeklődni lehet a 327—358 és a 121—246 postai, illetve a 01/44—12 üzemi telefonon.

A szakközépiskola igazgatósága

Bánk és Drégelypálánk állomásokon teljesítettem szolgálatot.

A MÁV Tisztkepző Intézet nappali tagozatára 1963-ban vették fel. A sikeres vizsgák után Vác állomás következett, ahol 1965 őszéig dolgoztam különböző beosztásokban, majd ismét Balassagyarmat lett a honállomásom. Ott sokáig tartalékosként dolgoztam. Szinte minden szolgálati helyen megfordultam.

— Eddigi beosztásaim közül a forgalmi szolgálattevői munkakört szerettem a legjobban — vallja. — Még ma is nosztalgáit érzek a vörös sapka és a vonatindító zöld tárcsa iránt. 1973-ban nevezték ki főintézővé, s ugyanabban az évben megbízták az oktatótisztai teendőket ellátásával. Jelenleg is ebben a beosztásban dolgozom.

A szakmai oktatásokon 90 vonatkezelő és 20 állomásfőnök vesz részt. Az oktatótiszt emellett többször segít a vezénylések összeállításában.

Daróczi János 1966 óta tagja a pártnak. Kétszeres kiváló dolgozó, egyszer pedig vezérigazgatói dícséretben részesült. Az állomás működő önkéntes határőr rajnak is ő a vezetője.

Szabad idejében kertészkedik. A rokonoszenes oktatótiszti vasútszervezete példaképe lehet a fiatal vasutasoknak.

K. I.

Egymáshoz vezető út

MOSZKVAI VASUTASOK BARÁTI LÁTOGATÁSA A KELETI CSOMÓPONTON

1975. május 9-én, a Nagy Honvéd Házban a győzelmes befejezésének 30. évfordulóján Moszkva Kijevi pályaudvarának gazdasági és társadalmi vezetői fogadták a Budapest-Keleti csomópont küldöttségét. A látogatást szocialista együttműködési szerződéssel pecsételték meg. Vállalták a Puskin és a Tisza expressz szolgáltatási színvonalának emelését, szakmai és társadalmi tevékenységük teljesebb megismerését, a hasznosítható tapasztalatok átadását és cseréjét, a két nép közötti barátság továbbfokozását.

A szerződésben foglaltakat azóta évenként értékelik. Gondosan vizsgálják a menetrendszerű közlekedést, a személykocsik higiéniját, az utazóközönség jobb kiszolgálását.

A Kijevi pályaudvar küldöttségének viszontlátogatására április 1-7-ig, nemzeti ünnepünk alkalmával került sor. Az öttagú küldöttség fogadására felkészültek a Keletiben.

A fogadó bizottságban ott volt Molnár Gábor állomásfőnök, Lázár József kereskedelmi főnökhelyettes az MSZBT elnöke, Juhász Dezső, a műszaki kocsiszolgálat, Bodor László, a vontatási főnökség vezetője. A vendégeket Vajna Ferenc, a csomóponti pártbizottság titkára köszöntötte.

A baráti találkozás legnagyobb élményét kétségtelenül a felszabadulás évfordulója alkalmából rendezett ünnep jelentette. Iván Szemjonovics Holcsenko számára különös jelentőséggel bírt a fővárossal való találkozás, hiszen először 1945-ben, felszabadítóként járt magyar földön. Ezúttal a város békés arculata, az új lakótelepek vonzása, az ünneplő, majd a hétköznapo-



Virággal köszöntik a Moszkvából érkezett vasutas vendégeket

kon munkába lépő emberek az eltelt idő változásait jelezték.

A vendéglátók gazdag programot állítottak össze. A tapasztalatcserét szolgáló szakmai program keretében a vendégek megismerkedtek a vontatási főnökséggel, ahol a KISZ-esek éppen két Kandó-rendszerű villanymozdony álagmegóvási munkáit végezték. Ugyanott a fiatal mérnökök a fenntartási munkák mellett hibafeltáró, diagnosztizáló mérőműszert készítettek, amely alkalmas a javítási munkák gyorsítására.

A kocsiszolgálati főnökségen a csomópont hőközpontját, a személykocsik időszakos javításának technológiáját, a meleg levegős fűtési rendszer speciális karbantartó munkáját tekintették meg.

Az állomásiak pedig a forgalmi üzemet, az épület- és

kocsitakarítás eszközrendszerét és technológiáját, a személypénztárak és a helygyepek központ munkáját mutatták meg.

Az április 5-én tartott köztelen beszélgetésen Molnár Gábor állomásfőnök tájékoztatta a vendégeket. Ezúttal néhány szocialista brigádvezető is részt vett a beszélgetésen.

A szocialista brigádnaplókba írt baráti bejegyzések mindezeket számba vették, értékelték és elismerték. A szovjet vasutasok egyhetes budapesti tartózkodása alatt a „szerződés” kerete kitágult. Nemcsak a gondolatok és cselekvések rendszereződött, hanem tartalmával egymáshoz vezető út is. A két személypályaudvar képviselői egy év múlva ismét találkoznak Moszkva Kijevi pályaudvarán.

— Szabó —

Az elnökség és a bizalmiküldöttek együttes ülése

(Folytatás az 1. oldalról)

tó szálláshelyek színvonalának javítása. Tavaly összesen 746 szálláshely létesült, ebből 460 munkásszálló, 286 pedig lakótanyai helybővítés volt. A munkásszállókon jelenleg 6370, a lakótanyákban pedig 4381 dolgozó helyezhető el.

A munkahelyi szociális ellátást több új beruházással javították. Korszerű szociális létesítményeket adtak át, például Pustaszabolcsan, Ferencvárosban, Balassagyarmaton, Bátaszéken, Kiskunfélegyházán és a gyöngyösi kiterőgyártó üzemben. 30 gépkocsi üzembe állításával korszerűsítették a munkásszállítást. A járműveken tavaly 11 és fél ezer dolgozót szállítottak.

Rugalmasabb munkarendet!

Említést érdemel ezenkívül a vállalati lakásépítés, a kultúra és a sport fejlesztése is. A munkavédelemre megközelítően 190 millió forintot fordítottak.

A vezérigazgató-helyettes ezután vázolta az idei év szociális és munkavédelmi terveit, majd Kajcsa József titkár egészítette ki a MÁV vezetőinek beszámolóját a vasutas-szakszervezet titkárságának véleményével.



Az első felszólaló: Sziklai Dezsőné, Budapest—Józsefváros bizalmija

Elmondotta, hogy a kollektív szerződés végrehajtása jól szolgálta a vasutasok mintegy száznegyvenezres táborának érdekeit, az évről évre továbbfejlesztett szerződés segítette a szállítási feladatok teljesítését. Az állandóan növekvő szállítási feladatok, a munkaerőgondok az üzemvitelben sokszor konfliktusokat okoztak. Ebben a helyzetben rendkívül megnőtt a kollektív szerződés szerepe, miután szabályai jelentősen befolyásolják a munkaerő-gazdálkodást, a rendelkezésre álló munkaidőalap felhasználását. Ez közvetlenül hat a termelékenységére is.

Felelőséggel...

Kislányos termete és fürgé mozgása meghazudtolja a korát. Pedig már nagymama. Farkas Béla Elemérné, három unokával dicsekedhet. Ő a legalacsonyabb — mondja szerényen — debreceni állomás dolgozója között. Termete kicsi ugyan, de munkájával, szakszervezeti és más társadalmi tevékenységével, kimagasló munkatársai közül. Hét évvel ezelőtt kapott Kiváló dolgozó kitüntetést, a közelmúltban pedig, Miniszeri dícséretben részesült.

Farkas Béla Elemérné, tizenhét évvel ezelőtt, két apró gyermekéért vállalta, a MÁV debreceni vendégszállójában, a takarítási munkát. Nem volt könnyű a

viszonylag kényelmesen berendezett, kertes családi házat, a huszonkét kilométerre lévő Derecskén, hajnalonként ott hagyni. Később megszokta az új életritmust, a gyerekek felnőttek, családot alapítottak. Életének másik nagy öröme az, hogy gyermekei boldogan élnek. A kislánya kettő, fia pedig egy unokával örvendeztetette meg a szülőket.

Farkas Béla Elemér főellenőrnek, szintén nagy része volt abban, hogy felesége hamar beilleszkedett a munkakollektívába.

— Előfordul, hogy otthon a férjem ta-

karit — meséli Farkasné. — Gyakran főz is és finom vacsorával vár. — A munkámról azok beszélhetnének, akik itt, a szállóban megfordulnak — folytatja. — Mi igyekszünk az itt eltöltött pihenő idejüket kényelmes tenni. Bár nekünk, takarítónőknek nem olyan felelőségteljes a munkánk, mint egy forgalmistának, de közvetve a mi tevékenységünk is összefügg a felelőséggelalással. Az itt meg szállt vasutasok — akik milliós állami vagyonért felelős — nem mindegy, hogyan, milyen környezetben pihenték ki magukat...

Farkasné szakszervezeti bizalmi, továbbá területi küldött, tehát feladata a dolgozók szociális helyzetével és munkakörülményeivel való törődés is. A legutóbbi kitüntetést, az egész takarítókollektíva elismerésének tartja.

Még nem gondolkodik a nyugdíjba vonulásra, de azt tudom, nem lesz könnyű megválni munkahelyemtől. Ha egészségem engedi, lehet, hogy néhány évig még tovább dolgozom. A férjemmel azt terveztük, hogy ha nyugdíjba megyünk, az unokákkal együtt országjárásra indulunk, mert a vasutas, csak élete nagy munkája után tud igazán utazgatni.

D. J.

Felelőség, hozzáértés

A vasút vezetőinek még fokozottabban kell gondoskodniuk a szociális ellátás fejlesztéséről és a munka biztonosságának megteremtéséről. Az előterjesztett határozati javaslatok is hangsúlyozzák a feladatok megoldásának szükségességét. Széles körű társadalmi összefogásra van szükség a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javításához.

A kollektív szerződés végrehajtásáról, valamint a szociális és munkavédelmi terv teljesítéséről szóló beszámolókat elsősorban tárgyalta az üzemi demokrácia új fóruma, szakszervezetünk elnöksége és a bizalmiküldöttek együttes ülése. A bizalmiak felelőségteljes közreműködéséről már az elmúlt évben is meggyőződhetünk. Az akkor szerzett tapasztalatok nagy segítséget nyújtottak a mostani együttes ülés előkészítéséhez. Úgy értékeljük — mondotta Kajcsa József —, hogy a kezdeti bizonytalanság ellenére az új fórum alkalmas a gazdálkodást érintő fontos kérdések megvitatására. Megállapítottuk azt is, hogy a szolgálati főnökségek, az igazgatóságoknál működő új fórumokon a bizalmiak bátor bírálói a hiányosságoknak, és felelőséggel mutatnak rá a szükséges intézkedések fontosságára. Megalapozott politikai felkészültséggel, szakmai hozzáértéssel gyakorolták egyetértési, illetve véleményezési jogukat.

A vita

Kajcsa József titkár beszéde után került sor a hozzászólásokra. A legtöbb bizalmiküldött előre bocsátotta, hogy területének szakszervezeti csoportjai megvitatják a kollektív szerződés módosításának tervezetét, és az együttes ülésre kiadott egyéb írásos előterjesztést.

A vasutas dolgozók az előterjesztésben foglaltakkal általában egyetértettek — a hozzászólók többsége szerint

— azokat helyesnek tartották, ezenkívül több új javaslatot is elmondtak. Érintették többek között a mozdonyvezetők egymást követő éjszakai szolgálatát korlátozó intézkedést,



Márton György miskolci küldött több javaslatot tett a kollektív szerződés módosítására

Márton György miskolci bizalmi javasolta, hogy három éjszakai szolgálat után feltétlenül biztosítsanak szabad éjszakát. (A kollektív szerződést a javaslat szerint módosították.) Egyes felszólalók bírálták a vezénylés hiányosságait, kifogásolták a helyi szociális körülményeket, rámutattak a létszámbányból eredő túlerheltségre, ami már balesetet is okozott. A kritikai megjegyzések közül az sem maradt ki, hogy a januári együttes ülésen elhangzott észrevételek némelyikére a bizalmiak még nem kaptak választ.

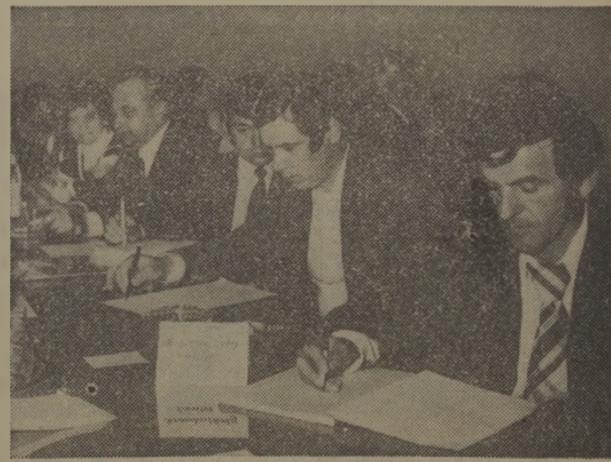
A mostani együttes ülésen már egy szakértőkből álló választó bizottság is működött. Tagjai külön helyiségben hangszeren át követték a felszólalásokat, szükség esetén nyomban konzultáltak hozzájárulva a szükséges válasz megfogalmazásához. Így a bizalmiak hazatérésük után beszámolhattak választóiknak a tanácskozás eredményéről, a javaslatok sorsáról. A vasút vezetői, a szakszervezet illetékesei egyébként írásbeli választ is készítenek.

Felhatalmazás az aláírásra

Meggyőződésünk — amint ezt a tanácskozáson hangoztatták közülük többen is —, hogy a bizalmiak érettek akár az országos ügyekben való beleszólásra is. Felelőséggel képviselték megbízóikat, mégpedig úgy, hogy osztották a vezetőik gondjaiban, átvállalva azok egy részét. Végül soron felhatalmazták Koszorus Ferenc főtítkárt a módosított kollektív szerződés aláírására.

Elfogadták ezenkívül a MÁV jóléti és kulturális alapjának 1977. évi felhasználásáról és az idei költségvetésről szóló beszámoló jelentését.

K. S.



A szombathelyi küldöttek egy csoportja (Laczkó Ildikó felvétele)

Debrecenben értékelték

a szovjet és a magyar vasutasok határforgalmi munkaversenyét

A határállomások és körzetei szocialista munkaversenyének 1977. II. félévi eredményeit az elmúlt napokban értékelték a debreceni igazgatóság és a vele szomszédos szovjet Ivovi vasútigazgatóság vezetői. Az értékelésre ezúttal Debrecenben, az igazgatóság székházában került sor.

A Munka Vörös Zászló rendjellel kitüntetett Ivovi vasútigazgatóság uszgorodi igazgatóságának és a Munka Vörös Zászló érdemrenddel kitüntetett záhonyi átrakóközvet szocialista munkaversenyében részes határállomások dolgozója a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának évében kiemelkedő termelési eredményeket értek el.

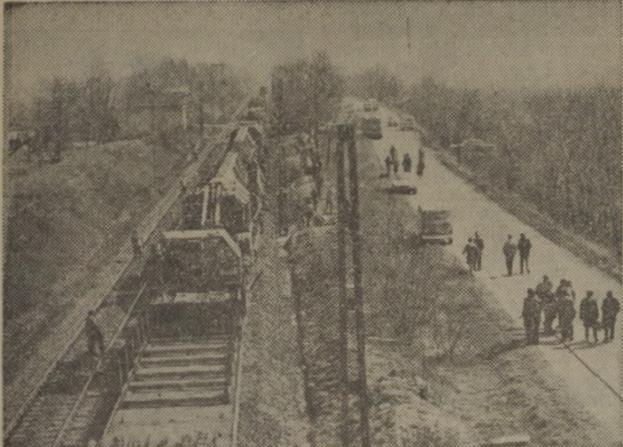
A nemzetközi személy- és áruszállítási igények lehető legjobb kielégítése, a gazdaságpolitikai feladatok eredményes megoldása mellett tovább erősödött a két testvéri nép barátsága. A közel 15 éve bevezetett versenyforma évről évre jobban segíti a közös feladatok megoldását. A versenyben a két határkörzetben több mint 10 ezer vasutas vesz részt.

A múlt évi, a jubileumi évforduló keretében szervezett versenyen kívül számos társadalmi munkaakcióra került sor. A záhonyi átrakóközvetben az évforduló tiszteletére színvonalas szocialista brigádvételkedőt szerveztek. Hasonlóképpen növelte a verseny politikai tartalmát az a tény, hogy a határkörzetben dolgozó szovjet vasutasok is megismerkedtek az „Ismeri-e Ön a Magyar Népköztársaságot?” című vetélkedőt. A vetélkedők résztvevői kölcsönösen megismerték a két ország eredményeit, a magyar és szovjet népi kapcsolatainak fejlődését, a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól napjainkig.

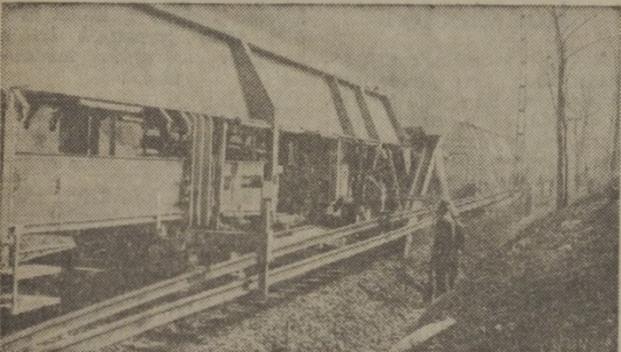
Kiemelkedő eseménye volt

Vágánykorszerűsítés

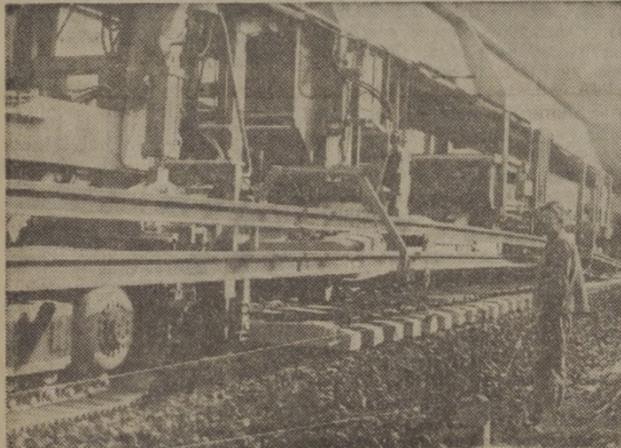
Ács és Nagyszentjános állomások között április 10-től nagy teljesítményű Plasser-gyártmányú, gyors-felépítmény-cserélő osztrák gépekkel kezdték meg a baj vágány korszerűsítését, a felépítmény cseréjét. Ez a gépsor az osztrák vasutak területén már évek óta üzemel. Első ízben került sor arra, hogy a MÁV, osztrák szakemberek és gépek segítségével végez vágánykorszerűsítést. A majdnem 10 kilométeres vonalszakaszon 2500 órának megfelelő fizikai munkát takarítanak meg. A gépsor naponta 1600 métert halad, és közben felszedi a régi felépítményt, majd új betonlapokat és síneket fektet a helyére.



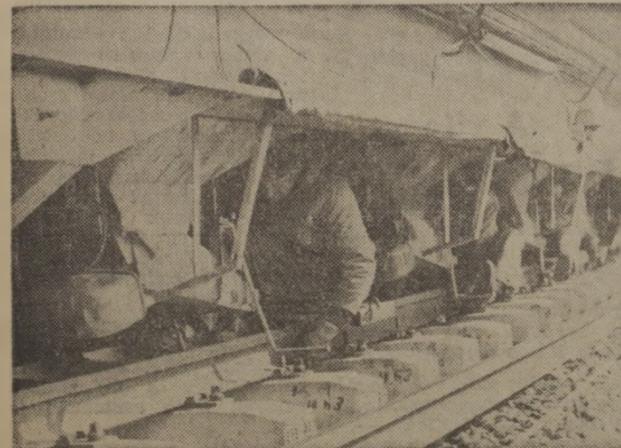
Másfél óra előkészület után a géplánc megkezdte a munkát



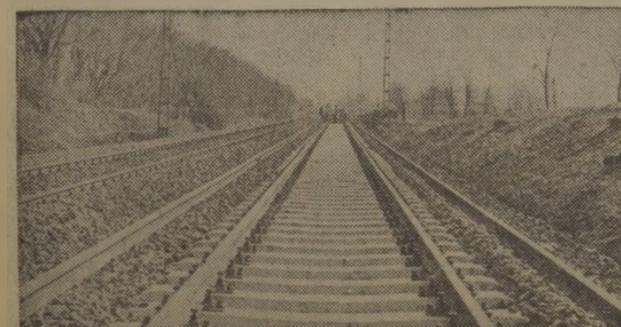
A talpfákat és a síneket emberi kéz érintése nélkül bontja fel



Helyükre kerültek az új betonlapok



Az ember közreműködését még ez a „csodagép” sem nélkülözheti. A képen látható dolgozók a helyükre illesztik a rögzítőcsavarokat



Elkészült az új pálya, jöhet a vonat (Tenta György képriportja)

Az energiatakarékosság nemcsak a vontatás feladata

Tévhitik ellen hadakozik a MÁV főenergetikai szervezete

Első, kibővített értekezletét a közelmúlt napokban tartotta a MÁV főenergetikai szervezete, a tervezési és műszaki fejlesztési szakosztály rendezésében.

Utasítás már van

Az értekezlet elnökeként Patai András szakosztályvezető-helyettes üdvözölte a résztvevőket, köztük a különböző szolgálati ágak, illetve vasúti igazgatóságok energetikusait és üzemgazdászait. A megnyitót követően Belcsik József, a MÁV főenergetikusa tartott előadást.

Többek között rámutatott a régi, helytelen szemléletre, amely szerint az energiagazdálkodás csaknem kizárólagosan a vontatási szakszolgálat feladata, mivel a vontatási célokra felhasznált energia az összes vasúti felhasználás 80-85 százalékát teszi ki. Ez igaz, de a vontatás az energia felhasználásával a többi szolgálati ág — a forgalom, a pályafenntartás, a biztosítóberendezési főnökségek, az anyagszertárak stb. — igényeit elégíti ki, ezért a takarékoságért érzett fokozott felelősségnek is túl kell terjednie az eddigi, megszokott kereteken.

Más szóval: a vontatás-centrikus energiagazdálkodást fel kell váltania a komplex szemléletű — a valamennyi szakszolgálatot érintő — energiagazdálkodásnak. Az ehhez szükséges személyi feltételek megteremtését a MÁV energetikai szervezetének megerősítéséről, az energetikusok feladatairól és hatásköréről szóló, 1976-ban kiadott vezérigazgatói utasítás lehetővé tette. Az 1977-ben Energiagazdálkodási irányelvek címmel megjelent újabb vezérigazgatói utasítás még konkrétan határozta meg a különböző szakszolgálatok szerepét és felelősségét.

A MÁV főenergetikusa a továbbiakban ismertette az utasítás kiadása óta szerzett tapasztalatokat, az elért eredményeket.

Rámutatott, hogy a szemléletformálásban csak a társadalmi szervek aktív közreműködésével lehet további sikereket elérni. Ezért nagy jelentőségű a párt- és a KISZ-alapszervezetek, szakszervezeti bizottság mozgósító és felvilágosító munkája az energiatakarékossági célok elérésére. Ezt egyébként elősegíti majd a főenergetikai szervezet közeljövőben megjelenő Ésszerűen, takarékosan! című propagandafüzete is, amely a vasút minden dolgozójához szól.

Akik még nem értik a lényegét

Az értekezlet napirendjének második pontjaként az energiagazdálkodási pályázatokkal kapcsolatos teendőket beszélték meg a résztvevők. Megállapítható ugyanis, hogy a vasútnál — amely a közlekedési tárca legnagyobb energiagazdálkodója — kevés és nem megfelelő javaslat készül arra vonatkozóan, hogy állami támogatásra tarthasson igényt. Az erre irányuló pályázatok általában igen hosszú, 2-3 évet meghaladó megtérülési idővel számolnak. Ezen a helyzeten is feltétlenül változtatni kell.

A pályázatokkal kapcsolatos kérdésekre egyébként Dancs Károly, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Műszaki Főosztályának illetékese válaszolt az értekezleten, majd Laczkó Pál, a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti szakosztályának főenergetikusa mutatott rá az energetikai szervezet munkájában még meglévő hiányosságokra. Többek között megemlítette, hogy a vasúti igazgatóságok általában nem éltek a szervezetre vonatkozó alaprendelet lehetőségeivel. Hiba például, hogy a szükséges szakképzett és képzett dolgozókat is beállították energetikusnak, és sokadrangú fel-

adatnak tekintik az energiagazdálkodást.

Célellenőrzést!

A MÁV első kibővített főenergetikai értekezletét a jelenlévők rendkívül időszűre és hasznosnak ítélték. Elhatározták, hogy a jövőben hasonló tanácskozásokat, valamint energetikai célellenőrzéseket tartanak, állandó fórumot biztosítva az energetikai szakembereknek, erősítve ezáltal is a közöttük kialakult kapcsolatokat.

Az értekezlet a szakszolgálati főenergetikusok által vezetett szekciójelölésekkel fejeződött be.

Nem „senki földje” a vasút területe

Tiszták, egyre gondozottabbak a vasútállomások. A nyílt vonal egyes szakaszain azonban szeméthyegyek csúfítják a környezetet.

Csak egyetlen példaként említhető a Pásztótól Salgótarján felé vezető vonalrész, ahol a pálya mentén húzódó kertek tulajdonosai senki földjének nézik a vasút két oldalát. Minden szeméttel, vashulladékkal, törmelékekkel, egyéb anyagokkal odahordanak, amit a helyi tanács nem enged máshol lerakni. Ez a helyzet egészségügyi szempontból is tarthatatlan.

Jó lenne, ha a MÁV illetékesei „hivatalból” intézkednének.

Sz. F.

Magyar-osztrák tárgyalások

Egyezményt készítettek elő a szakemberek

A Magyar Népköztársaság és az Osztrák Köztársaság közlekedési szakembereiből álló küldöttségei április 10-14. között tárgyalásokat folytattak Budapesten, a két ország határán átmenő vasúti forgalom szabályozásáról szóló egyezmény megkötéséről.

A baráti légkörben folytatott tárgyalás eredményeképpen magyar részről dr. Kuzser Dezső, a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium főosztályvezetője, osztrák részről

dr. Herbert Wild, a Szövetségi Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője parafálta a jegyzőkönyv szövegét. Jelen volt Szűcs Zoltán vezérigazgató és dr. Johann Dengler, Ausztria budapesti nagykövete is.

A jegyzőkönyv aláírására — amely hatálybalépése után hatékonyan járul majd hozzá a nemzetközi kereskedelem és az idegenforgalom lebonyolításához — hamarosan sor kerül.

Válaszol a vizsgáló főkalauz

Önköltségben utazni szabályosan is lehet

Több bizalmat, megértést egymás iránt!

A Magyar Vasutas Idei 4. számában közölt Szolgálati út — jegy nélkül c. cikkre válaszolok.

En vagyok a cikkben említett „Cs. László” vizsgáló főkalauz, aki Perc János záhonyi mozdonyvezetőt — mivel semmiféle menetjeggyel vagy utazási okmánnyal nem rendelkezett és fizetni sem akart — utasleadási lappal szabályosan leadtam. A vasutas egyenruhát ugyanis bárki viselheti, akkor is, ha már nem a MÁV dolgozója.

A mozdonyvezető állítása szerint „helyi szokás”, hogy a záhonyi vontatási személyzet mozdonylap nélkül utazik önköltségben. Érdeklődésemre a szóban forgó főnökségtől azt a választ kaptam, hogy ez nem így van, mivel a telephelyről való indulás előtt minden esetben el kell látogatni a személyzeti mozdonyteljesítmény lappal.

Sajnos, néhány mozdonyvezető nem akarja tudomásul venni, hogy jegyvizsgálatkor vagy az ellenőrzéskor ők is kötelesek alávetni magukat az előírásnak, mivel a szabályok mindenkire vonatkoznak. Másikülben mit szólna ahhoz Perc János, ha az utasítás betartása esetén — miután megállítja vonatát a vörös fényű jelző előtt — őt is „vaskalapos”-nak neveznék?

Javaslom, hogy együttesen tegyünk többet a fegyelmegszilárdításért.

Csujna László
Nyíregyháza áll.

Nemzetközi tanácskozás a vasutas-szakszervezet székházában

A vasutas-szakszervezet székházában tartották március 6-án és 7-én a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezeti Nemzetközi Szövetségének vasúti ágazati bizottsági ülését. A tanácskozáson részt vett: Vjacseszlav Afanasjev, a Szovjet Vasutas Szakszervezet KB-titkára, Szergej Kvirikavili, a Szovjet Vasutas Szakszervezet nemzetközi osztályának vezetője, Werner Mucha, az U. I. S. titkára, Rudolf Gunkel, az NDK Vasutas Szakszervezetének titkára, Margot Reinmann, az NDK Vasutas Szakszervezet politikai munkatársa, Georges Lanoue, a Francia Vasutas Szakszervezet főtitkára, Pierre Vincent, a Francia Vasutas

Szakszervezet főtitkár-helyettese és Sergio Mezzanotte, az Olasz Vasutas Szakszervezet főtitkára.

A megbeszélésen magyar részről megjelent Timmer József, a SZOT titkára, Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, a nemzetközi ágazati bizottság elnöke, és Gulyás János, a MÁV vezérigazgató-helyettese.

A tanácskozáson megvitatták, hogyan készül fel a nemzetközi belső fuvarozási, szállítási iroda a közeljövőben sorra kerülő genfi ülésre, továbbá a május 29-én Berlinben tartandó nemzetközi vasutas-szemináriumra. Ezenkívül megbeszélték az ágazati szövetség 1981-ig terjedő legfontosabb feladatait.

Pályaválasztási kiállítás

A Magyar Úttörők Szövetsége és a budapesti KISZ-bizottság rendezésében pályaválasztási kiállítást tartottak a Ganz-MÁVAG művelődési házában. A bemutatón 11 közlekedési és textilipari vállalat vett részt, amelyek között ott volt a MÁV is. A budapesti igazgatóság központi munkatársai felvétel irodája ez alkalommal képeken, tablókon, valamint makettekkel mutatta be a vasútnál található munkaköröket, ugyanakkor számot adtak a sportolási és kulturá-

lis lehetőségekről is. A látogatók megismerkedhettek a BVSC világhírű sportolóival.

Ezzel kapcsolatban Kocsis Imréné, a MÁV-kiállítás szervezője elmondta: a bemutatónak az volt a célja, hogy az úttörőkkel megismertessék a vasúti forgalom szépségeit és az ott dolgozó ifjúsági brigádok életét.

A hat napon át nyitva tartott kiállítást több iskola tanulói tekintették meg. Közülük sokan érdeklődtek a vasúti szakmák iránt.

ÁLLAMI DÍJAS ÁLLOMÁSFÖNÖK

A hivatásában leli örömét

Berendi (ha vasutas-körökben akadnának, akik nem tudnák a ferencvárosi főnök utónevét, azoknak írom: Tibor) valóságos két lábán járó mítosz. Megannyi publikációban megörökített, huszadik századi irodalmi hős, akit legendák lengenek körül. Legendák, amelyek vonzanak is, riasztanak is. Az az erénye, ami a legfőbb hibája: életelme — már-már mániákusan, megszállottak módjára — a hivatás, a vasút.



Berendi Tibor átveszi az Állami Díjat a Parlamentben

A kitüntetések kitüntetése

Évek óta ismerem (ezzel ugyan aligha kérkedhetek: hiszen a Ferencvárosban sokan évtizedek óta állnak kapcsolatban velem, 1945 novemberében szegődött oda beosztott forgalmistának, 1950 és 1969 között állomásfőnök-helyettes volt — kilenc esztendeje áll az ország legnagyobb pályaudvarának élén). Úgy érzem, ismerem tehát — és mégsem ismerem eléggé. S ha nem vagyok is lélekébúr — no meg aligha feladatam, hogy benső „titkokat” lebbentsek fel —, mégis keresem-kutatom az indítékokat. Jó alkalom erre, hogy éppen Tibor-nap van — megannyian köszöntötték; a legtöbben őszinte szeretettel, de meglehet, néhányan számításból is —, ám az igazi alkalom nem ez. Hanem a kitüntetések kitüntetése. Az április 4-e alkalmából az Országgházában átvett Állami Díj, amelyre eleddig még egyetlen magyar állomásfőnököt sem jutalmaztak.

Ami szándékmal érkeztem, hogy nem, csak azért sem írok többször elmondott életrendjéről: hajnalban 2 óra 50 perckor ébred, négykor már az álmólason van, este fél 8 tájig érkezik haza, megnézi a TV-Híradót, s fél 9-kor már alszik. A vasárnap annyiban különbözik ettől, hogy akkor „lajzi” — és csak hatra megye fradiba, délben pedig hazatér.

Nem, most nem erre vagyok kíváncsi. Nézzük egymást. Dehát akkor miről beszéljünk? Az álmairól, amelyek a határai alvásidőbe belefernek? S ha azt mondja: Ferencvárosról, a csodálatos sínvilágról, a gurítódombról, vagy a majdani rekonstrukcióról álmodik?... Nem győzködni jöttem őt, hogy a „három nyolcas” ősi vívmány és a kikapcsolódás élettani szükséglet — dehát erről győzködni eppúgy fölösleges, mint ahogy ő nem tud meggyőzni senkit ennek az ellenkezőjéről. Berendi ilyen. Most 57 éves, több szó erről — így, eme nézőpontból — ne essék.

Közbeszölt a vasút

— Nem azért dolgozom napi 15 órát, mert erőnyek tartom. De mindenki önmaga

döntse el, hogy miben leli az örömét! Van, aki attól frissul fel, hogy a kertjét ássa, más meg moziba jár, kártyázik. És olyan ember is van, aki csupán életfenntartás miatt vállalja a munkát; az ilyenféleknek a nyolc óra gyakran tizenhatali is felér. Nekem ez a minden. Itt érzem jól magam. Senki sem kényszerít arra, hogy bejöjjenek, de valami mindig akad, amit elintézhettek, és akkor már megérté.

Pedig de jó lenne bemutatni Berendi Tibort, a magánembert! Nos: ami elmondható róla, egyetlen noteszlapon is elfér. 1921-ben született Füleken, édesapja — a példakép, akitől tartást kapott, politikai elkötelezettséget örökölt — ott volt gyári munkás. Losoncon járt gimnáziumba, és — akárcsak nem akarom, már „közbeszóli” a vasút — első osztályosként a forgalmi iroda körül sündörgött. Arra gondolt: de jó is volna, ha egyszer — piros sapkával a fején — engedhetné tovább a diákvonatokat. Erre pedig, után — 1939-ben — levelet írt a MÁV-hoz; felvételi kérelmére nyolc hónap múlva érkezett válasz. „Érettsgizett segédtszti segédijasként” alkalmazták Füleken...

Hoppá, én a magánember bemutatását ígertem. A háború alatt, 1944-ben fél évig volt csupán katoná, a frontszolgálat elmaradt, mert, szükség volt itthon a vasutasokra... (Vasút, vasút, vasút!)... 1944 májusában házassodott meg, Pesti lányt vett feleségül, miatta települt át — először Miskolcra. Két fia van; Tibor 1947-ben született, agrármérnök, a 26 esztendő Péter pedig szintúgy a MÁV-ot szolgálja, Rákoson forgalmista.

Őt hányira lakik a Városligettől, tágas, nagy lakásban, és rendkívül módon szereti megunhatatlan, öreg — egykor kisiparossal csináltatott — bútorait. Csak azt nem szereti, ha takarítás után valamelyik asztal, vagy szék öt centiméterrel arrébb áll. Ha fél

9-ig van idő a zsörtölődésre, talán szóvá is teszi. Felesége nem dolgozik: kell, aki gondját viselje a családnak, aki — ez főleg múlt időben értendő — a gyermekeket nevelje. Következős a szabadságának eltöltésében is: egyben veszi ki a 24 napot (csaknem egy hét kell ahhoz, amíg az év közben felgyülemlett idegfeszültség feloldódik-továtűnik), mindig Balatonszentgyörgyre utazik, egy jóbarátjához. S onnan „ingázik” Hévízre, Földvárira... ahová kedve tartja. Beteg egyszer volt, az ötvenes évek derekán; nem dohánnyik, egvén káros szenvedélye sincs. Aki ennél is többre kíváncsi, forduljon a feleségéhez felvilágosításért.

Így is lehet

S mivel most őt köszöntjük (s gyanítom, az előbbi sorokat némi fejcsóválással olvasta), következzen hát a HIVATÁS. Ha igazán örömet szerezhetünk neki, nem is az ő hivatásáról, hanem Ferencvárossal írunk (mert: „jó sereg nélkül nem érhet el sikert a hadvezér”), dehát ezt megesszük majdnem minden évben, hiszen a Fradi csupán 1969 óta nyolcszor lett Kiváló Csomópont. Megkapta a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját, a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete zászlaját.

Mi az állomásfőnöki ars poetica-ja?

— Olyan példát kell mutatni, hogy az másokra is hasson. Így tanultam ezt mestereimtől, Udvarhelyi Istvántól, aki tíz évig volt itt főnök, meg Bence Lajostól is, aki át-

adta a stafétabotot... Dehogy akarom én azt, hogy mindenki az én tempómat vegye át, hogy aki majd egyszer a helyemre áll — mert az utódomat én szeretném kinevelni, ahogy engem is kiválóztott Bence Lajos —, minden módszeremet lemásolja. De lássa: így is lehet. Aztán szűrje le azt, ami tetszik, s azt is ami nem. Nyolc helyettesem van, harminc részlegvezetőnk és sok kisebb beosztású vezető, s valamennyien figyelik: milyen a főnök.

Az egyén érdeke is

Irodájának ajtaja — nemcsak képletesen, ténylegesen is; akár le is szerelhetné — állandóan tárva. Bárki bármikor beléphet oda, ha a főnökkel van elintézendője... de a nyitott ajtón át azt is láthatja, ha más várakozik Berendi Tiborra, s ilyenkor tömörre fogja a mondókáját.

Hogy népszerű ember-e? Az. De van, aki nem szereti. Akiiket ő sem szeret: az italozók, a lógósok, akik közül nem is egyet — lett légyen bármily szorongató is a munkaerőhelyzet — már elbocsátott. S nemcsak a fejelem miatt: az egyén érdekében is („ha másutt dolgozik, ittasan is megúszhatja ép bórral — itt viszont elvágja a vasút”). Tény viszont: amikor az Állami Díjat átvette, szünet nélkül csöngött a telefonja. Fél nyolckor közvetítette az ünnepeket a televízió, s este 8-kor már Csehszlovákiából — Fülekről — hívták a rokonok, meg a „földire” büszke egykori jóbarátok.

— Még most is borzasztó nehéz átváltani az Állami Díjra, ennek tudatában dolgozni. Hogyan lehet még többet adni? — kérde.

— És főnök, mi lesz három év múlva, hatvan fölött?

— Ki gondol arra? Semmi bajom. Mindig azt mondja a feleségem: este jössz haza és mégsem vagy fáradt, hogyan csinálod. Hogyan? Hogy ő a feleségem, a jobbik felem. Az Állami Díj egyik része őt illeti, egy rész pedig a munkatársakat...

...Példakép lenne? Aligha. Irigylésre méltó ember? Semmiképp sem az. Ám ha valaki mégis irigylit — csinálja utána. Az viszont vitathatatlan: nála méltóbbat az Állami Díjra (amelyet egyebek mellett négy kormánykitüntetés — közte a Munka Erdemrend arany fokozata — előzött meg) nemigen találhatunk.

Földes Tamás

Munka szerint...

B. Jánost — nem a neve az érdekes, sem a szolgálati hely, ahol vagy másfél évtizede dolgozik szerény szorgalommal — jó ideje ismerem, becsülöm. Épp hogy szakmát szerzett, serdülő szakállú legényke volt, amikor először beszéltem vele, s ahogy múlt az idő, úgy változott, emberesedett. Családot alapított, s a gyermekáldás sem maradt el: két kislány meg egy fiú — jobbára elégedett — apja. Jobbára — mondom —, mert zsörtölődni, hol ezért, hol meg azért hallottam elégszer. Volt amikor az ő pártján állott az igazság, volt amikor nem; volt amikor neki adtam igazat, s megesett, hogy nem értettük egymást. Ám ennyire haragosnak ritkán láttam, mint a minap — és hadd bocsássam mindjárt előre: ritkán mondtam hasonló meggyőződéssel, mint most, hogy nincs igaza.

Mi váltotta ki a vitát... elsődlegesen nem is köztünk, hanem a brigádvezetője, a munkahelyi főlöttesel, szakszervezeti bizalmija és közöttük? A jutalom, amelyet felszabadulásunk ünnepe alkalmával kapott. S amelyet kevesellt. Elsősorban nem is azért, mert — mitagadás — vékonyka volt a boríték, nem is mert többre számított a kapott forintoknál. Akkor hát miért? Mert a nála vagy nyolc évvel fiatalabb, nőlen, a családi — anyagi — gondoktól mentes munkatársra két százszal többet kapott.

— Mire kell az a pénz annak a kölyöknek? — zúgolódott. — Hogy új farmert vegyen magának, vagy tudom is én, mit?... Nálunk viszont minden fillérnek helye van! A nagyobbik lány most megy ötödikbe, tudja, hogy mennyi új könyvre van szüksége? Az öcsi meg nagycsoportos az óvodában, őstől ő is elsős. Meg aztán a szobákat is ki kéne festeni...

Nem vitatom, hogy a nagy család nemcsak öröm és nagy felelősség, hanem az anyagi létünket is meghatározza. Kétségkívül még a munkahelyi közérzetünket is. Mégsem lehet ajándékolni olyan jutalomra, amelyet a produktum — a végzett munka, az önként vállalt társadalmi tevékenység alapján osztanak szét, akár ünnepélyes alkalmakkor, akár más esetekben. S bár tény, hogy a nagyobb családokban törvényszerűen kisebb az egy főre jutó jövedelem (hiszen több az elartottak száma), azért azt se hagyjuk figyelmen kívül: a társadalom — s azon belül a munkahelyek döntő többsége is — különféle jutásokkal igyekszik enyhíteni a családfenntartók terheit.

Nem csupán a családi pótlékra gondolok, amely az elmúlt években többször is emelkedett (és életszínvonal-politikánknek megfelelően a jövőben is — a népgazdaság teherbíró-képességétől függően — emelkedni fog), s nemcsak arra, hogy városaink zömében a háromgyermekes családok soronkívül juthatnak tanácsai bérlakáshoz. Gondolok viszont azokra a helyi intézkedésekre-könnnyítésekre, amelyeket a vállalatok nyújtanak, s amelyeket a kollektív szerződések tartalmaznak. Van, ahol a nagycsaládok minden évben beutalót kapnak — ha kérnek — valamelyik üdülőbe, másutt a családfenntartó apa nem fizet az üzemi étkezésért. S a szakszervezet többnyire kéretlenül-hivatlanul is jelentkezik: a beiskolázás időszakában, karácsony előtt, vagy ha baj sújtja a családot, és segélyre van szükség.

Ismétlem: mindettől B. János anyagi helyzete nem lesz azonos a nála fiatalabb, egyedülálló brigádtagével. Am az azonos munkáért azonos bér elvét, s a jobb munka méltányosabb jutalmazását mégsem szoríthatjuk háttérbe. Állgásig lenne, s nem valós, ha így cselekednénk. Végezetül: miért mondtam el mindezt most, két ünnep között? Semmiképp sem az ünnepontás szándékával, hanem azért, mert szép számmal lesznek olyan szolgálati helyek, ahol május 1-e alkalmával jutalmaznak. Az ottani szakszervezeti bizalmiak, munkahelyi vezetők határozottságát szeretném erősíteni: a rendelkezésre álló pénz szétosztásakor a végzett munkára legyenek tekintettel.

Utóvégre a mi társadalmunkban az embereket munkájuk alapján minősítjük: becsüljük többre, vagy kevesebbre. S a jutalom — legyen busás, vagy szerény — a közösség értékítéletének egyik kifejezője.

F. T.

Változatos életpálya

Beszélgetés Jándi Károly Eötvös-díjas szakosztályvezetővel



A felszabadulás 33. évfordulója alkalmából a műszaki-gazdasági haladásért eredményesen tevékenykedő szakemberek jutalmazására alapított Eötvös Loránd díjjal — mint már jelentettük — két vésztást tüntettek ki. Közülük egy-egy példát említek: az anyagszolgálatnál kezdett dolgozni. Már fiatalon vezető beosztást töltött be. Huszonkét éves volt, amikor először nevezték ki főnöknek. A felszabadulás után a Vasúti Főosztályon folytatta munkáját: az anyagszolgálat tervezésével, irányításával bízták meg. Később 12 éven át a KPM pénzügyi főosztályán a közgazdasági elemzési és ügyvitel-gépesítési feladatokkal foglalkozott. Közben állandóan tanult, képezte magát. A gazdasági mechanizmussal, a vállalat pénzügyi, számviteli, költségvetési kér-

désével való foglalkozást a minisztériumban kezdte el. Hét éve, 1971-ben került a Vezérigazgatóság pénzügyi szakosztálya élére.

— A MÁV pénzügyeinek intézése nem olyan látványos, mint a személy- vagy az áruszállítás, noha egy-egy pénzügyi művelet megszervezése, lebonyolítása néha nagyobb szellemi alkotással is felér — mondotta a szakosztályvezető. — Egészében véve azonban a mi munkánk igazán akkor jó, ha szinte észre sem vesszük, hogy létezik. Pedig ebben a színpad mögötti gépezetben, ebben a rendkívül szerteágazó, néha bonyolult pénzügyi szakmában ugyancsak zajlik az élet.

Különösen nagy munkát adnak a szakosztálynak a hitelügyek. Ilyen emlékeztető tranzakció volt a múlt évben, amikor a MÁV-nak váratlanul nagyobb mennyiségű teherkocsi és vontatójarmű beszerzésére nyílt alkalma, de nem rendelkezett a vásárláshoz szükséges pénzzel. A szakosztály ekkor nagyszabású hitelkonstrukciót dolgozott ki. Ezzel lehetővé tette, hogy a járművásárláshoz szükséges összegek időben kéznél legyenek. Most több száz román

gyártmányú teherkocsi beszerzésével kapcsolatban folytatnak hasonló hitelszerződési tárgyalásokat.

Köztudott, hogy a MÁV kapcsolatban áll Európa összes vasútjaival. Ez nagy devizagazdálkodási, elszámolási feladatokat ró a pénzügyi szakosztályra. Nem könnyű eligazodni a gyakran változó devizaárfolyamok labirintusában, de a MÁV devizagazdálkodása mindig pontos elszámolást mutat. Ennél is szerteágazóbb feladat a beruházási hitelek kidolgozása, az építési szakszolgálat milliárdos anyagvásárlásaihoz, és sok más, hasonló tennivalóhoz a pénzügyi feltételek megteremtése. Mindezek irányította, tervezője, szervezője, végrehajtója a pénzügyi szakosztály vezetője, szoros együttműködésben a MÁV egész felső vezetésével. Nem véletlen, hogy az V. ötéves tervben a MÁV-nak olyan megalapozott gazdasági szabályozó rendszere jött létre, amely biztosítja a kiegyensúlyozott vállalati gazdálkodást.

A szakosztály évente kétszer átfogó értékelő jelentést ad a MÁV gazdálkodásáról. Egy kis történelem is ez a kiadvány, hű tükre a magyar

vasút jelenkori fejlődésének, az utódoknak is lehet majd belőle tanulni. A szakosztályvezető nagy gondal, kedvel lektorálja közleményeit, szerkeszti kötetit és büszke a könyv szép nyomdai előállítására. Bevallja, érzelmi szálak is kötöttek a háziyomdához, mert az apja, mint nyomdász, ott dolgozott 40 évig.

Ilyen mélyreható emberrel vonások is színezik Jándi Károly egyéniségét, amelytől semmi sem áll távolabb, mint a számok emberében általában jellemzőnek tartott szárazság, érdelemhiány. Otthonában, családjában körében mindig feloldódik és ilyenkor a négy unokájával való foglalkozás a legnagyobb öröme.

Szász Ferenc

Csapatzászló a katonáknak

Adományozták a MÁV dolgozói

Hazánk felszabadulásának 33. évfordulója alkalmából a debreceni igazgatóság csapatzászlót adományozott a honvédség egyik, a vasútnál dolgozó műszaki-építő alakulatának. Az átadási ünnepség színhelye az Egyetem tér volt. Megjelent Darányi Miklós vezérőrnagy, Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára és Tóth Imre, a megyei pártbizottság titkára.

A honvédelmi miniszter levelének felolvasása után Darányi Miklós vezérőrnagy mondott ünnepi beszédet. Méltatta felszabadulásunk évfordulójának jelentőségét és a csapatzászlóval kitüntetett egység munkáját.

A csapatzászlót Kulcsár József, a debreceni igazgatóság vezetője adta át az egység parancsnokának. A több millió forint értékű társadalmi munkát végző műszaki katonák díszmenettel köszöntötték az ünnepségen részt vett vendégeket, majd körletlátogatásra került sor.

A JÖVŐ MÉRNÖKEI

Várja őket a vasút

Együttműködési szerződést kötött szakszervezetünk a győri közlekedési és távközlési műszaki főiskolával

Koszorús Ferenc, a Vasutasok Szakszervezetének főtítkára és a területi bizottságok titkárai március 31-én meglátogatták a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolát. A vendégeket dr. Hegedűs Gyula főigazgató fogadta. A látogatás alkalmával együttműködési szerződés megkötésére került sor, amelyet egyfelől a vasutas-szakszervezet, másfelől a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola képviselői írtak alá.

Még az elmúlt évben szakszervezetünk központi vezetősége tárgyalta a vasúton dolgozó műszakiak helyzetét, s határozatban hívta fel a figyelmet arra, hogy a szakmai vezetésnek és a szakszervezeti szerveknek nagyobb gondot kell fordítaniuk a végző fiatalok munkahelyi beilleszkedésére.

A szakszervezet szociálpolitikai osztálya felmérést is végzett az utóbbi öt évben főiskolát végzett műszakiak között. A kérdőívek azt mutatják, hogy a pályakezdő fiatalok munkahelyi körülményei mennyiben segítik elő a beilleszkedést, s arra is választ vártak, hogy a főiskolán tanultakat a gyakorlatban alkalmazni tudják-e.

Szakszervezetünk vezetői gondosan készültek a főiskola vezetőivel és diákjaival való találkozásra. A látogatás folyamán a szakszervezet és az intézmény vezetői véleményt cseréltek.



Koszorús Ferenc főtítkár és dr. Hegedűs Gyula főigazgató aláírja az együttműködési szerződést

Megbeszélték azokat a legfontosabb feladatokat, amelyek végrehajtásában kölcsönösen segíteni tudnak.

A vasutas-szakszervezet főtítkára találkozott a főiskola nappali és levelező hallgatóival.

Kötetlen beszélgetés alakult ki közöttük, s a főtítkár készségesen válaszolt a fiatalok kérdéseire.

A látogatás alkalmával aláírt együttműködési szerződés az 1978—80-as évekre szól. Figyelembe veszi a vasút munkaerősükségletét, a káderutánpótlás irányelveit, a technikai fejlődéshez igazodva

szolgálja majd a főiskolai hallgatók hivatástudatának értékelését.

A szerződő felek a jövőben gyakrabban találkoznak.

A vasúti szakon végző, jó előmenetelt tanúsító hallgatókat elnökségi vagy központi vezetőségi ülésen részesítik jutalomban. Ezen túlmenően a vasutas-szakszervezet pályázatok kiírásával is ösztönzi a fiatal műszakiakat. A főiskola többek között szakértői tanácsadással nyújt segítséget a szakszervezet elé kerülő speciális témák elbírálásához.

Sz. M.

Bemutatjuk Ketykó Istvánt

PÁLYAKEZDŐ KÖLTŐ. HATVANÖTBE ÉRETTSÉGIZETT, ÉS MÉG ABBAN AZ ÉVBEN VASUTAS LETT. JELENLEG A BALASSAGYARMATI VONALFŐNÖKSÉG TARTALÉKOS FORGALMI SZOLGÁLTATVEŐJE. ÉLETÉRŐL, HIVATÁSÁRÓL VALLJA:



A szavak alázatos szobrása vagyok

A Nógrád megyei Szügy községben születtem 1946-ban. Öten vagyunk testvérek. Anyám egyedül nevelt bennünket, édesapám születésem előtt három hónappal meghalt.

Öt éve Balassagyarmaton lakom. Egy héteves fiam és egy ötéves lányom van. Hivatásnak tekintem a vasutat, hiszen ez a foglalkozásom, ebből élek. A versírás gondolataim, érzelmeim kifejezésének eszköze.

Naponta két-három órát utazom a vonalfőnökség különböző állomásaira — Diósjenőre, Romhányba, Magyaránudorra és még jó néhány szolgálati helyre — s többnyire utazás közben érelem magamban egy-egy vers rímeit, ritmusát, szavait. Olyan szenvedély ez, mint az ópium, vagy a cigaretta. A szavak alázatos szobrása vagyok...

Első versem a Magyar Vasutasban jelent meg másfél évvel ezelőtt Anyám címmel. Ez a siker további írásra ösztönzött. Számos vasúti témájú versem közül azóta már többet közölt a lap, ezenkívül helyt adott néhány prózai írásomnak is. Büszke vagyok arra, hogy első olvasóim a vasutasok, a kollégák voltak. Költeményeim megjelentek már a megyei lapokban, továbbá bemutatott a Képes Újság Tavasz szél című irodalmi rovata és a Magyar Ifjúság. A legnagyobb izgalom-

mal persze mindig a Magyar Vasutast nyitom ki. Nemcsak azért, hogy nyomtatásban lássam újabb versemet, hanem azért is, mert a lap a vasutasok életéről, munkájáról tudósít. Nekem, a forgalmistának mindig érdekes, izgalmas olvasmány.

Gyakran előfordul, hogy a 12—16 órás szolgálat után sem bújok azonnal ágyba. Leülök

inkább otthon a kisasztalunk és írok vagy a kortársaim tal javasolt irodalomtörténetét, illetve egyéb tárgyú könyvet olvasom. „Autodidaktikán” képezem magam... Úgy érzem, nekem két vatásom van: a vasút és a költészet. Mindkettőt életre kell tartom, hisz a kettő összefér, az egyik nem zár ki a másikat.

Sirálybangok

(Anyám halálára)

Hát elmentél te is anyám...!
Fáraót lepkeszárnyad fennakadt
az idő bokrán,
még vergődél egy darabig,
mig ki nem szabadított
a tövisek közül
az utolsó álom: a halál.
Hol jártam akkor én,
miféle színpad fényeit imádtam,
mikor utolsót szoritott benned a görcs...?
Visszahoznának én
a keselyűk vad karmait közül,
tépett sebeid kötözneim
puha szavaimmal,
de nem tehetem — — —
édes nedveid gyökereknek adtad,
félétekeny vagyok
földre, fűre, fára,
anyám, anyám!
miért van az, hogy nekem már
a sirályhang is larma...?

DUNAI FINOMÍTÓ:

Olajállomás a város közelében



Huiber Istvánné raktárnok gondosan feljegyzi a kocsiszámokat

Dunai finomító állomásra utazva, egy élénk szemű, minden változásra odafigyelő kisfiú ült mellettem. Amint feltűntek a Kőolajipari Vállalat lépcsőjének „örklángjai”, a gyerekek szüleit kérdezte: — **miért égnek azok?** Az apa miközben magyarul beszélt, vonatunk bejárt az állomásra. A kisfiú ismét felkiáltott: — **Nézd apu, mennyi „kerekkocsi”!**

Ezen az állomáson valóban szembejöttünk, hogy itt-ott látni csak egy-egy fedett vagy pórkocsit. Így van ez mindig? — **kérdeztem Kelényi György állomásfőnöktől.**

— **Igen. Állomásunk 99,9 százalékgig olaj, illetve származékainak szállításával foglalkozik.** A DKV-ba évente 8,5 millió tonna nyersolaj érkezik; mi ennek több mint a negyven százalékát továbbítjuk a szélrózsa minden irányába. Szállítunk bitument, fűtő-, gáz- és különböző motorolajokat, benzinféléket, egy szóval a szénhidrogénnek minden származékát.

Az állomás vágányai között járva, a szemnek szinte fárasztó a látvány: mindenfelé tartálykocsik. A föld is az olajról árulkodik.

— **Ez a mi birodalmunk, a**

„gömbölyűkocsik” világa — ben már több mint kétmillióra növelték. Ezt a jól bevált gyakorlatot jó üzemszervezéssel, a szállítatókkal való rendszeres kapcsolattartással igyekeznek a lehetőségek határáig kiterjeszteni.

— **Mivel magyarázható ez a nagyarányú teljesítményfelfutás?**

— **Teljesítményünk egyenletes növekedését mindenekelőtt a korszerű technika segítette elő.** Állomásunkat ugyanis nemrégben Integra-dominó berendezéssel szerelték fel. Ma már egyetlen asztalról irányítjuk a forgalmat. Ez kedvezően befolyásolja a munkaerő-ellátottságot is. Mi sem természetesebb, hogy egy technikailag jól felszerelt szolgálati helyre szívesebben jönnek dolgozni; nem beszélve a kényelmes, tiszta szociális létesítményekről. A felvételi épületben fürdő-, mosdóhelyiségek, klubszoba, ebédlő. Az irodák mindenütt tele vannak cserepes növényekkel. Az állomás épülete előtt frissen ázott ágyások láthatók.

A szocialista brigádok már korábban elhatározták, hogy otthonosabbá teszik munkahelyük környékét. Ezt a férfiak vállalták, a nők pedig óvodát patronálnak Százhalombattán. Ennek is köszönhető, hogy a vasutas gyerekek egytől egyig helyet kaptak a gyermekintézményekben. **Séra Sándor**

A tartálykocsikban szállítandó anyagoknak a jellemzőit nemzetközileg elfogadott pictogramokkal és számtáblákkal jelzik. **Pintér Ferencné** kereskedelmi főnökhelyettes éppen ilyen felragasztható számokat válogatott. Ezekkel jelzik a származék gyulladási fokát.

A Dunai finomító állomás teljesítménye évről évre emelkedik. A múlt évben a tervezett 3 millió 200 ezer helyett 3 millió 445 446 tonna árut szállítottak. Ez 8,5 százaléka a budapesti igazgatóság teljesítményének. Még egy összehasonlító adat: tavaly előtt 1 millió 594 ezer tonna árut továbbítottak irányvonattal. Ezt 1977-

Örök fékező

Egyszer megdermedt jégvirág-ablakú vonatra várak

máskor fénylő-csillagú nyári esten — szerelmes kezektől telefirkált — üres padokon ülök

örök tartalékmozdonyként járom pirosított falvak álomba zuhant útjait

meddig még...?

három X gyűrődik arcomon, hajam közé egyre több fehér szálat kever a rohanó idő

álom-kék ruhában kézenfogva bolyong tizenegy évem s szerelmem: a vasút, az örök fékező.

Vadkacsák

Lassan elmerültek a vízre festett hegyek, loccsan a délután, apró buborék száll a sás felett — — —

langyos egekhez feszíti szárnycsapásait egy kacsaraj, sután behuzza farkát kutyánk

hápog a rét —

a dízel-zajra felriad a pihenni készülő csapat, a láрма szíven üt: száztizennyolc tengely robbanása visszhangzik mindenütt

jelzők ugranak vörösrre, csend zuhan álmos vizekre —

gólyalábon lépdel, síró békákra vadászik az este...

CSILLAGOK

Itt a hegyen, hol vadludak suhogását hallgatom, jénesen felragyog vörös sapkámom ötagú csillagom — ismerem az éjt s értem halk szavát, ujjam apró csillagokhoz ér, tudom, ők az ifjúság, melyben egykor szélrázta fák fajongtak és sötét völgyek sikongtak válaszul — újra mesél a sötét, mely puhán betakar, rámborul...

Ifjúság, te csillag, halkuló lant zene; megkopott éreim estéje. reggele örködő felettem s ragyogj. a hajnal messze még — lobogj csak lámpaláng, lobogj — fényed ma tiszta szép!

Köszöntünk VII, köszöntünk Havanna!

Utolsó forduló a VIT-vetélkedő városi döntőjén, az Úttörő és Ifjúsági Házban, Mátészalkán. Közel 10 pontos előnnyel vezet a MÁV Pályafenntartási Főnökség öttagú csapata. A veszélyes ellenfél, a gimnázium, nem tudja ledolgozni hátrányát.

A győzelmet a vasutas fiatalok szerezték meg, így a megyei döntőn Mátészalka városát képviselik.

Az ünneplésen, a gratulációkon túl volt már a csapat, amikor felidézük a vetélkedőt, és arról kérdezzük a győzteseket: hogyan készülnek a nagyobb erőpróbát jelentő megyei döntőre?

— A KISZ városi bizottsága felhívással fordult az alapszervezetekhez. Ennek alapján nevezünk a vetélkedőre — mondja Molnár Mária KISZ-titkár. — A városban három helyen rendezték meg az elődöntőket, és a csapat csoportgyőztesként jutott a döntőbe.

A csapatkapitány Képes Gábor, a főnökség vezetőmérnöke lett, ő biztatta, lelkesítette a csapat résztvevőit. A várható versenytémákat felosztották egymás között, és mindenki egyénileg készült. S hogy lelkiismeretesen és alaposan, azt Huri Attila is biztositotta, aki úgy „ismeri” Kubát és Havannát, hogy idegenvezető is lehetne...

De a többiek is — Szilágyi László, Garamvölgyi Gyula — sokat tettek a csapat sikeréért. A felkészülés alatt könyvtárakat látogattak, információkat, ismereteket szereztek.

A megyei döntőből nem jutottak el a több megye győzteseihez területei döntőjére, de így is minden elismerést megérdemel a lelkes csapat.

NEM MESEBELI LEGÉNYEK

Hárman hoztak hárommilliót

Volt egyszer egy szegény ember. Annak volt három fia. Elindultak szerencsét próbálni...

Általában így kezdődnek a népmesék. A folytatás megrendszert az, hogy a három fiú közül végül a legkisebb volt a legokosabb, a legügyesebb, és a legerősebb, ezért aztán meg is találta a boldogulását.

Az én mesém ehhez hasonló lenne: Egyszer volt, hol nem volt, volt három ember a Keleti Villamosfenntartási Főnökségen. Mindhárman ügyesek, erősek, okosak... De félre a mesével! Hiszen ez már a valóság:

Tanácskoztak

A meszi útra kelt utasok gyakran panaszkodtak a legkorszerűbb vasúti kocsik fűtelensége miatt. Nem gonosz varázslat okozta a bajt, hanem a klimatizáló berendezés biztosítékának hiánya, illetve tökéletlensége. A három ember összeült, összedugta a fejét, és még okosabbak lettek. Tanulmányozták a szabványokat, méréseket végeztek, kapcsolatot kerestek a Villamosipari Kutató Intézettel, és végül egy olyan újítást készítettek, amelyen a tudósok is megcsodálódtak. A szinte találmánynak is beillő újítással több mint három millió forint hasznót hajtottak a vasútnak és a népgazdaságnak, nem számítva a devizamegtakarítást és a panaszok megszüntetését.

Ezek után bemutatom a három újítót:

Matyó Ferenc a villamosfenntartási főnökség műszaki vezetője, Torda István esztergályos és Nagy László műszaki csoportvezető. Korábban mindhárman a Béke szocialista brigád tagjai voltak, de a



A kitüntetett újítók: Matyó Ferenc, Torda István és Nagy László

(Laczkó Ildikó felvétele)

brigád kettéválása óta ugyan-csak naponta találkoznak. Összeköti őket a politikai munka is, hiszen mindhárman párttagok, sőt az alapszervezet vezetőségi tagjai.

Patkoljon a kovács!

Egyszerűnek tűnik a laikusok előtt biztosítékról beszélni — éppen azért, mert laikusok, akik legfeljebb annyit hallottak erről a fontos villamosági tartozékról, hogy „meg lehet patkolni”. A három ember azonban tudja, milyen sok munka, álmatlan éjszaka, megannyi lemondás van az újítás mögött. Az ő esetükben is igaz tehát, hogy göröngyös út vezet a sikerhez.

A kísérleti próbaút például kezdetben balszerencsésen végződött: kigyulladt a vasúti kocsi, és sokan azt tartották, hogy az új biztosíték miatt. A tények és az eredmények viszont mégis a kutató elmét, a három szorgalmas vasutasat igazolták. A Villamosági Kutató Intézetben készült jegyzőkönyv tanúsága szerint az újítók által javasolt biztosíték jobb, megfelelőbb, mint az eredeti.

A lengyel importból szár-

mazó kocsifűtési szakaszbiztosítók az újítás révén szinte „örökéletűvé” váltak. Az ötszáz-hatszáz forintos alkatrészek javítási, illetve felújítási technológiáját is kidolgozta a „triumvirátus”. Tagjai a Kiváló Újító jelvény mellé nem véletlenül kapták meg az aranyérmét is.

Az újítási díjat már felvetették, ám az úgy legfőbb nyertese az utazóközönség, hiszen a klimatizáló berendezés tökéletes működése folytán télen melegebb, nyáron hűvösebb van a személykocsikban.

Királysággal felér

Ha egy-egy sikeres újítás megvalósítói nem is szerezhettek fél országot, királyságot, mint a mesebeli legények, az itt szereplő három újító mégis elégedett.

— Családos emberek vagyunk, ezenkívül építkezünk, illetve építkezünk — mondja Matyó Ferenc. — Így jól jött az a száznegyvenezer forint, amit az újításért kaptunk. Ezenkívül a szakszervezet is megajándékozott egy kétéhes üdülési beutalóval. Harminc évi házasság után végre két hetet töltök Mátraházán a feleségemmel... Szalai Mária

Szárnyakat adó közösségben...

A közelmúltban mintegy kétszáz vasutas vette át a kiváló újítók megillető kitüntetését. Közöttük mindössze három nő volt. Egyikük Frágó Ilona, aki a hatvanas években — a Landler Jenő járműjavító munkásnőjeként — végezte el a vasútgépezeti technikumot. Kilenc éve a MÁV Pestlőrinci Vonalfelügyelőség dolgozója, jelenleg a Nyugati pályaudvaron levő villamoselőfűtő-telep főelektrikus. Körülbelül tizenöt-húsz újítás fűződik a nevéhez.

— Nekem könnyű — mondja —, mivel rendkívül érdeklődök, s mind szakmailag, mind politikailag jól tájékozott közösségben dolgozom. A most kitüntetettek között velem együtt ott voltak a munkatársaim, sőt a főnököm is... Ha odamegyek hozzájuk, s azt mondom, hogy valamit kigondoltam, nyomban bíztatnak. Aztán leülünk és megbeszéljük a témát, s ez nekem szárnyakat ad...

A Nyugati pályaudvar villamoselőfűtő telepének üzemeltetése, a karbantartás megszervezése az Ilona feladata. A telepről azt mondja, hogy „vasúti viszonylatban egyedülálló konstrukció”.

— Miért?
— Mert személyzet nélkül biztosítható az indulásra váró vonatok előfűtése.

Gondok persze vannak, hiszen a berendezés még az első gyermekbetegségek korszakát éli. Ahhoz, hogy végképp tökéletesen, megbízhatóan üzemeljen, sok ötlet, elképzelés megvalósítása szükséges.

— Most is sok minden kavarg a fejemben — szól, aztán a legutóbbi újításáról beszél, amely szerinti sikerült az előfűtő-vágányhálozat villamosítását fejleszteni, illetve egy próbavágyant létesíteni,



mláltal háromról egy napra csökken a személykocsik villamosfűtési részlegvizsgájának ideje. A megvalósításhoz tulajdonképpen sem eszköz, sem anyag nem áll rendelkezésre, ám az újító ötletei elhárították az akadályokat. A szükséges átkapcsolási rendszereket, kábelbontásokat, a beiktatásra került feszültségváltókat Frágó Ilona tervezte meg, javasolva egy tartalék erőátviteli rendszer felhasználását.

— Az erősáramú erőátviteli mechanizmus eléggé erős oldalam — jegyzi meg. A legtöbb újítása éppen ezzel kapcsolatos.

Kedveli és nagyra becsüli a fiatalokat. Szerinte könnyű megtalálni a közös hangot, ami előfeltétele a jó együttműködésnek. Így érthető igazán, amit búcsúzáskor mondott:

— Bennem végtelen optimizmus van. Nem ismerek olyan feladatot, amit közösen meg ne tudnánk oldani... (szalai)

INTÉZKEDÉS HELYETT:

Ígéretés

Az újítási szabályzat mást ír elő

A gyöngyösi kiterőgyártó üzemben az szb újítási albizottságának vezetője vagyok. Ezért is olvasom örömmel az újítómozgalomról szóló eredményeket, mint például az ideje 5. számban az „Újításból milliók” című cikket. De mennyivel jobb lehetnének ezek az eredmények, ha idejében lezárnának egy-egy javaslatot, s nem fektetnék el azokat esetenként évekre.

Üzemünk két dolgozója, Rác István és Szurnyák István 1975. (nem elírás) december 16-án újítási javaslatot adott be a „Mangán csúcsok megmunkálás előtti ultrahanggal történő bevizsgálása” tárgyában. A javasolt megoldással munkabért és energiát akartak megtakarítani. A javaslatot 6239/75. sz. alatt naplóztuk. Mint jó javaslat esetén szokás: a véleményezés gyorsan elkészült. Mivel azonban üzemünk a vizsgálathoz szükséges műszerekkel, tapasztalattal nem rendelkezik, a javaslatot szakvéleményezésre felküldtük a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökséghez 1975. december 23-án. Ezután hosszú szünet következett, mert az illetékesek figyelmen kívül hagyták a MÁV Újítási Szabályzat VUSZ 36. §. 1. pont c) bekezdésében foglaltakat. Választ nem kaptunk.

Ez év márciusában — érthetően — elfogyott az újítók türelme, a passzsal fordul-

tak az újítási albizottsághoz. Panaszuk alapján levélben megkerestük a KFF-et, a szakvéleményt sürgetve. Március 3-i levelünkre már március 8-án válaszoltak, közölve, hogy annak idején továbbadták a javaslatot elvi irányító szervüknek. Levelükből úgy tűnt, hogy a késéért nem ők a felelősek, ám később ennek az ellenkezője derült ki.

Telefonon ugyanis felhívtuk az Ultrahangos Vizsgáló Központot, név szerint Virág Istvánt, aki nagyon udvariasan tárgyalt, és gyorsan intézkedett. Pár napon belül megkaptuk a KFF-nek írt szakvéleményük másolatát, mely 1978. január 24-én kelt. Újabb telefonálás a KFF-nek, ahol — érdekes! — most már emlékeztek az újításra, és megígérték, hogy április 1-ig megküldik válaszukat.

Április elseje már elmúlt, de a válasz sehol. Nem bonyolult ügyről van szó, mégis mennyi kérdés adódik: Több mint két év alatt miért nem lehet választ adni? Miért kell az újítók idegeivel játszani? Miért kell ilyen és hasonló huzavonával az újítók kedvét elvenni? Mert igaz, hogy jöhetnek szakvéleményezés közben olyan problémák, amelyek késleltetik a véleményezést, az ügy lezárását, de — ennyi idő még a legbonyolultabb újításnál is sok lenne.

Földhási János

Kikelt a mag

Május 1-én minden évben megtelnek emberekkel az utcák. Még az egyébként mostohább, elhanyagoltabb környezet is megszépül. Transzparensek, zászlók, léggömbök mindenfelé. Hömpölyög a vidám tömeg, a vasutasokkal, a közlekedési, a könnyű- és nehézipari, a közértes, az egészségügyi és egyéb vállalatok, intézmények dolgozóival együtt. A fővárosban a Dózsa György út irányába haladnak, máshol a meghatározott téren, utcában felállított dísztribún felé. „Üdvözljük a város felvonuló dolgozóit!” — harsogja a mikrofon.

Ott menetelnek a veteránok is, akik másfajta május elsejékre is emlékeznek még. A májusi ünnepségek régen jóval május elseje előtt kezdődtek. Április huszadika körül a munkapadok mellől, az irodákból, a falvakból és tanyákból ráncigálták elő rendőr- és csendőrpribekek a munkásokat, parasztokat, szellemi munkásokat. A börtönök, rendőrfogdák megteltek azoknak a gyanúsoknak az ezreivel, akikről feltételezték, hogy május elsején felvonulnának. A munkásosztály nemzetközi harci ünnepén megerősített rendőrszemek, készenlébe helyezett őrzáratok, fényesre csiszolt páncélautók és honvédszászlóaljok vártak a beavatkozásra. A legelső felvonulás emlékét korabeli dokumentumok, leírások őrzik.

Igy tudósított a Pesti Hírlap 1890. május 2-án: „A Magyar Államvasutak pályaudvara előtt felvonuló csoportok különösen nagy tömegük által vonták magukra a figyelmet. A magyar fegyvergyár munkásai, körülbelül 800-an, amiatt panaszkodtak, hogy a kirendelt rendőrtisztviselő nem engedte meg nekik, hogy zenével és zászlóval induljanak. A munkások tiltakoztak ezen eljárás ellen, mert a főkapitányi rendelet értelmében joguk volt hozzá, de ezt nem vették figyelembe és kénytelenek voltak a zászlókat és hangszereket félretenni. Itt vonultak el továbbá csendben és komoly arckifejezéssel: a Ganz-féle vagongyár munkásai, kik jóval többen voltak a bejelentett kétezernél, a cipészek és csizmadiaesegédek közül ezren, az asztalossegédek mintegy kétezeren, a bőrművesek harminnégyezerrel, a Magyar Államvasutak főműhelyeinek munkásai pedig ezren. A rendezők egész erejükkel azon voltak, hogy szigorúan a főkapitányi intézkedéséhez tartassák magukat, nehogy a csoportokhoz kirendelt rendőrtisztviselőknek okuk legyen a közbelépésre.”

Öt évvel később — 1895-ben, 83 esztendővel ez előtt — az újpesti Danubius-gyár munkásai a hatósági tilalom ellenére zászlók alatt vonultak ki. A budapesti királyi törvényszék pert indított ellenük. Ahogy a bírói ítélet megállapította: „Szabó Jenő rendőrfogalmazó félkezével megfogta a zászló rudját, s mivel ugyanazt több munkás is megfogva nem engedte, erőszakkal vagyis karhatalommal vétette el oly módon, hogy a lovasrendőrök a zászló körül munkásokra gázoltak, a gyalogrendőrök pedig a zászlót elvették, s kardot rántva, a tömeget szétosztatták, s azután az elvett zászlóval visszavonultak. Alig haladtak azonban 20—25 lépéssnyire, a munkások tömegéből köveket dobáltak a rendőrökre, mire Szabó Jenő rendőrfogalmazó rendőreit visszavezényeltte, s míg a rendőrök karddal támadták a munkásokat, ezek viszont esernyőkkel, botokkal, letört gallyakkal ütötték a rendőröket, mely verések folytán mindkét részről szenvedtek sérüléseket...”

A csendőrség brutalitását, neveléses ostromságot érzékelteti egy 1927-ben kelt Fejér megyei csendőri jelentés, amely rögzítette, hogyan rendszabályozták meg fiatal napszámos legényeket, mert május elsején piros virágot tüztek gomblyukukba, zsebkönyvükben pedig vörös zsebkendőt találtak. A csendőr közölte feljebbvalóival azt is, hogy „a zsebkendő és az 5 darab piros színű tulipán virág őrizetbe véve Gönyű község előljáróságának adatott át, megőrzés végett.”

Az a rendszer így rettegett a „piros tulipánoktól!” Legszívesebben azokat a rendszabályokat alkalmazta volna a májusi ünnep ellen, amelyeket Kurt Eisner, német író fogalmazott meg ironikusan „Nemzetközi rendőrintézkedések” című karcolatában. Eszerint a „kulturállamok” összesereglett képviselői abban állapodtak meg, hogy végre is erélyesen kivetkőztetik május elsejét forradalmi lényegéből. A következő intézkedéseket tették:

„Május havában — szép idő esetén már április második felétől kezdve — 24 óras váltási rendszert kell vezetni. Az összes munkásoknak, valamint a kisebb fizetésű alkalmazottaknak tilos eme időben a gyárakat, bányákat, stb. elhagyni. Fehérneműt cserélni tilos. Vasárnapi munkaszünet nincs. Az esetleges szép májusi napok elhárítása céljából köteles az egész armádia szüntelenül gránátokat röptetni az ég felé, hogy a felhőkből nedves lecsapódások keletkezzenek. A hőmérséklet megváltoztatásáról kénsav párologtatásával kell gondoskodni. A napnak csak reggel 4—5-ig, délután 1-fél 2-ig szabad sütni. Mosolyogni tilos, különösen az égboltozatnak. Enekelni óhajító madarak rendőrségi igazolványt kötelesek váltani, az ének szövegeinek, illetőleg értelmének előzetes, aktaszerű bemutatása mellett. A rendelkezés ellenére cselekvő madarak leölvethetnek... Május elseje az összes szövetséges államok naptárából törölendő. A hónap kezdődjék május 2-án, és végződjék május 32-én.”

Csak hogy Kurt Eisner szerint az elhíntett magot is tapossák, hogy kikeljen. Május elseje a rendőrterror ellenére is a proletariátus harcos seregszemléje lett.

Tuza István

Nyolc órát a kerületért

A VIII. kerületi párbizottság Nyolc órát a VIII. kerületért címmel társadalmi akcióprogramot hirdetett. A felhíváshoz elsőként csatlakoztak a budapesti igazgatóság pártalap-szervezetei. Eddig mintegy kilencvenen vettek részt az Asztalos János Ifjúsági Park terprendezési munkálataiban.

Különösen dicséret illeti a II/B forgalmi pártalapszerve-

zetet, amelyből harmincötan több mint 170 órát dolgoztak eddig. Az alapszervezet komramot hirdetett. A felhíváshoz elsőként csatlakoztak a budapesti igazgatóság pártalap-szervezetei. Eddig mintegy kilencvenen vettek részt az Asztalos János Ifjúsági Park terprendezési munkálataiban. Különösen dicséret illeti a II/B forgalmi pártalapszerve-

S. R.

Átadták Nagykanizsán a MÁV TE sportcsarnokát



Az átadott impozáns sportcsarnok

Ünnepség keretében avatták fel április 6-án, Nagykanizsán a MÁV TE sportcsarnokát. Az ünnepségen megjelentek Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára, dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője, továbbá a város párt- és tanács szerveinek vezetői.

Ünnepi beszédében dr. Szabó Tibor igazgató méltatta a vasutas tömeg- és versenysportban elért kanizsai sikereket. A 1152 négyzetméter alapterületű csarnok beruházása 25 millió forintba került, 600 néző befogadására alkalmas.

Utána Kajcsa József titkár méltatta azt a társadalmi összefogást, amely az építkezés során megnyilvánult. A korszerű létesítmény a versenyzőknek és a tömegsport kedvelőinek jó sportolási lehetőséget biztosít majd. Ezután Kajcsa József átadta a létesítményt Péter Ferencnek, a MÁV NTE elnökének.

Az ünnepség után női kosárlabda-mérkőzésre került sor. A közönség a zalaegerszegi Volán MTE serdülőinek, majd a PVSZK NB I-es csapatának játékát tekintette meg.

Élsportolók jutalmazása

Koszorús Ferenc főtitkár, április 19-én, vasutas élsportolók és szakvezetők tiszteletére adott fogadást szakszervezetünk Benczúr utcai székházában. A főtitkár az elnökség nevében köszöntötte Gergely háromszoros Európa-bajnok asztaliteniszező és Pap Jenő párbajtőrívót, a Monalkupa győztesét. Hangsúlyozta,

hogy a BVSC két élsportolója sikeres szereplésével tovább öregbítette az egyesület és a vasutas sport hírnevét.

Az elismerő szavak után a főtitkár jutalmat adott át a két élsportolónak. A fogadáson, az OTSH képviseletében, jelen volt dr. Lakatos György, a Magyar Asztalitenisz Szövetség elnöke is.

Nemzetközi mesterek az Alföldy László emlékversenyen

Sakkéletünk immár évek óta rangos eseménye az Utasellátó SC és a Magyar Sakkszövetség közös rendezvénye: az Alföldy László nemzetközi női sakkemlékverseny. A nemzetközi sportkapcsolatok elmélyítését is szolgálja.

A mezőny igen tekintélyes. Hogy mást ne említsünk, a meghívott magyar versenyzők közül részt vett Ivánka Mária, Porubszky Mária, Verőci Zsuzsa, dr. Krizsán Gyuláné, Makay Zsuzsa, valamennyien nemzetközi mesterek. A külföldi érdeklődés is igen nagy. A versenyre megérkezett Maja Csiburdanidze világbajnoknőjelölt, aki előkészületi mérkőzésnek szánta ezt a versenyt. Nona Gaprindasvilivel vívandó világbajnoki párosmérkőzés előtt. A most 17 éves Maja Csiburdanidze 10 éves

korában lett első osztályú versenyző, 12 éves korában válogatott, egy évvel később pedig már ő volt a világ legfiatalabb női nemzetközi mestere.

A versenyt körmérkőzéses formában bonyolítják le április 12-27. között. Színhelye az Utasellátó Vállalat V. Veres Pálné u. 9. szám alatti központjának tanácsterme.

Koszorús Ferenc főtitkár, április 19-én, az Utasellátó Vállalat vezetőinek kíséretében — ellátogatott az Alföldy László nemzetközi női sakkversenyre. A főtitkár elismerését fejezte ki a vállalat vezetőinek e rangos verseny immár ötödik éve történt megrendezéséért, ezen keresztül a sportágnak nyújtott támogatásért.

LÖVÉSZVERSENY



Április elején 18 csapat részvételével kispuska-lövészversenyt rendeztek a miskolci járműjavítóban. A négytagú csapatok közül a gépi megmunkáló osztály csapata érte el a legjobb eredményt. Második a technológiai osztály, harmadik pedig a meő ultrahangos részlegének csapata lett. Férfi egyéniben a legjobb teljesítményt Tóth Nándor, Horváth Vilmos és Lencsés Béla, a nők közül pedig Budai Jánosné és Várkonyi Erzsébet nyújtotta.

BEVÁLT A KÍSÉRLET

„Repülőkönyvtárban” az olvasnivaló

A pályamunkások igényei szerint bővítik a választékok

A közművelődési törvény szellemével összhangban állapítja meg a MÁV Pécsi Igazgatóságának egyik közzétett levele a következőket:

„A szocialista brigádmozgalmat a munkásművelődés bázisává kell tenni. Ennek egyik legfontosabb eszköze a könyv. Fontos teendők tehát az olvasók számának növelése”.

Ez való igaz. De nem mindenütt könnyű megteremteni a népes olvasógardát. Ott talán, ahol egy helyben dolgoznak az emberek, könnyebb. De a vasúti pályafenntartási szakszolgálatnál, ahol többszáz kilométeres vonalhálózaton dolgoznak az emberek, szinte lehetetlennek tűnik. Többségük a munkahelytől távol lakik. Bumliznak a buszokkal, vagy várják a menetrendszerű vonatot, amelyen a fázasztó munka után hazautazhatnak.

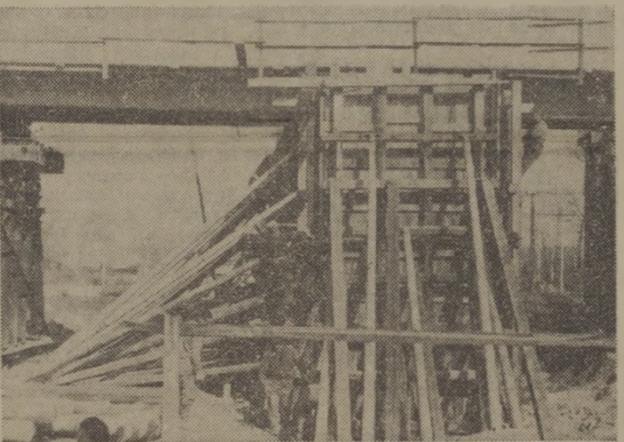
A pécsi igazgatóság területén a jó szervezés könnyebbé tette a munkásművelődés feladatainak végrehajtását. Nagyobb létszámú brigádok, közúton mozgó pályafenntartási egységek alakultak, amelyeknél nem ritka már, hogy a dolgozókat háztól házig szállítják. Azt persze, hogy a köz-

ponti könyvtárakba is járjanak be, most sem lehet megkívánni. De talán, ha helybe szállítják a könyveket is...?

Ezért kötött szocialista szerveződést a Szakszervezetek Zala megyei Tanácsának körzeti könyvtára és a nagykanizsai pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága. Megállapodtak, hogy egy-egy szocialista brigádnál 15-20 darabos „repülőkönyvtár” létesítenek, így az olvasnivalót rögtön kézhez kapják a brigádok tagjai. Nincs szükség tárolásra, kartonozásra és egyéb adminisztrációs munkákra.

A kezdeményezés eddig jól bevált. A kiadott könyvek 75 százaléka olvasóra talált. Ezenkívül pedig jó alkalom adódott arra, hogy lemérjük, milyen típusú könyvekre van szükség ahhoz, hogy az olvasás valóban létszükségletté váljon. A kiadott kérdőívek szerint útleírásokat, műszaki könyveket, kiskertj szakkönyveket, krimiket és képzőművészeti kiadványokat egyaránt igényelnek a pályamunkások. Ha ezekből bővítik a választékokat, nyilvánvalóan több olvasóra számíthatnak majd az Ady Endre olvasómozgalom keretein belül.

Út és vasutak találkozása



Nagy változások színhelye az Északi összekötő vasúti híd és az Obuda állomás közötti pályaszakasz, ahol a 11-es főközlekedési út találkozik a Budapest-dorog-esztergomi vasútvonallal. A 11-es út kiépítése miatt a szentendrei HÉV vágányait áthelyezik, ehhez pedig a vasutit töltést át kellett vágni, és új aluljárót,

illetve hidat építeni. Ez utóbbi feladattal a MÁV Hídepítési Főnökség 1-es építészeti osztályát bízták meg.

Képünkön: az építészeti osztály Váci Mihály szocialista brigádja hozzáfog az elkészült hidpillér szaluzatának lebontásához, hogy utána megkezdhesse a szomszédos pillér és a támfalak szaluzását.

Negyedszázados a Kék-túra mozgalom

Emlékoszlopot avattak Szombathelyen

Huszonöt évvel ezelőtt — 1953-ban — a Lokomotív Természetbarát Egyesület kezdeményezésére indult el Sümegről az országos Kék-túra mozgalom. Ennek a túrának ma már 1050 km hosszú útvonala van Velemtől Nagy-Milicig. A mozgalomhoz csatlakoztak a természetjárók tömegei.

A negyedszázados évforduló tiszteletére a vasutas-szakszervezet természetbarát szakbizottsága április 9-én Velemtől Kőszegig jubileumi vasutas Kék-túrát szervezett. A „25 év, 25 szakosztály, 25 túra” jegyében rendezett túrán 13 vasutas és egy közszéki természetjáró szakosztály 180 tagja képviseltette magát.

Velemenben Farkasdi Tibor, a Vas megyei természetbarát szövetség elnöke méltatta a természetbarát mozgalom jelentőségét és a Kék-túra jubileumát. Ezen a napon avatták fel a Szombathelyi SE vasutas természetjárói által tár-

sadalmi munkában készített — Kék-túra jelvényét szimbolizáló — emlékoszlopot. Az ünnepség után a résztvevők többsége a Kék-túra útvonalán a községi Királyvölgybe kirándult, és ott együtt töltötték a délutánt.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Vizi Ferenc Szerkesztőség: 1068 Bpest VI., Benczúr utca 41. Telefon városi: 229-872 üzemi: 19-77
Kiadja és terjesztő: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1064 Bpest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-819
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámiaszámunk: MNB 215 - 11 859 78-1584 Szikra Lapnyomda Budapest Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató



Küldöttértekezlet Debrecenben

Március 28-án tartotta beszámoló küldöttértekezletét Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága. Czeglédi Sándor szb-titkár beszámolt az elmúlt évben végzett munkáról. Tavaly 150 bizalmi csoport tartott értekezletet, és mintegy 436-an szóltak fel. Utána Dávid István, a szakszervezeti bizottság vezetője értékelte a bizalmi csoportok tevékenységét. Elmondotta azt is, hogy 1977-ben több alkalommal szerveztek társadalmi munkát. Ennek során

176-an 1400 tonna áru átvadását segítették Záhonyban. dolgozók összesen több mint 6000 óra társadalmi munkát végeztek.

Az értekezleten 12-en kérték szót. Beszéltek többek között a szolgálati helyeken tapasztalt gondokról, és támasztottak javaslatot is tettek bizalmiak Debrecen állomás is bebizonyították, hogy tudnak élni jogaikkal és hatékonyan segítik az üzemi demokrácia érvényesítését.

— **Koszorúzás.** A hatvani vontatási főnökség kilenc tagú Kállai Éva szocialista brigádjának öt tagja névadójuk halálának 21. évfordulója alkalmából koszorút helyeztet el a budapesti pártbizottság épületén lévő, az ellenforradalmárok által meggyilkoltak emléktábláján.

— **Dicséret.** A Keleti csomópont Ifjúsági Klubját az 1977. évi kiváló ifjúsági klub pályázaton elért eredményei alapján az Állami Ifjúsági Klubtanács dicséretben részesítette.

— **Ünnepi műszak.** Ajka állomás szocialista brigádjai fel szabadulásunk 33. évfordulója tiszteletére egyhetes ünnepi műszakot tartottak. Az állomás kollektívája nemcsak a műszak idején, hanem az év első negyedében is túlteljesítette szállítási tervét.

— **Üzemlátogatás.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Ház nyugdíjasklubja rendszeresen ismerkednek a város üzemeivel. Legutóbb, április 14-én az Eveszült Izzó Fényforrás és Üveggyárban vettek részt tapasztalatszereléssel egybekötött üzemlátogatáson.

— **Közlekedéstörténet.** A Közlekedéstudományi Egyesület tapolcai helyi csoportjának rendezésében „Sopron és vasútja” címmel Lovas Gyula közlekedéstörténész előadást tartott a csoport tagjai részére a Batsányi János Művelődési Otthonban. A vetített képek előadás szemléltetésben bemutatta Sopron és környéke közlekedésének fejlődését.

— **Kommunista műszak.** Nyugati-pályaudvar MSZM és KISZ-bizottsága a felszabadulás 33. évfordulója és a Világifjúsági Találkozó tiszteletére kommunista műszak szervezésével járult hozzá a húsvéti és az április negyedik kettős ünnep forgalmának eredményes lebonyolításához. A műszakok résztvevői bekapcsolódtak a pályaudvar területének tisztántartási munkájába is.

— **Első helyen a versenyben.** A MÁV-Volán komple brigádok versenyében évek óta kiválóan szerepelnek a salgótarjániak. A budapesti igazgatóság II. kategóriába tartozó komplexbrigádok 1977. évi versenyében első helyezést értek el.

A szerkesztőség üzenet

Németh Gyula, Ajka; Miklós, Mandics Sándor, Budapest; Szűcs Ferenc, Hatvan; István, Kisvárdai János, Miskolc; Földházi János, Gyöngyös; Zsolt, Barnabás, Mátészalka; Lipp János, Szombathely; Várta Gyula, Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Csúza László, Nyíregyháza; leveleiket lapunk anyához felhasználjuk.

Papp Tivadámé, Taktaharkány; Csordás Jenő, Debrecen; leveleket illetékes helyre továbbítjuk.

A Hivatalos Lapból

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

13. számból: 103073/1978. A lakóügyi jogszabályok egyes rendelkezéseinek végrehajtására kiadott utasítás (6) módosítása.

101403/1978. Egyen-, munkavédőruhák 1978. január 1-től érvényes fogyasztói (kiskereskedelmi) ára.

14. számból: 102619/1978. A V. úti Ruházati Utasítás módosított 103908/1978. „Ki minek meste” szakmai-politikai vetélkedő szervezése a MÁV területén.



FEL VESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET – FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT – FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint: forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékvezető, kocsieliró, személy- és áru-pénztáros, távgepiró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.

Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés- fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBA: festőket, mázókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KOTELEZŐ MUNKÁIDÓ minden beosztásban havi 191 óra! Nagyobb budapesti főnökségeinken — egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség. VALTOZATOS, ERDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vonatási, pályafenntartási főnökségein, valamint KOZPONTI MUNKAERŐ FELVETELI IRODÁN, Budapest, Keleti pu. (Cinkota kapu) TELEFON: 145-010.



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. MÁJUS 6.

Záhonyban Benke Valéria adta át az MSZMP KB jubileumi zászlaját

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóját köszöntő jubileumi munkaverseny legjobbjai magas kitüntetésben részesültek. Mint azt lapunk május 1-re megjelent ünnepi számában közöltük, 14 csomópont, főnökség és üzemi érdemelte ki a kiváló címet. Ugyancsak Kiváló vállalat kitüntetésben részesült — sorrendben immár tizedszer — az **Utaseállító Vállalat**. A kiváló címmel kitüntetettek közül a záhonyi átrakóközvet megkapta az **MSZMP KB jubileumi zászlaját**. További négy szolgálati hely, a debreceni és a szolnoki csomópont, a szombathelyi járműjavító és a tapolcai pályafenntartási főnökség a kiváló címmel együtt megkapta a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Vörös vándorzászlaját.

A Központi Bizottság jubileumi zászlaját április 28-án **Benke Valéria**, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Társadalmi Szemle szerkesztő bizottságának elnöke adta át. Az átadási ünnepségen megjelent **Kiss Károly**, a SZOT elnöke és **Gyócsi Jenő**, a vasutas-szakszervezet elnöke.

Benke Valéria ünnepi beszédében elmondta, hogy a Szovjetunió iránti barátság Záhonyban minden nap és a gyakorlatban ölt testet. A munkaverseny eredményeinek számbavétele ismételt és szinte mérhetően tanúsította: a proletár internacionalizmus és a szocialista hazafiság egy törő fakad, csak együtt létezhet, egymással szembe nem állítható. Amennyire mindkettő egymásba fonódva érvényesül, annyira segíti az egyes szocialista országok belső fejlődését, ugyanakkor egész szocialista közösségünkét, két- és sokoldalú egymás közti kapcsolataink, barátságunk erősödését is.

Az ünnepi beszéd után a jubileumi zászlót **Rigó Zoltán** üzemigazgató vette át **Benke Valériától**.

A kiváló címmel, valamint a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége vörös vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek közül a tapolcai pályafenntartási főnökségnek **Szabó Béla** vezérigazgató-helyettes és **Koszorus Ferenc** főtitkár, a szombathelyi járműjavító vezetőinek ugyancsak **Szabó Béla** vezérigazgató-helyettes és **Koszorus Ferenc** főtitkár adta át a kitüntetést.

A szolnoki csomóponton **Gulyás János** vezérigazgató-helyettes és **Kajcsa József**, a vasutas-szakszervezet titkára, Debrecenben **Szabó Béla** vezérigazgató-helyettes és **dr. Szabó Miklós**, a budapesti területi bizottság titkára, a vas-

utas-szakszervezet elnökségének tagja adta át a Kiváló csomópont kitüntetést és a vándorzászlót.

A Kiváló Vállalat címmel kitüntetett Utaseállító vezetőinek, a Nyugati pályaudvar utaseállító étertermében rendezett ünnepségen, **Urbán Lajos** közlekedés- és postaügyi miniszteriumi államtitkár és **Koszorus Ferenc** főtitkár adta át a kitüntetést. Az ünnepségen jelen volt **Vas János**, a SZOT titkára, aki a SZOT és a vasutas-szakszervezet elnöksége elismerését tolmácsolta a kiváló címmel tizedszer kitüntetett Utaseállító Vállalat vezetőinek és dolgozó kollektívájának.



Urbán Lajos államtitkár és **Koszorus Ferenc** főtitkár átadja a Kiváló Vállalat cím elnyerését tanúsító oklevelet **Tóth László** főigazgatónak, az Utaseállító vezetőjének

Lengyel és magyar vasutas fiatalok baráti együttműködése

Hazánk felszabadulásának 33. évfordulójára alkalmából a Lengyel Ifjúsági Szövetség krakkói bizottsága és a krakkói vasútigazgatóság ifjúsági szövetsége kitüntetésben részesítette a miskolci igazgatóság KISZ-bizottságát, a nemzetközi kapcsolatok ápolása terén kifejtett tevékenységéért. A kitüntetést **Juhász István** titkár vette át április 1-én a krakkói vasútigazgatóság ifjúsági szövetségének delegációjától.

A miskolci és a krakkói igazgatóság fiataljai között már több éve tartó jó kapcsolat alakult ki. Minden évben együttműködési szerződést kötnek, amelynek teljesítését rendszeresen értékelik.

Hasonló szerződést kötött április 20-án a miskolci igazgatóság és a kassai CSD SZISZ-bizottsága is. A két évre szóló szerződés célja a

A ferencvárosi vasúti csomópont ünnepségén megjelent **Timmer József**, a SZOT titkára. A Kiváló vasúti csomópont elnyeréséről tanúskodó oklevelet **Kiss Károly**, a budapesti vasútigazgatóság vezetője és **dr. Szabó Miklós**, a területi bizottság titkára, az elnökség tagja adta át.

Kiváló vasúti csomópont kitüntetésben részesültek a pécsi vasutasok is. A kitüntetést **Mester Alajos** vezérigazgató-helyettes és **Molnár György**, a vasutas-szakszervezet titkára adta át. (A legmagasabb kitüntetésben részesült szolgálati helyekről szóló riportokat, tudósításokat lapunk negyedik és ötödik oldalán közöljük.)

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése



Kajcsa József titkár megnyitja az ünnepséget

(Laczkó Ildikó felvétele.)

Május elseje alkalmából szakszervezeti munkáért kitüntetések és oklevelek átadására került sor országsszerte. A szakszervezeti mozgalomban hosszú évek óta kiemelkedő munkát végző vasutas tisztségviselők és aktivisták kitüntetésére április 25-én került sor Budapesten, szakszervezetünk központjában.

Az ünnepséget **Kajcsa József** titkár nyitotta meg. Meleg szavakkal köszöntötte a résztvevőket, köztük **Gulyás János** vezérigazgató-helyettes. Megnyitója után **Koszorus Ferenc** főtitkár méltatta május elseje jelentőségét, majd köszönetet mondott mindazoknak, akik akár függetlenül, akár társadalmi tisztségviselőként — kö-

zülük többen évtizedek óta — példamutatóan dolgoznak a szakszervezeti mozgalom javáért. Az elismerő szavak után a főtitkár átadta a kitüntetéseket. A Szakszervezeti munkáért arany fokozatát 22, ezüst fokozatát pedig 41 tisztségviselő kapta meg. (A kitüntetettek névsorát lapunk második oldalán közöljük.)

ALKOTÓ IFJÚSÁG PÁLYÁZAT

A hatékonyság és a minőség jegyében

A Dunakeszi Járműjavító Üzem KISZ Bizottsága, a KISZ IX. kongresszusán meghatározott elvek szerint a hatékonyság és a minőség jegyében hirdette meg az 1978. évi **Alkotó Ifjúság** pályázatot. A beérkezett ötletek, munkadarabok és szakdolgozatok valójában azt mutatták, hogy az ifjúsági szervezet 342 főnyi tagsága magáévá tette a KISZ legmagasabb fórumának iránytatását.

A javaslatok közül kiemelkedik **Nagy István** járműalkatosnak a lengéscsillapító összeszerelésének nehéz fizikai munkáját megkönnyítő praktikus célkészüléke, **Máté István** vasúti kerékpárok vilamos ellenállásának mérésére szolgáló berendezése és **Pethő Gábor** több mint félmillió megtakarítást jelentő újításai. A fiatal mérnökök, közgazdászok tanácsának aktivistái szakdolgozataikban a szalagszerű javítás lehetőségeit, továbbfejlesztését, a forgóváz-javítás korszerűsítési lehetőségeit, az új javítócsarnok hasznosításának lehetőségeit elemezték.

Érdemes megemlíteni, hogy az 1975. évi pályázaton a

Gerge Pálnger, **Tóth Molnár** szerzőnégyes a kiállított próbakészülékkel aranyplakett elismerő címet kaptak a szocialista országok fiatal alkotóinak moszkvai kiállításán. Bár a mostani kiállítás mun-

kadarabjai nem értek el hasonló színvonalat, de hasznosan szolgálják az élömunika és gépi berendezések hatékonyságának növelését, az anyaggal és munkaerővel való takarékoskodást.

Egy jelszó értelmezése

Ifjúsági versenyformák az átrakóközvetben

Záhonyban a MÁV üzemi KISZ-bizottság a **Hatékonyság, minőség!** jelszó jegyében határozta meg az 1978/79-es mozgalmi év akcióprogramját.

Mit jelent ez? Mit akarnak tenni a záhonyi fiatalok — kérdezheti az olvasó. A válasz röviden az, hogy végre szeretnék hajtani a KISZ KB, a párt és a szakszervezet határozataiból reájuk háruló feladatokat, ezzel is elősegítve a MÁV gazdasági tervének megvalósítását. Ehhez az ifjúságnak sajátos módszerei, versenyformái vannak.

Ilyen versenyforma például az **„Egy brigád — egy újítás”**-mozgalom, amely je-

lentős eredményeket hozhat, mivel a záhonyi átrakóközvetben 64 ifjúsági brigád tevékenykedik.

A karbantartási feladatok jó minőségű elvégzését az **„Egy gép — egy brigád”** elnevezésű verseny biztosíthatja, ahol megvannak az ehhez szükséges feltételek. A **„Ki minek mestere”** vetélkedőket az áruk rakodásában résztvevő kisgépekvezelőkre is kiterjesztjük, mivel ők is sokat tehetnek az akcióprogram pontjának megvalósításáért, amely szerint a kocskis átlagos terhelését 26 tonna fölé kell emelni. A dízelmozdonyok szerelésével foglalkozó fiatalok a **„Vörös revizió”**-mozgalom keretében tehetnek sokat a munka minőségének javításáért. A kulturált utazást a vonatvezetők és jegyvizsgálók részvételével megrendezésre kerülő **„Kérem a jegyeket!”** szakmai és műveltségi verseny segíti elő. Sajátos módszer továbbá a **KISZ-védnökség**, amelyet többek között a záhonyi vonat-tartási főnökség idén kezdődő átépítése és vágányrekonstrukciójának végrehajtása fölött vállal az üzemi KISZ-bizottság, együttműködve a Kelet-Magyarországi Mélyépítő Vállalat ifjúsági szervezetével és a csapi vasúti csomópont Komszomol-bizottságával.

A védnökségben való részvétel tulajdonképpen olyan komplex versenyforma, amely lehetőséget ad minden ifjúsági rétegnek — akár egyénileg, akár közösen —, hogy részt vegyen a gazdasági tervek megvalósításában.

A **Hatékonyság, minőség!** tehát azt jelenti, hogy alkotni, építeni kívánunk, amit persze nem korlátozunk kizárólagosan a gazdasági munkára. Mozgalmi tevékenységünk egészét jellemzi 1978/79-ben a jelszó valódi tartalma.

Új oktatási intézmény



Május 1-re elkészült az Északi járműjavító új oktatási intézménye, amelyet **Gulyás János** vezérigazgató-helyettes április 29-én adta át rendeltetésének

Televízió a nevelőotthonnak

Kedves ünnepség színhelye volt április 22-én délelőtt a Kaposvári MÁV Nevelőotthon. **Koszorus Ferenc**, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára televíziót adott át az intézetnek. Az átadáson jelen volt **Szerényi János**, az SZMT vezető titkára is.

Pocher Adólf, aki az ajándékot küldi — mondta a főtitkár — maga is nevelőotthonban töltötte gyermekkorát. Édesapja vasutas volt. Ő vasesztérgályos lett, de nem tudott elszakadni a vasúttól. Felmúlt korában tanult énekelni. Mint nyugdíjas, szabad idejét feláldozva járja a szakszervezeti üdülőket, s énekel. Fellépésének díjából gyűjtötte össze a pénzt a televízióra. Fogadjátok szeretettel!

A televíziót a nevelőotthonos gyermekek nevében **Tóth Erika** köszönte meg, majd az intézet növendékei színvonalas kultúrműsort adtak a vendégek tiszteletére.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége javaslatára Május 1. a nemzetközi munkásmozgalom ünnepe alkalmából eredményes mozgalmi tevékenységük elismerésé-
ként

Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

Kitüntetésben részesítette:

Szedes Jánost, a Székesfehérvári Vont. tón. szb. gazd. felelőst; Hármori Károlyt, Salgótarján áll. ügyeletet tisztjét; Markó Róbertet, a Dunakeszi JJ. üzem szb. politikai munkatársát; Bíró Sándort, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának politikai munkatársát; Molnár Ferdinándot, Vác áll. keresk. hivatalnokát; Duró Sándort, a Bp. Építési Főn. szb.-titkárát; Gulán Pétert, Mátészalka áll. vonatvez., az szb. közgazd. felelőst; Nagy Imréné, a Debreceni EHF szb.-titkárát; Radeczky Jánost, a Miskolc Vont. Főn. versenytisztjelelődjét, az szb. tagját; Juhász Lajost, a miskolci vasútiigazgatóság osztályvezetőjét, a kv. mellett működő építési, pft. és távközlő munkabizottsági tagját; Kiss Imrét, Miskolc-Tiszalpu. vonatkezelőjét, a szakszervezeti bizalmi; Szélpál Gézá, a vasutas-szakszervezet szegedi ter. biz. pol. munkatársát; Bodor Ferencet, Szeged áll. szb.-titkárát; Poór Lajost, a szombathelyi vont. tón. segédkezelőjét, szakszervezeti bizalmi; Kovács Lajost, a szombathelyi JJ. munkavédelmi ügyintézőjét, a szb. t-vezetőt; Egervári Lászlóné, a BVKH ügyintézőjét, szb.-titkárát; Török Bélát, az Utasellátó 74. sz. üzem üzletvezetőjét, szb.-titkárát, vszt.-tagot; Kiss Barnát, a GYSEV Igazgatóság munkavédelmi ügyintézőjét, a társ. bizt. tanács vezetőjét; Bánki Béláné, a KPM Vasúti Főoszt. ügyintézőjét, szb., agit.-prop., albiz. vezetőjét; Nagy Lászlót, a Dunaújvárosi Vont. Főn. mozdonyvezetőjét, szb.-titkárát; Kassai Jánost, Kaposvár áll. rakodási hivatalnokát, szb.-elnököt; Mán Györgyöt, Kurd IV. pm. szakasz előmunkáját, szakszervezeti főbizalmi.



Koszorús Ferenc főtitkár átadja a kitüntetéseket

szervezeti bizalmi; Járó Jánost, Celdömök Vont. Főn. asztalosát, szb.-titkárát; Telek Lászlót, a vasutas-szakszervezet szombathelyi tb. pol. munkatársát, Meiszner Ferencet, Szombathely Vont. Főn. szb.-titkárát; dr. Horváth Lajost, a MÁV Kórház és Közp. Rendelőint. osztályvez. főorvosát, szb.-elnököt; dr. Lengyel Imrét, a MÁV Tervező Int. oszt. vez., szb.-titkárát; Sztanó István, a Közp. Számvit. Hiv. csop. vez., szb.-titkárát; Kóós Károly, a MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv. ügyintézőjét, szb.-elnököt; Kovács Bélát, az Utasellátó V. leltárfelelősét, vszb.-tagot; Tóth Tiborné, az Utasellátó Vállalat Mozgószo-
lg. szb.-titkárát; Boda Józsefet, GYSEV Csorna áll. forg. szolg.-te-
véjét, szb.-titkárát; Minárik János-
né, a vasutas-szakszervezet takar-
ítóit, szakszervezeti bizalmi; dr. Selényi Károlyné, a vasutas-
szakszervezet társ. bizt. osztály-
főelődőjét, szakszervezeti bizalmi;
Dóme Lászlóné, a vasutas-
szakszervezet pü. és gazd. oszt. ügyintézőjét, szb.-tagot; Székely Györgyöt, a vasutas-szakszervezet kult. nev., és sportoszt. politikai főmunkatársát; Horváth Lászlót, a KPM Vasúti Főosztály ügyint., oszt. biz.-titkárát.

A Martos Flóra brigád sokat tesz a közösségért

Nyíregyháza állomás kereskedelmi főnökségén dolgozik a Martos Flóra brigád, melynek 15 tagja van. A szocialista brigád címet 1971-ben nyerték el. Az arany fokozatot először tavaly kapták meg. Arra is büszkék, hogy a brigád öt tagja ugyancsak a múlt esztendőben lett Kiváló dolgozó.

A brigádvezető, Oláh Jánosné utánfizetési ügyintéző 1975 óta vezetője a közösségnek s ő a csoport szakszervezeti bizalmi is.

Legfontosabb feladatunknak tekintjük a munka minőségének javítását és a fiatalok nevelését — mondja. — Különösen sokat segítünk az újjelvezetes jegyvizsgálóknak.

A brigád aktívan részt vesz a társadalmi munkaalkalmokban. Ha csak tehetik szépítik, csinosítják munkahelyüket és környékét. Kommunista mű-

szak keretében részt vettek az „Együtt Nyíregyházáért” mozgalomban, melynek célja a megyeszékhely szebbé tétele volt. Együtt vannak a szórakozásban, a szabadidő hasznos eltöltésében is. Aktívan bekapcsolódtak a szocialista brigádklub munkájába, színházlátogatásokat szerveznek, kirándulásokon vesznek részt. Ilyenkor a gyerekek, a családtagok is együtt mennek a brigád tagjaival.

A brigádban meglepően sokan viselnek különböző társadalmi tisztséget. A tagok közül Hegyemegi Andrásné pártvezetőségi tag és a „Vöröskereszt” gazdasági felelőse. Máthé Józsefné, a szakszervezeti műhelybizottság tagja, ugyanakkor az állomás munkáügyi döntőbizottságában is tevékenykedik. Mihalkó József pedig a Nyíregyházi Vasutas Spartacus SC elnökségi tagja.



Tokaji kiránduláson a brigád

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

Kitüntetésben részesítette:

Békési Györgyöt, a budapesti vasútiigazgatóság oszt. bizottsági titkárát; Juhász Tiborné, a vasutas-szakszervezet budapesti bizottságának könyvelőjét, szakszervezeti bizalmi; Ocsai Istvánt, Pestlőrinc VVF szb.-titkárát; Belső Lászlót, Szolnok JJ. üzem szb. politikai munkatársát, kv- és SZOT-tagot; Mogyorósi Istvánt, Dorog állomás raktárnokát, szb.-titkárát; Orbán Györgyöt, Győr pft. tón. szb.-titkárát; Frídrich Vilmosné, a vasutas-szakszervezet budapesti bizottság pol. munkatársát; Rózsahelyi Pált, MÁV Építési Géptelep szb. politikai munkatársát; Házi Józsefet, Gödöllő áll. raktárnokát, szakszervezeti főbizalmi; Halubek Katalint, Kiszécskői áll. keresk. oktatóját, szb.-titkárát; Miskolci Sándort, Debrecen Vasútiigazg. csoportvez., a területi tanács tagját; Sikula Lászlót, Debrecen Ép. Főn. szb.-titkárát; Kaszás Gyulát, a debreceni vasútiigazgatóság műszaki, gazd. tanácsadót, szb- és tb-tagot; Siklósi Lászlót, Miskolc JJ. üzem szb.-titkárát; Balsai Józsefné, Kál-Kápolna áll. laktanyaügyeletés, szb-tagot, Molnár Gyulát, Tállya áll. raktárnokát, szb.-elnököt; Szabó Zoltánt, a miskolci vasútiigazgatóság csoportvezetőjét, szb-tagot; Török Józsefet, a vasutas-szakszervezet szegedi tb. pol. munkatársát; Molnár Istvánt, Kecskemét áll. keresk. oktató, szb-tagot; Vincze Lajost, Szeged áll. anyagcsop. vez., szakszervezeti főbizalmi; Barkász Imréné, Orosháza áll. személypénztárosát, szb-tagot; Fehér Jánost, Dombóvár pft. tón. szb.-titkárát; Gúrbe Zoltánt, Fonyód áll. keresk. hivatalnokát, szb.-titkárát; Varró Sándort, Dombóvár Vont. Főn. lakatosát, szb-tagot; Hegedűs Gyulát, Pincehely áll. váltókezelőjét, szakszervezeti bizalmi; Szabó Sándort, Zalaegerszeg pft. tón. vágánygondozóját, szak-

Anyák napja alkalmából

Nagycsaládos édesanyák köszöntése

A Vasutasok Szakszervezetében immár hagyomány, hogy minden évben kedves ünnepség keretében köszöntik a sokgyermekes vasutas édesanyákat. Az idén április 27-én került sor az ünnepségre.

„Mikor kicsi voltam, ki vigyázott reám? Patyolat pólyába te takartál, anyám...”

A Benczúr utcai MÁV-óvodások adták az ünnepi műsort az édesanyáknak, a meghívottaknak. Ahogy végigtették a szöveget az arcokon, láttam, hogy itt is, ott is megjelent a szemekben egy könnyecske. Az anyák napi megemlékezést nem lehet meghatódottság nélkül ünnepelni. Ilyenkor a köszöntés és a hála nekik szól, az életet adó édesanyáknak, akik annyi gond és küzdelem árán nevelik fel gyermekeiket. A köszöntőt Nagy Istvánné

szakszervezetünk alelnöke mondta. Méltatta azokat az édesanyákat, akik a munkában és a gyermeknevelésben is helytállnak. A köszöntő után átadta a szakszervezet ajándékát.

Mikó Sándorné, a debreceni építési főnökség dolgozója egy a jelenlevők közül. Hármasbeteles pici babájával érkezett az ünnepségre. A kis Anikó tizenegyedik gyermek a családban. Még elsorolni is nehéz a gyermekek nevét és születési idejét: Etelka 1957, Tibor 1961, Sándor 1962, Lenke 1964, János 1966, Gábor 1968, Zoltán 1970, Judit 1972, Angéla 1974, Csaba 1975, Anikó 1978.

Mikó első unokája idősöb, mint a legkisebb gyermeke Etelka lánya ugyanis már férjnél van. A két nagyobb fiú szakmát tanul, egyik Budapesten, másik Nyíregyhá-

zán. A többiek pedig otthon élnek a szülőkkel. Az iskolások csak hét végén járnak haza, mert tanyai kollégiumban élnek. A kis lakás, a másfél szoba bizony elég szűkös a családnak. Nincs bevezetve a víz sem. Nem ritka, hogy hajnal háromkor kel fel az édesanya, hogy mire a gyerekek felébrednek, kimossa. A férjének nincs állandó munkahelye. Így bizony elég nehezen neveli a gyermekeit.

— A munkámat mindig rendszeresen végeztem el, de már öt éve gyermekgondozási szabadságon vagyok — mondta. — Könnyitene rajtam, ha a lakás megfelelő lenne, s nem kellene annyit bajlódnom a vízfordással...

Egy másik édesanya: Babicska Lászlóné, a Landler Járműjavító betanított munkása.

Követésre méltó kezdeményezés

Lakástámogatás szombathelyi módra

A szombathelyi igazgatóság lakásügyekkel foglalkozó szakembereivel beszélgetünk a vasutaskörökben már országsszerte elismert és példaként emlegetett lakásépítő tevékenységéről.

Ami igaz, kevés helyen dicsőíthetnek ilyen eredményt. A szombathelyiek időben felismerték ennek jelentőségét a szocialista életmód alakításában, a vasutasok életkörülményeinek javításában, s nem utolsó sorban az egyre nagyobb munkaerőgondok enyhítésében. Így mindenféle lakásépítési formát támogatnak, amennyire anyagi erejükkel futja. A lehetséges anyagi eszközöket maximálisan, a legcélszerűbben kihasználják, igénybe veszik.

Különösen az utóbbi két évben lendült fel a lakástermelő tevékenység, csaknem annyi lakáshoz jutottak, mint a IV. ötéves tervben. Pedig az előző tervidőszakban elért eredmények sem lebecsülendők. 567-en 25 és fél millió forint vállalati kölcsönt kaptak társaslag és családdi ház építésére. Nagy összegeket fordít az igazgatóság a tanácsoktól történő bérleljelölés vásárlására is. Mindezekben felül 430-an jutottak új otthonhoz a vasútüzem területén lévő szolgálati lakásokban és vállalati bérlakásokban.

A gyakorlat szerint a stabil munkaerőnek bizonyuló vasutasok 2—3 éven belül lakást kapnak az igazgatóság területén. A nagycsaládosok természetesen soronkívüliséget élveznek. A lakáshoz jutottak között 85 százalékos a munkásszármány, a fiatalok pedig 70—75 százalékban részesednek.

Munkahelyük a vasút

Mátészalkai munkásörök

Mátészalkán a Rózsa Ferenc munkásör-zászlóalj „bázisüzemei” közé tartozik a vasúti csomópont is. Nem véletlen, hogy egyszerre többen is kérték felvételüket a tesztületbe.

— A mi szakaszunk nagyrészt fiatalokból áll, s nem volna túlzás akár vasutaszszakaszunk nevezni egységünket — mondja Nagy László parancsnok, aki maga is fiatalember. „Civilben” a MOM mátsészalkai gyárának rendszere, különben pályafenntartási szakközépiskolában érettségizett. Érti, ismeri a hozzá beosztott emberek gondjait, a mindennapi munka nehézségeit, ennél fogva is kölcsönösen tisztelik, becsülik egymást. Bizonyára szerepe volt ennek a ténynek abban, hogy a múlt évi elhatározás nyo-

Szombathelyen, a fiatal házasok otthonában, 26 szálláshelyet vásárolt az igazgatóság 15 évre. Erről, a hazai lakásállományban úttörő szombathelyi formáról el kell mondanani, hogy nagyszerű találmány. A fiatal házasok kevés lakbérért 5 évig élhetnek a kisterületű, önálló lakrészekben. Eközben kötelesek havonta meghatározott havi összeget takarékbba tenni végleges otthonuk megteremtéséhez. Így albérlet nélkül, mintegy zöld utat kapnak a végleges lakáshoz jutáshoz. Öt év után ugyanis át kell adniok a szállást a következő „induló” házaspárnak. Azok a családok, amelyeknek közben két gyermekük született, korábban is kapnak lakást.

A legtöbb vasutas természetesen a csomópontokon jutott új otthonhoz. Így mindenekelőtt Szombathelyen, Celdömökön, Veszprémben, Tapolcán, Sopronban, Zalaegerszegen. Újabbán Sárvárott is sikeresen törekednek a vasutasok lakásgondjainak enyhítésére. Annál érthetőbb, hogy a várpalotai vasutasok ilyen jellegű kérései nem találnak kellő meghallgatásra a helyi szerveknek. Maguk a vasutas dolgozók is mindent elkövetnek korszerű, új otthonok előteremtéséért. Nemcsak egyénileg takarékoskodnak, hanem szívesen vállalnak kommunista műszakot is a munkáslakásépítésének támogatására.

A szombathelyiek követésre méltó lakástermelő tevékenysége kezd már éreztetni kedvező hatását a munkaerő-gazdálkodásban.

Sz. T.

Köszöntjük az édesanyákat



(Szilágyi Gábor rajza)

A közösség szolgálatában



Két évtizede dolgozik a vasútnál Szabó Jánosné. Nyugati pályaudvar November 7. kocsitakarító brigádjának tagja. Az első években a Cegléd melletti Csemőről ingázott naponta szolgálati helyére. Később három gyermekével együtt beköltözött az alföldi városba. Naponta több mint száz kilométert utazik, hajnalban kel és késő este ér ismét haza, mégsem gondolt arra, hogy munkahelyét változtasson.

Tizenegy éve párttag és az 1-es számú fordaszolgálat szakszervezeti bizalmi.

— En a közösség érdekeit tartom a legfontosabbnak — mondja. — A munkatársaim gondjával való törődést, elsőrendű feladatommak tartom. Kollektívánkat két évvel ezelőtt a Magyar Népköztársaság Kiváló brigádja címmel tüntették ki. Ennek a sikernek valamennyien örülünk és továbbra is szocialista közösséghez méltóan igyekszünk dolgozni. Ismerem a szakszervezeti bizalmi jog- és hatáskörét, és élünk is az üzemi demokrácia nyújtotta lehetőségekkel.

A brigád élen jár a társadalmi munkaalkalmok rendezésében. Takarították a tároli, terven felül vállaltak személykocsi tisztítást és segítettek az óvodák festésében.

A szakszervezeti műhelybizottság Szabó Jánosné a közelmúltban bizalmi továbbképzőre küldte. Rendszeres látogatója a pártsemináriumoknak is, amelyeken sok tapasztalatot gyűjtött. Politikai ismeretét jól hasznosítja a szocialista brigádok szemináriumain, amelyeknek néha előadójaként is szerepel. Példamutató gazdasági és társadalmi munkájáért eddig három alkalommal kanott Kiváló dolgozó kitüntetést legutóbb pedig miniszteri dícséretben részesítették.

O. K.

— Csak az tudja, mit jelent a sok gyermek, aki maga is testvérek között nőtt fel. Nekem hét gyermekem van — említi büszkén. — Közülük hat kiskorú még. Nagylányom, aki tizennyolc éves, tavasszal ment férjhez.

Babicskáné Verőcsmarosról jár be dolgozni a járműjavítóba. Hajnalban kel, reggelit készít, mielőtt útnak indul. Van úgy, hogy a nagyobbak segítenek a munkában, de csak többnyire hét végén, amikor nincs lecke. A férje gépkocsivezető, ám a gyermekek gondja többnyire az anyé.

Keveset tud a nagy családról, aki nem élt benne. Nem ismeri az álmatlan éjszakákat, a lázas tekinteteket, a reggelig tartó virrasztásokat.

Előfordul, hogy legyintünk, amikor arról van szó, hogy gond a gyermeknevelés. Gyakran elűjtjük azzal, van családi pótlék, van gyul, van bölcsőde és van óvoda. Ez azonban kevés! A nagy család nem boldogulhat a környezet, a társadalom segítségével nélkül.

Szalai Mária

Zsoldos Barnabás

Munkájuk elismerése a jubileumi zászló

Vagonok százai gördülnek szüntelenül Csap felől...

EGY NAP A ZÁHONYI ÁTRAKÓKÖRZET MUNKÁSAI KÖZÖTT

Réggel van, friss áprilisi reggel. Záhony utcáit járom, kerülgetem az éjszakai zápor tócsáit, nézem az állomás elé kanyarodó, munkásokat szállító autóbuszokat. Szemben velem egy vasúti tiszt jön, kezében akatáska, arca simára borotvált. Az állomással szemben modern ABC-áruház, a munkába indulók itt vásárolják a reggelit. Nagy a forgalom, az ajtó előtt csoportokban beszélgetnek az emberek, a legtöbbször vasutas. Nekik már letelt a szolgálat. Végigmegyek az emeletes házak betontömbjei mellett, majd jobbra fordulok egy kis utcába, ahol alacsonyabb vályogházakat, fűves udvarokat, szélszaggatta kerítéseket látok. *Úgy tűnik, erre semmi sem változott — tornácra pihen az idő.*

Az utca végén rét van, a vasúti sínekig terjedő mező, amelyen fényes fűvetek borzol a reggeli szél. Itt már hallani a nagy szárazföldi kikötő jellegzetes hangjait, az egymáshoz csapódó ütközők zaját, a féktuskók csikorgását, a mozdonyok türelmetlen kúrjeleit. *Csap felől egymás után jönnek a vonatok, lassan gördülnek befelé a vagonok százai; úgy tűnik, mintha láthatatlan erő mozgatná valamennyit.* Zsófiolt az egész átrakóköz. Az idegen számára szinte áttekinthetetlen ez a roppant mechanizmus, pedig itt mindennek szigorú rendje van. Egy kocsi sem mozdul anélkül, hogy valaki ne tudna róla.

Elképesztő számok

Tavaly 570 728 vagon fordult itt meg és 553 362-t raktak meg áruval. Az eredményeket tükröző számok mindig elképesztőek, tartalmukat a laikusnak nehéz megérteni. A millió tonnák nagy erőfeszítések, áldozatok árán születnek...

Rigó Zoltánnal, a záhonyi üzemfőnökség nemrég kinevezett fiatal igazgatójával beszélgetek. Gazdasági helyettese, Bíró Károly is jelen van. Ő segít eligazodni az elmúlt évi eredményeket őrző számok rengetegében. Feljegyzem a legfontosabb adatokat. 1977-ben a körzet áruszállítási teljesítménye 14 millió 469 ezer tonna volt, egymillió 133 ezer tonnával több, mint 1976-ban. Az egy kocsi rakott áruk súlyát másfél százalékkal növelték. A termelékenység — a létszámszökkenés ellenére — tíz százalékkal növekedett. A gépesítést elsősorban Eperjesre átrakó pályaudvaron fejlesztették.

Az elmúlt évi rekordteljesítmény a jubileumi verseny eredménye — mondja Rigó Zoltán. Különösen a négy-száz szocialista brigád 3120 tagja tett sokat azért, hogy az áruk időben a rendeltetési helyükre jussanak. A brigádok 72 ezer óra társadalmi munkát végeztek. Ezen belül 469 széles kocsi rakományát helyezték át 699 normál vagonba. Ennek a munkának az értéke meghaladta a 170 ezer forintot.

Már megszoktuk, hogy az év végén mindig hájra van az üzemekben és a vasúton is, az év elején pedig csökken a teljesítmény, mert nincs elég áru. Így van-e ez most Záhonyban?

Az idei munkánkat szerencsére nem ez jellemzi. Az első negyedévben is egyenletes volt a szállítás és kielégítő a kocsiellátás. Javult a munkaszervezés és a szovjet partnerekkel a kapcsolat. A terveknek megfelelően üzemel a fényeslíték üresrendező pályaudvar is. Ezeknek a tényezőknél köszönhető többek között, hogy az elmúlt napokban az átrakókörzetben rekordok születtek. Április 21-

én például 1018 széles kocsi tartalmát rakták át 1513 normálba. Huszonharmadikán pedig 49 136 tonna áru került 1723 kocsiába. Harminc év alatt Záhonyban még nem született ilyen rekord.

Az idén körülbelül kétféle millió tonnával több árut akarunk szállítani a záhonyi vasutasok, mint az elmúlt esztendőben. Ennek a feltételait hatékony intézkedésekkel igyekeznek megteremteni. Részben ennek az üzemfőnökség átszervezése is, amelynek célja a helyi irányítás erősítése, az önállóság növelése és a szovjet partnerrel való jobb együttműködés. Ezenkívül természetesen javítják a munkafeltételeket, a szociális körülményeket.

Rutin, akaratérő

Délután találkoztam Szőgyéni Bertalan szállításvezetővel. Magas, kerek arcú, jókedélyű vasúti tiszt. Vele indulunk a kézi átrakóba, ahol a fizikai munkások helytállása nélkül nem születnének rekordok. Az anyagmozgatást itt még nem gépesítették, az áruk ezer tonnát munkásbrigádok rakják a kocsikba. Szőgyéni közben arról a trükkös gárdáról beszél, amely ezt a körzetet élte. Közéjük tartozik a VIII-as brigád is. Éppen egy kis szünetet tartanak, kísérőm bemutat nekik. Vezetőjük Takács György, magas, erős fiatalember.

Elégedett a mai teljesítménnyel? — kérdezem. — Két széles kocsi azbeszettel raktunk át eddig. Egy-egy székben 45 kiló azbeszt van, nyolcszáz szék fér be egy normál vagonba. Most cementet rakunk majd. A brigádból hárman betegállományban vannak, de a teljesítménnyel elégedett vagyok.

Takács 34 éves, Ajakon lakik, két lánya van, tizenkét éve átrakómunkás, havonta körülbelül ötezer forintot keres, és kétszeres kiváló dolgozó. A legmegbízhatóbb brigádok egyike az övé. Ha kéri, műszak után is maradnak, és szó nélkül kirakják még a beállított vagon. A szállításvezető biztatja, hogy meséljen a legutóbbi rekordról is... A szőke fiatalember gépiesen sorolja az adatokat, egy kicsit talán közönyösen, hogy a dicsékvés látszatát is elkerülje. Látom azonban rajta, hogy büszke a teljesítményükre. Am hogye lenne, hiszen a verítékkel végzett munka sokáig ott zibong az izmokban, az idegekben; az igazi munkás mégis szerényen beszél róla.

Azon a napon — Ragány Jánossal, Barabás Istvánnal és Dudás Józseffel együtt — egy kocsi papírfát raktak át, és 49 széles vagon kocsizott engedték le a csúszdán. Négy embernek egy műszakban ez óriási teljesítmény. Egy kocsi-nak tizennégy ajtaja van, valamennyit ki kell nyitni, majd a szén lecsúszása után a vagonokat kitakarítani, és az ajtókat ismét visszacsukni. Hihetetlen rutin és akaratérő szükséges mindehhez. Abban a műszakban egyenként 598 forintot kerestek. Nem akadt senki, aki irigyelte volna tőlük. A forint "árát" Záhonyban mindenki ismeri. Az átrakómunkásoknak a teljesítmény arányában fizetnek. (Egy mázsás cementért például 62 fillért.)

„Egy húrón pendülve”

A másik vágányon a Nógrádi Sándor szocialista brigád éppen most kezdte el a cementrakodást. A széles és a normál kocsi ajtaja közötti távolság fényesre koptatott átjárót vaslemezzel hidalták át. Hatan dolgoznak, megfontolt, gyors mozdulatokkal. A

kétkerekű taligákra nyolc zsákokat pakolnak, aztán fordulnak vele a normál vagonba. Ott egy billentés, és már a platón is van a zsákoszlop. Az arcuk és a kezük szürke a cementportól, néha kézfejükkel letörlik a homlokukról csurgó verítéket, és rohannak tovább. Kérésünkre Szűcs András brigádvezető abbahagyja a munkát, leugrik a kocsiról, így könnyebb beszélgetni.

— Reggel faforgácslapot raktunk — mondja, miközben ruhájáról leveri a port. — Az speciális munka, csak azok rakhatják, akiket erre kiképeztek. Balesetveszélyes, kétnyeres bútoralapanyag. Utána szalagos cement következett. Ettől mindenki fél, mert nehéztaligára rakni. A Szovjetunióban szállítássalalagál omlesztették a vagonba, ezért sok a szakadt zsák, nem lehet sort kezdeni. Csak kintőlök az ember, nehezen haladunk a munkával.

A csapat legidősebb tagja Deák László. 53 éves, harminc éve dolgozik a kéziátrakóban. Egy kicsit görnyedt a háta, nehezen egyenesedik fel, amikor megszólítom. Nekitámaszkodik az ajtónak, úgy magyarázza:

— Szinte fel sem tudom sorolni, hányféle árut raktam a három évtized alatt. Emlékszem, régen kötéllel húzták át az egyik kocsiról a másikat a rönkfákat... A legnehezebb a ferró-szilícium ötvözet lapátolása. Kikészít az embert. Persze, a cement se könnyű. Egy betonoszlopra való port már biztosan beszívtam. Nehéz munka a miénk, rutin is kell hozzá. Haránézek például egy fával rakott vagonra, tudom, hogyan könnyebb rakni, és mennyit keresek rajta... Kétszer kaptam meg a kiváló dolgozó kitüntetést. Jól érzem magam a brigádban, ismerjük egymás képességeit, hibáit. Ezt a munkát csak összehangolva, „egy húrón pendülve” lehet végezni...

Tisztelet a munkásnak!

A kéziátrakóban alig akad olyan brigád, munkáskollektíva, amelyik a kötelező műszakon kívül ne vállalna társadalmi munkát. Tavaly, a Nagy Október jubileumi tiszteletére például a munkások legtöbbször személyenként tizenhat óra társadalmi munkát ajánlott fel. Szabadnapokon segítették az átrakást. A teljes embert kívánó műszakok után ez különösen nagy teljesítmény. Talán több is annál. A munka tiszteletet parancsoló szeretete, a munkahely becsülésének bizonyítéka.

Az állomáson tanúja voltam egy beszélgetésnek. Három átrakómunkás találkoztak. Az egyik a MÁV-rendelintézetből jött. Fehér ing, szürke öltöny volt rajta. „Négy héti a derekammal voltam betegállományban, most meg a térdem szaladt tele vízzel!” — panaszkolta. A következő mondata így hangzott: — „Hogy van a brigád? Hány kocsi cementet raktatok ki ma?”

Csak később értettem meg, hogy ez a kérdés hitvallás volt. Egy munkásélet célja, értelme feszült benne.

Záhonyról ma 300—400 ember hiányzik. Az ott dolgozók magja az ötvenes években jött a vasúthoz. Nagy részük földművelő volt. Az utánpótlás elapadt. Csak az idősebbek tartanak ki. Munkájukat majd a gépek folytatják. 1978-ban az áruk 34 százalékat rakták kéziérővel, tavaly már csak a 17 százalékat...

Kaszala Sándor

A szolnoki sikerek forrása:

a szolgálati főnökségek gyümölcsöző kapcsolata

A szolnoki vasutasok jó munkájuk elismerésül többször részesültek már kiváló kitüntetésben. Korábban 1971-ben, majd 1973-ban, 1974-ben és 1975-ben érdemelték ki a legjobbaknak járó kitüntetést. A múlt évben elért eredményeik alapján pedig a kiváló címmel együtt elnyerték a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének Vörös vándorzászlaját.

Sokat változott a szemlélet

— Minek köszönhető, hogy az elmúlt esztendőben kiemelkedő munkasikereket értek el?

— Többek között annak, hogy a budapesti vasútigazgatóság is eredményesen zárta ezt az esztendőt. Az igazgatóságok közötti munkaversenyben az első helyezést értük el — mondja Hargitai László, Szolnok állomásfőnök-helyettes. — Az igazgatóság kiemelkedő eredményéhez mi is hozzájárultunk. Azt is el kell ismerni, hogy sokat javult, tervszerűbb lett az igazgatóság irányító munkája. Ennek eredményeként a szolgálati helyeken is sokat változott a szemlélet, nagyobb szerepet kapott az öntevékenység, javult a szolgálati ágak közötti együttműködés. Ez jellemezte a mi munkánkat is. Nem sikerült volna elérni a Kiváló csomópont címet, ha nem dolgozik jó egyetértésben a forgalom, a vontatás és a szertár.

Szép Ferenc, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára a sikerek forrásai közé sorolja azt is, hogy javult a csomópont szakszervezeti bizottságának termelési segítő tevékenysége.

— A szakszervezeti bizottságok jelentős részt vállaltak a szocialista munkaverseny szervezéséből. Mozgósították a szállítási feladatok teljesítésére.

A szakszervezeti bizottság titkára ezután elismeréssel szólt a személypályaudvar, a vontatási főnökség és a szertár főnökség szocialista brigádjainak helytállásáról:

— A brigádok kivétel nélkül csatlakoztak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára meghirdetett szocialista munkaversenyhez. Így érthették el, hogy 1977-ben nagyobb kocsiforgalmat bonyolítottunk le, mint az előző esztendőben. A jó munkaszervezésnek, a szolgálati ágak gyümölcsöző munkakapcsolatának köszönhető, hogy jelentősen csökkent a gépreparások száma. 1977-ben 1393 vonattal kevesebb várt gépre, mint az előző esztendőben. Ez döntően hozzájárult az eredményességhez.

A tisztaság óra a takarító brigád

A beszélgetésből az is kiderült: a szolnokiak tudatában vannak annak, hogy munkájukat az utazóközönség elsősorban azon méri le, hogy tisztán és pontosan közlekednek-e a személyszállító vonatok. Szolnokon az utasterek és helyiségek takarítását kisgépekkel ellátott takarítóbrigádok végzik. A takarítók jó munkájának köszönhető, hogy az állomás épülete ragyog a tisztaságtól és tiszták a Szolnokról induló vonatok is. Arra is gondoltak, hogy megfelelő hőmérséklet várja az utazni szándékozót a vasúti kocsikban. A vontatási főnökség és Szolnok állomás dolgozó kioldozták a személyvonatok előfűtésének technológiáját és az előírásokat a fűtési szezonban be is tartották.

A munkaverseny feltételei között szerepelt a társadalmi munkavállalás is. A vontatási főnökség dolgozó 13 selejtezett kocsit szétbontásért, öt 2 tengeres személykocsi részlegvizsgáért, tizenkettő futójavításért, valamint 287 négytengeres személykocsi futójavítását végezték el. A villamos felsővezeték bevezetéséhez leállították az oszlopokat, korszerűsítették a vontatási lak-tanya fűtését.

Az állomás szocialista brigádjai is több mint két és fél ezer társadalmi munkaórát dolgoztak. Egyebek között nagy segítséget nyújtottak az új művelődési ház átadás

előtti takarításában és berendezésében.

A szertár főnökség szocialista brigádjai a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójára tiszteletére kommunista műszakot szerveztek.

Tovább folytatják a munkaversenyt

Nem könnyű a jó eredmények elérése ott, ahol nem kielégítő a létszámhelyzet. Az átlagos állományi létszám 1994 fő volt a csomóponton és ez lényegesen kevesebb, mint ahány dolgozóra szükség volna. Ezzel magyarázható, hogy az állomáson növekedett a túlórák száma.

Mivel az állomáson és a vontatási főnökségen csökkent az állományi létszám, a csomópont vezetői fokozott gondot fordítanak az utánpótlás biztosítására. Ennek érdekében együttműködnek a budapesti igazgatóság munkaerő-felvételi irodájával, a tanácsi szervekkel és az iskolákkal. Emelést érdemel, hogy az iskolások számára üzemlátogatásokat szerveznek, filmvetítéssel, kiállításokkal rendezéssel igyekeznek kedvet csinálni az iskolások körében ahhoz, hogy a vasutas munkát válasszák élethivatásul.

A csomópont munkasikerrel azzal is összefüggésbe hozhatók, hogy a pályafenntartási főnökség szintén Kiváló főnökség lett. A vágányzárak száma nem csökkent, de javult a szolgálati ágak munkakapcsolata és ennek a szállítási, a népgazdaság veszi a hasznát.

Hargitai László és Szép Ferenc is vallja, hogy elsősorban a jó együttműködésnek, a tervszerű munkaszervezésnek és az emberi helytállásnak köszönhető a Kiváló csomópont cím elnyerése.

A kitüntetés most új munkasikerre serkenti a szolnokiakat. Tovább folytatják a munkaversenyt, hogy 1978-ban is eredményesen szolgálják a népgazdaságot.

Kőhidli László

Debrecenben már nemcsak jelszó a gazdaságos áruszállítás

A debreceni vasúti csomópont 1977-ben elért eredményei alapján elnyerte a Kiváló címet, valamint a vezérigazgatója és a vasutasok szakszervezete elnöksége Vörös Vándorzászlaját. Ezt megelőzően 1975-ben részesült a csomópont hasonló kitüntetésben. A jubileumi munkaversenyben az igazgatóság területén a debreceniek lettek az elsők, és olyan sikeres évet zártak az áruszállítás terén, amely minden eddigi teljesítményüket felülmúlta. 1977-ben 320 ezer 700 tonna árut szállítottak.

A többévi tudatos agtációs és propagandamunkának köszönhető, hogy a csomóponton megszilárdult a jó munkahelyi légkör — mondja Fekete Sándor állomásfőnök. — Sajnos, tavaly sok gondot okozott az egész évben tartó teherpályaudvar rekonstrukciója is. A naponta ismétlődő vágányzárak kedvezőtlenül befolyásolták az állomás fogadó- és átviosztó képességét. Előfordult néha, hogy két vágánypárt is nélkülözni kellett a kiterőcsereket és egyéb okmiatt. Ezt úgy igyekeztünk ellensúlyozni, hogy a tehervonatok a személypályaudvarra járatjuk be. Nehezítette a munkát az is, hogy 117-tel csökkent a dolgozók száma. Ennek ellenére javult a menetrendszerűség (98,3 százalékra teljesítették a tervet), és csaknem ötezer perccel si-

került csökkenteni a gyors- és expresszvonatok késését. A teherkocsik gazdaságosabb kihasználásával 700 kocsit takarítottunk meg.

A tolatómozdonyok gazdaságos üzemeltetésével több mint egymillió 250 ezer forintot takarítottunk meg. A tehervonati mozdonyok állomási fordulóidejét is sikerült csökkenteni. A vontatási főnökség dolgozó jó gazdálkodtak az üzemanyaggal. Sikerült csökkenteni a vontatott járművek javításának átfutási idejét is, ami 3654 óra megtakarítást jelentett.

A szertár főnökség több mint 1,8 millió forinttal csökkentette a készletnormákat, és gyorsította az anyag útját a szertároló a felhasználókig.

A csomópont 180 brigádjának ezer tagja élenjárója volt a versenymozgalomnak. Ennek keretében bevezették a „vörös revízió” mozgalomát, amelyben 492 dolgozó vett részt. 123 mozdony nagyjavítását sikerült így rövid idő alatt befejezni két és félszer óra társadalmi munkával.

A csomópont dolgozóik segítették a záhonyi átrakóközvet munkáját. 600 debreceni vasutas 180 normálkocsit rakott meg 5100 tonna áruval. A fiatalok a konzerv- és dohánnyárbán segítettek a rakodást. A brigádok az elmúlt évben összesen több mint 12 800 óra társadalmi munkát végeztek. Ennek értéke meghaladta a 250 ezer forintot.

Sz. F.

NYÍLT ÜZEMI LÉGKÖRBE

Egyenletesebb a munkatempó, lényegesen csökkent a veszteségidő

Kettős kitüntetésben részesült a szombathelyi járműjavító

Több éve tartó sikersorozat után, 1977. évi munkájáért kettős kitüntetést kapott a szombathelyi járműjavító. A MÁV Kiváló üzem címmel együtt elnyerték a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége közös díjazását. Az üzem munkáskollektívái, dolgozói közül is sokan részesültek kitüntetésben. Szinte példátlanul, hogy négy brigád egy ifjúsági és 3 felnőtt kaptak meg a MÁV Kiváló brigádja címet.

kevesebb, mint 1 műszak kell hozzá. A mozdonyosztályon is megszűntek a veszteségidők. Az itt dolgozók nagy gondja, hogy kevesebb gép van bent, mint amennyi szükséges lenne a folyamatos munkához. Emiatt csak nagy erőfeszítések árán tudják rövid átfutási időre átadni a gépeket.

VAN MÁR TAPASZTALATUK

Éppen 10 éve álltak át dízel javításra. Van már tapasztalatuk. A folyamatos munkát azonban így is nehezíti az alkatrészhiány. A szocialista brigádok példamutatásával, áldozatkész helytállással azonban úrrá lesznek a gondokon. A dolgozók azt is megértették, hogy ügyes-bajos dolgait munkaidő után intézzék. Ezzel is csökkent a veszteségidő, erősödött a munkafegyelm.

A megmunkáló osztály is felzárkózott a két társosztályhoz. Az alkatrészhiány — ami rajtuk múlik — olajozottan megy. Legfontosabbnak a kerék, a rugó és a különféle gyártási alkatrészek elállítását tartják. Ehhez kellett feltölteni a csereállagot kerékből, rugóból. Ennek érdekében több műszakot, a legfontosabb helyen, a kerékesztergánál ösztönöz berendezést vezettek be. Egy-egy dolgozó több gépen is tud dolgozni. Ugyanis három kerékeszterga van, aminek különböző a napi teljesítménye. Így a legtermelékenyebb gép sohasem áll. Ha valaki kiesik, beáll a másik. Elérték, hogy tartalékállaguk 110—120 megmunkált kerékpár, amely több mint kétnapi készlet. Ez amál inkább becsülendő, mert 1977. elején a nulláról indultak.

Bárki vel beszélt, abban mindenki egyetértett, hogy egy hosszú, tervszerű folyamat beérése kezdődött el az üzemben. A munkakörülmények is bagyot változtak. A nehéz fizikai munkát száműzték minden részlegről. Olyan javítási technológiát, rendszert vezettek be, amelyben csökkent a felesleges jövés-menés, a kihatározatlan munkaidő. Munkacsoporthoz bontották a napi tennivalókat. Így mindenki tudja, hogy munkáideje bármelyik órájában mit kell csinálnia, hol kell tartani ahhoz, hogy napi feladatát maradéktalanul végrehajtsa. Egyenletessé vált a munkatempó, lényegesen csökkent a veszteségidő. Nincs szervezeti hiányosság, ugyanakkor a minőség is javult. Ehhez, persze, ököletes kiszolgálást kell megvalósítani alkatrészből, anyagból, energiából.

A javításra kerülő kocsihál, mozdonyoknál asztalokat rendszeresítették, amelyekre egy emelőszervezettel — sárga anyagban bevezik — lemelik és az asztalra helyezik a leszerelt darabokat. Van mivel távolabb, ott állnak azok az asztalok is, amelyeken a megtszított, kijavított, beszerelésre előkészített alkatrészeket találják a munkások. Ugyanúgy a javítások átfutási ideje lényegesen lerövidült: egy teherkocsi vizsgája például 11-ről 9,5—10 napra. A kocsiállagot néhány évvel ezelőtt 2 napig javították, ma

HÁLÓTERVES JAVÍTÁSI RENDSZER

A dolgozóknak — különösen a régieknek — nem volt egyszerű áttérni az újra. De ezen segítettek a gazdasági,

mozgalmi vezetők, akik előadásokat tartottak, s lehetővé tették, hogy a dolgozók is elmondják véleményüket.

A műhelyekben „Dolgozz hatékonyan!” ládákat rendszeresítették, amelyekbe bárki elhelyezhette javaslatait, észrevételeit. Nagyon megnőtt a műszaki felelőssége és szerepe, s hogy ezt még jobban érvényesítsék, a közvetlen termelésirányítók három elv alapján értékelték: MEO, balesetvédelem és vezetői erény. Azután 1976 elején egy kocsi-val kipróbálták az új, hálóterves javítási rendszert, ami a javítási logikát, időrendi sorrendjét, szinte futószalagszerű munkát jelent. Ekkor váratlan gondok jöttek elő. Világossá vált, hogy tökéletes kiszolgálás nélkül nem megy zökkenőmentesen. Össze kellett hangolni az anyag- és alkatrészellátást, az utóbbiak biztosítását, vételezését, a munka programozását, a szerzők, kisgépek biztosítását, azaz a kapacitást és a leterhelést. Két hét után már négy kocsin végezték a munkát az új elv szerint.

Lassan kialakult egy ösztönös, nyílt üzemi légkör. Olyan munkamorál jött létre, hogy nem lehet ma olyat kérni a dolgozóktól, amit ne csinálnának meg, ha a feltételek adottak. Mindenki tudja, mit vár tőle az üzem. Ezen a talajon tavaly kiválóan sikerült a jubileumi munkaverseny, ami nagymértékben hozzájárult a kiváló cím elnyeréséhez. A munkahelyi légkör bizonyította az is, hogy az ipari tanulók 94 százaléka szabadulás után az üzemben maradt. (Korábban ez kb. 40 százalék volt.)

Soós Ferenc 30 éve alvázlakatos az üzemben. A Steinmetz Miklós szocialista brigád vezetője. Az ő véleménye jól summázza a mai járműjavító közhangulatot: bár már korábban átálltunk volna az új javítási munkarendre, így öröm dolgozni.

Szecsei Teréz

Állami díjas sinhegesztők

A városföldi Dózsa brigádot a vasút

és egymás megismerése kovácsolta össze szocialista közösséggé

A MÁV Szentesi Építési Főnökségének Dózsa szocialista brigádja a felszabadulás ünnepén Állami Díj kitüntetésben részesült. Tizenegy, munkában, emberségben példátlan helytálló vasutas kapta meg ezt a magas kitüntetést, amely ugyan személyekre szól, de rajtuk keresztül egy kollektíva erőfeszítése, tartós eredményes munkája kapott állami elismerést.

Ha vasúti fővonalainkon utazunk és belemélyedünk az olvasásba, vagy elszunyókálunk, a nyílt vonalon észre sem vesszük, hogy nem katognak alattunk a kerekek. A sínparók egybehegesztett acélszalagként kötik össze a fővárost az ország végpontjaival.

Fejlődésük töretlen

Legyünk tárgyilagosak, mi, vasutasok is ritkán gondolunk arra, hogy a kényelmet nyújtó pálya háttérben áldozatos, kemény fizikai munkát van, amelyből a Dózsa szocialista brigád is derekasan kiveti részét. Munkájuk gyümölcse a szabadban, tűző napon, kemény fágyban, éjjel és nappal érlelődik, akkor, amikor a természet erői kegyesek és engedők a korszerű vasúti pálya építését, a sínök összehegesztését.

Ez a kollektíva hosszú évek óta kiemelkedő munkát végez. Az 1977. évi hegesztési tervet 7 százalékkal teljesítették túl. Ezáltal 5600 munkaóra kapacitást szabadult fel, amit egyéb felépítési munkákra fordítottak. Nagyszerű teljesítményükkel jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy a főnökség 1977. november 1-re teljesítette éves tervfeladatait.

Sikereik egyik záloga: a Miskolci Nehézipari Egyetemmel kialakult kiváló munkakapcsolat, amely az évek múltával barátságos szelődött. Az egyetem elméleti szakembereinek tudományos elképzeléseit a Petőfi brigáddal közösen valósították meg.

A kitüntetés napján, amikor az állami díjasok tiszteletére Budapesten rendezett vacsorán Vörös István a Dózsa brigád vezetője köszö-

tet mondott a kitüntetésért, hangsúlyozta, hogy munkatársaik nélkül nem érhetek volna el ilyen kimagasló eredményt. Szép magyarsággal, világosan megfogalmazott mondanivalójából a fogadást adó vezetők jól eső érzéssel vették tudomásul, hogy ez a brigád a szocialista tudatformálásban is töretlenül fejlődik. Ennek a brigád többi tagjai is tanújelét adták, amikor életükről, munkásságukról beszélgettek a vasút és a KPM vezetőivel.

Mindenki pótolta az elmaradást

A brigád tagjai tizenhét évvel ezelőtt a mezőgazdaságból; faluról, tanyáról jöttek a vasúthoz, a szentesi építési főnökség városföldi sinhegesztő telepére. Szakképzettség hiányában fizikai munkások voltak. A vasút és egymás megismerése kellett ahhoz, hogy előbbre jussanak. Akartak, azért tudtak változtatni saját életükön. Legtöbbjük négy és hat elemivel indult el a változás útján. Ma buszoké arra, hogy pótolják az elmaradást. Kivétel nélkül szakmát tanultak. Egyikük, másikuk két vagy több szakma mestere. A politikai képzettség növelésére is gondot fordítottak. A brigád több mint egyharmada marxista középiskolát végzett.

Hagyományra vált a brigádban, hogy minden évben fogadják a helyi általános iskolásokat. Az apukák megmutatják gyermekeiknek, az úttörőknek, hogy mit és hogyan dolgoznak, közben elmesélik munkasikereiket is. Miként az is hagyomány, hogy vasutasnapra és november 7-re meghívják a nyugdíjasokat. Kirándulásra is meghívják őket.

Munkás és műszaki jól megfér a brigádban. Kovács László termelésirányító alapító tag. Úgy is mondják, hogy ő a brigád „finom motorja”. Magas műszaki képzettségével, szakmai és politikai ismereteivel jól összefogja a brigádot. Szervez, újít, lebonyolít és adminisztrál. Jó beszélgetéssel mindenre talál időt,

ami a kollektíva érdekét szolgálja.

A Dózsa brigád nemcsak a szakmunkásképzésben jeleskedik. Soraiában többen is vannak olyanok, akik párt- és szakszervezeti tisztséget töltenek be. Zana János az alapszervezet párttitkára, mint kiváló pártmunkás és önkéntes rendőr, többször részesült kitüntetésben. Kovács Ottó tárgyilagos állásfoglalásával és emberi magatartásával révén a munkahely dolgozó műhelybizottsági titkárrá választották. A kibővült szakszervezeti jogok egyik legkövetkezőbb szószólója és gyakorlója 1977-ben Vezérigazgatói díjszeretben részesült.

Nincs abban semmi ellentmondás, hogy a szocialista brigádok tagjai közül kerüljenek ki a vezetők.

Amikor a szándék tenniakarással párosul

Az évek folyamán a jól összeforrt közösség a Petőfi brigáddal együtt gyakran útrakel. Ilyenkor velük tartanak a családtagok is. Megismerték már hazánk legszebb tájait. Végigjárták a szocialista országokat. Voltak Ausztriában és Olaszországban. Kijevi útjuk során a brigád legidősebb tagja, Bálint István bácsi tolmácsolt, aki a hadifogságban tanult meg oroszul.

Mivel az elmúlt években többször kitekintettek már a nagyvilágba, tudnak összehasonlítani tenni társadalmi rendszereket és életformákat között. Vitakörökben és baráti beszélgetéseken valamennyi brigádtag aktív partner. Kivétel nélkül a szocialista brigádmozgásban fejlődtek széles látókörű emberek.

Ha a szándék tenniakarással párosul, nagy erő rejlik a szocialista brigádokban. Ezt példázza az állami díjas Dózsa szocialista brigád fejlődésének útja. Példamutató tevékenységükkel nemcsak a szentesi építési főnökség, hanem az építési és pályafenntartási szakszolgálat tekintélyének erősítéséhez is hozzájárultak.

Fogas Pál

A járműkutatás specialistája

Bemutatjuk Déghy György Eötvös-díjas tudományos kutatót

Üzenő: Déghy Györgyöt, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos főmunkatársát, Eötvös Lóránd díjjal tüntették ki

A háború utolsó évében fiatal szigorló gépészmérnök jelentkezett üzemi gyakorlatra a kaposvári fűtőházban. Szívesen fogadták, hiszen mint helybeli vasutas gyereket jól ismerték: apja forgalmi tisztviselő, nagyapja raktárnok volt Kaposvár állomáson.

Déghy György otthoni gyakorlatoskodása azonban rövid ideig tartott. A felszabadulás után Budapestre került és az Északi járműjavítóban folytatta gyakorlatát, miközben készült diplomája megszerzésére. Amikor kezében volt gépészmérnöki oklevele, a Vasúti Főosztályra helyezték, ahol az újjáépítés időszaka után a vasút fejlesztésének feladataihoz nagy szükség volt tehetséges, fiatal műszakiakra. A gépészeti szakosztályon akkoriban alakult meg az a csoport, amely intenzíven kezdett foglalkozni járműkutatással. Ennek ő is tagja lett.

A hatvanas évek elején, amikor mind több dízelmozdony került forgalomba és bevezetésükkel növekedett a menetsebesség, új problémák vetődtek fel a járművekkel kapcsolatban. A csoportot ekkor áthelyezték a Vasúti Tudományos Kutató Intézetbe, ahol a ma már 30 tagú járműkutatási osztály egyik csoportjának Déghy György a vezetője. Az első nagyobb feladattal akkor találta magát szem-

ben, amikor az M61-es dízelmozdonyok üzembe kerültek. Abban az időben gyakorlatilag még nem volt a MÁV-nak nagy teljesítményű, korszerű mérőberendezése a vonóró, a sebesség, a gyorsulás, a vonóhorog igénybevétel vizsgálatára. A régi mérőkocsi, amelyet 1948-ban Berzsnai Oszkár, a kiváló szakember gémozdonyos vontatáshoz szerkesztett, már nem volt megfelelő a nagyobb teljesítményű mérőhatárok rögzítésére.

Korszerű, nagy teljesítményű mérőberendezésre volt tehát szükség és a feladat megoldása Déghy Györgyre, a csoportjára várt. A külföldi szakirodalom tanulmányozása, hosszas laboratóriumi és üzem kísérletek sora következett, amíg évek vizsgálati nyomán kialakult a Déghy-féle mérőkocsi, amely már alkalmas volt a nagyobb sebesség feltételeinek megállapítására. Újdonsága elsősorban az volt, hogy a régi, mechanikus műszerek helyett elektronikus műszereket alkalmazott benne. Jól érvényesítve ezeknek minden műszaki előnyét.

A hatvanas évek derekán, a magyar vasút nagyobb tempójú fejlődésének egyik műszaki problémájaként jelentkezett, hogy a forgalom növekedése megkövetelte a vonatok továbbítását. Ez olyan üzembiztonsági kérdéseket vetett fel, amelyeket nem lehetett elméleti úton megoldani.

Déghy a tolási kísérletekhez mérőkerékpárt szerkesztett, amellyel — személykocsi kerékpár helyére bekötve — regisztrálhatták a sín és a kerék közötti menetközben keletkező dinamikus erőhatásokat, s bebizonyíthaták, hogy 100 kilométeres sebességig, legfeljebb 12 kocsi álló vonat tolása esetén, nem fenyeget siklásveszély. A tolási kísérletek 1965-től 1972-ig tartottak és amint az a gyakorlatban azóta bebizonyosodott, teljes sikerrel jártak.

Nemzetközi munkában is részt vett a kutatási osztály. A Nemzetközi Vasútegylet (UIC) kísérleti és kutatási hivatala (ORE) rábízta: vizsgálja meg, hogyan viselkedik az Európa szerte bevezetésre szánt központi kapcsolóberendezés kisugárzó ívekben való áthaladásakor. A hosszas vizsgálatokhoz szükséges speciális eszközöket Déghy György szerkesztette meg és vezette vele a kísérleteket. A saját szerkesztésű műszerekkel minden kétséget kizáróan megállapították, hogy a központi kapcsolóberendezés kisugárzó ívekben is teljes biztonsággal működik.

Legújabb munkája egy későbbi levő újabb fajta mérőkerékpár, amellyel még pontosabban lehet majd mérni a pálya és a kerék között keletkező erőket, mint a megelődével. Ez a jelenlegi mérőberendezésnek egy továbbfejlesztett változata lesz. Nemcsak kiküszöböli a mé-



resnél még fennmaradt kisebb problémákat, hanem egyszerűbbnek és olcsóbbnak ígérkezik a hasonló rendeltetésű külföldi szerkezeteknél.

Néhány kiragadott példáját soroltunk fel annak a csaknem három és fél évtizedes munkának, amely a hajdani kaposvári fűtőháztól, a több mint 20 éves kutatási perióduson keresztül, a vasút műszaki fejlődésének előmozdítását tartalmazó Eötvös-díjjal vezetett. Déghy György, a reál jellemző szerénységgel, kutatócsoporthoz tagjával együtt igyekszik megosztani az Eötvös-díj dicsőségét. Azzal a munkában összeforrt 9 tagú kollektívával, amely éppen mostanában határozta el, hogy szocialista címért versengző kollektívává alakul és a jövőben Dinamika brigád néven, még eredményesebben kíván továbbdolgozni a vasút műszaki fejlődéséért.

Szász Ferenc

Fővárosi művészek köszöntötték a tapolcai csomópont dolgozóit

Április 28-án, a munka ünnepének jegyében került sor a kitüntetések átadására Tapolcán is. A pályafenntartási főnökség 1977. évi teljesítményei alapján elnyerte a Közlékesületi és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott Kiváló főnökség címet, valamint a MÁV vezérigazgatójának és a vasutasok szakszervezete elnökségének Vörös Vándorzásdíját. A tapolcai csomópont ugyanakkor vezérigazgatói elismerésben részesült.

Méltó bevezetője volt tehát ez a nap május elsőjének. A nagygyűlés színhelye a művelődési központ volt, ahol megjelent és az elnökségben foglalt helyet Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, Szabó Béla vezérigazgató-helyettes, a Szakszervezet Veszprém megyei tanácsának képviselőjében Benedek István, vala-

mint Tapolca város vezetői, a megyei állami és tömegszervezetek képviselői.

Ünnepi beszédet mondott Hársvölgyi István államfőnök, majd Szabó Béla vezérigazgató-helyettes méltatta a tapolcai vasutasok helytállását, kérve, hogy további munkájukkal is segítsék elő a MÁV-ra háruló feladatok teljesítését.

Koszorus Ferenc főtitkár az elnökség nevében köszöntötte a kitüntetett csomópont dolgozóit.

A kitüntetések és jutalmak átadása után a József Attila Színház művészei léptek fel, köztük Szemes Mari, Tóth Judit, Voith Ági, Bozógi Gyula, Makai Sándor és Horváth Gyula.

Az immár hagyományos vasutas-művész találkozó az úttörők tették kedvessé: virággal köszöntötték a neves vendégeket.

Orvosi tanácsok

Amit a magas vérnyomásról tudni kell

A vérnyomás az életkorral normális körülmények között is változik. Újszülöttnél a szív összehúzódásakor mért nyomás körülbelül 40, az első hónap végén 80, 10 éves korban a 100 higanymillimétert még mindig nem éri el. Fiatal emberek átlagos vérnyomása 120, 80 higanymilliméter. 25 éves kor után évente 0,5 higanymilliméterrel emelkedik a vérnyomás. 60 éves korban 140, 80 éves korban átlagosan 160 higanymilliméter. Természetesen ez nem törvényszerű folyamat! Mint ahogy a középkorral járó elhízás sem az.

Mi idézi elő a magas vérnyomást?

Mi határozza meg, hogy melyik embernek mennyi a vérnyomása?

A normális vérnyomás több tényező állandóan ható bonyolult össz működése eredményeként jön létre. A vérnyomás függ a szív működésétől, a nagy erek rugalmasságától vagy merevségétől, a szervezet legkisebb ereinek ellenállásától, a keringés vérmennyiségétől és annak sűrűségétől. Ha a szervezet bármely ponton „meghibásodik”, a vérnyomás eltér a normálisától.

A magas vérnyomás tehát különböző okok miatt jöhet létre, s egy-egy formának a kezelése, gyógyítása, kimétele is különbözik egymástól.

A magas vérnyomásnak körülbelül 60 százalékát teszi ki az, melynek okát, sajnos nem ismerjük. Azt tudjuk, hogy az általánosan ható tényezők, amelyek minden magas vérnyomás formában rontják a beteg állapotát, itt is kerülendők. (Idegesség, stresszhatások, rohamos életmód, helytelen táplálkozás stb.)

Van olyan magas vérnyomás, melynek szervi oka van, és így némely esetben műtét is gyógyítható. Ilyenek a vesze eredetű magas vérnyomások egyes formái. Valamely belsőelválasztási mirigy megbetegedése (mellékvese, agyalapi mirigy, pajzsmirigy) is okozhat magas vérnyomást, ahol azonban az általános megbetegedés mellett az csak az egyik tünet. Van olyan mérgezés, amely szintén vérnyomás-emelkedéssel jár. Itt kell megemlíteni az érelmeszesedés problémáját, mely főleg az idősebb korosztály magas vérnyomásának hátterében húzódik.

Egy közhelellyel élve azt is mondhatnánk: a magas vérnyomás korunk betegsége. Számunkra humoros, de mégis elgondolkodtató a nyugati biztosítótársaságok ama hidegvérű számítása, hogy rendkívül nagy súlyt fektetnek leendő üzletfeleik vérnyomásának megállapítására.

A beteg panaszai sokféle lehet

A magas vérnyomásos beteg panaszai igen sokféle lehetnek. Sok esetben a betegség lapangva kezdődik, panaszokat egyáltalán vagy alig okozva. Ilyenkor legtöbbször valamely más vizsgálat során derül fény a magas vérnyomásra. Mások bizonytalan panaszok jelentkeznek. Gyakori a fejtetőre és tarkójára lokalizálódott fejfájás, mely főleg a kora délutáni és esti órákban jelentkezik. A magas vérnyomás okozhat nehéz légzést, szívtáji fájdalmat, szédülést, látási zavarokat is. A betegek ilyenkor idegesek, ingerlékenyek, gyakran szapora szívverésről panaszkodnak. Mások nagyfokú levertség hívják fel a figyelmet a magas vérnyomásra. Gyakori panasz, hogy a melegt rosszul tűrik. A kezdeti, figyelmeztető tüneteket mindig komolyan kell venni, és a vérnyomást kezelni kell, mert a régóta fennálló magas vérnyomás maradandó szervi elváltozásokat hozhat létre.

Gyakori szövődés a szív, a vese az agy és a szemfenéki erek károsodása, melyek

súlyosságából a magas vérnyomás előrehaladottságára lehet következtetni. Ilyenkor az érintett szerv működésavara — szívelégtelenség, feledékenység, súlyos látásromlás, különböző vesebetegségek — kíséri a magas vérnyomás egyéb tüneteit. Eppen ezért nagyon fontos a magas vérnyomás hatásos kezelése. Ez gyakran egyszerű feladatnak látszik, máskor különböző gyógyszerrel, azok kombinációival hosszasan kell kísérletezni, amíg megtaláljuk a megfelelő gyógyszeradagot, illetve gyógyszer-összeállítást. Ilyenkor a beteg vérnyomásának a „beállítását” sok türelmet és fáradtságot igényel mind az orvos, mind a beteg részéről. Jó, ha tudjuk, hogy soha nem a vérnyomás abszolút számértéke kell hogy irányítson bennünket, hanem a beteg általános állapota, közérzete.

Nagy szerepe van a helyes életmódnak

Ha a vérnyomás „beállt”, elég a beteget havonta ellenőrizni. A gondozás a beteg további sorsát illetően döntő lehet.

A gyógyszeres kezelés mellett nagy szerepe van a helyes életmód kialakításának. Lényeges a céltudatosan kialakított, nyugodt életmód, egyenletes munkamenettel, amelyet az ember képességeihez mérten, megerőltetés és kapkodás nélkül képes elvégezni. Egyes foglalkozásokban a munkakörülmények változást is mérlegelni kell.

Szellemileg túlerhelt betegnek biztosítani kell a napi, heti és évközi pihenőt. Ől foglalkozású beteg enyhe testgyakorlatokat végezhet. Magas vérnyomásos beteg lehetőleg nehezteljen munkát ne végezzen.

Az étrend helyes megválasztásával sokat segíthetünk a vérnyomás normális szinten tartásában. A diéta lényege, alapvető szabálya, a régi hiedelemmel ellentétben nem a fokadalmi megszorítás, hanem a sok folyadékot megző konyhasós mértékletes fogyasztása. A konyhasós étrendnek önmagában is vérnyomáscsökkentő hatása van. Az újabb vizsgálatok azt mutatják, hogy rendkívül jó hatása van a bőséges kálium- és magnézium-fogyasztásnak is. Ezeket nagy mennyiségben tartalmazza a különböző gyümölcsök, gyümölcslevek, főzelékek. Kiváló hatása a VIROMA szörp, mely diétás készítményként jön forgalomba.

Hová lett és mikor lesz újra?

Régen volt, amikor a békcészbai vasútállomás nagy csarnokában tarka képekkel teli vitrinek fogadták az érkezőket, s a vonatra várókat. A két nagy szekrényt sok-sok, fávólból jött képes levelezőlap díszítette. Mindig álltak előtte hárman-négyen, és gyönyörködtek az öt világrész tájaiban, megcsodálták az érdekes bélyegeket, s még jobban a furcsa címzést, mely mindig hasonló nyelvű volt, akárhol is adták fel. Ezt a színes anyagot a békcészbai vasutas eszperantó csoport állította ki éveken keresztül a tagok levelezéséből, majd egyszerűen vége lett, eltűnt.

Kruchió Lajos kereskedelmi tónok, volt vezetőségi tag sőt hajót egyet, s csak azután modja:

— Szép idők voltak... Mindig csináltunk valamit. Én 1958-ban kapcsolódtam a mozgalomba egy nyelvtanfolyam révén. Pedig először nem is volt kedvem hozzá, de az eszperantisták hamar meggyőztek az előnyökről. Tizenhatan kezdünk el tanulni, s nyáron már heten le is vizsgáztunk Budapesten. S még ebben az évben — 1959-ben — meg is alakítottuk a vasutas eszperantó csoportot.

A magas vérnyomásos betegek kerülnie kell a puffasztó ételeket — száraz hűveléseket, káposztaféléket —, erős fűszereket. Kövér embert lehetőleg normális súlyáig le kell fogyasztani, ilyenkor alapvető a kalóriaszegény táplálkozás, mely a későbbi súlygyarapodást is megakadályozza. Az elhízott állapot károsan befolyásolja a vérnyomás alakulását.

Milyen ételleket ajánlatos fogyasztani?

Mit és mennyit ehet az a beteg, akinek magas a vérnyomása?

Fogyasztható mindenféle sovány hús, főzve, párolva, sütvé. A zöldségfélék közül zöldborsó, zöldbab, paraj, sóska, karalábé, karfiol, tök, spárga, fejes saláta stb. — nyersen és főzve. Köretnek burgonya főzve, reszelve, törve, héjában sütvé, petrezselymesen, burgonyapüre. A rizs főzve, párolva, zöldborsóval, gombásan.

A gyümölcsmártások, tészták közül a főtt édes tészták, másnapos kelt tészták, piskótatészták, madártej. Az alkoholos italok fogyasztása káros, de a teát, fekete-kávé mértékletesen a beteg fogyaszthatja.

Jó hatásúak — nehezen befolyásolható vérnyomás-emelkedés esetén — az időnként beiktatott tej-, gyümölcs- vagy burgonyapapok. Gyümölcsnapon a beteg az évszaknak megfelelő, tetszés szerinti nyers gyümölcsöt fogyasszon naponta 5-6 alkalommal. A mennyiséget a beteg étvágya szabja meg. Tejesnapon 1-1,5 liter tejet fogyaszthat a beteg 5-6 alkalomra elosztva. Burgonyanapon ötletlen burgonyát egyék a beteg héjában sütvé vagy főzve, legfeljebb néhány gramm olajjal leöntve, petrezselymmel, kaporral ízesítve. Ha a napon semmi más nem ehet a beteg. Célszerű a gyümölcs-, tej- és burgonyanapokat egymás utáni napokon beiktatni.

Ha a beteg a magas vérnyomás első tüneteinek jelentkezése után azonnal orvoshoz megy, és betartja annak utasításait — gyógyszerelés, életmód, táplálkozás — megkíméli szervezetét a magas vérnyomás súlyos, sokszor életet veszélyeztető szövődményeitől.

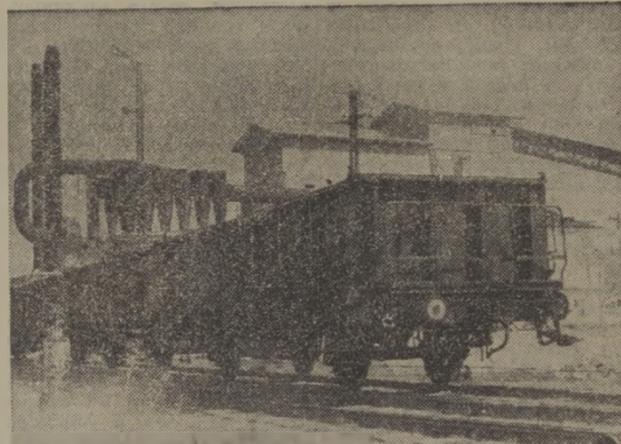
Dr. Szurgyi Éva

Cement és kő az építkezésekhez

Beremend állomáson az utóbbi hét évben alaposan megnőtt a forgalom. Kőből 30 százalékkal, cementből pedig 28 százalékkal többet szállítottak. Nem kis feladat a fuvaroztatók igényei szerint folyamatosan biztosítani szerelvényeket. Ebben nagy szerepet játszik a vasút és a vállalatok közötti jó kapcsolat. A cementműben ma már naponta 150 fedett kocsit is képesek megrakni és továbbítani.



Indulásra váró cementszállító kocsik



A kőbányánál gépek segítségével történik a rakodás (Zelman Ferenc felv.)

Kilencszáz kocsi hiába vontattak...

Az exportra kerülő áruk szállítására alkalmas vasúti kocsik kiválogatása lelkiismeretes munkát, alapos műszaki és szakmai tudást igényel. Jó példa erre, hogy a Jászberény állomás által tavaly kért 6950 exportos kocsiból 900-at hiába vontattak oda, mivel ezek nem feleltek meg a követelményeknek.

Még nagyobb baj származott volna ebből, ha Horti Lajos kocsivizsgáló figyelmét is elkerülik azok a rendelkezések, amelyek miatt a már megrakott vagonok nem hagyhatták volna el az ország határát. Horti Lajos jó munkájának egyik fokmérője az is, hogy a tavaly Jászberénybe irányított, exportos kocsik

közül 55-re sérülési, illetve javítási bárcát tett a helyszínen — megrakás, illetve a rakodóhelyre való beállítás előtt.

Aki így dolgozik, mint Jászberény állomás kocsivizsgálója, megérdemli az elismerést.

Szűcs Ferenc

Május 31-ig lehet jelentkezni

Előkészítő tanfolyamot szerveznek munkavédelmi technikusminősítő vizsgára

A SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézete felváltó pályázatot hirdet az 1978-79-es tanévre munkavédelmi technikusminősítő vizsga előkészítő tanfolyamára, ipari szakon.

Jelentkezni lehet Budapesten a Bagi Ilona Fémmechanikai és Műszeripari Szakközépiskolában; 1203. Budapest, Kossuth Lajos út 35. Debrecenben a Mechwart András Gépészeti és Gépgyártástechnológiai Szakközépiskolában; 4027. Debrecen, Széchenyi út 58. Miskolcon a Gábor Aron Kohó- és Őntudományi Szakközépiskolában; 3533. Miskolc, Bolyai Farkas út 10. Pécsen a Zipernovszky Károly Gépészeti Szakközépiskolában; 7601. Pécs, 48-as tér 2. Szegeden a Déri Miksa Szakközépiskolában; 6724. Szeged, Úttörő tér 7.

Az előkészítő tanfolyam tíz hónapig tart. A hallgatók szűre az illetékes szakközépiskola részletes tematikát ad az előző foglalkozáson. A jelentkezési lapot a budapesti dolgozók iparági szakszervezeti központ (szakmai szakszervezetek) munkavédelmi osztályán, a vidéki dolgozók pedig az illetékes szakszervezetek megyei tanácsa munkavédelmi osztályán kaphatják meg.

A munkavédelmi technikusminősítő vizsga előkészítő tanfolyamára az jelentkezhet, aki ipari technikumban vagy szakközépiskolában középfokú szakképzést szerzett. A képesítetteknek megfelelő munkaterületen közvetlen termelő, termelési nyitók vagy munkavédelmi munkakörben legalább két éves, munkakörben legalább ötéves szakmai gyakorlattal rendelkezniük kell. Feltétel még az is, hogy az előírt egészségügyi követelményeknek megfeleljen és a munkahely javaslata alapján a tanulás Erettségi bizonyítvánnyal és ipari, mezőgazdasági szakmát szerzett szakmunkás bizonyítvánnyal rendelkezők a szakiránnyal megfelelő szakközépiskolában végzett kiegészítő tanulmányok alapján szerezhetnek középfokú szakképzést, és felkészülhetnek munkavédelmi technikus minősítésre.

Szakmai gyakorlatnak a munkaviszonyban ténylegesen töltött időt kell tekinteni. A szakmai gyakorlatot a munkahelyi köteles — a munkakör pontos megjelölésével — igazolni. Igazolásként tartalmaznia kell az előző munkahelyen eltöltött gyakorlati időt is.

A jelentkezési lapokat a szükséges mellékletekkel együtt 1978. május 31-ig postán kell elküldeni az illetékes szakközépiskola igazgatójának. Az előkészítő tanfolyam díja 2000 forint, a minősítő vizsga díja pedig 380 forint.

Szakszervezetek Országos Tanácsa
Munkavédelmi Továbbképző Intézete

Vass Márta

Szellemi vetélkedő Szombathelyen

A forradalmi ifjúsági nyári keretében, másokkal együtt bekötött vetélkedőt rendez Szombathelyen a vasúti KISZ-bizottság két alapszervezete. A BFF és az ÉHF fiktív taljai szervezésében hét csapat versenyzésben lépett színpadra tanácsstermben.

A csapatok négy-négy versenyzője először szellemi tókat oldott meg. Ezt követte az irodalomban, művészetben és a sportban való jártasságukat kellett bizonyítani játékosoknak. Egyes műfajok között szellemes, humoros témákban lehetett pontot gyűjteni a csapatoknak.

A szellemi összecsapást BFF KISZ alapszervezetének versenyzői nyerték. Őket követték az Utasellátó és az E. I. KISZ-esek.

Dicsőítő oklevél

A MÁV budapesti területi egészségügyi központ Alp Gyula KISZ-alapszervezete eredményesen dolgozó szerelvények közé tartozik. Bizonyítja ezt az a Dicsőítő oklevél, amelyet a KISZ Központi bizottságától kaptak.

Deák József titkár április 20-án ünnepi taggyűlésen a munkát a szervezet eredményeiről, majd ismertette az évi terveit. Elmondta, hogy a taglétszám egy év alatt 16-ról 29-re emelkedett. A fejlődést azonban nemcsak a számszerű növekedés jelölte, hanem mind gazdasági, mind politikai feladatoknak ennek arányában igyekeztek eleget tenni. Az oklevél, egy KISZ-clapszervezet mozgalomba bekapcsolódásáért többek között iskolákat ajánlottak.

Társadalmi vagyoniörök

A sturovói MÁV-képviselői dolgozó Kossuth Lajos szocialista brigádja elhatározta, hogy önkéntes vagyoniörök szolgálatot szervez, hogy ezzel is segítsék a társadalmi tulajdon védelmét. Ezt a társadalmi munkát a Magyar Kommunista Párt megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére ajánlották.



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM

ARA: 70 FILLER

1978. MÁJUS 20.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

a csökkent munkaképességű dolgozók rehabilitációja

Szakszervezetünk elnöksége május 11-én ülést tartott. A napirendi pontok közül elsőnek a megváltozott munkaképességű dolgozók rehabilitációjáról készült jelentéseket vitatta meg a testület. A MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat jelentését a vasutas-szakszervezet három osztályának — VSZTO, közgazdasági, munkavédelmi és szociálpolitikai osztály — közös jelentése egészítette ki.

A központi vezetőség három osztályának kiegészítő jelentése így kezdődik: „Felül kell vizsgálni a rehabilitációs rendszerünket, a csökkent munkaképességűekkel való foglalkozás helyzetét. Ki kell dolgozni és biztosítani kell a csökkent munkaképességűvé vált dolgozók komplex — egészségügyi, munkai, oktatási — és irányított rehabilitációját.

Ez a munkaerőgazdálkodás szempontjából is fontos feladatot a kongresszus határozata alapján kerülni napirendre. S mint azt a jelentések is tartalmazzák, az első tennivaló,

a helyzetfelmérés befejeződött. Most a további intézkedések kidolgozása van folyamatban.

Bárkiben joggal felvetődhet a kérdés: a jelentések alapvetően miért a foglalkozási rehabilitációval foglalkoztak? Legfőképpen azért, mert az egészségügyi rehabilitáció évek óta megtörténik a kórházakban és intézményekben. S ha valahol javítanivaló van, az a munkahely. Ott kell a megmaradt munkaképességet — a rehabilitáció komplex végrehajtásával — megfelelően hasznosítani.

Hogy mit kell komplexitáson érteni? Mindenekelőtt az egészségügyi, munkai, oktatási, szociálpolitikai, igazgatási és szakszervezeti szervek összehangolt, együttes tevékenységét a rehabilitáció, a foglalkozási rehabilitáció egységes irányítását értjük. Ezt egyébként az 1967. (XI. 22.) MüM., EüM. PM számú együttes rendelet és a SZOT Elnökségének 1968. februári határozata írja elő. A rendelet hatálya minden munkaviszonyban

álló csökkent munkaképességű dolgozóra kiterjed és arra kötelezi a vállalatokat, hogy lehetőleg az üzemen, munkahelyen belül, eredeti képzettségüknek és állapotuknak, az eredeti munkakörükhöz közel álló feltételeknek megfelelő foglalkoztatást kell biztosítani. Arra kell törekedni, hogy minden csökkent munkaképességű dolgozót lehetőleg saját üzemében foglalkoztassanak. Ha ez nem lehetséges, csak akkor kerülhet sor más üzembe való áthelyezésre.

A rendelet és a SZOT-határozat a szakszervezeti szervek feladatait a folyamat elősegítésében és ellenőrzésében a dolgozók felvilágosításában és nevelésében, a csökkent munkaképességű dolgozók érdekeinek védelmében szabta meg.

A MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat jelentése híven tükrözte, a kialakult helyzetet, a rehabilitációs szabályok, határozatok végrehajtásának tapasztalatait. Azzal azonban, ami eddig történt, nem lehetünk elégedettek. Még nem kielégítő a nyilvántartási és az ezzel kapcsolatos információs rendszer. Hiányzik az egységes irányítás. A rehabilitációs bizottságok létrejöttek ugyan, de működésük a legtöbb helyen formális. A MÁV oktatási intézményrendszere is többet tehetne az ügy érdekében.

Az elnökség a jelentéseket megvitatta, a határozati javaslatot kiegészítésekkel együtt elfogadta. Ugyancsak elfogadta a második napirendi pontként tárgyalta: a MÁV lakás-gazdálkodási tevékenységéről és a vasutasok lakáshelyzetének javítása érdekében teendő intézkedésekről készült jelentést, továbbá a MÁV műszaki fejlesztésének helyzetéről és a távlati feladatokról szóló előterjesztést.

MÁJUS 28-ÁN 0 ÓRÁTÓL

Életbe lép a MÁV új menetrendje

Az egészségvédelem érdekében ezer vonatra terjesztették ki a dohányzás korlátozását

1977-ben a vasút 320 millió utast szállított. Naponta közel 880 ezren szálltak fel a vonatokra. Az átlagos utazási távolság növekedése pedig azt igazolja, hogy a távolsági utazásnál az utazóközönség ma is szívesen veszi igénybe a vasutat.

Az idén Európa összes vasútján — természetesen a MÁV-nál is — 1978. május 28-án lép életbe az új menetrend, amely nemcsak a hazai utazási tervek megvalósításához ad nélkülözhetetlen információt, hanem alkalmas arra is, hogy a más országokat felkereső magyar turisták részére lehetőséget nyújtson úti programjuk összeállításához. A vasutak egymásközi forgalmában közlekedő nemzetközi vonatok át lépik az országhatárokat. Ezért az illetékes vasutak minden évben gondoskodnak arról, hogy a különböző nemzetközi érdekek megfelelő módon érvényesüljenek.

A Berlinből Szófiába közlekedő „Pannonia-Expressz” például előző évi menetrendjével szemben ezúttal másfél órával korábban közlekedik úgy, hogy a „Polonia-Expresszel” továbbra is Budapesten egyesül. Szófiába este 22.22 órakor érkezik.

A „Meridián” a nyári menetrendben meghosszabbított úton közlekedik Belgrádon át Báriig. Budapest-Keleti pályaudvarról 13 órakor indul és Bárba másnap reggel 6.05 órakor érkezik. Ellenirányból Bárból 21.42-kor indul és másnap 13.22 órakor érkezik Budapest-Keleti pályaudvarra.

A „Favorit” Leipzigból Komárom — Kisbér — Székesfehérváron át Fonyódig közlekedik. Az expressz Fonyód — Keszthely, illetve Székesfehérvár — Balatonfüred közötti közlekedését a megfelelő igénybevétel hiánya miatt megszüntették. A nyári fődény hétvégi utasforgalmának lebonyolítására júliustól augusztus közepéig Budapest-Nyugati pályaudvarról 22.25 órai indulással szombaton Drezdáig, vasárnap Lipcséig mentesítő gyorsvonat közlekedik.

A Nyugati pályaudvar átépítési munkálatai miatt bizonyos menetrendi és szervezési változásokra is szükség volt. Ennek megfelelően a „Balt-Orient-Expressz” és a „Nord-Orient-Expressz” a Keleti pályaudvaron át közlekedik. A korábbi években Budapest-Nyugati és Budapest-Keleti pályaudvaron jó munkaszervezéssel képesek voltak a kérésű nemzetközi vonatok tar-

tózkodását csökkenteni. Ennek gondoljai ezúttal részben a Keleti doigozóra hárulnak. Ismert, hogy a nyári forgalom ideje alatt a nemzetközi vonatok késétt belépése a hálózatra, érzékenyen érinti a belföldi vonatok menetrend-szerű közlekedését is. Különösen megnőtt ennek jelentősége azért, hogy ezeknek a vonatoknak a menetrendszerű közlekedését ma már a határállomási belépéstől a kilépésig kell figyelembe venni.

A Budapest—Belgrád—Athén között eddig hetenként közlekedett első osztályú hálókoosi járat bevált. Ezért az új menetrendben a „Puskin—Athén-Expressz” vonatban most már a hálókoosi hetenként kétszer is közlekedik. Az új szolgáltatás figyelembe vette a kialakult utazási szokásokat és a hazai turizmus külföldi iránynak részbeni módosulását.

A szolgáltatások bővítésére az új menetrendben a baráti Csehszlovákiába történő utazásokra is született intézkedések. Ennek megfelelően Salgótarján Külsőről Filakovón át, Losoncig egész évben naponta 3 pár; Salgótarján—Filakovó között naponta 1 pár közvetlen vonat közlekedik.

A belföldi expresszvonati rendszer változatlan maradt. Ennek érintése nélkül azonban új gyorsvonatok indulnak: pénteki napokon 16.45 óra indulással Budapest—Déli pályaudvarról Nagykanizsára. Szombaton 8 órakor Budapest-Nyugati pályaudvarról Nyíregyházára.

Vasárnap az új gyorsvonatok Miskolcra, Nyíregyházáról és Szegedre az esti órákban érkeznek a fővárosba. Az új gyorsvonatok közül a Miskolcra 19.51-kor Budapestre érkező vonaton a helyjegyváltás kötelező, a többi vonatokon nem.

A gyorsvonatok forgalomba helyezése tovább növelte a vonatkinálatot a tényleges utasigényekkel szemben. A hét végén vidéken eltöltő utasok viszálytázasának zavartalanabbá tételével a korábbi panaszok is orvoslást nyertek.

Budapest—Szombathely között a pályakorszerűsítési munkák tovább folytatódnak. A Délibe 16.35 órakor érkező

gyorsvonat — esetenként hét-főtől péntekig — Zalaszentiván —Boba kerülő útirányon át közlekedik. Ezeket a napokon Szombathelyről — éppen a hosszabb távolság miatt — 12.50 helyett 12.05 órakor indul Boba—Budapest viszonylatban, valamint szombaton és munkaszünetes napokon eredeti menetrend szerint közlekedik. A pálya átépítése rendkívüli terheket ró a vasutasokra. Nélkülözhetetlen a figyelemesség, az előrelátó gondoskodás, az időben adott tájékoztatás.

A nyári menetrendben Fonyódról 18.40-kor minden vasárnap gyorsított személyvonat érkezik a Déli pályaudvarra.

Az új menetrendben Szombathely—Fonyód között megvalósul a Balaton déli partjához való átszállás nélküli utazás. A közvetlen vonat Szombathely—Tapolca között gyorsvonatként, míg Tapolca—Fonyód között személyvonatként közlekedik.

A főváros elővárosi forgalmában az 1978/79. évi menetrendben is érvényben maradnak a korábbi vonatátcsoportosítások, melyekről az utazóközönséget már értesítették.

Továbbra is változatlan 32 helyi vonat érkezési és indulási állomása a Nyugati pályaudvarról Rákospalotára, Rákospalota—Újpestra, Budapest—Angyalföldre, Budapest—Zuglói megállóhelyre, Kőbánya—Alsóra és Budapest-Keleti pályaudvarról Józsefvárosba való átcsoportosítása.

Mint minden átépítés, a Nyugati korszerűsítése is többfeladatokat ró a kijelölt állomásokra, de az utasokra is. Ez azonban nem okozhat jelentősebb zavart, mivel az előkészítés, a tájékoztatás és a feladatok ismertetése körültekintően történt.

A menetrendváltozás összetett feladatokat ró a kijelölt állomásokra, de az utasokra is. Ez azonban nem okozhat jelentősebb zavart, mivel az előkészítés, a tájékoztatás és a feladatok ismertetése körültekintően történt.

A menetrend a gyors, gazdaságos és kényelmes személyszállítás alapja. A vonatok ké-

(Folytatás a 3. oldalon.)

A vasút áprilisi szállítási teljesítménye:

26 millió 800 ezer utas,
11 millió 189 ezer tonna áru

A vasút áprilisban 26 millió 800 ezer utast szállított. Ezzel személyszállítási tervét 96,4, utaskilométer tervét 92,5 százalékra teljesítette. A belföldi és a nemzetközi forgalomban közlekedett személyszállító vonatok menetrendszerűsége csak kismértékben javult. Csökkent az egy kérésű közlekedett vonatra jutó fajlagos késési idő.

Az áprilisi áruszállítási teljesítmény 11 millió 189 ezer tonna. Ez a tervezetthez viszonyítva közel 100 százalékos teljesítésnek felel meg. A tervhez képest hasonlóan alakult az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény is. A belföldi forgalom 3,6 százalékkal növekedett a bázishoz viszonyítva, míg az export forgalomban 0,8, a tranzit- és importküldeményeknél közel 7, illetve 5 százalékos csökkenés tapasztalható. A belföldi szállításoknál a tervhez viszonyítva mintegy 3 százalékos túlteljesítés jelentkezett, míg az export-, tranzit- és importküldemények mennyisége, elmaradt a tervezettől.

A fontosabb árucikkek közül emelkedett a szén, mész, cement, műtrágya és a tűzifa küldemények mennyisége, míg a kő, kavics, téglák és cserépek szállítását a bázisidőszakhoz viszonyítva visszaesés jellemezte.

A minőségi mutatókat illetően továbbra is nehézséget okozott a szomszéd vasutak korlátozott fogadási készsége. A kilépő vonatoknál a vonatfelosztások száma közel négyszerese volt az elmúlt év azonos időszakának. Sajnálatos, hogy a bázisidőszakhoz viszonyítva nagymértékben nőtt az időben ki nem szállított teherkocsik, és emelkedett a géprevárások és vonatácsorgások száma.

A vonatforgalom lassulása jelentősen befolyásolta, mintegy 2,1 százalékkal növelte a teherkocsik átlagos fordulójelének alakulását. A tehervonatok menetrendszerűsége megközelíti a bázisidőszakban

elért eredményt. Kedvező, hogy 1,9 százalékkal növekedett a teherkocsik átlagos statikus terhelése. A korszerű tehervonati mozdonyok napi átlagos hasznokilométer-teljesítménye viszont nem érte el a bázisidőszak színvonalát. Május első 10 napjának teljesítménye is mérsékelt volt. Alapvető feladat, hogy a vasút felkészüljön a várhatóan növekvő belföldi és nemzetközi forgalom zökkenőmentes és biztonságos lebonyolítására.

Aláírták az 1978. évre szóló módosított kollektív szerződést



Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója és Koszorús Ferenc szerződés 1978. évi módosítását.

főtítkáraláírják a kollektív Tudósítás a 4. oldalon (Laczko Ildikó felvétele)

Díjnyertes pályamunkák

Egy első és két második díjat nyertek a vasutasok a SZOT-pályázaton

A SZOT műszaki-gazdasági bizottsága tavaly márciusban hirdette meg „Közös erővel a munkások és műszakiak eredményes együttműködéséért” című pályázatát. Célja az volt, hogy elősegítse a vezetési, irányítási módszerek korszerűsítését, feltárja, megismertesse és széles körben elterjedt a jó módszereket. A kiírásra összesen 116 pályamunka érkezett be: 52 a vasutas-szakszervezet, 16 a vasas-, 12 az építő-, 11–11 az ÉDOSZ és a vegyész-szakszervezethez tartozó üzemelekből és más szakmai szakszervezet területéről.

A pályázat legnagyobb közös érteke az embercentrikusság. Az ismertetett vezetési módszerek legtöbbje biztonságérzetet ad a vezetőknek és a munkásoknak egyaránt. A munka jó szervezésével növelhetik a termelési kedvet, a

megfelelően előkészített gyártóeszközök, szerszámok pedig nemcsak a folyamatok, minőségi munka feltételeit teremtik meg, hanem nagymértékben javítják a munkahelyi közérzetet is.

A SZOT titkárságának döntése alapján első díjat nyert és 15 ezer forint pénzjutalomban részesült Elek László és Orosz Tamás, a MÁV Miskolci Biztosítóberendezési Fenn tartási Főnökség két dolgozója, a „Biztosítóberendezési energiatároló rendszer” című pályamunkáért. Második díjat és tízezer forintot kapott a MÁV Záhonyi Gépesített Rakodási Főnökség Mátrai Erzsébet vezette Delta szocialista brigádja a „Tükörben a delta”, továbbá Csáková György, a dunakeszi járműjavító dolgozója a „Vasúti személykocsik javításának szakszerű végzése” című pályázatáért.

PUTNOKI ISKOLÁT PATRONÁL A MISKOLCI RÁKÓCZI BRIGÁD

A miskolci biztosítóberendezési fenn tartási főnökség II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja május első napjaiban társadalmi munkát végzett Putnokon.

A brigád tagjai — Krasznahorkai László, Rublinszki József, Vince László, Kiss Károly, Száz Árpád és Bihari

Attila — szocialista szerződést kötöttek néhány iskolával, köztük a putnoki általános iskolával is. Legutóbb az iskola egyik fiatal pedagógus házaspárjának új lakásába vezették be a villanyt társadalmi munka keretében.

Társadalmi munkájuk értéke több mint 5000 forint volt.

NINCS GOND A JOG- ÉS HATÁSKÖRREL

Ahol a dolgozók bizalmija a főnöknek is bizalmasa...

Csongrád állomás: 24 vasutas munkahelye. Mindannyian elismerésre méltóan dolgoznak. Ha azonban megkérdezzük, hogy ki az az ember, akit név szerint dicsérhetünk kiemelkedő helytállásáért, példamutatásáért, a leg többben Pető Illésné kereskedelmi tartalékosra szavaznak. Az ináta tanúsított tisztelet egyébként abban is megnyilvánul, hogy 1970-ben bizalmivá, öt évvel később főbizalmivá, majd az elmúlt évi üzemi igazgatási atszervezés folytán — amikor Gátér állomást a kiskunfélegyházi góchoz, illetve Csongrádot a szentesi szakszervezeti bizottsághoz csatolták — ismét bizalmivá választották munkatársai. Ezenkívül a Népfront helyi bizottságának is tagja Pető Illésné.

szervezeti politikai oktatáson is évek óta rendszeresen részt vesznek a közösségbe tartozó vasutasok, ezenkívül a társadalmi munkákból sem vonják ki magukat soha. Ez persze, az állomás rendben tartott, parkosított környékén is meglátászik.

— A bizalmi tisztség egyébként jelleget feladatokkal jár — jegyzi meg Pető Illésné, majd hozzáteszi: — De nincs különösebb nehézségem akörül sem. Varga Sándor állomásfőnök ugyanis négy évvel ez előtt, amikor ide került hozzánk, már a bemutatkozásakor hangsúlyozta, hogy a párt- és tömegszervezetek választott tisztségviselőit egyenrangú tárgyalópartnernek tekintik. S ez valóban így is lett.

— Mindig kikéri a véleményünket, akár a jutalmak szétosztása vagy berráépítés, akár munkaszervezés, illetve fegyelmis kérdés ügyében kell döntenie. Előfordult például, hogy tőlünk kérte meg szabadsága idejére kit bizzon meg a helyettesítésével. Ezzel csak azt akarom éreztetni, hogy nálunk a bizalmiak jog- és hatáskörének kibővítése nem sok újat hozott, hiszen a törvényben megerősített elvek itt már korábban gyakorlati váltak...

Ilyen körülmények között sem egyszerű feladat bizalmi lenni, de így több segítőtje akad. Ezáltal sikerült mindenkiel megértetni, hogy például a szakszervezeti segély nem táppénzkiegészítés, még akkor sem, ha a befizetett tagdíjak összegének 50 százaléka —



Pető Illésné

mint tavaly is — segély formájában került vissza a dolgozókhöz.

Jó érzés segíteni

— Állomásunkon két olyan kolléga van, aki őt, illetve négy gyermek ellátásáról gondoskodik. Ott akkor is sok a gond, ha nem beteg senki. A négygyermekes Szabó József most költözik új lakásba, espedig azért, hogy a vasúttól 25 000 forint vissza nem térítendő segélyt, plusz 8000 forint kamatmentes kölcsönt kapott. Másokat sikerült házaspár, valamint gyermekek udulesi beutalóhoz juttatni. Mindig örülök, ha a szentesi szakszervezeti bizottság egyetértésével és közreműködésével sikerül egy-egy ilyen, vagy ehhez hasonló igényt kielégíteni...

Kesztyűs Ferenc

Egyezik a szó a tettel

— Nekem sincs több érdemem, mint másoknak — szerénykedik a fiatalasszony. — Elért eredményeink közések, hiszen egy ember erőfeszítése mit sem érnek a többiek segítségével...

A szavak és a tettek összhangját még jobban aláfestik Petőné életrajzi adatai. Harminc évvel ezelőtt Csongrádon született. Édesapja pályamester, édesanyja pedig munkatársi ügyintéző volt. Nővére is az állomás dolgozója: forgalmi szolgálattevő.

— A vasútforgalmi technikumot 1966-ban végeztem el Szegeden — mondja a bizalmi. — Utána én is forgalmista lettem, a szomszédos Gátér állomáson. Két évvel később sikerült „haza” kerülőm személypénztárosnak, s immár harmadik esztendeje kereskedelmi tartalékos vagyok. Az 1976-ban kapott Kiváló dolgozó jelvényhez szerzett legnagyobb kitüntetésem, hogy felvettek a pártba. Úgy érzem, ez annak is köszönhető, hogy a forgalmi dolgozók Petőfi szocialista brigádjá mellett az általam vezetett, 1974-ben alakult, nyolc tagú dr. Csanádi brigádnak sincs oka szegénykezésre. Egyébként mindkét brigád felajánlásai megegyeznek az állomás fő célkitűzéseivel...

Bevált gyakorlat

Az egyik brigádtag marxista-leninista esti egyetemre, a másik középiskolába jár. A tanulók munkáját távollétük idején a brigád többi tagja látja el, zokszó nélkül. Két másik brigádtag jelenleg a még hiányzó szakvizsgák megszerzésén fáradozik. A szak-

NAPIRENDEN:

a rehabilitáció és a lakásgazdálkodás

A vasutas-szakszervezet miskolci területi bizottsága testületi ülésen tárgyalta a rehabilitáció és a lakásgazdálkodás végrehajtását. A rehabilitációs tevékenységet dr. Benkő Csaba, a területi egészségügyi központ igazgató főorvosa értékelte. Kiemelte a társadalmi összefogás szükségességét, hogy ki tudják szűrni azokat a dolgozókat, akik mindenáron rokkantsági nyugdíjba akarnak menni.

A területi bizottság megállapította, hogy nem megfelelő a csökkent munkaképességű dolgozók átképzése más szakterületre. Ugyancsak sajnálatos állapotot állapítottak meg, hogy a csökkent munkaképességű dolgozóknak nincs igény a továbbképzésre, illetve átképzésre. Közös összefogással, meggyőződéssel, rábeszéléssel kell a csökkent munkaképességű dolgozókat megnyerni a

tanulásra, hogy teljes értékű embereket lehessen a társadalom számára adni.

Az igazgató főorvos hangsúlyozta, hogy a rehabilitáció nemcsak az orvosok feladata. A jelenlegi munkaerőhelyzet szükségessé teszi, hogy a rehabilitált dolgozó a megváltozott körülmények között képes legyen munkát végezni. Tudatosítani kell mindenkiel, hogy munkájára szükség van. Ebben a munkatársi és társadalmi szerveknek segíteni kell az orvosi tevékenység, mert csak így valósulhat meg eredményesen a rehabilitáció.

A második napirend keretében megvitatották a miskolci igazgatóság lakásgazdálkodását, illetve a lakáshelyzet javítására irányuló feladatokat. A területi bizottság a társadalmi munkából származó lakásépítési alap létrehozását javasolja. A szűkös anyagi lehetőségek mellett így jelentős összeg képezhető lakásépítés céljára. Ez lehetővé tenné, hogy a miskolci igazgatóság még több vasutas dolgozó lakásigényét tudná megoldani.

Benkőné László Ildikó

50 ÉV A MOZGALOMBAN

Büi József köszöntése

Békéscsabán, a nyugdíjasok legutóbbi taggyűlésén szeretettel köszöntötték társai a 74 esztendő Büi Józsefet abból az alkalomból, hogy 50 éve tagja a szakszervezetnek.

Az immár több mint egy évtizede nyugdíjban levő, de most is bizalmiként tevékenykedő MAV-asztalos 1923 óta vesz részt a munkásmozgalomban. Kezdetben ifjú munkatársaival a párt röpiratait terjesztette, majd később — 1928-ban — öntudatos munkásként lépett be a szakszervezetbe. Nehéz idők és hányatott sors után lakosságcsere útján települt át a csehszlovákiai Komáromból Békéscsabára. Új lakhelyén is aktív szerepet vállalt a párt és a szakszervezet politikai munkájából. Tevékenységét, önzetlenségét és lelkiismeretes helytállását több alkalommal elismerték.

A fél évszázados jubileum alkalmából jutalmat és szakszervezeti tagsági könyvére díszes borítót kapott. Lapunk olvasói nevében is szeretettel köszöntjük Büi Józsefet, a szakszervezeti mozgalom veteránját. További jó munkát és hosszú, boldog életet kívánunk neki.

K. F.

21 MILLIÓS BERUHÁZÁS

A jövő szakembereinek oktatását szolgálja

Híven az Északi járműjavító hagyományaihoz

Lapunk előző számának első oldalán közöltük az Északi járműjavító május 1-re átadott oktatási intézményének fényképét. A szűkszavú képaláírás azonban kiegészítésül érdemes hozzátenni néhány jellemző adatot azok közül, amelyeket az intézmény átadásakor tartott beszédében Gulyás János vezérigazgató-helyettes is említett.

A nagy múltú üzemből 1893-ban kezdődött meg a szakmunkásképzés. Az e célra létrehozott épület, a második világháborúban a bombázásoktól elpusztult. A felszabadulás után 1948-ra készült el az a tanműhely, ahol mostanáig a tanulók gyakorlati képzése folyt, s ahol az elmúlt 30 év alatt mintegy 10 szakmában 2000 szakmunkást neveltek és képeztek ki a vasúti szakterületek igényei szerint. A régi, 440 négyzetméter alapterületű tanműhely nevezetessége az is, hogy az országban elsőként itt kezdődött el a dízel- és villamosmozdony-szerelők gyakorlati oktatása, képzése. Mind ebben természetesen szerepet játszott és játszik ma is a MűM 7., 8. és 24. számú Szakmunkásképző Intézetének jó híre, az elméleti képzésben elfoglalt helye.

Az új oktatási intézmény — amely eredetileg csak egy korszerű tanműhely lett volna — a tudományos technikai forradalom vívmányainak a vasúton belüli terjedése jegyében jött létre, s a megnövekedett feladatok eredményes ellátását hivatott szolgálni. A szakmunkásképzéssel párhuzamosan othont ad a szakközépiskolai gyakorlati oktatásnak, a mester-szakmunkás-, illetve a művezetőképzésnek és a továbbképzésnek is, az eddigieknél sokkal kulturáltabb körülmények között.

A 21 millió forintot meghaladó beruházzással megvalósult, 3765 négyzetméter alapterületű oktatási intézmény létrehozásában elismerésre méltó munkát végeztek a MAV Tervező Intézet, továbbá a 31. sz. Állami Építőipari Vállalat dolgozói. Nem kevés segítséget adott ezenkívül a Munkaügyi Minisztérium, valamint a Fővárosi Tanács oktatási főosztálya, a KPM, illetve a MAV Vezérigazgatóság 1., 2. és 10. szakosztálya, az Északi járműjavító üzem kollektívája.

Az átadás után méltán büszkék lehetünk arra, hogy az új létesítmény jól szolgálja majd a művelődéspolitikai határozat, illetve a közművelődési törvény megvalósítását.

Képünkön: Gulyás János vezérigazgató-helyettes az avatóbeszéd után átvágja az épület bejáratánál a nemzeti színű szalagot. (Molnár Ferenc felvétele)



Szocialista brigádok a kerekasztalnál

Hatvan fiók-könyvtárban a MAV Vontatási Főnökség Puskás Tivadar szocialista brigádjának kezdeményezésére kerekasztal-beszélgetés zajlott le a közelmúltban.

A vasutas brigádvezetők és brigádtagok közül ott voltak a városi ABC-áruház Munka Vörös Zászlóval kitüntetett Kossuth Lajos szocialista brigád tagjai is. A megbeszélésen a kitüntetett brigád vezetője beszélt munkájukról. A brigádok vezetői és tagjai tapasztalataikat kicserélték, s megtekintették a brigádnaplókat is.

Az első találkozó hasznos volt a vasutas brigádok és a városi brigádok tagjainak is.

Vasutas nyomdászok tapasztalatszerése

A Budapesti Vasútigazgatóság Tanácsköztársaság nyomdász szocialista brigádjának kezdeményezésére május 6-án szakmai tapasztalatszeréssel egybekötött baráti találkozót tartottak Budapesten. A találkozó a debreceni igazgatóság Rózsa Ferenc, a vendéglátók és a November 7. nyomdász szocialista brigád vett részt. Az üzemlátogatás és városnézés után a brigádok asztalitenisz- és sakkversenyen mérték össze tudásukat.

1978. május 26—június 3.

Ünnepi könyvhét

Az Ünnepi könyvhét gazdag választéka minden évben azt a törekvést tükrözi, hogy hazánkban a szocialista kultúra népi, nemzeti művelésének olyan formája épüljön tovább, amelyben harmonikusan egyesül és folytatódik a nemzeti és az általános emberi hagyomány.

Változatos, sokszínű lesz az idei könyvhét programja. Író-olvasó találkozók, kiállítások, irodalmi vetélkedők, könyvtárak, könyvterek színes, tarka sátrai és számtalan egyéb rendezvény segít valóra váltani a nemes céllkitűzést, ami a könyvhét újabb jelszava: *legyünk mindannyian olvasó emberek.*

Az ünnepi könyvhétnek minden esztendőben megvannak a munkásmozgalmi hagyományai. Ezt bizonyítja, hogy az országos és fővárosi megnyitót május 26-án Angyaliföld rendezte a Magyar Hajó- és Darugyárban. A vidéki megnyitóra másnap Veszprémben kerül sor.

Örvendetes, hogy ismét napvilágot látnak a mai magyar irodalom neves alkotói mellett a világirodalom klasszikusai. Külön érdekesség, hogy a könyvheti kiadványok között szerepel a Magyar szinonima szótár, amelyikhez hasonló 1907-ben jelent meg a Magyar rokonértelmű szók és szólások kézikönyve címmel, valamint Gulyás Pál: Magyar írói álnevek lexikon című kötet.

Hazánkban régebben csak „könyvnapokat” tartottak. A felszabadulás után könyvheteket rendezünk, szervezünk, mert tartalma is kibővült: közművelődési rendezvénysorozatává vált. Mindennek ellenére a könyvtérítés, a könyvvajlás funkciója között nem szerepel semmiféle kényszerítés.

Az Ünnepi könyvhét egyetlen és a legfőbb feladata, hogy az olvasás adta önművelődési lehetőséget kínálja. Eljünk ezzel a lehetőséggel. Az ünnepi könyvhét mindannyiunk ünnepe.

H. I.

ERŐSÖDŐ DEMOKRÁCIA

Szarvas állomáson szava van a szakszervezeti bizalminak

Erdélyi Zoltán, Szarvas állomás raktárnoka tizenkét éve dolgozik az állomáson. Egy éve szakszervezeti bizalmi. Életének nagy részét Szegeden töltötte. Tanulmányai befejezése után hamarosan felvettek a vasútnoz. 1941. február 11-ét írták akkor. Egy évvel később már Szeged—Rókus állomásra küldték forgalmi-kereskedelmi tanfolyamra. Másfél hónap múlva behívták katonai szolgálatra, ezért tanulmányait csak a leszerelés után folytathatta.

Szeged átrakó pályaudvaron forgalmi szolgálattevőként folytatta vasutas pályafutását, később pedig a rendezőben vonatáttevő és forgalmi átmenesztő beosztást kapott. Ezután dolgozott Kecskeméten, Orosházán, majd 1966-ban Szarvasra helyezték. A felesége is vasutas, az állomás személypénztárosa,

— Megszerettem az itt dolgozó kollektívát — monoja. — Eddig nyolcszor nyertük el az Élőzámó címet. A tizenegy tagú Lenin szocialista brigádnak vagyok a szakszervezeti bizalmija, korábban a vezetője voltam. A bizalmiak jog- és hatáskörének kiszélesítésével az én felelősségem is megnőtt. Az állomás vezetői egyenlő partnerként kezelik a szakszervezeti tisztségviselőket, igénylik a véleményüket, ezért együttműködésük nem formális. A bérfejlesztések és a jutalmak elosztása is az egyetértésünkkel történik.

Szarvas állomáson „van szavuk” a szakszervezeti bizalmiaknak, amely a jó munkahelyi légkör és az üzemi demokrácia erősödésének a bizonyítéka.

Szabás-varrás Miskolcon

A miskolci járműjavító szakszervezeti klubjában április 21-én befejeződött a 6 hónapos szabás-varrás tanfolyam. A tanfolyam önköltséges volt. A feltételeket ugyanis a klub biztosította. Hat év alatt mintegy 140 dolgozó és családtag tanulta meg a szabás-varrás mesterségét.

Czene Béláné gimnáziumi tanár kiváló munkáját dicséri, hogy a tanulók a tanévzárón már a saját maguk által varrt ruhában jelentek meg. Az 1978/79-es tanévben haladó tanfolyamot szerveznek, amelyre szeptember 15-ig jelentkezhetnek az érdeklődők.



A tanfolyam résztvevői a szabást gyakorolják

A vasút és a környezetvédelem

ANKÉT A MÁV VEZÉRIGAZGATÓSÁGON

Szakértői vélemények szerint a fejlett országokban a légszennyezés 50—70 százaléka, hazánkban 30—35 százaléka közlekedési eredetű. A munkahelyeken kívüli zajártalmakért még ennél is nagyobb arányban a különböző járművek a „felelősek”. Jelentős szennyezőforrások a közlekedés helyhez kötött létesítményei, a különböző üzemek, kazán- és vonatási telepek is. A közlekedésben hosszú idő óta foglalkoznak a környezetvédelem gondjaival. A növekvő és egyre jobban érezhető veszélyeik ma már nemcsak a

szorús Ferenc főtitkár, a környezetvédelem általános időszaki kérdéseiről dr. Árvai József, az Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal főosztályvezetője tartott előadást. Korreferátumok hangzottak el a környezetvédelem egészségügyi vonatkozásairól, a gépészeti szakszolgálat feladatairól, a dízelmozdonyok kormozó hatásának mérési eredményeiről és a vasúti közlekedés zajártalmairól. Az előadásokat vita követte, és bemutatott két környezetvédelmi témájú filmet is.

Oroszváry László előadásában összefoglalta a MÁV eddigi környezetvédelmi eredményeit. Kiemelte, hogy Budapest belterületén a Keleti-ben, a Nyugati-ban és a Déliben a gőzüzemű tolatás már teljesen megszűnt, és gőzmozdonytalal továbbított vonat is csak elvétve érkezik a budapesti nagypályaudvarokra. Jelentős összegű fordítások a kazántelepek korszerűsítésére is. A MÁV törzshálózatának legforgalmasabb vonalain, 1200 kilométer hosszban villamosmozdonyok közlekednek, a vonatási feladatoknak már közel felét ezekkel oldják meg. A vizek szennyezettségének megszüntetése érdekében csatornahálózatra, víz tisztító berendezésekre az elmúlt öt-éves tervben közel 100 millió forintot fordított a MÁV. Erőteljesen megindult a kutatómunka, és készül a környezetvédelem vasúti feladatait felölelő jogi szabályozás.

A vasutas-szakszervezet környezetvédelmi feladatairól szólva Koszorus Ferenc főtitkár kiemelte, hogy a környezetvédelem nemzetközileg is összehangolt érdekvédelmi tevékenység, hiszen célja az életfeltételek javítása, amely társadalmi, gazdasági és környezeti szempontoktól függően alakul. A tudomány, a gazdálkodás és az államigazgatás minden területével. S mivel a környezetvédelmi feladatok megvaló-



Koszorus Ferenc főtitkár

sítása hazánkban össztársadalmi érdek, olyan problémák megoldása vált sürgetővé, amelyek a társadalom minden tagjának helyes szemléletét és magatartását, egyre aktívabb közreműködését igénylik.

Az európai országok szakszervezetei lehetőségeik és adottságaik szerint töreksznek az üzemi, a munkahelyi környezetet emberibbé, a munkát biztonságosabbá tenni, a települések, lakóhelyek természeti környezetét megóvni, a károsodásokat, az ártalmakat minimálisra csökkenteni.

— Szakszervezetünk is kellő hatással és jogkörrel rendelkezik ahhoz, hogy a tagság bevonásával eredményesen segítse a gazdasági szervek környezetvédelmi feladatait — hangsúlyozta a főtitkár.

Az anketon a jövő feladatait meghatározó konkrét ajánlásokat is elfogadtak. A környezetvédelmi propaganda fejlesztése érdekében az előadások és a hozzászólások szövegeit népszerűsítő kiadvány formájában jelentetik meg.

(Balázs)



Oroszváry László vezérigazgató-helyettes

szakembereket, hanem az egész közvéleményt is foglalkoztatják.

Az első vasúti környezetvédelmi anketon május 10-én tartották a Vasúti Főosztályon. Az egésznapos konferencián a KPM, a Vasutasok Szakszervezete képviselői és a MÁV környezetvédelemmel foglalkozó szakemberei vettek részt. A vasúti környezetvédelmi tevékenységéről Oroszváry László vezérigazgató-helyettes, a szakszervezet feladatairól Ko-



Az anketé résztvevőinek egy csoportja

(Laczkó Ildikó felvétele)

Menetrendszerben, talán még a vonatknál is pontosabban, hajnali négykor, a kapus erőteljes krakogása jelzi az éjszaka végét. Indul sörpörni az állomás előtti járdát, vagy a salakot kihányani a vágányok közül, az időnként még felbukkanó gőzök után. Lassan elfogynak az engedélyre váró tehervonatok, hogy helyet biztosítsanak a nemsokára egymást követő munkásvonatoknak. A sörpés egyenletes ritmusa a forgalmisták is felélenkíti, végetvetve az éjszakai „kevésvonatos” nyugalomnak.

A várótermek kétes tisztaságú, megürré lakói, az öreg — vagy az alkoholtól, a nyomorúságtól, az életmódjuktól annak tűnő — csövesek is kiülnek a padokra, a gesztenyefák lombjai alá, szedett-vedett szatyrúktól kenyeret vesznek elő, s boldogok, hogy egy újabb napot hagytak ma-

Reggel az állomáson

guk mögött, fedél volt a fejük fölött! A szállásdíjat már kifizették jövevényeknek, a káposznak: kisöprték a várótermeket. A rendőrök is ismerik jámbor szánalmasságukat, de teljes értékű életre nem lehet rávezetni őket. Úgy hozzártartoznak már az állomás „egyéniségéhez”, mint a vágányok, az öreg állomásépület, vagy a „karakterét” fiatalító villamos felsővezeték.

Megénekezett az első személyvonat. Az utasok alig hagyják el a vágányokat, már itt a következő. S ez így megy három órán keresztül. Az emberfolyam, akár a víz, hőmpolyog a villamos- és buszmegállókhöz, illetve a közeli gyárak irányába. A lángosütő már hajnal óta dolgozik. Az emberáradat mozgá-

sa nemcsak a lángosütőnél török meg. A kocsmá ugyan zárva van, nagy terme, pultjaival, áporodott szagával, üresen tátong. A pénztárgépnél sem áll sor. Az emberi találékonyság azonban nem hagyja könnyen legyőzni magát. A kis téren, a BKV betonszemlel derékmagasságban törnyosulnak. Ez helyettesíti a kocsma pultját. A közeli kis élelmiszerüzlet, amely már hajnali fél ötkor árulja a pálinkát, pótolja a még zárva levő kocsmát. A ráérősebbek ott könyökölnek a betonelemtől, gondosan megosztva üvegük tartalmát egymás között.

Ahogy telik az idő, úgy változik az utasok összetétele. A vonat már nemcsak munkás-, hanem iskolavonat is. A for-

MÁJUS 28-ÁN 0 ÓRÁTÓL

Életbe lép a MÁV új menetrendje

(Folytatás az 1. oldalról.)

sése a munka egyensúlyának megbomlását jelenti. A szerkesztők munkája akkor lesz eredményes, ha a megvalósításban az eltérő képességek ellenére is a teljességre törekvés a jellemző! Fontolóra kell tehát venni valamennyi szolgálati helyen, hogy az új menetrend milyen feladatokat jelent a dolgozóknak? Minden egyes beosztásban, minden munkahelyen tudni kell, hogy az adott időben kinek, mikor, mi a teendője.

Az új menetrenddel együtt meg kell ismerni az új munkafeladatokat is. Ebben meghatározott szerephez kell juttatni a nemzetközi, a belföldi, az elővárosi, a környéki és a helyi vonatok mellett a postavonatokat. A postavonati rendszer ismét bővült. A Békécsaba — Szolnok és Budapest — Győr között közlekedő postavonatok a postai küldemények szállítá-

sának, a napilapok és hírlapok terjesztésének leggyorsabb módja. Nem közömbös tehát, hogyan közlekednek.

A vasút megértette az utasok ismétlődő kérését és határozott intézkedést tett a dohányzás káros hatásának mérséklésére. Az elővárosi és környéki, helyi vonatokra a dohányzási korlátozást nagyobb arányban kiterjesztette. Ezek a vonatok általában 60—90 perces menettartammal közlekednek és alkalmasak arra, hogy a szerelvényekben nemdohányzó kocsik közlekedjenek. Ennek megfelelően két-három kocsi — ezek többnyire a vonat közepén található — még a folyosón sem szabad dohányozni. Az egészségvédelem érdekében tett intézkedés mintegy 1000 vonatra terjed ki. Egyidejűleg száz nagyállomáson is korlátozzák a dohányzást. A kéjjel megjelölt helyiségekben megtiltották a cigarettázást.

A vonatok nemdohányzó kocsijait kívülről is táblákkal látták el. Ez a rendelkezés a vasutas dolgozóktól azt kívánja, hogy példamutatásukkal, megértésükkel és türelmükkel segítsék elő a rendelkezés betartását.

Az új MÁV Hivatalos Menetrendkönyvet a nemzetközi összeköttetésekkel együtt 150 ezer példányban adták ki. Újszerű megoldás a belföldi könyvben a vörös nyomású fejezet, amely 18 táblázatban tüntette fel a főváros és a megyeszékhelyek között közlekedő személyvonatok indulását és érkezését. A külföldre utazók részére kétszer nemzetközi összeköttetés; a Balatont felkeresők részére pedig tizenöt ezer balatoni menetrend áll rendelkezésre.

Az utastájékoztató bővítése érdekében a menetrenden kívül több százezer szórólap, néhány lapos menetrendfüzet, hasznos útítárs-magazinok segítik a hazai és nemzetközi utazások szervezését.

Az utazóközönség várakozással tekint a nyári nagy vasúti forgalom elé. Várakozásának és bizalmának mindenképpen meg kell felelni. A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésével, a zsúfoltságmentes feltételek megteremtésével, a megbízható információval és mindenütt jelenlétével és tettekben is megnyilvánuló segítőkészséggel. (V. Szabó)

SOK KICSI SOKRA MEGY

Energiapazarlás a vontatás terhére

A Magyar Vasutas április 22-i számában jelent meg egy érdekes írás a vezérigazgatóságon tartott energiatakarékosági értekezlettel kapcsolatban. A cikk helyesen fogalmazta meg, hogy az energiatakarékoság nemcsak a vontatási szakszolgálat feladata. Ehhez szeretnék — mint mozdonyvezető — néhány gondolatot hozzáfűzni.

A miskolci vontatási főnökség utazó KISZ-alapszervezete a múlt évben energiatakarékosági versenyt hirdetett, amelynek keretében egy negyedév alatt 800 ezer forint értékű megtakarítást értek el a mozdonyvezetők. Ez a verseny azonban egyoldalú, mert egyes állomások későn kezelik a jelzőket, s emiatt a fékezés, majd a gyorsítás nagyon sok energiát emészt fel. Április 13-án például az 1507-es számú vonatnak Nyékládháza előtt, az 1508-as számú vonatnak Emőd állomás előtt, április 30-án pedig a 405-ös számú gyorsvonatnak Ludas állomás előtt kellett megállnia, illetve lassítania a későn kezelt jelző miatt. Ha az illetékesek kételkednének a leírtakban, a felsorolt vonatok mozdonyainak sebességmérő óráin a szalagok megtekintethetők a miskolci vontatási főnökségen.

Az energia felhasználásának van egy másik oldala is. A forduló állomásokon (például a Keleti pályaudvaron, Miskolcon, Füzesabonyban), a vontatógépek tolják ki és be a szerelvényeket az „induló” vágányokra. Az állomások azonban nem adnak érte vontatógép-tolatási elismervényt, mert a sok tolatás rontja az állomások normáit.

Úgy gondolom, hogy „a sok kicsi sokra megy” közmondás a vasútra is érvényes. Sepsí Gyula

Mosóműszak Dombóváron

A dombóvári csomóponton a 35 tagú női brigád hagyományos módszerekkel végzi a személykocsik külső és belső tisztítását. Az asszonykezek ügyesen odaférnek a háttámlák és ülőkék rései közé, hogy samponos vízzel tisztára mossák a műbőr borítású üléseket. Előtte persze letörlik a mennyezetet és a polcokat is.

Tulajdonképpen egy személyre egy napra egy kocsi takarítása jutna. Közösen azonban nemcsak vidámabb, hanem könnyebb is a munka. A brigád egy része a külső, a többiek a belső nagytakarítást végzik. Tizenegy naponként minden személykocsin elvégzik a nagytakarítást.



A szorgalmas asszonykezek percek alatt elvégzik a kocsi belső tisztítását



A hagyományos eszközökkel is szaporán haladnak a személykocsik külső mosásával (Zelman Ferenc felvétele)

Pelsőczy István

KONCENTRÁLTÁK AZ ERŐKET TAPOLCÁN

Növekedett a munka hatékonysága, javult a vasúti pályák minősége

A múlt évben a fenntartási munkák körülményeit szerkesztésével, a gépek jobb kihasználásával javította a pályák minőségét a tapolcai pályafenntartási főnökség. A gondos munkát a műszeres vizsgálat is igazolta. A gépi vágánymérési adatai szerint az egy vágánykilométerre jutó fajlagos minőségi hibapontszám az előző évi 131,6 pont-ról 122,6 pontra csökkent. A pályák, ahol ezt a 7,35 százalékos minőségjavulást elérték 1977-ben, a Balaton északi partján, Szabadbattyántól Tapolcáig, s innen Keszthely irányában a 18/a elágazásig; illetve Tapolca—Boba és Ukk Zalaszentiván között húzódnak. Hozzájuk tartozik még két kis szárnyon is, ahol a közszállítványok erősen igénybe veszik a pályát.

Kiterőcserek

6,5 millió forintért

— Viszonylag kedvező adottságokkal rendelkezünk — mondotta Bognár Ferenc, a főnökség vezető mérnöke —, mert az utóbbi másfél évtizedben valamennyi vonalunk átépítésre került. Többnyire az az érdekeltség volt, mert a balatoni vonal kissugárú íveiben gyorsan kopnak a sínek... Tavaly jelentős, 6,5 millió forint értékű kiterőcsereket is végeztünk. Emelt peront építettünk Kiliántelepen és Balatonudvariban, s természetesen, fokozott gondot fordítottunk a nagy idegenforgalmat lebonyolító balatoni állomások csinosítására is. A múlt esztendőben „kétlépcsős” átszervezést hajtottak végre a főnökségnél. Ennek során a magasépítési feladatokat, s az eddig ezt végző részlegüket is átadták a szombathelyi társfőnökségnek. Július 1-től pedig kialakították a főpályamasteri rendszert. Négy főpályamasteri szakaszt szerveztek a gépi kapacitás fokozott kihasználása érdekében, a kecskeméti kapcsolatai alapján.

— Már a második félév elteltével megállapíthatjuk — mondotta erről Bognár Ferenc —, hogy nálunk is bevált ez az új szervezés. Az erők koncentrációja lehetővé tette, hogy egyszer sem léptük túl a vágányzár engedélyezett idejét. Jó eredményt értünk el a lassújelek számának és időtartamának bázishoz viszonyított csökkentésében is. Az előző évi 22-ről 13-ra csökkentettük a lassújelek számát, fenntartásuk idejét pedig 10 685 órától 4374 órára tudtuk mérsékelni. Ezt az eredményünket a gondos előkészítés, brigádjaink kiváló munkája ugyan-csak jelentős mértékben segítette.

Csökkentek a veszteségidők

Követelmény volt, hogy az al- és felépítési munkák fenntartás tényleges óramennyiségéből 60 százalék tmk-munkára fordítandó, ezen belül 80 százalék teljesítményben végzendő. A főnökség dolgozói a jubileumi verseny során a fenntartási órák 60,53 százalékát teljesítették tmk-munkán, s ebből közel 82 százalékot ért el a teljesítménybéli munkaórák száma. Bár lét-

szám gondjaik voltak, a dolgozók felelősebb magatartása számottevően javította a munkaidő-alap kihasználását. A teljesítmények növelésére ösztönző prémiumrendszer is segítette, hogy az egy főre eső ledolgozott havi óraszám az előző évi 174,17 órától 178,6 órára növekedjék.

Fokozott gondot jártak el a pályából visszanyert anyagok minősítésekor és a még használható sínek, tápjak és kapcsolószerek újra beépítésével jelentős mennyiségű új anyagot takarítottak meg. A gazdaságosabb üzemvitel, s a gépek üresjáratainak csökkentése nyomán 3,7 százalékkal csökkentették az energiaköltséget.

A főnökség eredményeinek növelését, a megtakarításokat a korábbi évekhez hasonlóan jól szolgálta az újítómunka. A 68 beadott újítási javaslatból 31-et fogadtak el és valósítottak meg.

Balesetmentesen

— Szakszervezeti aktivitásainknak is jelentős részük volt abban, hogy főnökségeink balesetmentesen dolgoztak — mondotta Szollár Gáspár tartalékos pályamester, szb-titkár. — Rendszeresen, folyamatosan tevékenykedtek a munkavédelmi órák. A bizalmiak is sokat foglalkoztak a balesetek megelőzésének feladataival. Arra igyekeztünk nevelni a szocialista brigádok tagjait, hogy a munka közben egymásra is vigyázzanak. Az előírás szerint megtartott munkavédelmi oktatásokat pedig gyakorlati példákkal, s azok tanulságainak levonásával igyekeztünk érdekesebb, figyelmet felkeltővé tenni.

— Milyen eredményeket értek el a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában?

— Főnökségünk nagy gondot fordított erre. A III-as főpályamasteri szakaszánál már tavaly kialakítottuk a melegegetőt, az öltözőt és a fürdőt — válaszolta az szb-titkár. — Utkon, a IV-es főpályamasteri szakaszon most készült el az új szocialis létesítmény.

Már dolgoznak a tervekben, amelyek megvalósítása megoldja majd a balatonfüredi gmpsz szocialis ellátását. A múlt esztendőben sikerült elérnünk, hogy dolgozaink nagy részét naponta autóbusszal szállítsuk munkahelyükre és haza. Az igényeknek megfelelően a külső munkahelyeken dolgozókhoz is eljuttatja főnökségünk az üzemi ebédet.

— A szakvonal átszervezés nyomán milyen intézkedéseket tett a szakszervezeti bizottság?

— Mi, a főpályamasteri szervezetnek megjelölően a főbizalmi rendszert építettük ki — mondotta erről Szollár Gáspár. — Igyekeztünk elősegíteni, hogy mind teljesebben érvényesüljön a 32 bizalmi és bizalmihelyettes jog- és hatásköre. Az idén megszerveztük a bizalmiak továbbképzését, hogy a szélesebb látókör alapján a munkájuk is eredményesebb legyen.

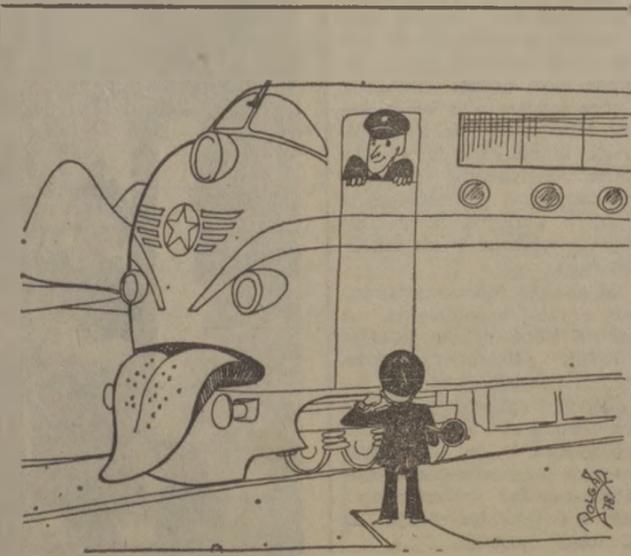
A múlt évben, a jubileumi verseny során elért eredményeinkért — amint erről már beszámoltunk — a MÁV vezérigazgatója és szakszervezetünk elnöksége a Kiváló címmel együtt a vörös vándorzásalóval is kitüntette a tapolcai pályafenntartási főnökséget.

Jól kihasznált vágányzár

— A versenyt folytatva az idén is arra törekedtünk, hogy munkánk még hatékonyabb, eredményesebb legyen — mondta Bognár Ferenc főmérnök. — Csak példaként említem a legutóbbi ötnapos vágányzárát, amit azért kellett elrendelni, hogy Balatonkenese üdülőtelep megállóhelyén megszüntessünk a pályánál egy vízszárat. A munkát úgy készítettük elő, hogy azzal egyidőben elvégeztük a balatonkenesei alagút falazatának mozgásváltoztatását és Balatonkenese—Csajág között a 120 méteres sínek tervezett cseréjét is. Sőt, ugyanezeken földmunkával segítettük az üdülőtelepi megálló térvilágításának korszerűsítését.

Bizonyos, hogy a gondos előrelátással szervezett munka az idén is meghozza gyümölcsét...

L. J.



— Behoznánk a késést, ha a pálya bírná...

Alírták a módosított kollektív szerződést

A MÁV kollektív szerződés 1978. évi módosítástervezetét még a múlt év decemberében elkészítették és megvitatták eljából megküldték a szakszervezeti bizalmi csoportok vitatták meg. Ezt februárban követte a területi tanácsok és bizalmi küldöttek együttes ülése. Az ott elhangzott javaslatok és észrevételek alapján átdolgozták, majd április 11-én a vasutas szakszervezet elnöksége és a bizalmi küldöttek együttes ülésén már a végleges tervezetet vitatták meg és néhány kiegészítéssel elfogadták a résztvevők.

A kollektív szerződés módosítását magában foglaló rendelkezést teljes terjedelemben közölte a MÁV Hivatalos Lap 1978. évi 17. száma.

Az üzemi demokrácia új fórumain tehát az idén első esetben szerepelt a MÁV kollektív szerződés módosítás-tervezete. A tapasztalatok kedvezőek, bár a tanácskozássok sok tekintetben tüntettek a kollektív szerződés témakörén. Sok olyan szocialistákai munkaszervezési és egyéb javaslat hangzott el, amely helyben megoldható. A felszólalók más jogszabályokat érintő kérdésekkel is foglalkoztak. Az elhangzott javaslatok nyomán intézkedés történt.

nik, a feltett kérdésekre pedig választ kapnak a küldöttek. Az intézkedésre és a válasza a tervezetet már elkészítették, s jóváhagyásra a MÁV vezérigazgatója és a vasutas szakszervezet főtűkára elé terjesztették.

A MÁV kollektív szerződés évenkénti módosítása rugalmasan követi az élet változásait, ennélfogva eredményesen tölti be szerepét. A dolgozók széles körének véleményét foglalta meg Szűcs Zoltán vezérigazgató az országos tanácskozáson, amikor a kollektív szerződést a vasút alaptörvényének nevezte.

A kiváló eredmények „kovácsai”

Beszélgetés a debreceni építési főnökség vezetőivel

A MÁV Debreceni Építési Főnökség 1977. évi munkáját Kiváló építési főnökség kitüntetésben részesült. A gépállomás Április 4. ifjúsági szocialista brigádját pedig a KISZ Központi Bizottsága a jubileumi munkaversenyben elért kimagasló eredményeiért Jubileumi Oklevéllel jutalmazta. Ugyanez a brigád elnyerte a MÁV Kiváló ifjúsági brigádja címet is. A pályamunkásokból álló Barátság szocialista brigádot pedig a MÁV kiváló brigádja kitüntetésben részesítették.

Eredmények

a számok tükrében

Milyen teljesítmények alapján érdemelték ki a kiváló főnökség megtisztelő címet? Erről beszélgettünk Széles Károlyval, a főnökség vezetőjével, Nagy Gyula főmérnökkel és Sikula Lászlóval, a szakszervezeti bizottság titkárával. — A főnökség teljes termelési tervét 112, anyagmentes termelési tervét 115 százalékkal teljesítette. A múlt évben 76 munkát fejeztünk be az előírt határidőre, vagy többségében határidő előtt — mondotta a főnökség vezetője.

A jelentősebb felújítások közé tartozik a Hajdúszoboszló—Kaba közötti balvágány 5 kilométer hosszú felépítménycseréje — vette át a szót Nagy Gyula főmérnök. — Ezen kívül 2,7 kilométer hosszú, két átmenővágány átépítése 12 csoport kiterelővel, továbbá két vágányvíztelenítése. Hajdúhadház—Újfehértó között 13 kilométer hosszban végeztünk vágánycserét. Ezekben a munkákban egy honvédségi építőszázad is részt vett. A Püspökladány—Bihar-keresztes vonalon honvédségi közreműködés nélkül végeztünk el 5 kilométer vágánycserét és singomlást. Kunmadaras—Tiszafüred között 18,4 kilométer egyszerűsített felépítménycserét, Demeser—Pátróháza között pedig a balvágányban 5 kilométer hosszban cseréltük ki a felépítményt. Az egész területen 63 csoportkiterőt cseréltünk ki, és négy csoport új kiterőt építettünk. A tervezett 49 ezer 700 vágányfolyóméter korszerűsítést 51 ezer 140 vágánykilométerre, az előirányzott 3200 vágányfolyóméter új vágányépítést 4045-re teljesítettük.

— A magasépítő részleg Apafán a katonák elszállásolására modern gázfűtéses, háromszintes épületet emelt, amely később alkalmas lesz vasutas lakások céljára is — folytatta a felsorolást. — Ti-

szafüreden öltözőt, fürdőt, náziumba, ketten villamos szakközépiskolába járnak, ketten pedig a győri közlekedési főiskola levelező tagozatán tanulnak tovább. Brigádvezetőjük jelenleg Veress Ferenc. Ő is tanul. A tanfolyam elvégzése után a főnökség gazdasági-műszaki szervezetében folytatja tevékenységét. Az Április 4. brigádot úgy tartják számon, mint jó kádernevelő közösséget. Egykori tagjai közül Lelesz István és Pallag Gábor már a gazdasági-műszaki apparátusban dolgozik. Vasutas család sarja is akad köztük nem egy. Veress Ferenc, Pallag Gábor, Laboda Péter és Budai József is vasutas szülők gyerekei.

— Hogyan alakultak a főnökség termelési mutatói?

— Az egy főre tervezett 245 ezer forint termelési értékkel szemben 258 ezer forint a tényleges érték — mondotta Széles Károly. — Kedvező az eredmény a költségekkel való takarékoságban is. Földmunkából több mint 60 ezer köbméterrel végeztünk többet az előirányoztnál, az ágyazatorostálási tervet pedig 102,5 százalékkal teljesítettük. A munkák gépesítettségi foka 90 —98 százalék között volt.

— A sikeres munkák mellett nem hallgathatjuk el azt sem, hogy a munkaidő kihasználása terén van még tennivalónk. A múlt évben, sajnos, emelkedett a balesetek száma is. Emiatt öt esetben 17 középvezetőtől, illetve a termelést közvetlenül irányító dolgozóktól összesen 12 ezer 350 forint prémiumot vontunk meg.

— Azt azonban örömmel mondhatom: az elért gazdasági eredmények megteremtették az anyagi alapot arra, hogy dolgozóinknak már év közben és az év végén jelentős összeget fizethetünk a bérének kívül. A fizikai dolgozók átlagbére az előző évhez képest 5,3 százalékkal az alkalmazottaké pedig 4,7 százalékkal emelkedett.

Munka, tanulás,

közéletiség...

Sikula László szb-titkár a jó eredmények „kovácsairól”, a szocialista brigádokról beszélt. Mint mondotta, a főnökség 75 szocialista brigádjának többsége „reklámja” lehetne a szocialista módon dolgozni, élni, művelődni hármasszónak. Különösen a KISZ jubileumi oklevéllel kitüntetett Április 4. ifjúsági és a MÁV Kiváló brigádja kitüntetésben részesített Barátság brigádok végeztek elismerésre méltó munkát.

A 14 tagú Április 4. kollektíva a gépállomáson dolgozik, a villanszerelő szakmában. A jól gépesített főnökség munkagépeinek, szállítóeszközöknek villamos javítása, karbantartása a feladatuk. Valamennyien jól képzett szakemberek, többen közülük jelenleg is tanulnak. Ketten gim-

Edényes fogadalom

A társadalmi szervezetekben is serényen tevékenykednek. Grimm Béla a gépállomás szb ifjúsági felelőse, Veress Ferenc szb újítási felelős, Hegedűs Jenő pedig a gépállomás KISZ-szervezetének vezetőségi tagja volt, ma pedig titkára. Terdik György és Sándor Gábor szintén KISZ-vezetőségi tagok.

Terdik György, aki Veress Ferenc távollétében a brigádvezetőt teendőket is ellátja, elmondta, hogy a brigád jobban-rosszban összetart. Tagjai segítik egymást a munkában, a tanulásban. Élen járnak a társadalmi munkavégzésben is.

Tavaly például, amikor a pályaeépítőket „szorította” a határidő, akinek csak ideje engedte, mindig ott volt a kommunista műszakokon és pályát épített. A brigádtársak saját házipéte is éppen úgy szívügyük, mint a baleset következtében elhunyt gépállomási gépkocsivezető házipéte, a debreceni szocialis otthon (vállalkozó hiányában) évek óta húzódo munkálatainak befejezése, vagy az eszeli általános iskola sportpályájának építése.

Ezekben a dolgokban különben nem állnak egyedül. A MÁV Kiváló brigád címet viselő Barátság kollektíva pályamunkásai — Lukács László vezetésével — az idén kitüntetett négy aranyérmes, tizenegy ezüstérmes és tizenegy bronzkoszorús brigád tagjaival, és a többiekkel együtt ugyanezt az utat járják.

Közben azonban pillanatra sem feledkeznek meg az idej termelési munkákról. Az 1978. évi éhítményjegyűk szerint az évi tervfeladataik nagyobbak a tavalyinál. S mint Széles Károly építési főnök hangsúlyozta: a tavalyi fogadalom, a mind magasabb színvonal elérésére az idén is érvényben van. Szász Ferenc

Baka Ferencék hűsége

Régen nyolc órákor nyitok be Záhony állomás kereskedelmi főnökének irodájába. Itt már vár Tóth Csaba, a kereskedelmi hivatal fiatal vezetője, aki a kézi átrakó egyik brigádjához kísér majd. A Szamuely Tibor szocialista brigád tagjai hétharmincor kezdtek a munkát. Velük találkozom. Május 28-án vették át a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetését és a Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság jubileumi oklevélét. A hat tagú átrakóbrigád 1960-tól dolgozik együtt.

A rakodók keveset beszélnek

Tóth Csabával megyünk a vágányok között, mellettünk Zsigulikkal rakott szerelvény áll, távolabb a vasércároló vöröslik. A vagonok között alig látni embert, mintha elhagyott lenne a körzet. Pedig ezen a napon huszonnyolc brigád dolgozik itt. A munkások a kocsikban vannak, már halljuk az áruk zörrenését, a szákok sűrűdését, a vagonokból kiszűrődő szavakat. A rakodók keveset beszélnek, munka közben szavak nélkül is értik egymást. Egy intés, egy szemvillanás, és már tudják, hogyan fogják meg az árut, merre mozduljanak.

Megállunk az egyik nyitott ajtajú kocsinél.

— Itt dolgozik Baka Ferenc brigádja — mondja kísérőm, és hangosan köszön a széles vagonban forgoló embereknek. Cementzsákokat raknak. A körülöttük lebegő szürke poron nehezen tör át a reggeli nap fénye. A munkások sorra legráznak a kocsirol és leverik kezükről, ruhájukról a port. A földön hulladékdeszkák hevernek, arra ülünk néhányan. A többiek a kocsinál állnak, támaszkodva cigarettáznak. Baka Ferenc brigádvezető feljebb tolja homlokán a sapkát, és megfontoltan válaszol a kérdéseimre. A

munkájukról, életükről faggatom.

— Szűcs Bertalannal dolgozunk itt a legrégebben a brigád tagjai közül — mondja. — Én 1954-ben jöttem ide. A legtöbben Tornyospálca és környékén lakunk. Ide több mint ötszáz féle áru érkezik. Mi általában a tömegáruk átrakásával foglalkozunk. A cement után például majd gépkocsikat, fogaskerekeket rakunk át normál vagonba a 12-es vágányon. Ezt egy kocsiforgácslap átpakolása követi. Egy tábla súlya száz kilo-



A hat tagú Szamuely brigád az átrakásra váró széles nyomtávú vagonok mellett

VIT-műszakok a MÁV-nál

Negyvenezer vasutas csatlakozott a felhíváshoz

A KISZ Központi Bizottsága felhívása alapján a XI. VIT tiszteletére a MÁV-nál is kommunista műszakokat szerveztek. Ennek lebonyolítása s egységes értelmezése érdekében a vezérigazgatóság a Vasutasok Szakszervezetével közösen adta ki az 104280/878. számú rendelkezést, mely a gazdasági vezetők és szakszervezeti szervek részére határozta meg a feladatközpontokat.

A VIT-műszakokba aktívan kapcsolódottak be a szolgálati

helyek szocialista brigádjai, munkáskollektívái. A szervezés, különösen a járműjavító üzemekben sikerült jól. A részvételi arány elérte a 70-80 százalékot.

A VIT-műszakot március végétől április végéig 130 szolgálati helyen rendezték meg. Ezeken körülbelül negyvenezer dolgozó vett részt. A műszakokért járó pénzt a VIT-alapra fizették be, egy részét pedig településpolitikai, illetve szociális célok megvalósítására fordították.



Hűtővagonok belső szerelésén dolgozik az egyik brigád

TEHÉR HOLLÓ?

Ha mindenki így dolgozna...

A szegedi vasútigazgatóság a ptá az alábbi sorokat Juszás László tanártól, aki Kecskeméten, a hunyadvárosi általános iskolában tanít műszaki ismereteket:

„Amikor a szegedi gyorsvo-
at befutott állomásunkra,
eltűnt egy fiatal jegyvizsgáló.
Áttam ugyanis, hogy az ér-
ező utasoknak még a bőrönd-
eit is sorban lesegíti. Elhatá-
roztam, hogy én is az ő kocsi-
ába szálljak fel.

Indulás után néhány perc-
el megjelent ez a húsz év
örülki kalauz. Illedelmesen
őszönt, s rendkívül udvarian-
an végzte feladatát. Kiskun-
elegyházán ugyanúgy segített
leszálló utasoknak, mint
Kecskeméten. Gyakran es szí-
vesen utazom, de hasonlóan
ontos, figyelmes jegyvizsgá-
tót ritkán láttam. Ezért meg-
s kérdeztem tőle, mi készíteti
erre a példás, dicséretes ma-
tatartására, mire így vála-
zolt: — Tetszik tudni, a szá-
ályok betartása számomra
zt is jelenti, hogy ember az

emberrel csak emberségesen
bánhat...

Sokáig megmarad emléke-
zetemben ez a találkozás, s
talán feledtetni is egy időre az
útközben máskor szerzett, el-
szomorító tapasztalatokat.
Úgy gondolom, hogy ez a fia-
talember nagyon szereti a hi-
vátását, s ideje lenne, ha mi-
nél több kollégája követné a
példáját.

Az igazgatóság továbbította
a levelet szerkesztőségünknek,
azzal, hogy az igazgatói dicsé-
ret és jutalom párosuljon nyil-
vános elismeréssel. Ficsor
Ágoston — akiről a fentiek-
ben szó van — Kiskunfélegy-
háza állomás létszámába tar-
tozik. 1958-ban született, s
1975-ben vették fel a vasúthoz.
Jegyvizsgáló szolgálatot
1976 januárjától teljesít, s e
rövid két esztendő alatt az
utasok már több esetben udva-
riassal, előzékeny, szolgálatkés
magatartással. Ha mindenki
így dolgozna, kitűnő hire
lenne a vasútnak és a vasuta-
soknak.

ramm. A brigádban szeren-
sére baleset még nem történt.

— Nehéz ez a munka. Nem
ondoltak még arra, hogy
önnyebb kenyérkereseti lehe-
ségeit váltassanak?

— Ennyit seholsem tudnánk
eresni és a szabadnapok is
ranyat érnek. Mi családi há-
akban lakunk, majdnem min-
enkinek van kertje, gyümöl-
söse. Azt gondolni, művelni
ell. Más munkahelyen dol-
ozva ezt a munkát nehezen
shetne elvégezni. A tavaly
ezetett műszakpótlék havi
zer forinttal növelte a kere-
etűnkét. Aztán megszoktuk
ár ezt a munkahelyet. Ha
alaki elmenne közülünk —
iányozna. Mi már kétszer is
teggondolunk valamit, mielőtt
selekszünk. Nem vagyunk fia-
alok. Nekem unokám is van.
fiam dízelszerelőnek tanul.
sak egy agglagány él között-
űnk. Ő is többször meggon-
olja, mielőtt cselekszik.

Egy műszakban 300 tonna áru

A brigád tavaly százhusz
ra társadalmi munkát végzett.
lelytálltak a jubileumi mun-
taversenyben. A szabadnapo-
on árukirakást vállaltak.
izen kívül a tornyospálcai
vodában játszótér építettek
s dolgoztak a záhonyi gimná-
iumban is. Az idén havonta
tven széles kocsit tartalmá-
iak kirakását vállalták.

A Luganszkij brigád jelszava:

Lépni csak feljebb szabad!

Nem könnyű a szombathelyi
vontatási főnökség Luganszkij
szocialista brigádjáról írni,
mert a többszörösen kitüntet-
ett munkáskollektívát már
nem először mutatjuk be la-
punk hasábjain. Ez az 1970-
ben alakult dízeljavító brigád
most éli legszebb „férfikorát”:
12 tagjának 30 év az átlagélet-
kora. Felsorolni is nehéz a
sokféle kitüntetést, amit eddig
kapott. Legutóbb pedig az 1977.
évi kiváló munkájáért az
MSZMP KB jubileumi okle-
velével, valamint a Közlekedés
Posta és Hírközlés kiváló bri-
gádja címmel tüntették ki.

A brigád szolgálatban lévő
tagjaival a vontatási főnökség
egyik száz évnel is öregebb
javító-színében beszélgettünk.

Ahogy sorra megszólaltak az
olajosruhás munkásemberek,
megismertem dolgos hétköz-
napjaikat, életüket. Annyira
összeszórtak már a munkában,
hogy ha „megrohamoznak”
egy mozdonyt, kis mozdula-
tokból, arccandulásokból, pil-
lantásokból értik egymást. Va-
lamennyien a vasútnál szerez-
tek szakmunkás-bizonyítványt,
és szeretik a szakmájukat. Ha
valamit közösen elhatároznak,
azt teljesítik, nincs közöttük
„lógó” ember.

Ha bejön egy M 62-es — a
brigád neve egyébként az a
gyár, ahol ezek a dízelek ké-
szülnek a Szovjetunióban —
az a cél, hogy még aznap kész
legyen. Ha kell, túlóráznak.
Úgy dolgoznak, hogy selejt,
hiba ne legyen. Tavaly 87 szá-
zalék volt az M 62-esek üzemi-
késztsége az előírt 85-tel szem-
ben. Az év folyamán 208 óra
társadalmi munkát végeztek.
A kommunista műszakok ideje
70 órát tett ki. A különböző
M 62-eseket eloltó műszakkal,
társadalmi munkával, 1-3
nappal előbb adták vissza a
forgalomnak. A többi brigád-
dal is jó kapcsolatokat alakít-
tattak ki. A főnökségi verseny-
szellem egyik éltető forrásának
tekinthető a kollektíva. Nem
csoda tehát, hogy tizenkette-
jükből nyolcan kiváló dolgo-
zók. Részt vesznek az ifjúsági
versenymozgalmakban is. Fel-
vetették a kapcsolatot az Északi
járműjavító Radnóti szocialis-
ta brigádjával. A szombathelyi
lyi gépek ugyanis oda kerül-
nek fővizsgálatra. Az elmúlt
esztendőben 15 ötlet, újítás
származott tőlük. Ebből 11-et
fogadtak el, s ezzel 86 ezer Ft
megtakarításához jutott a fő-
nökség. Mindannyiuk öröme
a brigádnak még nem volt
baleset.

Gondolnak az utánpótlásra
is. Segítenek az ipari tanulóknak,
rendszeresen foglalkoz-

szélyes. A dúsított vasércet a
nedvességtartalom miatt nem-
csak télen, hanem nyáron is
robbantani kell. Ha kicsi a
töltet, robbanás után csákány-
nyal sem lehet megmozdítani
az érc tömböt. Ha több robbanó-
anyagot helyeznek el —
szétrombolja a kocsit. Esős
időben térdig ér a sár; ezt a
munkahelyet a fiatalok elke-
rülnek.

Sztori az elefántokról

A vagonok azonban néha
más veszélyt is rejtenek. Gál
Sándor, az állomásfőnök ke-
reskedelmi helyettese mesélt
el ezzel kapcsolatban egy hu-
moros történetet. Tíz széles
kocsiban idomított elefántok
érkeztek az országra. A fel-
üg-elők segítségével vezették
át a normál kocsikba. Az ese-
ménynek akadt jó pár szem-
lélője is. Néhány ormányos
azonban — nem ismerve az
átszállás szabályait — a néze-
lődők közé szaladt. Most már
nehéz lenne megállapítani,
hogy az elefántok vagy a vasu-
tasok voltak gyorsabbak...

— Baka Ferencék brigádjá-
nak nemcsak a teljesítményei
kiválóak — magyarázta a kör-
ze: egyik vasúti tisztje. — A
munkahelyi közösségért érzett
felelősségük, közéleti tevén-
kenységük is példamutató.

Az átrakó körzetben már
nem egyedülálló ez a szemlé-
let.

Kaszala Sándor



A Luganszkij brigád tagjai

nak velük. Felvették a kapcsola-
latot a szombathelyi Savaria
Közlekedésgépészeti Szakkö-
zépiskolával. Az úttörőket
üzemlátogatásra invitálták,
hogy kedveljék meg ezt a ne-
héz, de szép munkát.

Társadalmi, mozgalmi életük
is színes, eleven. Kilencen töl-
tenek be különböző társadalmi
tisztiségeket. Műhelybizottsági
tag, munkavédelmi felelős és
bizalmi is van közöttük. Tizen-
egyen veradók. Tanulási ked-
vük példamutató: négyen le-
érettségiztek, jelenleg ketten
tanulnak. Nyolcan járnak poli-
tikai iskolába. Nem marad-
nak ki semmilyen társadalmi
munkaalkotásból. Velük tárt
mindenben a brigádból ki-
emelt művezető, Kolozár
György, aki ma a műszaki
patronálójuk. Alapító tagjai a

Képtárépítő
Téglajegyeket
is vásároltak. Rendszeresen
részt vesznek a különböző ve-
télkedőkön. Patronálják a
Martos Flóra utcai óvodát. Se-
gitik egymást, együtt járnak
kirándulni — például Krakkó-
ban töltöttek felejthetetlen na-
pokot.

A legutóbbi kitüntetés még
nagyobb helytállásra ösztönzi
őket. Úgy fogalmaztak: feljebb
lépni lehet — lejjebb nem!
Ennek érdekében nemrég
komplex szerződést kötöttek a
főnökség Kandó Kálmán utazó
brigádjával. A partnerek jelzik
az utazás közben észlelt hibá-
kat. Így nem kell azokat fel-
deríteni, hanem minden időt,
energiát a javításra fordíthat-
nak.

Sz. T.

JÚNIUS KÖZEPÉRE

Budapesttől Kunszentmiklós—Tassig feszültség alá helyezik a fővonalat

A MÁV vezérigazgatója és
a Vasutasok Szakszervezete
Elnöksége a MÁV Villamos
Felsővezeték Építési Főnöksé-
get 1977. évi munkájáért elis-
merésben részesítette.

Mint köztudomású, a főnök-
ség nagy munkája most a ke-
lebiai vasútvonal villamosítá-
sa. Az 1977. évi program elő-
irányozta, hogy az év végéig a
Soroksári úttól — Soroksár ál-
lomást kizárva — egészen
Csengődig épüljön meg a fel-
sővezeték. A dolgozók vállala-
sukhoz híven úgy teljesítették
a feladatot, hogy már decem-
ber 15-re összefüggő vezeték
feszült Csengődig. A munkát a
nagy forgalmú vonalon úgy
szervezték meg, hogy vágány-
zárt nem vettek igénybe, ha-
nem a menetrendi szüneteket
használták fel a vezetéképítés-

re. Ezzal nemcsak az utasokat
kímélték meg az autóbusz-
átszállás bosszúságától, ha-
nem jelentékeny összeget ta-
karítottak meg a MÁV-nak és
végsősoron a népgazdaságnak.

Másik nagyjelentőségű mun-
kájuk volt a hegyeshalmi vonal
rekonstrukciójában való
részvétel, jó együttműködés-
ben a pályaeépítést végző Bu-
dapesti Építési Főnökséggel.
A két főnökség komplex mun-
kaprogramokat állított össze.
Így összedolgozva bontották le
Almásfüzitő—Komárom, majd
Komárom—Ács között a bal
vágány régi vezetékét és épít-
tették fel az újat. Bicske és
Bicske—Alsó között az új nyom-
vonalon lefektetett mindkét
vágány fölött építettek új ve-
zetéket. Emellett a fényeslitkei
új rendezőpályaudvar villamo-

sítására is futotta a főnökség
erejéből.

Valamennyi munkában pél-
dát mutattak a szocialista bri-
gádok. Közülük is kiemelkedik
a szerelők Előre brigádja, Tá-
torján Antal vezetésével, a Ká-
dár Péter vezette Léka János
tmk-brigád, a Mező Imréről
elnevezett műhelyi brigád,
amelynek Seres István a veze-
tője, az oszlopállító Petőfi
kollektíva Konyári Sándor irá-
nyításával, valamint Szita La-
jos Április 4. bebonozó bri-
gádja.

Az idén-csöppet sem lany-
huló lendülettel folytatja a
munkát a főnökség valamennyi
dolgozója. A kelebiai vonal-
on ma már Soroksár állo-
máson is kész a felsővezeték
és jelenleg a hidegpróbák meg-
kezdése előtt tartanak, hogy
június közepén megtörténhes-
sen a feszültség alá helyezés
Kunszentmiklós—Tassig. A je-
lenleg kész vonalrészrel pár-
huzamosan Budapesten, a Nép-
ligetben elkészült az állomás
bővítése is. Közben folytatódik
a többi vonalrészek építése.
Minden jel arra mutat, hogy
az új menetrendváltózá-
sig teljesen elkészül a kelebiai
vonal villamosítása, beleértve
a kiskunhalasi és a szabad-
szállási állomást is.

A hegyeshalmi vonalon az
idén is volt egy sürgős feladat.
Amikor az osztrák Plasser cég
géplánca Ács—Nagyszentjános
között bemutatót, tartott a gé-
pesített pályaeépítésből és ezzel
megépítette a széthúzott új
vágányokat, a felsővezeték-
sek előzőleg kilenc nap alatt
bontották le a régi vezetéket,
s építették fel az újat. Ez a
gyorsaság több mint két héttel
csökkentette a vonalszakasz
teljes átépítését.

Miközben teljes erővel dol-
goznak a kelebiai fővonal vil-
lamosításán, már készülnek a
következő nagy feladatukra,
a Cegléd—Kiskunfélegyháza—
Kiskunhalas közötti 104 kilo-
méter hosszú vonal villamosítá-
sára. (szász)

Keszi

Keszthelyi Zoltán, a
miskolci vontatási főnök-
ség dízelmozdony-lakatosá
április 4-én a Közlekedés
Kiváló dolgozója kitüntet-
ésben részesült.

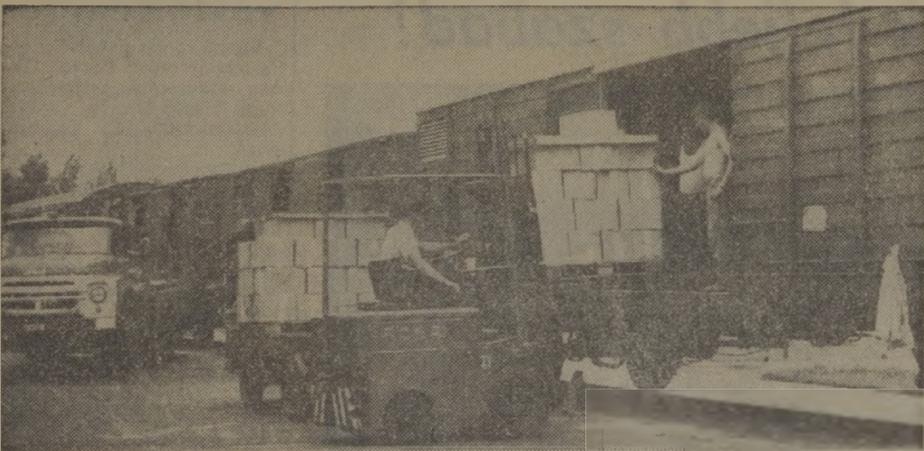
A kitűnő szakembert
úgyszólván gyermekkorától,
még abból az időből ismer-
tem, amikor az ötvenes
évek elején a MVSC ifjú-
sági csapatában rúgta a
labdát. A vékonydögájú
fiú középcsatárként ontot-
ta a gólokat. Akkor még a
miskolci fűtőház Ipari ta-
nulója volt. Munkahelyén
és a futballpályán egy-
aránt szerették. A szurko-
lók Keszi-nek becézték.

Az MVSC-ben 1957-ig
futballozott. Abban az év-
ben hívták be katonai szol-
gálatra. Határőr lett, és a
zalaegerszegi Dózsa NB
II-es csapatában játszott
tovább. A leszerelés után
választania kellett: vagy
futballista marad, vagy la-
katos lesz. Ő az utóbbit vá-
lasztotta. Kezdetben a gő-
zösök sebességmérő óráit
szerezte. Hamarosan megvá-
lasztották a főnökség KISZ-
alapszervezetének titkárává.

1961-ben vették fel a
párttagok sorába. 1971-ben a
pártvezetőség és az üzemi
pártbizottság tagjává vá-
lasztották. Mint sport- és
ifjúsági felelős aktívan
dolgozik a szakszervezeti
bizottságban is. Közéleti
tevékenységét lakóhelyén
— a Martin telepen — is
folytatja. Hét éve válaszo-
tották tanácsostá, és azóta
lelkismeretesen foglal-
kozik választói ügyes-ba-
jos dolgaival. Helytáll a
műhelyben is, ahol a díze-
lek sebességmérő óráit ja-
vítja. Eddig három alka-
lommal kapott Kiváló dol-
gozó kitüntetést, 1968-ban
pedig a KISZ Központi
Bizottság Dicséret oklevéllel
ismerte el jó munkáját.

Sepsi Gyula

Három és fél milliárd — rakodógépesítésre



▲ villásemelő-targonca segítségével nemcsak gyors, hanem biztonságos is a rakodás

Miért tart gyakran napokig, amíg egy vállalatnál vagy téveszben az árut vasúti kocsikba rakják? Miért vesztegelnek sokszor hosszan a vagonok ki- és berakodásra várva? A felelet néha bonyolult. Tény, hogy a ki- és berakodás több időt vesz igénybe, mint a vasúti fuvarozás az ország egyik részéből a másikba. Kevés a munkaerő, rossz a munkaszervezés, gyakran az áru helytelen csomagolása is oka lehet a késedelemnek. A megoldás egyik kulcsa: a rakodógépesítés.

Pályáznak a pénzre

Hét évvel ezelőtt, 1971-ben erőteljesen felemelkedett a vasúti kocsik állásidejéért járó bérösszeget, most már sehol sem kifizetődő raktárnak használni az áruval megrakott vasúti kocsikat. Akkor is hangsúlyozták a régi igazságot: a vasútnak nem kocsiallaspénzre, hanem üres kocsikra van szüksége.

A kocsiallaspénz nem a MÁV bevételeit gyarapítja, hanem ebből is támogatják a vállalatok, mezőgazdasági üzemek rakodógépesítési törekvéseit.

Nem kis összegről — évi 250—280 millió forint odaítéléséről — van szó, melyet kizárólag olyan fejlesztésre szabad fordítani, ami a vasúti rakodási kapacitás növelését, a rakodási idők csökkentését, idő és fáradság megtakarítását teszi lehetővé.

1971-től a múlt év végéig mintegy másfél milliárd forint volt a rakodásfejlesztési alap bevétele. A Központi Szállítási Tanács a szakminisztériumok bevonásával dönt, hogy a pályázó vállalatok, tévesz között milyen arányban osszák fel a fejlesztési alapot. Fontos feltétel, hogy a rakodógépek megvásárlásához, a rakterületek bunkolásához, a térvilágítás megépítéséhez a pályázóknak legalább 50 százalékos arányban saját költségkeretükből hozzá kell járulniuk. A rakodás fejlesztési alap olyan állami támogatás, melyet nem kell visszafizetniük a vállalatoknak. A vállalatok a vizsgált hét év alatt saját pénzükből kétféle milliárd forintot fordítottak erre a célra, összesen tehát 3 és fél milliárdot költöttek a vasúti kocsik ki- és berakodásának gépesítésére, a rakterületek kiépítésére. Ez igen nagy összeg, a szükségletekhez képest azonban kevés.

Milyen gépeket vásároljunk?

Az előtt minden kis állomáson végeztek rakodást. Az erőt ez szétforgácsolta, a munka hatékonyságát csökkentette, hiszen kezdetleges módon, kézzel végezték a nehéz munkát. A rakodóhelyeket koncentrálták, kialakultak az úgynevezett körzeti állomások, kiépítették a kőzetakat, a legtöbb helyre rakodógépeket telepítettek és ezzel meggyorsították a vasúti kocsik rakodását, a körzeti állomásról pedig a közúton legtöbbször a Volán tehergépkocsijai szállítják az árut az egész vidékre.

Ha már megvan a pénz, a szállítatóknak rendszerint az is gond, hogy milyen rakodóberendezéseket vásároljanak. A pályázóknak a Központi Szállítási Tanács titkársága erre nézve is ajánlatot tesz, de felvilágosítást a vasút vezetői is szívesen adnak. Mindkét helyen

jól ismerik, hogy az adott műszaki feltételeknek milyen gépek felelnek meg leginkább. Mivel a hazai rakodógépgyártás csekély, főleg a KGST-országokból szerzik be a gépeket. Az alap csak nagyon kivételes esetekben nyújt támogatást a többi piacról való beszerzéshez.

Arra is akad példa bőven, hogy a megyei szállítási bizottságok útján felkeresik a rakodási gondokkal küszködő vállalatokat vagy mezőgazdasági üzemeket és felajánlják az alap támogatását. Ilyenkor hangsúlyozzák: a belső anyagmozgatásnak mindenkor illeszkednie kell a gépesített áru-akodáshoz, mert csak az utóbbit támogatják anyagilag. A belső anyagmozgatás racionalizálásához csak szakszerű tanácsot adnak, pénzt nem.

Hűtőszekrény konténerben

Hosszan lehetne sorolni azokat a szállítatókat, melyek az elmúlt években anyagi támogatást kaptak az alaptól. Jelentős beruházással korszerűsítették a Borsodi Ércelőkészítő Művek rakodását, a Baranya és Vas megyei Állami Építőipari Vállalat központi anyagfogadó telepeit, a Bólyi Állami Gazdaság és a Kaposvári Cukorgyár együttműködésével modern terményfeldolgozó helyet

létesítettek. Hozzásegítették a Jászberényi Hűtőgépgyárat ahhoz, hogy konténerekben szállítsa a hűtőszekrényeket Angliába, a Szegedi és Nagykőrösi Konzervgyárak szállítási gondjain is enyhítettek. Támogatást kapott a Gabonatrószta számos vállalata az ország minden részében, a bábolnai Mezőgazdasági Kombinát, az ERDÉRT tuzséri telepe, a nagyobb szénbányák szállításait is segítették. Jelentős összeggel támogatták az Ajkai Timföldgyár és Alumíniumkohó beruházását, és megoldották a folyékony maronátron és az égett mész konténeres fuvarozását.

Éjjel-nappal folyamatos a rakodás

A rakodógépesítéssel nemcsak olyan előnyök járnak, hogy az áruk gyorsabban jutnak el a felhasználóhoz, vagy a vasúti kocsik fordulóidejének csökkentésével jelentősen nő a szállítókapacitás, hanem az ipari üzemek korszerűbb feltételek mellett, éjjel-nappal, folyamatosan rakodhatnak. Csökken a törés, az árukár is. A mezőgazdaságban — a cukoripar példája bizonyítja — a rakodóhelyek koncentráálásával lehet a legjobb eredményeket elérni.

Bermann István

Színvonalas utasellátás, gazdag ételválaszték

Átadták a Déli pályaudvar üzemi konyháját — Naponta 1200 adag ebéd — Nyolc szolgálati helyre szállítanak

Régi vágya teljesült a Déli pályaudvaron dolgozó vasutasoknak. Április elsején, az új felvételi épület harmadik emeletén átadták rendeltetésének az új üzemi konyhát és éttermet. Az étteremben önkiszolgáló rendszerben fogaszthatják el a dolgozók az ebédjüket.

Az Utasellátó Vállalat 34-es számú üzemének vezetője Bernék Sándor, és helyettese, Duka Jenő mutatta be a hatalmas komplexumot, amelyet „ételgyár” névvel is illethetnék. A modern, gázüzemelésű konyha 1200 adag étel elkészítésére alkalmas. Naponta nyolcszáz adag ebédet szállítanak nyolc szolgálati helyre, többek között az utasellátó központba, a MÁV Tervező Intézetbe, a gépi adatheldolgozó főnökségre.

A harmadik emeleti személynézetben egyszerre nyolcvan személy étkezhet. Hamarosan sor kerül az új cukrászüzem berendezésére is. Az itt készített sütemények egy részét az utasellátó pavilonokba szállítják majd. A konyhának és az étteremnek 84 dolgozója van. Ideálisak a szociális körülmények. Hetven személyes öltöző-mosdó és zuhanyozó áll rendelkezésükre.

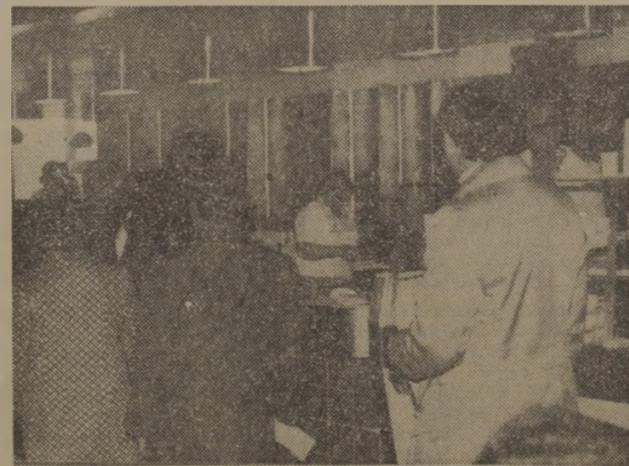
A pályaudvar biztrója 1975 decemberében nyílt meg, de melegétel-árúsítás eddig nem

volt. Március 28-tól az üzemi konyha már ide is tud meleg ételt szállítani. Kapható többféle leves és készétel. Hideg ételekből is gazdagabb a választék.

Az idén húszmillió forint bevételt terveztek. Ebből 14 millió forint az ételadásból származik. Megrendelés esetén diákétkészítést is vállalnak. A távlati tervek között új pavilonok felállítása is szerepel.

A Déli pályaudvaron üzembe helyezett létesítmény hatékonyan segíti a színvonalasabb utasellátást és az idegenforgalmi igények kielégítését.

D. V.



Gyorsan halad a kiszolgálás az Utasellátó Déli pályaudvari biztrójában

Egy nap a konyhán

Tizenheten főzik 1200 vasutas ebédjét A házi készítésű ételek, sütemények specialistái

A budapesti igazgatóság konyhájának pénztárában mindig nagy a forgalom. A kis helyiség előtt hosszú sorokban várakoznak azok, akik nem tudták előre megváltani az ebédjegyüket, mert vidékről érkeztek a Keleti pályaudvarra szolgálati ügyben. Szabó Józsefné pénztáros végignézi a várakozók sorát, és ha köztük meglát egy kismamát vagy szolgálatba induló egyenruhás vasutast, azonnal a sor elejére szólítja. Szabóné nemcsak jegyeladó, hanem éber figyelője, koordinálója a konyha rendjének is.

Ételkülönlegességek

— Szinte egész nap telefonkapcsolatban vagyok Surányi Jenőnével, a konyha vezetőjével — mondja. — Sokan étkeznek nálunk. Ide járnak a környéken lakó nyugdíjasok, a Keleti pályaudvar dolgozói, továbbá a vidékről oktatásra ide érkező vasutasok is.

Az igazgatóság konyháján naponta 1200 személynek főznek. Az ételapon szinte minden nap találni ételkülönlegességet: sztrapaćskát, halászlét vagy sült keszeget.

— Bizonyos ételeknek csak akkor van igazán jó íze, ha eredeti módon, házilag készítik azokat — mondja Surányi Jenőné. — Mi például cukrászdából sohasem vásárolunk süteményt. A tészta gyúrásától a sütésig mindent magunk végzünk.

— Mi okozza a legtöbb gondot a konyhafőnököknek?

— A nyersanyag beszerzése. Jó kapcsolatunk van az Utasellátóval, az újpesti Fűszért vállalattal, valamint az óbudai téesszel. Mégis előfordul néha, hogy nem kapunk elegendő nyersanyagot. Ilyenkor más beszerzési forrást keresünk.

Mindenki a helyén

A konyhán reggel hét órakor kezdődik a műszak. A ti-

zenhéttagú személyzetet Balogh Jánosné és Benkó Tiborné főszakácsok irányítják. A konyha dolgozói menüt és étlap szerint többféle ételt készítenek. A két főszakács most éppen a hús sütését készíti elő.

— Mi szerepel ma az ételapon?

— Rizseshús, paprikászelet, pásztorlarhonya, rántott filé és borsóleves rizsfűjttal. A menü paradicsomleves, brassói aprópecsenye és bácskai rizseshús.

Az étkezdeben már délelőtt 11.30-tól lehet ebédelni. Ekkorra már hatalmas üstökben gőzölgőnek a különféle ételek. Mindenki a helyén van. A szakácsok, konyhalányok tá-

lakba szedik az ételt, terítéket, felszolgálnak. Bár szóval senki sem sűrgeti őket, mégis sietnek, mert tudják, hogy a dolgozók többségének rengeteg a dolga, szeretnének gyorsan megebédelni.

Új mosogató és robotgép

A konyha és az étterem az igazgatóság épületének alagsorában van. Nyáron nagy hőség van itt, de nemrég szellőzőberendezéseket szereltek fel mosogatót, robotgépet vásároltak. Ez is a konyha dolgozóinak munkáját könnyíti, és az étkező vasutasok érdekeit szolgálja...

Séra Sándor



Készül az izletes ebéd

(Ovári Árpád felvétele)

Dombóvár:

Balesetelhárítási ankét a vontatási főnökségen

A dombóvári vontatási főnökség csatlakozott a Nemzetközi Vasút Egylet (UIC) által hirdetett „Nemzetközi balesetelhárítási hetek” mozgalomhoz. Ennek keretében minden részlegnél balesetelhárítási ankétot rendeztek és sok veszélyforrást tártak fel.

A közlekedésbiztonsági tanács bevonásával nemrég „Alkohol a közlekedésben” címmel filmvetítéssel egybekötött ankétot szerveztek ahol Tengerdi Gyula szűzados az alkohol káros hatásáról, a köz-

lekedési balesetek okairól, és Nagy Judit üzemormos pedig az alkohol biológiai következményeiről tartott előadást.

A rendezvény roza! Hangzó Lászlónak, a vontatási főnökség vezetőjének előadásával fejeződött be, amelyet munkairányítók részlete tartott. Beszédében hangsúlyozta, hogy a munkát kivétel nélkül irányítóknak a munkavédelmi tevékenység nemcsak szakmai, de emberi kötelessége is.

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

1. Mozgósolgálatokhoz:

önálló szakács, kézilány vagy kézilány, felszolgáló, segédmunkás, targoncavezető, takarító, gyors- és gépiró munkakörökbe.

Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84.

Mozgósolgálati Igazgatóság (tel.: 315-317).

2. KNP Igazgatóság területére:

pavilonkezelőt: Göd, Üllő, Zebagény, Csömör és Oroszlány, 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, büfé, pénztáros, kereskedelmi eladó munkakörökbe.

Jelentkezés: V., Kólmán Imre u. 14. (Tel.: 310-770 v. 41-96).

Az ezüst sínszeg története

Vasútépítő szovjet katonák a BAM-on

Hatvan éve Pszkovnál volt a tűzkeresztség

Azóta mindenütt ott vannak, ahol vasút épül

A szovjet vasútépítő katonai alakulatok számára rendkívül esztendő az idei: két nagy ünnepet köszönhetnek. Februárban volt a Szovjet Hadereg megalakulásának 60. évfordulója és októberben lesz a vasútépítő katonai alakulatok megalakulásának 60. évfordulója. 1918. október 5-én történt, az első, vasúti munkásokból, ályaőrökből, vonatkísérőkből megalakított egységek már azok alatt ástak a tűzkeresztségen. Tulajdonképpen ezzel az ütközettel kezdődött az akkor fegyverrel harcoló vasúti alakulatok története.

Napjainkban ott vannak mindenütt, ahol vasútépítés folyik. Irásunk férfias helytállásuk és hősiességen végzett munkájuk egyik színhelyére, a Bajdál-Amur Vasútvonal építésére kalauzolja el az olvasót.

★

A szovjet katonák között ismeretes Konsztantyin Szimovov „A tűzér fia” című balladájának ez a sora: *Senki az életben nem üthet ki bennünket a nyeregből...*

Ivan Kuznyecov nem egyszer állotta ezeket a szavakat az desapjától, Pjotr Kuznyecovól, aki maga is gárdista tűzér volt, és Moszkvától Berlinig végigharcolta a második világháborút. A tűzér fia a vasútépítő alakulatoknál kezdte el a katonai szolgálatot. Amikor a BAM-hoz küldték az exkavátorra ültették, megvolt az öröme. Mielőtt bevonult, traktoros lett. A BAM-on dolgozó sofőrök, akik ismerik az exkavátorok „jelszavát”, hozzá állnak sorba: *amíg mások félóra alatt három teherautót raknak leg, Iván hatot.* Mesterien érte el a dolgát...

★

Azon az éjszakán kemény egy volt, olyan, hogy az ember esztüje is odaragadt a vaszpon. A kuffejtésen tüzet raktak, hogy legyen egy kis meleg. Az egyik sofőrök figyelték: *nem látak-e le az exkavátorok, hiszen a fagy törékennyé teszi a fémeket.* De a dolgok exkavátorok iradhatatlanságát törték a földet fejtésén. Négyen dolgoztak: Kuznyecov a váltótársával, Szolovjevvel, és egy Gyugyilin nevű katonával társával. Gyugyinnál baj történt: kicsit sokat markolt, vagy az emelőkar megsínylette a fagyot, tényez, hogy elrepedt a konzol.

A pedés hosszú, Gyugyilin pedig nem tudta megcsinálni, nincs ehhez még tapasztalata. A teherautó meg csak jönnek, türelmetlenül dudálnak, a legény már kétségbeesett. Odaint vánnak, nem segítenél? Kuznyecov megrakott még három teherautót, aztán lemászott és táment Gyugyilin exkavátorához. Rögtön értette, miről van szó: ezzel a repedéssel nyugodtan meg lehetne várni a reggelt, amikor majd jön a „technikus”. De hát reggelig még telt hét óra van hátra. Így aztán Kuznyecov mást határozott. Odaintette váltótársát, és összafogtak a javításhoz.

— No, és a miénk, az ott áll majd tetlenül? — értetlenkedett Szolovjev.

— Majd dolgozik rajta Gyugyilin meg a másik.

A vágatban ment tovább a munka. Ide-oda járt Kuznyecov exkavátorának emelőkarja: Gyugyilin nagyon igyekezett, gy dolgozott, mint még soha. Kuznyecov meg felmászott a aru legfetejére és bizony, ott magasban... nagyobb a szél, keményebb a fagy is. Ponsan két óra múlva mindenki leszállt a maga gépére.

Az éjszakai műszak tervét megbeszéltek, sőt, még többet is. Kuznyecov reggel mégis ezt mondta Gyugyilinnak: „Megkarom kérem a parancsnokot, hogy tegyen át téged az én gépre. A teden más hibát is szrevettem az éjjel, rendbe karom teljesen hozni.

★

Hol „kutyulják” az ilyen vezető orkánt, a természet mi-

lyen rejtett „konyháján”? Hiszen Tokan Kudabajev maga is hegyi faluból való, és rövid élete alatt is látott szelet, vihart eleget, de ilyet még soha.

...Már csak a mellékvágányokat kellett lerakni, és az új, 500 méter hosszú híd fogadhatta volna az első szállítmányt. Egész jól haladt a munka, de most ez a hirtelen jött orkán... *A rohanó folyó hátán, tehetetlenül, mintha szalmaszálak lennének, sodródtak a fatörzsek.* Legtöbbjét gyökereitől tépte ki a szél. A híd pilléreinek ütődtek, mintha ellenőrizni akarnák, hogy elég szilárdan állnak-e, aztán meghatározhatatlan formát öltve összetorlódtak a híd alatt. A katonák tudták: ekkora nyomást a híd nem bír el.

A parancsnok, Szuprun főhadnagy a fülsüketítő zúgást túlharsogva megkérdezte: *van önként vállalkozó? Kudabajev örvezető jelentkezett elsőnek.* Szuprun kiadta a feladatot: *menjenek fölfelé a parton egy darabig, és onnan ereszkedjenek le a víz hátán a hidhoz. A torlaszt szét kell szedni.*

Kudabajev és még két társa aztán beugrott a tajtékzó habok közé. Összekapaszkodva, egymást segítve úsztak, sodródtak a híd felé. Amikor odaértek, megpróbálták egyenként kihúzóatni a fatörzseket, csak hogy a munka nehezen ment, mert a folyó egyre újabb és újabb „adagokat” sodort lefelé. Mit csináljanak? Talán a hegyilakó Kudabajev tapasztalata, talán a katonai találmányosság sugta az ötletet... Nem kell ehhez három ember, minek is koktáztassanak hárman? Amit ő, Kudabajev kitalált, ahhoz elég egy ember is. Egymás után húzogatta a fatörzseket és keresni kezdte az „igazi bűnöst”, azt a fát, amelyik az egész torlaszt megakasztja. Hamar megtalálta azt a faóriást, amelyre a többi olyan szorosan tapadt, mintha ügyes kezű tutajosok illesztet-

ték volna össze. Hallatlan erőfeszítésbe került, amíg sikerült kötelet kötni a végére, és odakiáltott a többiekhez: *húzzátok!* A fatörzsek lassan a vízfolyás irányába fordultak, s ekkor egy függőlegesen úszó fatörzs közeledett Kudabajev felé: *„Vigyázz! Ugorj el! Vigyázz!”* Aztán csak azt látták, hogy Kudabajev szorosan átöleli a vastag fatörzset, mintha kézitusában ellenségnek szánná ezt a halálos ölelést. S öleli addig, amíg a híd pillérei között utat talál a hullámok hátán.

A torlasz szétbomlott, és a víz szabadon hömpölygött tovább. Ezzel is megvolnánk, gondolta Kudabajev. A folyó nyugtalankodott még, de a híd-nak most már nem lesz semmi baja.

Este a felsorakozott egység előtt a parancsnok köszönetet mondott Kudabajev örvezetőnek, és emlékül megajándékozta egy ezüst sínszeggel.

★

A katonák egyébként jó humorú fiatal emberek. A BAM építésének különböző szakaszain nem egyszer hallottam a különböző egységeknél ehhez hasonló megjegyzést: *„Rölkünk ritkán irnak, inkább a pilótákról, a tengerészekről, a rakétasokról. Az persze érdekesebb. Hozzánk utazni is elég hosszadalmas, hiszen utak sincsenek — most építjük. Mikor meg felépítjük, ismét más helyre költözünk, aztán minden kezdődik előlről...”*

Ebben a tréfás megjegyzésben van valami igazság. Így aztán, mielőtt visszajöttem a BAM-ról, rögtön nekiláttam, hogy „kibogozzam” a jegyzeteimet, hogy írjak azokról a katonákról, akik a vasútépítő alakulatok egyenruhájában a transz-szibériai fővonal keleti szakaszát építik.

L. Gercsikov
(APN)Békenagygyűlés
Rákosrendezőn

„Tettekkel szocialista hazánkért, a békéért!” E jelmondat eszmei, tartalmi mondanivalóját követte az a békenagygyűlés, amelyet május 9-én, a fasizmus felett aratott győzelem 33. évfordulója alkalmából — a béke és barátság hónap keretében — a rákosrendezői csomóponton dolgozó Angela Davis, valamint a Béke szocialista brigádok kezdeményezésére rendezett az Országos Béketanács a MÁV TBÉF Tatai úti kutúrtermében.

A nagygyűlés elnökségében helyet foglalt Sebalova Marfa Ivanovna, a gorkijli autógyár dolgozója, a Szocialista Munka Hőse, Puhacsov Vaszili Mihajlovics szovjet költő és békeharcos, Koreczky Gusztáv, az MSZMP XIV. kerületi bizottságának titkára, Györffy József, a KPM pártbizottságának titkára, Kiss Károly, a budapesti vasútigazgatóság vezetője és dr. Szabó Miklós, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának titkára.

Berkes Sándor üdvözlőle a megjelenteket, majd Györffy József mondott beszédet. Bevezetőjében ismertette századunk nagy háborúinak történetét, utána beszámolt a békekében elért szocialista építőmunka eredményeiről. Hangsúlyozta: — *Noha a Szovjetunió Vörös Hadserege szétzúzta a fasizmus bástyáját, a hitleri Németországot, s azt követően Olaszországból, Portugáliából és Spanyolországból is száműzték a fasizmust, az emberiségnek ez a kóros eszméje, ennek ellenére még*

mindig csaknem 60 országban fel-felüti a fejét. Ma nincs ugyan világégés, de minden békeszerető embert nyugtalanít, hogy naponta egymilliárd dollárt költenek fegyverkezésre.

Ezután V. M. Puhacsov szovjet költő beszélt a békéről, majd elszavalta a magyar-szovjet barátságról írt versét. A költeménynek különösen nagy tisztelet váltott ki az a passzusa, amelyben a szerző utalt a Nagy Októberi Szocialista Forradalomban részt vevő magyar vörös gárdistákra és a Tanács Magyarországra.

(séra)

BEFEJEZŐDÖTT AZ OKTATÁSI ÉV

Kitűnő bizonyítvány

A hatvan—salgótarjáni pályafenn tartási főnökség tíz szolgálati helyén sikeresen befejeződött a szakszervezeti politikai oktatás. Két szemináriumon — a világpolitika és a munkahelyi élet időszerű kérdései tanfolyamon — 204 dolgozó vett részt. Többségük már kifejezte kívánságát, hogy az 1978/79-es oktatási évben hasonló formában szeretne bekapcsolódni a politikai képzésbe.

Az oktatási év sikere a körülmektől szervezésnek, a propagandisták jó felkészítésének és lelkiismeretes munkájának, nem utolsósorban a területi bizottság útmutatásának köszönhető. S természetesen annak, hogy megnőtt a dolgozók érdeklődése, tájékozódási igénye a politikai kérdések iránt. Az előző évekhez képest emelkedett a hozzászólók aránya és csaknem teljesen megszűnt az indokolatlan hiányzás. A hallgatók úgy intézték magánügyeiket, hogy a szemináriumon mindig a kitűzött időben megjelenhessenek.

Ez pedig igen lényeges előrehaladás, amiért mindannyian kitűnő bizonyítvánnyal felérő nyilvános elismerést érdemelnek.

NEMZETKÖZI ÉLET

„Magyarországi látogatásunk hasznos tapasztalatokkal zárult”

Szakszervezetünk május első felében lengyel és japán vasutas szakszervezeti delegációt látott vendégül



A lengyel delegáció tagjai és a tolmács (balról a második) (Laczkó Ildikó felvétele)

Szakszervezetünk május 8-tól 13-ig három tagú lengyel vasutas szakszervezeti küldöttséget látott vendégül. A delegációt Edward Lugowski, a lengyel vasutas szakszervezet titkára vezette. Tagjai voltak: Danuta Kuc, a lengyel vasutas szakszervezet elnökségének tagja, nöfelelős és Stefan Chnurski, többszörös újtó, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja.

A program budapesti városnézéssel kezdődött, vendégeink megismerkedtek fővárosunk nevezetességeivel. Látogatásuk alkalmával megnézték a BVSC Szőnyi úti sporttelepét is. Ellátogattak egy ceglédi termelőszövetkezetbe és a szolnoki vasúti csomópontra. Találkoztak szakszervezeti aktivistákkal, akikkel elbeszélgettek munkájukról. Szolnokon megtekintették a MÁV Kórházat, Balatonfüreden a Szivszanatóriumot, Balatonkenesén pedig szakszervezetünk gyermeküdülőjét.

Elutazásuk előtt a vendégeket fogadta Koszorus Ferenc főtitkár. A fogadáson jelen voltak a központi vezetőség osztályvezetői is.

Edward Lugowski a tapasztalatsere jellegű fogadáson elmondta, hogy igen fontos feladatok hárulnak a lengyel vasutasokra. Hiszen a szállítás mellett kell elvégezniük a vasút modernizálását. A lengyel vasutas szakszervezet elsőrendű feladatának tekinti, hogy a szállítási feladatok megoldására mozgósítsa a tagságot. A szakszervezet arra is nagy súlyt helyez, hogy a munkaversenyben és az újtómozgalomban rejlő lehetőségeket jobban kihasználják.

A magyarországi látogatás tapasztalatairól Edward Lugowski a következőket mondta:

— *Vendéglátóink szívélyes és baráti fogadtatása, melyben látogatásunk során részvettünk, lehetővé tette, hogy betekintsünk a magyar vasutas-szakszervezet és a vas-*

utasok munkájába. Számunkra meglepő az a dinamikus fejlődés, melyet mindenütt tapasztaltunk. Nekem azért is szembetűnő ez, mert már többször jártam Magyarországon.

— Ebből a látogatásból sokat tanultunk — folytatta. — *Követendő példának tartjuk a bizalmiak jog- és hatáskörének kiszélesítését és a szakszervezeti aktivisták szervezett továbbképzését. E tekintetben különösen hasznos tapasztalatokat szereztünk magyar barátainktól.*

— *Mi is szeretnénk elérni, hogy nálunk is mielőbb bevezetésre kerüljön a hároméves gyermekgondozási segély — kapcsolódott a beszélgetésbe Danuta Kuc. — Lengyelországban jelenleg csak négy és fél hónapos szüneti segélyben részesülnek az édesanyjak. Ezenkívül különös gonddal figyeljük és segítjük a gyermeküket egyedül nevelő édesanyjakat, munkájukban és tanulásukban egyaránt.*

Arra a kérdésre: *hogyan látja a két szakszervezet kapcsolatát, Edward Lugowski a következőket mondta:*

— *A magyar és lengyel vasutasok kapcsolata az utóbbi években sokat fejlődött. Azt*

Sz. M.



A japán vendégek szakszervezetünk központjában (Skoda László felvétele)

Ajándéktorta száz gyertyával

Május 5-én ünnepelte 100. születésnapját a Törökszentmiklóson élő özv. Boda Antalné, akinek férje a pályafenn tartási főnökség vonalóra volt. Az állomás szakszervezeti bizottsága, a nyugdíjas csoporttal együtt ünnepséget rendezett tiszteletére a vasutasok művelődési házában.

A 71-es számú Petőfi Sándor úttörőcsapat kedves műsora után Kiss Imre szb-titkár, a debreceni területi bizottság nevében pedig Szilágyi Dezső köszöntötte Boda Antalné, aki ma is jó egészségnek örvend.

szeretnénk, ha delegációtunk a jövőben még jobban elősegítenék a termelő munka fejlesztését, a jó tapasztalatok elterjesztését. Gondolok például egy olyan találkozóra, ahol kiváló újtók cserélhetnének véleményyt. Ez a mostani látogatás is tovább erősítette barátságunkat. Mi nagyon sok olyan tapasztalatot szereztünk, amiről feltétlenül beszámolunk majd az elnökségnek.

Még el sem utaztak lengyel barátaink, amikor szakszervezetünk központjába újabb delegációt fogadtak. Május 12-én érkezett hazánkba a japán vasutas-szakszervezet két tagú küldöttsége: Yoshio Okano, a Japán Vasutas Szakszervezet pénzügyi osztályának vezetője és Tomita Kimito, az Állami Vasutak Szakszervezete területi bizottságának titkára. A vendégeket Koszorus Ferenc főtitkár üdvözlötte.

A japán vendégek rövid ittlétük alatt ellátogattak a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságára, ahol dr. Szabó Miklós, a területi bizottság titkára, és dr. Fehér István vasútigazgató-helyettes tájékoztatta őket munkájukról. Ezután megtekintették a Déli pályaudvart, majd a BVSC Szőnyi úti sporttelepét. Gyönyörködtek a Dunakanyar és a Balaton szépségében.

Yoshio Okano osztályvezető elmondta, hogy Japánban a vasutas-szakszervezet április 26-án és 27-én 48 óras sztrájkot hirdetett a magasabb munkabérékért. Ez az idei tavaszi hadjárat azonban nem járt sikerrel, hiszen az árak ebben az évben 6,4 százalékkal emelkedtek. A sztrájk hatására azonban csak 5,4 százalékkal emelték a béreket, ez pedig kevésnek bizonyult az áremeléshez viszonyítva. A vendégeink azt is elmondták, hogy örömmel látták és tapasztalták, hazánkban a munkások helyzete mennyivel jobb, mint hazájukban. Látták azt, hogy a szocialista társadalom milyen erőfeszítéseket tesz az emberekért, s az emberek tiszteletben tartásáért.

Zalai vasutas sportvezetők a súlyemelő-utánpótlásért

A Zalaegerszegi Vasutas SE súlyemelő szakosztálya együttműködési szerződést kötött a Ganz Abraham Szakközépiskolával. Az együttműködés lényege, hogy az egyesület segíti az iskola tevékenységét. Az iskola pedig helyiséget biztosított a súlyemelőknél, ahol az egyesület edzője szakmai tanácsokat ad az érdeklődőknek. A kezdeményezés nem várt sikerrel járt. A szakközépiskola 450 tanulója közül mintegy 350 rendszeresen végzi erősi gyakorlatokat.

Ma már a testnevelési órákon a csoportos foglalkoztatás keretén belül súlyemelésre is van lehetőség. A testnevelő tanárok szerint a tanulók legálább úgy szeretik a súlyemelést, mint a különböző labdajátékokat. Nem véletlen, hogy az iskola tanulói valamennyi sportágban kiemelkedő eredményeket értek el a megyei sportversenyeken.

Zala megyében 1965-ben a Zalaegerszegi Vasutas SE ho-

nosította meg a súlyemelést. NB II-ben szereplő csapatát, s 3 osztállyal működő sportági sportiskoláját 1973-ban vette át a város reprezentáns egyesülete, a ZTE, olyan elgondolással, hogy nagyobb anyagi erőforrások biztosításával még eredményesebbé teszik a súlyemelést.

Jelenleg, mint kis egyesület, a súlyemelő utánpótlás nevelését vállalták. A megyei súlyemelő szövetség elnöke, Kiss Róbert, a ZVSE elnöke, a zalaegerszegi vonatási főnökség vezetője, a városi szövetség elnöke pedig Fodor Gyula, ZVSE elnökhelyettese, a szertár vezetője. A szakosztály edzői teendőit Vörös Zoltán tanár végzi, aki I. osztályú versenyzője volt a Szombathelyi Haladás VSE-nek. Egyébként ő a szövetség főtitkára. A ZTE egyik függetlenített edzője Tancsics László, szintén vasutas volt, a vonatási főnökségen dolgozott, mint motorszerező.

A szegediek nyerték a Május 1. Kupát



A kelenföldi pályán

A vasútigazgatóságok dolgozói szinte naponta tartanak telefonkapcsolatot egymással. Am a személyes találkozásokra már ritkábban kerül sor. Ez a felismerés adta az ötletet néhány sportolni szerető vasutasnak, hogy a szolgálati kapcsolatok ilyenét való ápolása érdekében rendezzenek kispályás labdarúgó-bajnokságot az igazgatósági sportkörök között. A sort ta-

valy a debreceniek, illetve a budapestiek kezdték el. Az idei bajnokságra a pécsiek kívül már valamennyi központi szolgálat sportköre bevezetett.

A döntőre április 29-én került sor a Vasútépítők kelenföldi pályáján, ahol a szegediek együttese nyerte el a vasutas-szakszervezet területi bizottsága által adományozott „Május 1. Kupát”.

(S)

MHSZ-élet a MÁVTI-ban

A MÁV Tervezőintézet lövésklubjának a közelmúltban megtartott közgyűlésén eredményes munkáról számoltak be a vezetők.

A klub tagjai a kerületi HKL- és OHV-versenyeken csapatban második helyezést értek el, az egyéni számokban pedig 8 dobogós helyet szereztek. A női lövészcsapat másodszor nyerte el a Vasutas Kupát. Egyéniben is megszerezték az első helyet. A klub tagjai közül hárman részt vesznek a kerületi társadalmi lövész- és tömegsport-bizottság munkájában. Bizonyíték

erre egy kormánykitüntetés, egy-egy Kiváló MHSZ-munkáért kitüntető jelvény arany és ezüst fokozata, valamint egy főtítkári Dicsérő oklevél, továbbá négy budapesti titkári dicsérő oklevél.

A közgyűlésen az élenjáró klubtagoknak jutalmat adták át. Loór Gyulát, a lövészklub títkárárt a 15 évi munkáért Honvédelmi Erdeméremmel. Tóth Tibort az MHSZ Kiváló munkáért arany fokozattal tüntették ki, Szabó Ildikót pedig az MHSZ főtítkárára részécsitette dícséretben.

Novotny Zoltán sportriporter a Landler Szocialista Brigádklubban



A vendég és a brigádlagok

A Landler Szocialista Brigádklub vezetősége évről évre úgy igyekszik összeállítani programját, hogy az egyrészt találkozzon a klubtagok érdeklődésével, másrészt kapcsolódjon az aktuális eseményekhez. Legutóbb, a Magyar Rádió sportriporterét, Novotny Zoltán hívták meg, s a közlegő labdarúgó VB-ről, valamint a moszkvai olimpia előkészületeivel kapcsolatban tettek fel neki kérdéseket.

A házigazda szerepét a mozdonyosztály Czabán Samu szocialista brigádjának vezetője, Ludányi Béla töltötte be. Ő kérte fel Novotny Zoltánt, hogy vállalja el a tiszteletbeli brigádtagságot, melynek az ismert sportriporter örömmel tett eleget. Egyben ígéretet tett arra, hogy majd egy kommunista műszakon részt vesz a brigád munkájában.

Úttörővasút Miskolcon

Miskolcon, a Lillafüredi Alami Erdei Vasutak kezelésében levő kisvasút Miskolc Győri kapu—Garadna közötti szakaszát úttörővasúttá alakították át. Az ünnepélyes átadásra 1978. május 1-én került sor. Az úttörővasútat dr. Pásztor Pál, a miskolci igazgatóság vezetője adta át Csermely Lászlónak, a Borsodi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság vezérigazgatójának.

A kisvasút úttörővasútként egxelőre csak szombaton és vasárnap üzemel. A terv szerint körülbelül 200 úttörő kiképzését végzi a KISZ MÁV Miskolci bizottsága. A tananyagot Ambrus Vince állította össze az úttörőknek.

Az úttörők jegyzizsgálói, váltókezelői és forgalmi szolgálattevői tevékenység ellátására kapnak kiképzést. A sikeres vizsgát tett 30 úttörő

bebizonyította, hogy lelkesedéssel, szorgalommal alkalmassá váltak mindhárom tevékenység ellátására. Az úttörővasút vonalán levő állomások felügyeletét Miskolc város nagyüzemi KISZ-bizottságai vállalták, közöttük a DI-GÉP, a Lenin Kohászati Művek, a Posta KISZ-bizottságai.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Tóth István, Nógrádkövesd; Murányi Tibor, Bánréve; Pinter Lajos, Vácraát; Rapi József, Szücs Ferenc, Hatvan; Popp Pálné, Dombóvár; Szepesi Józsefné, Várkonyi Gyula, Nagykanizsa; Benkőné László Ildikó, Kislivárdai János, Péter István, Sepső Gyula, Miskolc; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Havasí Ferenc, Murakeresztúr: leveleit illetékes helyre továbbítottuk.

Szabad időben:

Kézimunkázó lányok, asszonyok

A Hazafias Népfrent kezdeményezéséhez csatlakozva Bánrévén kézimunka-tanfolyamot szerveztek, melyet Kovács Kálmánné, a Hazafias Népfrent helyi szervezetének títkárára vezetett. A szakkör munkájában sok vasutas asszony és lány vett részt.

A tanfolyam elősegítette a résztvevők szakmai tudásának továbbfejlesztését, ugyanakkor a laikusok számára is betekintést nyújtott a kézimunkázás fortélyaiiba.

A legszebb alkotásokból május 1-én bemutatott rendeztek. A szemet gyönyörködtető matyó, kalocsai, sárközi és karádi himzsfornakkal díszített díszpárnák, faliképek, asztali garnitúrák és egyéb munkák az érdeklődők szízeit vonzották a kiállításra.

A sikertől ösztökélve a szakkör tagjai ösztől újabb tanfolyam beindítását tervezik, ezzel is hozzájárulva községükben a kultúrának népművészeti téren való emeléséhez.

Nyugdíjas pályamunkások találkozója

A nagykanizsai pályafenntartási főnökség gazdasági és társadalmi szervezeteinek vezetői a közelmúltban nyugdíjastalálkozót szerveztek, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában. A több mint kétszáz nyugdíjas négy megye területéről érkezett az ünnepségre.

Elsőként Torma Ignác ptfőnök üdvözölte a megjelenőket, majd rövid tájékoztatást

tartott a főnökség eddigi eredményeiről és feladatairól. Ezt követően Halmay Árpád, a területi bizottság títkárára méltatta a jelenlevők vasutas múltját, helytállását.

A bensőséges ünnepségen a nagyrcseji kultúracsoprt adott ünnepi műsort. Utána a nyugdíjasok kötetlen beszélgetés formájában elevenítették fel a munkásévek emlékezetes eseményeit, élményeit.

Lakásesere

Elcsereálném Budapest XV., Lenin út 16 b. sz. alatt levő II. emeleti, két szoba, étkezős, beépített konyha, előszobás, loggiás lakásomat megegyezéssel két szoba-konyhas budapesti lakásokra. Érdeklődni: Doma László 11-58 vagy Doma Lászlóné 84-72 telefonon.

Elcsereálném Budapest X., Kőbányai u. 18. sz. alatt levő egy szoba összkomfortos lakásomat nagyobbra. Érdeklődni: Szukk Ferenc, 18-39 számú telefonon.

Elcsereálném Budapest, Lehel úti másfél szobás, félkomfortos, II. emeleti, korszerű fűtésű, olcsó berrü lakásomat kétfő és fél, vagy háromszobásra, megegyezéssel. Érdeklődni telefonon; napközben 173-314, este 491-148.

Elcsereálném budapesti, III. kerületben levő I. emeleti háromszobás, komfortos, modern, tapétás, beépített konyhas, bekertített kertes lakásomat egy és fél szobás tanácsira a III., vagy a XI. kerületben, térítésmentesen. Érdeklődni lehet: hétfőtől péntekig 18-21 óráig a 688-785 telefonon.

Elcsereálném szoba, konyha, komfortos, két mellékhelyiségből álló kertes lakásomat két és fél vagy háromszobás kertes, napfényes földszinti vagy I. emeletre, megegyezéssel. Érdeklődni telefonon 17 órától 21 óráig a 344-800.

Elcsereálném szoba, konyha (konyhából leválasztott fűrdőszoba, előszoba), budapesti VIII. kerületben levő IV. emeleti udvar, liftes, 30 négyzetméteres, 55.- Ft bérleti tanácsai lakásomat kétszobás komfortra, megegyezéssel. Érdeklődni: a 18-42 telefonon.

Elcsereálném Budapest, VII. kerületben levő udvari, magasszöldszintű I szoba, konyha, W. C. és élelőkamrás tanácsai lakásomat hasonló vasúti lakásra Cellőmőlkön, vagy Nagykanizsán, Érdeklődni lehet: hétfőtől péntekig 8 órától 15 óráig a 17-41 telefonon.

Eladnám: Rákócscsaba, Újtelep út 34. sz. alatt levő 158 négyzetméteres építési telket, garázzsal. Érdeklődni munkalódnán a 134-000/102 telefonon: Suskóné.

— Író-olvasó találkozó. Miskolc-Tiszai pályaudvaron író-olvasó találkozót rendeztek. A területi bizottság nöbizottságának a meghívására Berkesi András író látogatott Miskolcra, ahol a vasutasok Vörösmarty művelődési házában találkozott az olvasókkal.

— Brigádvezetők fóruma.

Miskolc-Tiszai pályaudvaron száz szocialista brigádvezető részvételével fórumot rendeztek „Mindennapi belpolitikánk a rádióban” címmel. Az előadást Holakovszki István, a Magyar Rádió belpolitikai rovatának a vezetője tartotta, majd válaszolt a brigádvezetők kérdéseire.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkesztő a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Viski Ferenc

Szerkesztőség: 1068 Bpest VI., Benczúr utca 41. Telefon városi: 229-872. Üzemi: 19-77

Kiadja és terjesztő: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Bpest VII., Rakoczi út 54. Telefon: 224-819

Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekk számszámunk: MNB 215 - 11 859

78-2037. Szikra Lapnyomda Budapest

Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató



Magyar-angol közlekedési tárgyalások

Május 3. és 6. között hivatalos látogatáson járt Budapestén Peter E. Lazarus brit közlekedési miniszterhelyettes. Tárgyalásokat folytatott Földvári László közlekedés- és postai ügyminiszterhelyettesel, Giltner Andorral, a fővárosi tanács elnökhelyettesével és Szücs Zoltánnal, a MÁV vezérigazgatójával a kétoldalú közlekedési kapcsolatok helyzetéről, a szolgáltatási, az útépitési- és fenntartási műszaki-tudományos együttműködésről.

A brit közlekedési miniszterhelyettes megtekintett több közlekedési létesítményt, a többi között a budapesti metró és a Déli pályaudvart. A vendéget fogadta Pullai Árpád közlekedés- és postaiügy miniszter is.

— **Vetélkedő.** „Bizalmiak a dolgozókért” címmel szellemi vetélkedőt rendezett a mátészalkai csoport szakszervezeti bizottsága. A bizalmiak három fordulóban mérték össze tudásukat. A legjobbakat a szakszervezeti bizottság jutalomba részesítette.

— **Látogatók az otthonban.** A Fatellő Üzem dombóvári telepe Vöröskeresztes szervezeteinek vezetősége a közelmúltban meglátogatta a helyi szociális otthon lakóit, akik között több vasutas is él, és ajándékkal kedveskedtek az öregeknek. A látogatók elhatározták, hogy a jövőben társadalmi munkában segítik az otthon karbantartását, szépítését.

— **Kiállítás.** A közelmúltban nyílt meg Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában Rédey István amatőr festőművész kiállítása. Grafikai művei és olajkompozíciói között a vasúti munkával kapcsolatos művek is szerepelnek.

— **Kommunista műszak.** A ferencvárosi pft. főnökségen a közelmúltban két kommunista műszakot szerveztek, amelyen 263-an összesen 1680 órát dolgoztak. Budafoék-Háros állomáson végeztek talpa- és sín-cserét. A társadalmi munkáért járó bért a VIT-alapra fizették be.

— **Újtők sikere.** A miskolci járműjavító szocialista brigádjai az elmúlt évben több mint kétszáz újítási javaslatot dolgoztak ki. A Borsod megyei középüzemek részére indított újítási versenyben a járműjavító a harmadik lett.

— **Küldött közgyűlés.** A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyező egyesülete június 4-én 11 óra körül tartja 104. küldöttközgyűlését a Keleti pályaudvar kultúrtertermében.

— **Együttműködés.** A szolihelyi járműjavító üzeme több éve együttműködik a Szolihelyi szakközépiskolával. Különösen a szakmunkásutánpótlás nevelése terén értékelt jó eredményt. Az ösztönözött tanulók több alkalommal vettek részt üzemlátogatáson. Áprilisban a szakközépiskola KISZ-titkárait fogadták üzem vezetői. Előadás keretében ismerhették meg az üzemszervezeti felépítést, munkáját. Keszthelyen az üzem üdülőjében szakmai továbbképzésen vettek részt.

FELVÉTEL

A Dolgozók Banki Donát Gépészeti Szakközépiskolája az 1978/79. tanévre, esti és levelező tagozaton — az alábbi továbbtanulási lehetőségeket biztosítja a hallgatók számára:

- 4 éves szakközépiskola (végzettség: középfokú gépészeti szakképzés),
- érettségizettek 2 éves képzésű képzése,
- szakmunkások 3 éves szakképzése.

Részletes felvilágosítás: Budapest XIII. Váci út 107. sz. II. 70. hétfő, szerda, péntek 14-17 óra között.

— **Pol-beat est.** A nagykanizsai Kodály Zoltán művelődési házában — a szolidaritási hálók keretében — sikeres pol-beat estet tartottak. A zalaegerszegi Kelemen testvérek mozgalmi dalokat és forradalmi indulókat játszottak. Az előadást bevetélte a VIT-alapra fizették be.

— **Névadó ünnepség.** A ferencvárosi állomás szakszervezeti bizottsága és KISZ-alap szervezte a csomópont művelődési házában névadó ünnepséget rendezett Kiss II. György kocsirendező, Gál György ügyintéző és Ruzsák Lajos kocsirendező gyermekei részére. Az ünnepelteteket játékos és vásárlási utalvánnyal ajándékozták meg.



A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT — FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint: forgalmi szolgálattevő, váltókezelő kocsirendező, sarutó, vágányfékvezető, kocsifeliró, személy- és áruvezető, tavegő, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktáros és rakodómunkás munkakörökbe. Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és hídadásiipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés-fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBA: festőket, mőzolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betonított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KOTELEZO MUNKAKO minden beosztásban havi 191 óra! Nagyobb budapesti főnökségeinken — egyes beosztásokban munkásszallást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség. **VALTOZATOS, ERDEKES MUNKAKO**

JELENTKEZES, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomási, vonatási, pályafenntartási főnökségein, valamint **KOZPONTI MUNKAERO FELVETELI IRODAN,** Budapest Keleti pu (Cinkotai kapu) TELEFON: 145-10



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM

ÁRA: 70 FILLER

1978. JÚNIUS 3.

VEZETŐI ÉRTEKEZLETEN VITATTÁK MEG:

Hol tart a munkásszállítással az építési és pályafenntartási szolgálat?

Hagyományra vált már, hogy a MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási szakosztálya évente egy alkalommal országos értekezleten tárgyalja meg a legfontosabb feladatokat. Az idei értekezletet május 9—10-én tartották meg Zánkán, a vasútigazgatóságok I. osztálya vezetőinek, az építési főnökségek igazgatóinak, a pályafenntartási főnökök, az épület- és hídfenntartó főnökségek vezetőinek részvételével.

A tanácskozást, amelyen a szakszervezet munkásszállítási és munkásszállítási problémáit, továbbá a tervszerű pályafenntartási munkáltság újabb szabályozásának kérdéseit vitatták meg, dr. Telek János szakosztályvezető nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy a tanácskozás időszerezését, jelentőségét a pályafenntartási szolgálatnál eddig végrehajtott és rövidesen befejeződő szervezeti korszerűsítés, a főpályamasteri szakaszok profil-tisztítása indokolja. Emlékeztetett rá, hogy a munkásszállítás és szállítási ügyét első ízben 1976-ban tárgyalta az országos értekezlet. Az azóta végrehajtott intézkedések nyomán színvonalasabbá vált az *életről és pályafenntartási dolgozó munkába, onnan a lakóhelyre való közúti szállítása, s egyre több nyílt roncon dolgozó pályamunkás részéről napi egyszeri meleg étkeztetésben.*

Amit a tervekől már megvalósítottak

Az értekezletnek ezekről a kérdésekről szóló írásos anyagát valamennyi meghívott előzetesen megkapta. E szerint a 6. szakosztály évente 180—240 millió forintot bocsát rendelkezésre a nehéz fizikai munkát könnyítő gépek beszerzésére, a közúti, vasúti, személy- és szerszámszállításra alkalmas járművek beszerzésére, gyártására. A már korábban is meglévő és az utóbbi három évben beszerzett vasúti járművekkel együttesen mintegy 1700, a közúti járművekkel 4500, összesen 6200 pályamunkás szállítható. További 700-at a Volántól bérelt autóbusszokkal szállítanak. A munkások szállítási igényét a saját és bérelt járművekkel egyelőre 69 százalékban tudják kielégíteni.

A vasútigazgatóságok az elmúlt két évben számos intézkedést tettek a nyilvánosan dolgozók védelmére, piHENÉSI, étkezési, tisztálkodási lehetőségeik biztosítására. Többfajta telepített és mozgatható

létesítményt építettek, illetve vásároltak. Jelenleg 31, alagút épített faház, 18 konténer-melegedő, öltöző-mosdó, 15 alumíniumból készült melegedő, 39 közúton mozgó lakókocsi-melegedő, 48 tizenkét személyes vagy annál nagyobb sátor, 43 vasúti fürdőkocsi, 28 vasúti konyhakocsi, és több alumínium kocsiszekrény öltöző és melegedő szolgálja a pályamunkások kényelmét.

A pécsi igazgatóság jó példával szolgál

Az időjárás elleni védelemre, öltözködésre, kézmosásra, étkezés céljára a legalkalmasabbnak a sátrakat tartják. Erre a pécsi igazgatóság szolgál jó példával, mert területén a sátrakat komfortosították, hordozható asztalokkal, székekkel szerelték fel.

A beszámoló szerint 8801 dolgozó elszállásolására van mód, de ezt a lehetőséget mindössze 3911-en veszik igénybe. A zöldkocsik kihasználtsága avultságuk következtében rendkívül rossz. Korszerűtlenség miatt 526 zöld lakókocsi érett meg a selejtezésre.

A főnökségek intézkedéseinek eredményeként az összes létszámuk csaknem a negyedére napi egyszeri meleg étkeztetésben részesül. Egy részük a MÁV üzemi konyháról, más részük az Utasellátótól vagy az ÁFÉSZ konyhájáról kapja az ételt.

Az egyes igazgatóságok területén friss ivóvízzel különbözőként látják el a dolgozókat: néhol 20—25 literes szóda- és ballont, vagy üvegyagypalát szigetelt hasonló nagyságú edényt, esetleg átalakított tejeskannát, más helyeken még ceglédi kannát használnak. Kézmosáshoz több helyen csappal ellátott edényekben hordanak vizet, kéztöröléshez papírtörülközőt adnak. Könnyebb a vízellátás azokon a szakaszokon, ahol

a munkásszállító autóbusszokkal kézmosóvizet is visznek a munkahelyekre.

A kecskeméti és a nagykanizsai pályafenntartási főnökség területén a napi egyszeri meleg étellel való étkeztetést, a friss ivóvízellátást példásan megszervezték. A kecskeméti a pályamunkásoknak kézmosáshoz törülközőt is adnak. Most azon gondolkodnak, miként juttathatnák meleg ételhez a vonalgondozókat is. Jó irányban halad a miskolci építési főnökség fizikai dolgozóinak meleg étellel, ivóvízzel való ellátása. Tisztálkodásra konténerfürdőket szerettek be, az időjárás elleni védelemül pedig házilag készített mozgó melegedőket állították fel.

A hiányosságokat sem hallgatták el

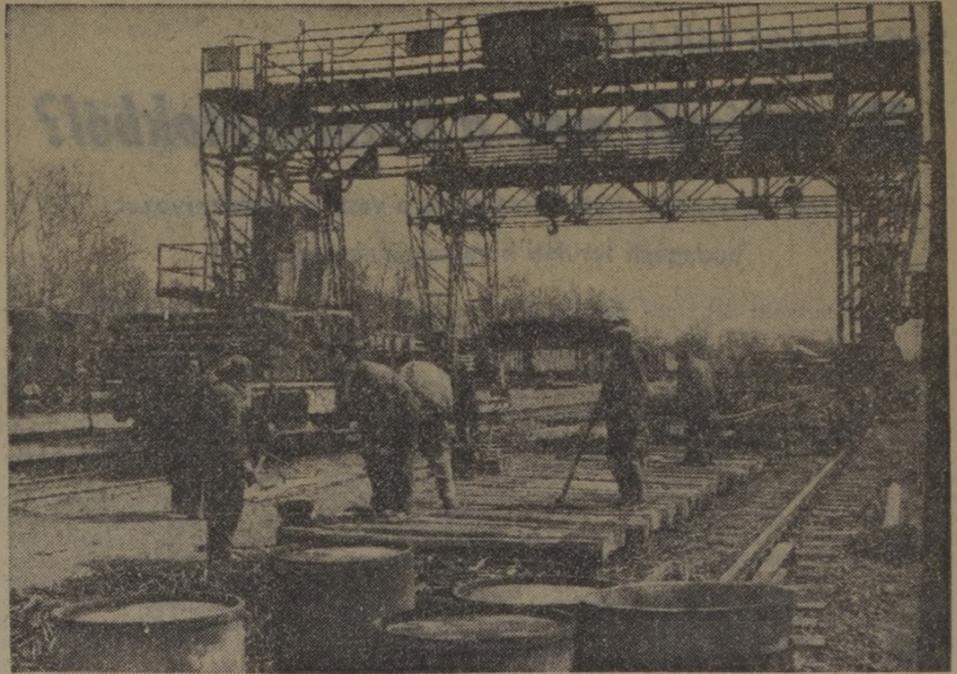
A vitában felszólalók több hiányosságra is felhívták a figyelmet. Szóba tették, hogy az esőköpenyek és bakancsok minősége nem kielégítő. Sok helyen nincs megszerelve a szerszámok munkahelyre szállítása. A közúti munkásszállítás gyakran azért akadózik, mert nincs elég gépkocsivezető. Többen sürgették a hordozható és bárhol felállítható konténer és Mobil típusú öltözők, melegedők beszerzését. Mások a közúti járművek vásárlásának fokozását kérték a munkásszállítás mielőbbi kibővítése érdekében.

A tanácskozáson egyéb kérdések is szóba kerültek. Így például a forgalom lebonyolítását zavaró ideiglenes lassú jelek, vágányzárak, valamint a kisgépek kihasználása, a váltófűtés problémája és az új típusú vágánymérő kiskocsi fokozatos elterjesztése a főpályamasteri szakaszokon.

Az országos pályafenntartási főnöki értekezlet dr. Telek János szakosztályvezető zárószavával ért véget.

(Szász)

A celldömölki kötőtelep



Celldömölkön, az építési főnökség kötőtelepén kertülnek bontásra a régi sínmezők és itt szerelik össze az újakat. A szocialista brigádok munkáját kisgépek segítik, az összerakott daruk mozdítják

Követésre méltó példa

Főnökségek szocialista szerződése

A szentesi építési főnökség központjában dolgozik a Béke komplex szocialista brigád. Tagjai: műszakiak, anyaggyártók és tervezők. Kezdeményezésükre a békéscsabai építésvezetőség, valamint Vésztő állomás és a vontatási főnökség szocialista szerződést kötött erre az évre. A brigádok vállalták a Gyoma és Vésztő állomás közötti pályára gazdaságosabb korszerűsítést munkaidő-megtakarítással. A forgalom gondosan megszervezte a vágányzárakat, a vontatási főnökség pedig időben rendelkezésre bocsátotta a mozdonyokat, és csökkentette a kocsiforduló időt.

A szocialista szerződés egyben a jubileumi munkaverseny további folytatását is jelenti. Csatlakoztak a KMP megalakulásának 60. évfordulója és a szocialista brigádmozgalom fennállásának 20. éves jubileuma tiszteletére indított munkaversenyhez. A jó együttműködés eredményeként az első negyedévben kiemelkedő munkasiker született. Ózdmajor és Dévaványa között például 6857 méter hosszú vágányt korszerűsítettek a tervezett 2520-szal szemben. A békéscsabai szocialista brigádok Orosháza és az Orosházi-tanyák között három kilométer pályát korszerűsítettek. A tervezett munka több mint háromszorosát teljesítették. Segítette az építést a jól

szervezett előszállítás is. 26 000 tonna zúzott követ szállítottak így a helyszínre. Az építési munkát Csordás Károly főépítésvezető irányításával tovább folytatják. A vasútépítők májusban Békéscsabán tapasztalatcserén látták vendégül a vésztői állomásfőnökség és a vontatási főnökség szolgálati vezetőit és brigádvezetőit. Gulyás László állomásfőnök-helyettes vezetésével megjelentek a találkozón a forgalom Haladás, Rákóczi, Béke és Egyetértés szocialista

brigádjainak képviselői is. Elküldték megbízottaikat a vontatási főnökség Che Guevara, Barátság, Ságvári és Egyetértés brigádjai. A tapasztalatcseré során a békéscsabai vasútépítők bemutatták az emberi munkát pótló korszerű, nagyteljesítményű gépeket. A vendégek nagy érdeklődéssel kísérték az 54 kilogrammos kitérőrendszer beépítését. A szocialista szerződés keretében a jövőben hasonló tapasztalatcseréket szerveznek.

MÁJUS 25-ÉN

Dunaújvárosban felavatták a 25. konténerkezelő pályaudvart

Dunaújváros állomáson május 25-én átadták az ország 25. konténerkezelő pályaudvarát. Az átadás alkalmából rendezett rakodási bemutatón a Vasúti Főosztály szakemberei elmondták, hogy a dunaújvárosi konténer-pályaudvarral befejeződött az országos konténerfogadó hálózatának kiépítése. A körzeti állomások most már az ország minden helységét bekapcsolják a konténerfuvarozásba.

A szállítató vállalatoknak nagyon előnyös a MÁV konténerfuvarozása, hiszen a háztól házig szállított öttonnás konténerekkel szállító- és rakodókapacitást takaríthatnak meg. A gazdaságosságot jól mutatja, hogy 1977-ben a konténerek 88 százalékos kihasználtsággal forogtak, és a MÁV 1600 konténerkocsijával 90

ezer fuvarral összesen félmillió tonna árut szállított. A dunaújvárosi bemutató hangszínyozták, hogy tökéletesebb gépesítéssel és fuvarszervezéssel további 35 százalékkal gyorsíthatnák a konténerfordulót. Erre az év végéig sor kerül, mert valamennyi konténerfogadó állomást speciális emelőkocsikkal látják el. Az idén több mint 100 ezer konténerfuvarra számítanak hazánkban.

1978-ban a nemzetközi konténerfuvarozás is előrelép. Július 1-től életbe lép a KGST-országok közös konténerhasználati egyezménye. Az év második felétől a szocialista országokba irányuló, egységesített 20 tonnás nagy konténereket Budapest két állomásán, valamint Miskolcon, Debrecenben, Szegeden és Győrben adhatják fel a fuvaroztató vállalatok.

Több kocsit a ZÖLDÉRT-nek!

Május közepén a gyümölcs és zöldség folyamatos szállításával kapcsolatos felkészülésről megbeszélést tartottak a Zöldség-Gyümölcs Értékesítő Szövetkezeti Vállalat Nagyvársátréti központjában. A megbeszélésen a MÁV kereskedelmi szolgálatának, a Göngyölegellátó Vállalatnak, valamint a megyei ZÖLDÉRT kiemelt szerepet a képviselői vettek részt.

A tanácskozáson László Imre, a ZÖLDÉRT szállítási osztályvezetője számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, az együttműködés eredményeiről.

Elmondotta, hogy a ZÖLDÉRT tavaly 114 ezer kocsit igényelt a MÁV-tól. Az idén, a módosult exporttervek alapján ennél jóval többre, mintegy 140 ezerre lesz szükség. A múlt évben bizony sokszor előfordult, hogy néha kevés, olykor pedig sok kocsit kül-

dött a vasút a ZÖLDÉRT-nek. A vasútnak tervszerűbben kell gazdálkodni az erre a célra kijelölt vagonokkal és nagyobb gondot kell fordítani azok tisztaságára. Nem szorul magyarázatra, hogy milyen kár származhat abból, ha például több száz tonna zöld áru, vagy gyümölcs nem kerül időben a hazai vagy a külföldi piacokra.

Az értekezleten a folyamatos zöldség-gyümölcs szállítás érdekében több megállapodás is született. A MÁV képviselője például bejelentette, hogy a vasút szükség szerint növeli az irányvonatok számát. A Göngyölegellátó Vállalat pedig ládák helyett több zsákot bocsát a szállítatók rendelkezésére. Burgonyát, paprikát ugyanis nem szükséges feltétlenül rekeszekben szállítani. Ezzel a módszerrel kevesebb kocsi lesz szükség a göngyöleg visszashállítására.

REGGEL AZ ÁLLOMÁSON



A szombathelyi pályaudvarra reggel hat és hét óra között 4—5 ezer utas érkezik a személyvonatokkal. A munkába siető emberek gyorsan elhagyják a pályaudvar területét (Zelma Ferenc felvétele)

Baráti találkozó

A Győzelem napja és a Barátság hónap alkalmából hazánkban tartózkodó 42 tagú szovjet komszomol ifjúsági delegáció ellátogatott a miskolci járműjavító üzembe is. Ott az üzem társadalmi-gazdasági vezetőivel és KISZ-fiataljaival együtt baráti találkozón vettek részt.

A vendégeket Szabó László, az MSZBT tagcsoport ügyvezető elnöke köszöntötte és mondott ünnepi beszédet. A vendégek és vendéglátók ajándékkal kedveskedtek egymásnak, majd dallal, tánccal fejezték be az emlékezetes találkozót.

Számvetés félidőben

Mi valósult meg a határozatokból?

Mérlegkészítés előtti beszélgetés a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának vezetőivel

Félidőn tartunk; két szakszervezeti kongresszus közötti időszak derekán, jó alkalom ez arra, hogy felmérjük: a határozatok közül mi valósult meg eddig, s mi van még hátra a X. kongresszusig? Mindent természetesen nemcsak most, az írógép mellett teszünk: e számvetést szervezeti rend írja elő. Sor került a bizalmiak, a műhelybizottságok, az alapszervezetek beszámolóira — most a területi bizottságok következnek, hogy összegezzék a tapasztalatokat, s mérleget vonjanak saját munkájukról is.

Készül az értékelés

E mérlegkészítő munkáról a budapesti területi bizottságon dr. Szabó Miklós titkárral és Baki Károlyval, a szervezési- és káderbizottság vezetőjével beszélgetünk. Előrebocsátják: *érdemben még nehéz megítélni, hogy hol tartunk, mennyire jutottunk; számunkra épp az jelenti a következő hetek feladatát, hogy az szb-k taggyűlései, s az együttes ülések alapján helyzetértékelést végezzenek, összesítsék a gondokat-tennivalókat. Am rögtön hozzátesszük — s ez már önmagában pozitívum —, hogy a taggyűléseken 79 százalékos, az együttes üléseken pedig 94 százalékos részvétel volt.*

(Néhány szót a budapesti területi bizottságról. Irányítása alá 48 ezer szakszervezeti tag tartozik; a 3427 bizalmi közül — betegség, vagy egyéb indokolt ok miatt — csupán 27 nem számolt be határidőre. A 255 műhelybizottság 28.862 tagot ölel fel. Ide kívánkozik még: 134 szakszervezeti bizottság számolt ugyan be, de közülük néhány — átszervezések miatt — egyben meg is szűnt. Ma 111 szb működik a területen.)

— *A kétnapos titkári értekezleten elhangzott — mondja dr. Szabó Miklós —, hogy jó volt a felkészítő munka. Az előkészületekre azért volt szükség, hogy a középszintű beszámoló hűségeen tükrözze a valóságos helyzetet, pontos és reális legyen. E munka fázisai során a bizalmiak márciusban számoltak be, a műhelybizottságok április elején, majd ugyancsak áprilisban az szb-k tartották éves beszámolót. Volt egy — nem új, de rendkívül lényeges — vezérelv: minden beszámolót tartó funkcionáriust arra szólítottunk, hogy vegye elő a IX. kongresszus határozatait, frissítse föl az ismereteket, s ahhoz mérje a mai helyzetet, ahhoz igazítsa a tényeket. Azt is kértük — de itt a kérelmen a hangsúly —, hogy aki írásos beszámolót készített, az egy példányt juttasson el nekünk, a mi munkánk megkönnyítésére.*

Tanácskozás Balatonkenesén

A szakszervezeti bizottságok beszámolóján jelen volt a területi bizottságnak, a területi tanácsnak, vagy szakszervezetünk elnökségének egy tagja is — ugyancsak a közvetlen információ-szerzés érdekében. Vagyis a terület tagjainak felkészítése ily módon kezdődött meg — és ez valamennyiük számára fölöttébb hasznosnak bizonyult. Az előkészítés következő lépése már újszerű volt: az szb-titkárok április végi értekezletén kilátásba helyezték, hogy a nagy szolgálati helyek függetlenített titkárai részére május 10-én és 11-én értekezletet tartanak Balatonkenesén. Azért ott, a tó partján, hogy kívülrekedhessen a külvilág, s valamennyien a központi témára koncentrálhassanak.

— *Volt idő a felkészülésre, s a résztvevők éltek is a lehetőséggel. A területi bizottság vezetői csupán üdvözölték a jelenlévőket, majd szinte*

percnyi késlekedés nélkül sor került az első felszólalásra. A középszintű beszámoló elkészítéséhez szükséges témákról tárgyaltunk, immár a titkárok tapasztalatainak birtokában és azt akartuk: akinek mondanója van, szólaljon fel. Erre végül mégse nyílt mód: mindenki szót kért volna, de a 34 függetlenített titkár közül csak 15 számára jutott idő. Volt, aki negyven percet át beszélt; ám ezt nem elmarasztalón mondom: érdemi dolgokról esett szó. Ez volt a pont a beszámoló-sorozat végén, ezzel fejeződött be annak a középszintű beszámolónak az előkészítése, amelyet nekünk, a területi bizottságnak kell elkészítenie.

A TB munkabizottságainak vezetői május 30-án tartották meg ama értekezletet, amelyen véglegesen összeállították a középszintű beszámoló témáit. Ily módon válhatott-válhat élővé-elevenné a területi bizottság beszámolója. E módszernek köszönhető, hogy most azt tervezzük: az eredeti, augusztusi időpont helyett várhatóan már június közepére elkészítjük, s ha a szakszervezet titkárságától engedélyt kapnak rá, június végén-július elején meg is tartják a középszintű beszámolót. Ez az időelőny a központi vezetőségnek jelenthet segítséget-könnyítést (hiszen a budapesti a vasutasok legnagyobb területi bizottsága).

Őszinte légkörben

— *Jóllehet, a tapasztalatok csak a területi tanácskozáson kristályosodnak ki és fogalmazódnak meg véglegesen, hallhatnánk-e néhány általános érvényű tanulságról?*

— *Mindenképpen említést kíván, hogy valamennyi szinten rendkívül nyílt hangnemet — fogalmazhatunk úgy is: igen kedvező politikai légkör — jellemezte a beszámolókat. Általában elismerőleg szóltak a szakszervezet tevékenységéről, figyelembe véve a IX. kongresszus határozatainak végrehajtása során elért eredményeket. Elégedetten nyilatkoztak a szakszervezeti és az üzemi demokrácia ki-erősítéséről; elégedettek voltak a szakszervezet termelési segítő-mozgósító tevékenységével. Okkal, hiszen ez idő alatt a MÁV jó szállítási eredményeket ért el, ami pedig a budapesti vasúti igazgatóságot illeti: 1977-ben a hat igazgatóság közül első lett!*

— *A szót kérők megemlégettek, hogy amikor a munkaversenynek kiemelkedő politikai tartalma van — mint a Nagy Októberi Szocialista Forrad-*

alom 60. évfordulója volt —, akkor a verseny lendülete is fokozódik. Utána viszont mintha lanyhulna az iram. Szorgalmazták, hogy a tavalyi lendületet mentjük át 1978-ra is, hiszen a vasút feladatai az idén a tavalyinál is nagyobbak.

— *Maradva a termelést segítő munkánál: sok gátló körülményről is szó esett. Így a rendszerbeli fogyatékoságokról. Hangzottak: a szállításhoz, kiváltképp a teherforgalomnál nagyobb szervezettség-re volna szükség. Javasolták, hogy ne akkor vitassuk meg a éves tervet, amikor a felsőbb szervek már jóváhagyták. Akkor már csak a végrehajtás mikéntjéről beszélhetünk. Célszerűbb lenne előzetesen napirendre tűzni, akkor amikor még a döntéshez fűvelembe vehetik a szakszervezet véleményét is; így elejét vehetnék a kapkodásnak, az esetenkénti túlterhelésnek, s nem frnának elő olyan tennivalókat, amelyek elvégzéséhez a helvi munkakörülmények nem felelnek meg.*

Kritikai észrevételek

— *Lényegi kritikai észrevétel: rendszeretlen a dolgozók foglalkoztatása, sok a túlmunka, elsősorban a közlekedésnél. A tagság sok tartalékolat lát a munkaidő-alap jobb kihasználásában, megítélésük szerint jóval kevesebb elpocsékolott perc-óra lehetne, ha az üzemi- és munkaszervezés hatékonyabb volna. A létszámhelyzetnek szüntűgy a szervezés az elsődleges tartalommal... Örvendetes az is, hogy a beszámolók nem voltak bércentrikusak. Elismerték a vasút bérfelesztő igazgatóságát, a lehetőségek kihasználását, a bértömegszármazásban rejlő lehetőségeket — vagyis azt, hogy a vasutasok bér- és jövedelem-színvonala megfelelt a népszavazás előirányzatainak. Am e téren is elhangzott kritika: elsősorban a MÁV-on belüli aránytalanságokkal, azzal a bérfelesztéssel kapcsolatban, amely a műszakpótlék bevezetésével állt elő...*

— *Miként summázhatók az elmondottak?*

— *Úgy érezzük, hogy megfelelő alappanyaggal rendelkezünk középszintű beszámoló elkészítéséhez. Az — reméljük — nem egyes emberek, hanem a szakszervezeti tagság többségének-egészének véleményét tartalmazza majd és útmutatásul szolgálhat a X. kongresszusig — 1980-ig —, vagyis a „második félidőre”.*

Földes Tamás

Utódot is nevelt

Harminc évig bizalmi volt

Három évtizedig élvezte munkatársal bizalmát. Mosolygós arcú, alacsony, szikár ember. Sűrű, fekete hajában még egyetlen ősz hajszál sem árulkodik arról, hogy 36 éven át rázta a mozdony. Két hónapja nyugdíjas.

— *Az átállás nem könnyű — magyarázza Poór Lajos, a szombathelyi vontatási főnökség egykori dolgozója. — Sokszor felébredek éjjel, nézem az órát, és húsz másodperc is eltelik, mire eszembe jut, hogy nekem már nem kell szolgálatba mennem. Mosolygok ezen, de hát mit csináljak? Még az utcán is felkapom a fejem, ha távolról a dízelmozdony kürtjét hallom.*

— *Hányzik a munka?*

— *Igen. Szerencsére lekötnék az unokák, akikből már négy is ugrabugrál körülöttem.*

— *És a munkatársak?*

— *Sokáig dolgoztunk együtt,*

de azért tegnap is kísértéltem az állomásra, hogy összeakadjak valamelyikkel.

— *Úgy tudom, hogy 30 évig volt 17 dolgozó szakszervezeti bizalmija. Jól végzett munkáját bizonyítja, hogy május elseje alkalmából a Szakszervezeti munkáért arany fokozat kitüntetésben részesítették.*

Poór Lajos nyugdíjas műszaki felvigyázó — aki segédkezelőként teljesített szolgálatot a dízelmozdonyokon — nevetve tesz fel a következő kérdést:

— *Tudja, hogy mi az abszolút lehetetlen?*

— *...*

— *Nálunk a vontatásnál 17 embernek egyszerre tartani valamilyen megbeszélést. Sokszor a szabadidőmet kellett feláldoznom azért, hogy egy-egy témával kapcsolatban — munkaverseny, kollektív szerződés módosítása, üdülőjegyek*

BIZALMIK VETÉLKEDŐJE

A megnövekedett jog- és hatáskörrel járó feladatok megkönnyítésére szervezte meg Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága a Bizalmiak a dolgozókért című szellemi vetélkedőt. Megfelelő előkészítés után a vetélkedőre 38 szolgálati helyről 47 szakszervezeti bizalmi nevezett.

Az első hat helyezett — akik díjazásban részesültek — a következők: Szegedi Imréné, Hornyák József, Szabó Lajos, Kovács Béla, Papp János és Nádásdi Lajosné. Közülük hárman, vagyis az I—III. helyezett bejutott a területi elődöntőbe.

BÁNRÉVÉERT

Parkrendező vasutasok

Húszezer forint értékű társadalmi munkát végzett Bánréve állomás 13 tagú, Kasuba György vezette II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja január 12. és április 29. között.

A társadalmi munkaakció a Hősök tere parkosítására és a hősi emlékmű felújítására irányult. A felajánlás teljesítésével a brigád kivirta mind a lakosság és a tanács, mind a községen átutazó közönség elismerését. A megnyesett bokrok, a kiültetett virágok, a fehér és sárga záralékkövel felszórt utak, az élénk színűre festett padok, az emlékmű előtti tér betonozása és a vaskerítés felújítása is a brigád tartozó vasutasok lelkes munkáját dicséri.

Murányi Tibor

Játszótér a Gyáli úton

Társadalmi munkaakciót szerveztek az első igazán tavaszias szombat délelőttön — április 22-én — a IX. kerületi Gyáli úton levő vasutas-házak lakói, azzal a céllal, hogy elkerített játszótér létesítsenek a 15/b. és a 15/c. számú házak övezte területen.

A munka délig tartott, közben azonban — némi meglepetésre — ebéd után folytatták a reggel megkezdett tevékenységet. Úgy dolgoztak estig, mintha sosem akarnák abbahagyni.

Azóta elkészült a játszótér, s a gyerekek önfeláldozóan a várakat a homokozóban, vagy a rönkök megmászásával bizonyítják ügyességüket. A felnőttek példája azonban egy életreszólóan megmarad emlékeztükben.

U. Gy.

KITÜNTETETT SZB-TITKÁR

Nincs válaszfal a reszortok között

— *Büszke vagyok a kitüntetésemre, mert nemcsak az én munkámat tükrözi — valja Egervári Lászlóné, a BVKH szakszervezeti bizottságának titkára, aki május 1-én a szakszervezeti munkáért kitüntetés arany fokozatát kapta.*

Hosszú, kitartó munka előzte meg ezt az elismerést, 1950 óta dolgozik a vasútnál. Előbb a vasútpolitikai főosztályon, majd 1954-től jelenlegi munkahelyén, a BVKH-ban, ahol a pénzügyi osztály ügyintézője. Mosolyogva emlékszik arra a napra, amikor kislány korában megkedvezte tőle, mi szeretne lenni?

— *Személypénztáros a MÁV-nál — válaszolta akkor. S ezt a szermekkori vonzalmat tükrözi, hogy egész más területől, a Földművelésügyi Minisztériumból jött a vasúthoz. Ezzel tulajdonképp egy családi hagyományt őrzött meg, hiszen édesapja, nagyapja és édesapja is vasutas volt...*

1957-ben választották be először a szakszervezeti bizottságba, majd 12 év múlva szb-titkár lett. Erre az időre így emlékszik:

— *Olyan emberekkel kerültem össze, akik megértették a mozgalmi munka lényegét, és akik soha nem hagyták magamra egy-egy feladatot elvégzésében. A szakszervezeti bizottság jelenleg 13 tagú, s mindenki*

szívesen végzi önként vállalt társadalmi munkáját. A reszortfeladatok között nálunk nincs válaszfal. Mindenki szervez, agitál. Ha kell bármelyikünk üdülési felelős, vagy káderfelelős, esetleg segíti a témunkát stb. Véleményem szerint csak így, közösen, egymást támogatva lehet jó munkát végezni. Igaz, sokszor a fejemhez vágják: „Maximalista vagy, lezserebben kellene!” De véleményem szerint az embernek mindig fel kell állítania egy mércét, s az nem lehet alacsonyabb a maximumnál.

Kilenc évig népi főnök volt a bíróságon, a büntetőtanácsban. Ezek az évek nem tünnek el nyomtalanul. Megmaradt az emberismeret, a tapasztalat, s párosult hozzá a bizalom. Kollégái gyakran keresik meg ügyes-bajos dolgaikkal. Véleményt, tanácsot kérnek. Szereti az embereket, minden erényükkel és hibájukkal együtt. És megtesz mindent érdekükben, ami emberileg elvárható tőle.

Csörg a telefon. — *Tessék, Egerváriné — mondja. A vonal másik végén egy régi kollégája beszél, éspedig arról, hogy búcsúztatják, mert nyugdíjba megy. Kéri látogatson át az szb-titkár hozzá.*

— *Jó, megyek — hangzik a válasz, s nem rejti véka alá: örül, hogy szíves szóval, szeretettel hívják.*

Fazekas Eszter



Szobrászok alkotás közben

A Vasutasok Szakszervezete Zeneiskolája és Képzőművészeti Köre május 14-től 28-ig képzőművészeti tábort rendezett Keszthelyen, amelyen mintegy hatvan vasutas amatőr képzőművész vett részt. Képzésükön jelszókat, Kirschmayer Károly szobrász, Bcenedek György festőművész tanárok, az iskola vezetői gondoskodtak.

A tábor szervezéséhez sok segítséget nyújtott a szombathelyi járműjavító vezetősége és a vasutas szakszervezet. Az üzem az üdülőjét bocsátotta a tábor rendelkezésére, a szakszervezet pedig a költségeket térítette. Az alkotás feltételei is ideálisak voltak, hiszen a tábor lakóit kellemes környezet fogadta. Az amatőr festők és szobrászok számára lehetőséget biztosítottak arra, hogy felkészüljenek a XXVIII. országos vasutas képzőművészeti kiállításra, amelyet július 6-á Budapesten, a Képzőművészeti Iskola termeiben nyitnak meg.

A tábor lakói házi kiállítás rendeztek az ott készített alkotásokból. A kiállítás megtekintette Koszorus Ferenc, vasutas szakszervezet főtitkára, Szemők Béla, a Vezérgigantóság Munkaügyi- és Szociálpolitikai Szakosztályának helyettes vezetője, August János, a szombathelyi területi bizottság titkára és Nagy Lajos, a szombathelyi járműjavító igazgatója, szakszervezetünk elnökségének tagja.

A vendégeket Keilner István, a zeneiskola igazgatója üdvözölte. Elmondta, hogy képzőművészeti tábor jó lehetőséget teremtett az amatőr művészek tehetségének kibontakoztatásában, ugyanakkor tapasztalatcserét is jó szolgálta.

Sz. M.

A szemléleten is változtatni kell

A vasút energiagazdálkodásának távlatai

Lapunk április 22-i számában „Az energiatakarékosság nemcsak a vontatás feladata” címmel beszámoltunk a MÁV első, kibővített főenergetikus értekezletéről. Mivel a tudósítás rövid terjedelme miatt nem térhettünk ki részletesen az értekezleten elhangzottakra, a szakemberek úgy érezték, hogy az energiagazdálkodással kapcsolatos megállapításaink félreérthetőek.

Az alábbiakban közöljük **Belső József** MÁV főenergetikus cikkét, amely a vasúti energiagazdálkodás távlatait mutatja be, és hírt ad a szombathelyi vasúti igazgatóság példamutató kezdeményezéséről. A cikk az említett tudósítás kiegészítésül is szolgál.

Mindenütt egységesen

A vasút energiagazdálkodása — a felhasználási célok figyelembevételével — két legzetes területre: **vontatási és egyéb energiagazdálkodásra osztható fel.** A MÁV 1977. évi összes — hőértékre átszámított — üzemanyag- és energiafelhasználásából a **vontatási mintegy 73 százalékban, az egyéb célú fogyasztás pedig 27 százalékban részesedett.** Ezek a számok egyértelműen mutatják a vontatási célú energiával való gazdálkodás — napjainkban még meghatározó — jelentőségét.

A népgazdaság vasúttal szemben támasztott mennyiségi és minőségi követelményeinek maradéktalan kielégítése fokozott energiagigiénnyel jár. Az energiaszükséglet növekedését csak a felhasználás hatékonyságának emelésével lehet elkerülni, illetve mérsékelni.

A vontatási célú energiagazdálkodást eddig az jellemezte, hogy a gőzvontatás részarányának csökkenése tartósan ellensúlyozta a fokozódó energiagigiénit. Ez a kiegészítő hatás a korszerűsítés előrehaladtával egyre csökken, s a gőzvontatás teljes felszámolásával meg is szűnik. Ezért 1983-tól a **vontatási célú energiagazdálkodás folyamatos csökkenését várhatóan mérsékelt energiagigiénynövekedés váltja majd fel.**

Az egységes vasúti energiagazdálkodás egyik legkényesebb feladata a korábbi években széles körben elterjedt helytelen szemlélet megváltoztatása, mely szerint a „vontatási célú energiagazdálkodás az összes vasúti felhasználás 80–85 százaléka, következőképpen az energiagazdálkodás csaknem kizárólagosan a **vontatási szakszolgálat feladata.**” Tény, hogy a vontatási célú energiagazdálkodás a gépészeti szakszolgálatot terheli. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a gazdaságos energiagazdálkodásért egyedül ez a szakszolgálat felelős.

Dinamikus változás

A szakirodalom és a vasúti tudományos kutatási eredményei egyértelműen bizonyítják a forgalom, a pályafenntartás, valamint a biztosítóbiztosítás, anyagszervezési és más szakszolgálatok fokozott felelősségét is a vontatási célú energiagazdálkodás alakulásában. Eppen ez indokolja, hogy a vasúton a „vontatáscentrikus” energiagazdálkodási szemlélet átadja a helyét — a valamennyi szakszolgálat kollektív energetikai munkáját jelentő — „komplex” szemléletű energiagazdálkodásnak.

A vasúti energiagazdálkodás összetételének az elmúlt években tapasztalt dinamikus változása már napjainkban is érezteti az egyéb célú energiagazdálkodásra gyakorolt hatását. Az előrejelzések szerint ugyanis az egyéb célú üzemanyag- és energiagazdálkodás részaránya az 1990-es évekre a vasúton már elérheti az 50 százalékot.

Az egyéb célú energiagazdálkodás gyors növekedése egyrészt a vontatás korszerűsítése, másrészt a helyhezköltött ipari, közlekedési, szociális és kommunális létesítmények, valamint a rakodás és pályá-

építés gépesítés fokozódó energiagigiénének következménye.

Nagyobb felelősséggel

Az energiagazdálkodás összetételének módosulása megköveteli az egyéb energiagazdálkodás módszereinek fejlesztését és a változó feladatokhoz igazodó, célszerű energetikus szervezeti formák kialakítását. Ezért a jövő energetikus szervezeteiben az eddigieknél is fokozottabb mértékben kell érvényesülnie a **szakszolgálatok felelősségének és a szakszolgálatok közötti munkamegosztásnak.** Emellett a területi gazdálkodó egységek vezetőire is növekvő felelősség hárul a vasúti energiagazdálkodás központi feladatainak végrehajtása, valamint a feladatok ellátásához szükséges személyi és tárgyi feltételek biztosítása tekintetében.

A vasút évi üzemanyag- és energiaköltsége az elmúlt évben megközelítette a 2,6 milliárd forintot. Ez az összköltségek egyik meghatározó tényezője. Az ésszerű, takarékos energiagazdálkodás megvalósítása a vállalat nyereségét is növeli, ez pedig valamennyiünk érdeke.

Szombathelyen már felismerték

Ezt az alapigazságot a vasúti igazgatóságok közül elsőként Szombathelyen ismerték fel, ahol — a közelmúltban tartott főenergetikus értekezlet nyomán — példás gyorsasággal

tűzték napirendre az energiagazdálkodás helyzetének felülvizsgálatát.

Dr. Horváth Lajos, a vasúti igazgatóság vezetőjének kezdeményezésére, a mozgalmi szervek képviselőivel kibővített osztályvezetői értekezleten hálózati szempontból is nagy jelentőségű határozatokat fogadtak el. Az értekezlet résztvevői ugyanis célul tűzték ki:

— a vasúti igazgatósági energetikus szervezet legcélszerűbb formájának kialakítását;

— a szakszolgálatok fokozott felelősségét tükröző anyagi érdekeltiségi rendszer kidolgozását és idején kísérleti bevezetését;

— az energiatakarékos szemlélet terjesztése érdekében a vasúti igazgatósági osztályvezetők előadásában, amelyek szervezését a végrehajtó szolgálat dolgozói részére;

— az energiagazdálkodással kapcsolatos hatályos rendeletek, utasítások, irányelvek összegyűjtését és széles körű megismertetését;

— a munkaversenyben, a szocialista brigád és az újítómozgalom vállalásai közé a szolgálati helyeken konkrét energiatakarékosságot szolgáló feladatok szerepeltetését;

— az energiagazdálkodással kapcsolatban hozott határozatok végrehajtásának 1979. áprilisi értékelését.

A felsorolt határozati pontok végrehajtásának személyi és anyagi feltételeit — a vonatkozó utasításoknak megfelelően — a vasúti igazgatóság vezetője saját hatáskörben biztosítja.

Jelszavuk a pontosság

Aranycsoportot kapott a budapesti igazgatóság menetkedvezményi csoportjának Béke brigádja

A budapesti igazgatóság menetkedvezményi csoportja egyike azoknak a vasúti hivatásoknak, amely a legtöbb dolgozóval tartja a kapcsolatot. Az év végén kezdik a zöld, illetve a bordó színű arcképes igazolványok, valamint az állandó szolgálati jegyek érvényesítését. Ezután következik a félúri igazolványok felújítása (januártól ápriliséig), a nyári hónapokban pedig egymás után készítik a külföldre utazó vasutasok szabadjegyeit.

A tizenöt tagú csoport 1968-ban alakította meg a Béke szocialista brigádját. Az igazgatóságban dolgozó brigádok közül az elmúlt évi eredmények alapján egyedül a menetkedvezményesek kollektívája kapta meg az aranykoszorús fokozatot.

— **Briádunk speciális szerepet tölt be a vasútnál — mondja Hoboth László csoportvezető. — Az idén 280 ezer**

fekete arcképes igazolványt érvényesítettünk. Ezenkívül foglalkozunk az igazgatóság dolgozóinak és családtagjainak a szabadjegyeivel. Tavaly több mint negyvenezer külföldre szóló igazolványt adtunk ki. Ezek között csoportos utazások is szerepeltek. A mi munkánk nagy pontosságot igényel. Ha néhány ember például időben nem tudna elutazni miattunk, akkor veszélyben lenne a brigád jó híre.

— **Kollektívánknak nincs egyetlen férfi tagja sem — folytatja a csoportvezető. — Sokan vannak közöttünk családlányok, kismamák, akik olykor a legjobb szándék ellenére sem tudnak bejenni dolgozni családjuk miatt. Ilyen esetben segít a munkában a többi kollega. Jelenleg Lőrinczi József brigádvezetőnek kellett otthon maradnia betegség miatt.**

(Séra)

Hűsz beosztásban

Egy napra a fiatalok vették át a vezetést

Követésre méltó kezdeményezés a szegedi vontatási főnökségnél

Május 17-e, szerda. A szegedi vontatási főnökségre érkezett látogatót a megszokott kép fogadja. A fordítókorongra ráfutó vágányokon javításra váró piros és zöld színű dízelmozdonyok várakoznak. A mozdonyműhely bejáratánál pedig gőzöskök ontják a füstöt. Valahogy mégis más ez a nap, mint a többi. A gépek körül mintha több fiatal serénykedne. Az ok: **egy napra a fiatalok vették át a vontatási főnökség munkájának irányítását.**

A főnöki irodában Tóth Imre, a vontatási főnökség vezetője és Kiri Ferenc, az I-es KISZ-alapszervezet titkára fogad, aki egyben a mai nap „főnöke” is. Velük beszélgetünk a változásról.

A fiúk ráhajtottak

— **A fiatalok vezetésbe való bevonulásával az volt a célunk, hogy az üzemi demokrácia kiszélesítése révén jobban betekintést nyerjenek a munka irányításának menetébe, megismerjék a vezetés problémáit, s a tapasztalatokat további munkájukban felhasználják — tájékoztat Tóth Imre.**

— **Hány beosztást érintett a csere?**

— **A főnökség vezetőjétől a csoportvezetőig összesen húszat. Négy részükben: az üzemeltetési, a fenntartási, az általános műszaki és a kocsi-részlegben KISZ-fiatalokat állítottunk be vezető beosztásba. Természetesen mindezt gondos előkészítés előzte meg. A régi és az új vezetőknek eligazítást tartottunk, ahol ismertettük a várható feladatokot, s kértük segítségüket, hogy a munkák összehangolásával, a munkavédelmi szabályok betartásával biztosítsák a nap sikerét.**

S hogy a napi tervet hogyan sikerült megvalósítani, arról a kora délutáni órákban a motorműhelyben győződünk meg.

— **Több munkánk akad, mint más napokon — kezdte a beszélgetést Simon Mihály „művezető”, aki egyébként motorszerező. — Két M40-es gép főgépcsoportjának, illetve forgóvázának cseréjére volt szükség. E mellett egy M62-es gép D2-es vizsgálatát is elvégeztük. Úgy érzem, eddig nem volt különösebb fennakadás. A hozzáam beosztott 40 szerelő lelkiismeretesen dolgozott. A fiúk nagyon hajtottak, hiszen értünk is dolgoztak. Én személy szerint na-**

gyon sokat tanultam ma, egészen másképpen látom a művezető munkáját.

Berta József „részlegvezető” jónak értékelte az idős és fiatal munkások összetartozását. Pedig nehéz órák is voltak, hiszen a motor emelése megfontolt, figyelmes és körültekintő munkát igényelt. Ennek ellenére mindenki tudása legjavát adta, nem éreztették a fiatal vezetőkkel az egyenlős szerepcserét. Ami szintén örömdetes, a „leváltott” rezortvezetők is példamutóan dolgoztak.

Komolyan vették a szerepcserét

— **Valóban, a kollektiva elismerésre méltóan végezte munkáját — egészíti ki az elhangzottakat Kiri István, a motorműhely részlegvezetője. — A tegnapi eligazításon én is külön kértem mindenkit, hogy vegyükk komolyan a szerepcserét, és segítsük a fiatalok irányító munkáját. Én csupán azt a jogot tartottam fenn, ha valami rendellenesség van, szóljanak, tanácsot adok. De erre nem került sor.**

Szalma György „vezetómérnök” is örömmel nyugtázta a munka zavartalanását. E napon a műhely folyamatosan végezte munkáját. Arra is ügyeltek, hogy a meghibásodott gépeket mielőbb visszahozzák a forgalomnak. Az előző Városhíd állomáson meghibásodott M62-es gépet a műhelybe érkezéstől számított két óra belül már is útnak indították. Hasonló gyorsasággal intézkedtek a Hódmezővárszékhelyen meghibásodott gép javításáról is.

Visszatérve a főnöki irodába, Kiri Ferencről érdeklődünk: **hogyan telt el a napja, milyen feladatokkal kellett megbirkóznia?**

Elmosolyodik, és sorolja, mit végzett reggel óta. Fél hétkor kezdte a napot a kocsiműhelyben, ahol megbeszélte a teendőket. Hét órakor kis eligazításon vett részt, majd negyedórával később ő tartotta a részlegvezetői, rezortosok és társadalmi szervek vezetői részére az eligazítást. Értékelték az előző éjszaka eseményét, beszámoltatta a rezortosokat, majd utasítást adott a soronlevő munka elvégzésére. Nyolc órakor napi helyzetjelentést adott az igazgatóság IV. osztályának. Nap-

közben többször végigjárta a műhelyeket, érdeklődött a munka menetéről, a problémákról. Állandó kapcsolatot tartott felettéval, illetve a főnökség dolgozóival.

— **Volt-e valamilyen különös kérés a mai napon, hiszen mindenki jó előre tudta, hogy ma új főnök lesz?**

— **Két dolgot említenék. Egyik dolgozónk szolgálati idejének kezdetét és befejezését szeretne volna megváltoztatni. Kérését nem teljesítettem, mivel a kollektív szerződés függelékének szabályozásától én sem térhetek el. Másik dolgozónknak a fegyelmi határozatával volt észrevétele. Tanácsot adtam, ami-be belenyugodott.**

A diszpécser jelenti

Beszélgetésünket kopogás zavarja meg. Magas, barna fiatalember, Kasza János nappalos diszpécser lép be az ajtón. Jött a 15 órai eligazításra.

— **Jelentem a főnök elvtársnak, hogy a mai napon... és más sorolja is, mely gép helyett kellett gőzöst küldeni.**

— **Az M62—073 gép mit vitt? — kérdezi Kiri.**

— **A 773-as ceglédre tettük! — volt a gyors, határozott válasz. Ezután ismertette az előjelentést, a személyzeti helyzetet és a gépek hollétét.**

Figyelem a „főnök” arcát. Komoly, megfontolt, s miközben jegyzi az eseményeket, elismerően bólogat. Pár pillanattal később megszólal:

— **Az M62—024-es főjavításra megérkezett-e az Északibá?**

Rövid hallgatás után bizonytalan a válasz.

Tóth Imre, a vontatási főnök, aki eddig csak hallgatóként vett részt a jelentés adásánál, kíségti helyzetét:

— **Sürgősen nézzünk utána, és adjunk választ!**

Erre nem sokáig kellett várni. Pár perc múlva megtudjuk: a gépet már visszajelentették a járműjavítóból.

Közben az óra mutatója fél 4-re ért. Lejárt a munkaidő, ezzel a fiatalok órszolgálatára. Mielőtt leköszönnének, a főnök és vezetómérnök összesíti a rendhagyó nap eredményeit. A mozdonyműhelyben a napi futójavítások mellett egy hathavi vizsgálatot, a kocsiműhelyben 19 kocsi javítását és négy kerékcserét végeztek el. Derekasan helytálltak az általános műszaki csoport és a kocsiműszak dolgozói is.

Tanulságos nap volt

A különleges nap értékelésére pár nappal később került sor. A fiatal „vezetők” több olyan javaslatot tettek, amelyeket jól felhasználhatnak a mindennapi munkában. Valamennyiük véleménye megévezett abban, hogy most saját maguk tapasztalhatták: **milyen gondokkal, problémákkal kell naponta megbirkózniuk vezetőiknek.** Ennek tudatában a jövőben fokozottabban segíthetik munkájukat. S talán a munka hevében felmerülő nézeteltéréseket is megelőzhetik. De jó alkalom volt ez a nap arra is, hogy az idősebb és fiatalabb munkásokat összekovácsolja, és megmutassa, hogy a fiatal vezető is lehet munkájában támogató.

— **Érdemes volt ezt a napot megtartani, nagyon sokat tanultunk. Ha megegyezne lenne ilyen alkalom, sok mindent másként csinálnánk — mondta összegezésül — Kiri Ferenc KISZ-titkár.**

Valóban, talán máshol is érdemes lenne megpróbálni a „vezetésváltást”, hiszen a szegedi kísérlet is mutatja, hasznos vállalkozás volt, előbbre vitte a közös munkát, a vasúti munkáját.

F. T.

Gellért József

Vaspályás „Útközben”

folytassa Budapest—Keleti pályaudvarra.” Nem, inkább — útviszonyok helyett — az utasviszonyokról kellene hírt adni. Valahogy az alábbi módon:

Előljáróban a szokott zenei bevezető szignál, majd: „Riportereink jelentik szerte az országból, a töltések és a viaduktok mellől és az állomásokról... Figyelem, itt Kiskunfélegyháza! A 703-as vonat kalauzáinak és utasainak figyelmébe ajánljuk, hogy Cegléd felé felszállni készülő Szalonnaszéletelű Jenő. Közismert szokása, hogy mihelyt helyet foglal, kibontja elemőzsis csomagját, szalonnát, hegyes paprikát, fél kiló kenyert és egy 80 éves bugyi bicskát vesz elő, majd megszólítja a mellette ülők valamelyikét: „Már elnézést a zavarásért, de ugye hosszú az út, nincs Önnel vélelennül egy csipetnyi só?...” A szalonna bórét az ülés alá, a paprika maradványait a csomagtartóra dobja, és Városhíd tájéig horkolni kezd 703-as figyelem, Félegyháza ezzel búcsúzik...

pillant, de egyetlen pillanatra sem inog meg. Aki tízes tekintetétől kellően felhevült, kapcsoljon vissza második sebességre, és járadjon át a bisztrókocsiba...

Kunszentmiklós—Tassról szólítjuk a 913-as jegykezelőjét; ma is Kiskunlacháza felé igyekszik a potyázó házaspár. Műszerük régi, de néha beválják: a férj is, az asszony is más-más kocsiba száll fel, s jegyvizsgálatkor átmutatnak a másik vagonra: „Az uramnál — az oldalbordámnál — a jegy, csak szomszáddal találkoztam amodaát, tőle kérjék.” Ha a kalauz elég jámbor, Lacházára érnek, mire kiderül a turpisság...

Nagymaros jelentkezik. A 211-es vonat utasainak és személyzetének üzenjük, hogy csendesnek ígérkezik a nap, nincs csúcsforgalom, ki-ki békelesen szenderegthet az ülésen, illetve menetrend szerint véggezheti a feladatát...

Hát valahogy eként, így képzelem. Már csak a demokráciáért is. Hogy azok se érezzék elárvtulnak magukat, akiknek — még — nincs gépkocsijuk.

A Csongrád megyei NEB megállapította:

A szegedi vasútigazgatóság területén eredményesen fejlődik az újítómozgalom

A helyi feladattervek elősegítik a dolgozók széles körű bevonását

A népgazdaság előtt álló célkitűzések megvalósításához nagymértékben hozzájárul az újítómozgalomban meglévő szellemi és műszaki többletkapacitás. A műszaki fejlesztés, a termelés és gazdálkodás hatékonyságának növelése napjainkban kiemelten fontos feladat. A műszaki fejlesztésnek a dolgozók széles rétegére támaszkodó, egyik lényeges tömegbázisa a szocialista demokrácia alapján megvalósuló újítómozgalom, amely a dolgozók önként vállalt és tudatos alkotó tevékenységének szervezett formája. Az újítómozgalom eddigi eredményeiben és továbbfejlesztésében jelentős szerepe van a szakszervezetnek.

A szervezeti kereteket mindenütt biztosítják

Az újítással kapcsolatos tevékenységet a 38/1974. évi minisztertanácsi rendelet tartalmazza. A Központi Népi Ellenőrzési Bizottság által országosan irányított vizsgálatnak az volt a célja, hogy megállapítsuk: a rendeletben biztosított lehetőségeket a gazdálkodó egységek, szervezetek hogyan használják ki az újítómozgalom továbbfejlesztése érdekében, milyen intézkedéseket tettek készítésére és annak érdekében, hogy az újítások minél jobban az időszaki vállalat, műszaki és gazdasági fejlődést szolgálják.

A Csongrád megyei Népi Ellenőrzési Bizottság, a közlekedési ágazaton belül a MÁV Szegedi Igazgatóság újítómozgalommal kapcsolatos tevékenységét vizsgálta. Nagymértékben segítette az ellenőrzést az, hogy a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága — amellyel, hogy állandóan figyelemmel kíséri az újítómozgalom helyzetét — 1977 első félévében az újítási propagandamunkával is foglalkozott. Ugyanakkor a szegedi vasútigazgatóság is értékelte, és meghatározta a szolgálati helyek és az igazgatósági osztályok feladatait.

A népi ellenőrök már a vizsgálat kezdetén tapasztalták, hogy az igazgatóság vezetői és a területi bizottság az érdeklődés középpontjában tartja az újítómozgalmat.

Nem kis feladatot jelentett számunkra az ellenőrzés, hiszen az igazgatóság illetékesek területén több megyére terjed ki az elbírálás jogát pedig 54 szolgálati hely vezetőinek biztosították. Természetesen csak néhány főnökségben tudtunk megkeresni, és az ott, valamint az igazgatóság elnökvény munkájának tapasztalatai alapján azt a következtetést vonhattuk le, hogy az újítómozgalom szervezeti kereteit biztosították. Ennek eredményeként az utóbbi három évben örvendő fejlődés tapasztalható. Összeségében az újítómozgalom jónak értékelhető, sőt, más területekhez viszonyítva — bár az adottságok eltérnek — kiemelkedően jó. Ezt az átfogó értékelést érdemes néhány megállapítással és számadattal is alátámasztani.

Feladatterveket évente készítik

Az újítási tevékenységet vezérgazgatói utasítás szabályozza, melyben helyesen határozták meg az engedélyezési hatásköröket. A Vasúti Újítási Szabályzat, mintegy 5000 példányban, eljutott minden önálló elbírálóhoz, újítási ügyintézőhöz, számos szocialista brigádvezetőhöz, sőt a rendszeresen újítókhoz is. A meglehetősen sok szolgálati főnökség ez irányú tevékenységének trá-

nyítását az igazgatóság függetlenített újítási ügyintézője jól ellátja.

Az újítómozgalom befolyásolásának fontos dokumentumai az évente kiadott „Újítási feladattervek”. A benne szereplő 100—120 feladat meghatározása a dolgozók előzetes bevonásával, javaslataik figyelembevételével készül. Azoknál a szolgálati főnökségeknél, ahol a speciális tevékenység szükségessé teszi — a szegedi épület- és hídfenntartó főnökségnél, a szentesi épitési főnökségnél — külön újítási feladattervet készítenek. A közel ezer példányban készülő feladatterveket a szolgálati főnökségeken, arra alkalmas helyen kifüggesztik.

A jó szabályzat és az újítási feladatterv is elősegítette az újítómozgalomban részt vevők számának növelését. Míg 1975-ben 816 volt a javaslattevők száma, 1976-ban már 937, 1977-ben pedig 986. Az is örvendő, hogy az újítók egyre nagyobb hányada a szocialista brigádok tagjaiból kerül ki. Míg 1975-ben a brigádtagú újítók aránya 53, addig 1977-ben 63 százalék volt.

Csökcent az újítások átfutásának ideje

Az újítások elbírálásának ideje — kevés kivételtől eltekintve — megfelelő. Kedvező, hogy az elbírálás folyamatosan történik, nincs meghátározott időhöz vagy naphoz kötve. A saját hatáskörbe tartozó újítási javaslatok többsége 60 napon belül elbírálásra kerül. Az elbírálás általában akkor húzódik el, ha különböző hatóságok engedélyeket kell megszerezni. Míg 1975-ben a beújítástól az elfogadásig vagy elutasításig az átfutási idő átlagosan 36 nap volt, ez 1977-ben 32 napra csökkent. Ugyancsak kedvező a változás az elfogadástól a bevezetésig terjedő időtartamot illetően. Amiben az újítások megvalósítása meés elhúzódik, annak főként anyag-, elvárás- és berendezés-, esetenként a szakemberhiány az oka.

Ahol az újítás elutasításra kerül, ott az indok legtöbbször az, hogy műszakilag nem kivitelezhető, illetve utasításokba ütközik. Ez leinkább a forgalmi szakszolgálatnál tapasztalható.

A szegedi igazgatóság területén az utóbbi években nemcsak a beújított javaslatok, hanem az elfogadott és hasznosított újítások száma is emelkedik. Bár az utóbbi, főleg az anyagi-műszaki feltételek meglétének hiánya miatt, kisebb mértékben. A legnagyobb emelkedés a kimutatható, kalkulált, hasznos eredménytelenséggel jár. Ez 1977-ben — 1975-höz képest — közel hatszorosára növekedett.

A költségvetéshez viszonyított megtakarított összegek különösen a beruházási jellegű újításoknál jelentősek. A javaslatok megbízhatóságát és az elbírálás színvonalát jelzik, hogy az előkészítési eredmény döntő többségében már az utólagos munkálkodás kimutatható. Emelkedtek az újítási díjakért kifizetett összegek is. A propagandamunka kiemelkedően jónak mondható. Az újítói ankétokat, tanácskozásokat rendszeresen megtartják. Ezzel szemben azt tapasztalhattuk, hogy a rendszeresen újítók előmenetelénél — beosztás, fizetésemelés — nem veszik figyelembe az újítói tevékenységet, kivéve a Kiváló dolgozó kitüntéseket, jutalmazásokat.

Az újítók gondjai

Vizsgálatunk több oldalról is megközelítette az igazgatóság újítási tevékenységét. Több-
szörös újítók részvételével cso-

portos beszélgetéseket kezdeményeztünk, ahol őszintén elmondták gondolataikat is. Erdemes néhányról említést tenni. Elhangzott az a vélemény, hogy helyes volna az újítási díjakat onnan fizetni, ahol a megtakarítás is jelentkezik. Gondot jelent számukra a beruházási jellegű újítások elfogadtatása, mert a tervezők anyagilag arra vannak ösztönözve, hogy a jóváhagyott tervet módosítás lehetőleg ne történjen. Jelentős mértékben gátolja az újítások kivitelezését, hogy egyes területek nem rendelkeznek önálló anyagbeszerzéssel, így az engedélyeztetési eljárás rendkívül bonyolult. A szakvéleményező tevékenységét munkaigényesnek ítélik meg, ezért célszerűnek látnák anyagilag is elismerni tevékenységüket. Alacsonynak tartják az eszmei díjként kifizethető minimális összeget. Az egyszemélyi elbírálók nem szívesen vállalják a magasabb összegű újítási díjak megítélését. Ilyen esetben maguk javasolják, hogy az újítók forduljanak bírósághoz. Sokan azért nem tartják érdemesnek az országos jellegű újítások beadását, mert az elbírálás igen bürokratikus.

Előre elkészített kérdőív segítségével megkérdeztünk 19 újítót, egy másik típusú kérdőívvel 6 olyan vasutast, akik az elmúlt három évben újítási javaslatokat nem adtak be. A megkérdezettek többsége fizikai dolgozó volt. A névtelenül kitöltött kérdőívek összesített adatai alátámasztották a vizsgálat során szerzett kedvező megállapításainkat. Kétségtelen, a szegedi igazgatóság újítási tevékenysége jónak minősíthető, mégis szükséges néhány dologra a figyelmet ráirányítani.

Mi úgy látjuk, hogy tovább lehetne növelni a fizikai dolgozó újítók arányát. El kellene érni, hogy minél több újítás szülessen fizikai és műszaki dolgozó párosok javaslataiból. A feladatterveket is életszerűbbé lehetne tenni, hiszen a megoldott feladatok száma a vizsgált években 10—14 százalék között alakult. Nagyon gondot kellene fordítani az elfogadott újítások más-
hol történő bevezetésére. Természetesen ehhez a Vezérgazgatóság által kialakított információs rendszer is szükséges.

Vannak még tennivalók

Az eszmei alapon díjazott újítások száma hatszorososa a kalkulált újításoknak. Jó volna ezt az arányt megváltoztatni a kalkulált újítások javára. Fel kellene térképezni azokat a szolgálati helyeket is, ahol a mozgalommal való törődés nem kielégítő, újítási javaslatot nem nyújtanak be.

A különböző fórumokon a résztvevők számszerű ismeretést kapnak a mozgalom helyzetéről, azonban a mozgósítás többnyire elmarad. Megítélésünk szerint helyes volna, ha a gazdasági vezetők és a szakszervezeti tisztségviselők időnként elbeszélgetnének az újítókkal, érdeklődnének problémáik iránt. A fiatalokkal is többet kellene foglalkozni.

A szegedi igazgatóságnál tartott vizsgálatnak az újítómozgalmat elősegítő és gátló tényezők feltárása, a tevékenység értékelése és ezzel a mozgalom továbbfejlesztésének segítése volt a célja. Ahol népi ellenőreink jártak, a gazdasági és a szakszervezeti vezetők részéről mindenütt tapasztalták e nemes szándék megértését, így az együttműködés mindvégig jó volt.

Tihanyi Ernő
a Csongrád megyei NEB
általános elnökhelyettese

Készül a Nyugati tetőszerkezete



A szombathelyi járműjavító pácsenyi üzemében készül a Nyugati pályaudvar tetőszerkezete. Jelenleg az acél szelvényeket gyártják. A 9 méteres szelvények párhuzamos hegesztéssel készülnek. Felületkezelés után a festők, köztük az asszonyok ecsethúzásaival kapnak alapszint

(Zelman Ferenc felv.)

Kiváló brigádhoz méltóan

Aranyplakett, társadalmi munkáért

A szolnoki járműjavító Kossuth Lajos szocialista brigádját a közelmúltban tüntették ki a „MÁV Kiváló Brigádjá” címmel. Bakos József brigádvezető öt esztendeje irányítja a kollektíva munkáját.

— Harminczeget dolgozunk a brigádban, ebből nyolc még tanuló — mondja Bakos József. — Nincsenek létszám-gondjaink. A tanulók a szakmunkás-képzés megszerzése után rendszerint nálunk maradnak. Brigádunk a dízelmozdonyok szerkezetének lakatos-, illetve lemez munkáit végzi.

A kis közösség élen jár a társadalmi munkában is. Az elmúlt esztendőben 1685 óra társadalmi munkát végeztek.

— Az üzem művelődési házában karbantartást is vállaltuk — kapcsolódik a beszélgetésbe Juhász József szakszervezeti bizalmi, a brigád egykori alapítója. — Ha szükséges, az épületben elvégezzük a közműves- és a lakatosmunkát. Valamennyien tagjai vagyunk a Vöröskesztszervezetnek. Engem választottak tükárnak.

A brigád nemcsak az üzemen végez társadalmi munkát, hanem részt vállal a város színterében is. Mendszeresen dolgoznak a szolnokiak kedvelt kiránduló- és pihenőhelyén, a Tisza-ligetben is. Segítették már a Lomb utcai és a Kassai úti iskola karbantartását: kerítést festettek és ki-

javitották a szemléltető eszközöket. A városi tanács két-szer tüntette ki a brigádot a „Kiváló társadalmi munkáért” aranyplakettel. A város alapításának 900. évfordulóján nekik ítélték a vörös zászlót.

Az idén 2300 óra társadalmi munkát vállaltak. Ebben az esztendőben költöznek át a járműjavító új dízelcarnokába. A „honfoglalást” munkaszüneti napokon, társadalmi munkában bonyolítják le. Az átköltözés miatt így nem lesz majd termelésük.

A brigád tagjai rendszeres látogatói a szocialista brigádklub rendezvényeinek. 15-en pedig tagjai a kertbarátok klubjának is.

Kóhid László

MIÉRT KIVÁLÓAK?

Meghatározó jellemvonások a hatvani Kossuth brigádban

Zuhog az eső, de az állomás pompázó, üde virágok fedeltek a rossz időt.

— A MÁV Kiváló brigádjá címmel kitüntetett Kossuth Lajos szocialista brigád tagjainal szeretnék találkozni — mondom Hatvan állomás versenyfelelősének, Balázs Józsefnek.

— Semmi akadály — hangzik a válasz — A 16 tagú brigádból most is többen szolgálatban vannak.

Más-más poszton, együvé tartozva

Utunk először a VII-es őrhelyre vezet. Miközben kerülgetjük a tócsákat, kísérem megemlíti, hogy valamikor ő is a Kossuth brigád tagja volt. Vasúti pályafutása legszebb időszakának nevezi azokat az éveket. Nemcsak azért, mert immár 36 brigád gondja nehezedik a versenyfelelős vállára, ezenkívül az állomás munkavédelmi felügyelői tisztét is ő látja el, hanem: mert jó volt együtt lenni, együvé tartozni azokkal a derék, nyíltszívű, mindig segítőkész emberekkel, akik ezt a brigádot létrehozták és jelenleg is alkotják. Ők azok, akik felelőséggel örködnek a személy- és teherforgalom biztonságán.

— Ha összehasonlítja a Kossuth brigádot a többivel, mit hozna fel a javára? Ami miatt a kitüntetés különösen meg-

— Azt, hogy fordulószerkezetben és más-más helyen, különböző munkakörben érték eredményeiket, eleget téve a hármas jelszó jegyében fogant vállalásainak. Figyelembe véve a sajátos körülményeket, a vasútnál ez a legnehezebb...

A mókamester hivatása

Megérkezünk az őrhelyre. Az itt dolgozó Pásztor Mihály váltókezelő a brigád egyik alapító tagja.

— És kedvescínálója, mókamestere — jelenti ki büszkén. — Harmincnyolc évi pályafutásom alatt kitapaszta, hogy soha nem vezet jóra, ha valaki munka közben lógatja az orrát. Az egyéni gondokat, vélt vagy valódi sérelmeket szolgálatban felejtse el az ember.

— Hát Miska bácsi mellett nem is lehet „komolyan” dolgozni — szól Balogh László tervfelügyelő. — Ha köztünk van, gyorsan repül az idő, mert mindenkihez van egy-egy tréfás szava, gondülő megjegyzése, biztató kacintása. Ezenkívül fürgébb, mint némelyik fiatal. Ha utasítást kap, n-ki nem kell kétszer mondanom... — No, no, többet kapok én tőletek, mint ti tőlem — válaszol Miska bácsi.

— Mít példaul? — Azt, hogy elismernek, szeretnek. Ez mindennél töb-

bet ér. Van köztünk forgalmista, távirász, tervfelügyelő, hangosbemondó — fiatalabbak, idősebbek egyaránt — de egyik megkülönböztetés, bántó vagy sértő viselkedés a másikkal szemben, semmi! Róadásu az én jutalmamért, a Kiváló dolgozó kitüntetésemért — amiből a feleségem falusi döszöknőjét most foom kieserlettnei divatos ruhára — ti legalább annyira megdolgoztatok, mint én...

Hangos nevetés. Eszre sem veszik, hogy szakadó esőben állnak az őrhely előtt.

Aki kiállta a próbát

Ruis János brigádtagságának más története van. Először csak próbaidőszak vették fel, de megállta a helyét. Im-mér meglett férfi, kétygyermek családapa. Politikai érettségét pedig mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a városi KISZ-bizottságnak választott tagja.

— Az eredeti szakmámat tekintve cukrász vagyok — vallja. — Pesten dolgoztam több évig, de sokat kellett túlórázni, annak ellenére a keresetem a mostaninak a felét is alig haladta meg. Egyszer aztán az állomáson összefutottam Balázs Jóska-val, a sózormossal. Azt ajánlotta, hogy legyek vasutas. Hallgattam rá, és azóta sem bántram meg. Nvle hónapokkal később már az itt kapott költséggel jutottam lakáshoz. De még fontosabb ta-

Egy díjazott pályamű és ami mögötte van

A dunakeszi járműjavítóban csökkent a személykocsik szalagszerű javításának átfutási ideje



A szakosított álláshelyek révén meggyorsult a RIC forgalmú személykocsik javítása, és csökkent az átfutási idő

töltött be a javítóterületre telepített termelőberendezéseken végzett tevékenység (például kocsimosó, forgóváz kibekötő, emelő álláshelyek, villanyfűtési próbahelyekre profilozott technológiai folyamatok), amelyek elvégzésére meghatározott helyen került sor. Amikor a kocsik ezekre az állásokra ért, biztosítani kellett a munka előfeltételeit, de nem volt megszabva a többi társzakkamák feladata. Ebből eredtek a hágománvos munkafolyamat hátránvai, termelést akadályozó tényezői. A kocsikon azonos időben, viszonylag kis helyen, több ember dolgozott, ami a munkakörülmények és a minőség romlásához vezetett. Sok, előre nem látható operatív intézkedésre volt szükség, amit a rendszertelen kocsimosogatás tovább bonyolított. Jelentős munkaidő-vesztés adódott a nap közben végrehajtott kocsimosogatásból, mert a dolgozók hosszú ideig keresték a kocsikat. Az ilyen munkamenet sok munkaerő-átcsoportosítást és rendszeres hó végi hajrárt is eredményezett. A ja-

vító gyár részleg munkájának áttekintése korlátozott volt. Az említett gondok csökkentésére az üzem műszaki gárdája új javítási rendszert dolgozott ki, amelynél a jelenleg kivitelezés alatt álló javítócsarnoki beruházás hasznosítását is figyelembe vették. A cél az volt, hogy a munkát álláshelyekhez kell kötni, és ez határozza meg a kocsik készültéig fokát. Ez az elképzelés az anyagellátás, szállítás, szerszámozottság szempontjából is kedvezőnek ígérkezett. Az volt a törekvés, hogy a kocsikon lehetőleg szerelési munkát végezzenek, s a cserejavítás korszerűbb körülmények között, műhelyekben történjen: a kocsimosogatás jobban alkalmazkodjon a feladatokhoz.

Szakaszos mozgású szerelési szalag

A kocsik a célok érdekében egy meghatározott készletű főtárgy elosztó szalagon futnak végig, majd a talpoldarévén a típusnak megfelelő javítószalagra kerülnek. A nagyobb munkagényű, szalagfelfertő hatású kocsiknak külön álláshelyeket alakítottak ki. Az „U” típusú javítószalag utolsó ütemállásain a javított-sági fok meghatározott, ezért az összegyűjtő szalagra is sorolhatók, amelyen azonos munkákat végeznek. A kocsik javítási útvonala egy szakaszos mozgású szerelési szalagnak tekinthető, amely lehetőséget biztosít a mozgási rendszertelenségek kiküszöbölésére is. Fokozatos kiterjesztéssel már négy javítószalag üzemel, amelynek átbecsátóképessége biztosítja a MÁV kocsiparkjának, növekvő kocsijavítási igényeinek maradéktalan kielégítését.

Kedvező változások

Az új technológia révén (különösen a RIC forgalmú személykocsiknál) négy év alatt az 1973. évi 29,6 napról 23,4 napra csökkent az átfutási idő. Ez jórészt az ütem- és mozgási idők betartásából, a szervezettebb technológiai folyamatból következett, s így egy héttel korábban állíthatók forgalomba a kocsik. Az 1965-től folyamatosan szaporodó, 24,5 méteres személykocsik javítása sok gondot okozott Dunakeszin. A kidolgozott javítási rendszer révén a darabszám teljesítést és a hó végi egyenletes terhelést illetően is kedvező változás történt. Jelentősen csökkent az egy kocsin dolgozók száma, javultak a munkakörülmények. Közel négyezerrel kevesebb a javító gyár részleg túlóráinak száma, s a gvértáselőkészítők által kiállított munkautalványok mennyisége is csaknem a felére csökkent.

A szalagszerű javítási technológia számos vonatkozásban kedvező változást hozott. A folyamat további egyszerűsítésével mérsékelni lehet majd a négytengelyes személykocsik átfutási idejét.

O. K.

HÁROM KÖVETELMÉNYNEK TETTEK ELEGET

A kanizsaiak 19. kitüntetése

Az állomásfőnök a szocialista brigádoknak tulajdonítja a sikert

Kétségtelen, hogy a múlt évben sem volt könnyebb dolguk a nagykanizsai csomópont dolgozóinak, mint a korábbi években. Az állomás és a vontatás vezetői fokozott együttműködéssel, a rendelkezésre álló erőnek a legfontosabb feladatokra való koncentrációjával igyekeztek tovább emelni a csomópont munkájának színvonalát. Az eredmény már közismert: a jubileumi versenyben elért eredményeiért Nagykanizsa ismét elnyerte a „Kiváló Vasúti Csomópont” kitüntető címet.

Kiemelt feladatok

— Csomópontunkon 95 szocialista brigád 1078 dolgozóval vett részt a jubileumi versenyben. Elsősorban nekik szólt a kitüntetés, őket illeti az elismerés... — mondotta Varga László főfelügyelő, Nagykanizsa állomásfőnöke, majd örömmel jegyezte meg: — Húsz éve, amióta itt dolgozom Nagykanizsán, ez volt a tizenkilencedik kitüntetésünk.

Ez a tartósan kiváló eredmény talán a legfontosabb, ami különösen érdemes fölfigyelni. Szerény adottságok mellett is példás színvonalra emelték a munka- és üzemszervezési fegyverzetet, megbízható törzsgárdát alakítottak ki, soraikban tekintélyes számban megtalálhatók a fiatal vasutasok is. Sőt a fiatalok már példát is mutattak a vontatás és a forgalom összefogásában: komplex szocialista brigádokat alakítottak, amely elősegítette a csomópont eredményeit, a szervezetben összmunkát a jubileumi versenyben.

— A múlt esztendőben három feladatunkra fordítottunk különös figyelmet — folytatta Varga László. — Kiemelt feladatunknak tekintettük a balatoni vonal jelentőségének növelését idegenforgalmának megfelelő kiszolgálását. Arra törekedtünk, hogy a lehető legnagyobb segítséget adjuk a két közeli határállomás, Murakeresztúr és Gyékényes átmenő forgalmának lebonyolításához. Csomópontunk részéről is igyekeztünk elősegíteni városunk, Nagykanizsa dinamikus fejlődését.

Mindhárom területen külön-külön is sok volt a tennivaló, a gond, amely megoldásra várt. A kulturált utazást például nem csupán azzal segítették a balatoni vonalon, hogy két szalaglékkel jobb eredményt értek el a személyvonatok menetrendszéri indításában. A szükséges műszaki bázis hiányában rendkívül nehéz feladatot kellett megoldani a személykocsik tisztántartása, takarítása érdekében. Kézi erővel végezték ezt a munkát, szervezeten és nagy szorgalommal.

Éltek a lehetőséggel

Az előző évihez viszonyítva közel egy százalékkal javították a kocsikhasználatát, 5,72 százalékkal jobb tehervonati menetrendszereket értek el és 154 tonnával növelték a berakott és elszállított árutonna mennyiségét. Élve a díjszabás adta lehetőségekkel, szervezeten gondoskodtak a nagykanizsai vállalatok, gyárak által felkínált minden árumennyiség elfuvarozásáról. A múlt évben végzett munkával is erősítették a helyi ipari és mezőgazdasági üzemek egyöntetű meggyőződését: a vasút megbízható, pontos szállítópartner...

A nagykanizsai vontatási dolgozók a jubileumi versenyben közel három százalékkal növelték mozdonykilométer teljesítményüket és tovább javították a fajlagos energiafelhasználás mutatóit. — Pipus György, a vontatási főnökség vezetője mégsem ezelekről a tavalyi eredményekről beszélt, mert amint hangsúlyozta:

— Az idén is úgy kell dolgozunk, hogy méltóak maradjunk a kitüntetéshez! Arra pedig, hogy ez az elha-

tározásuk is megvalósul, garancia a vállalásban rögzített program: az például, hogy 30 százalékkal csökkentik a szolgálatképtelenségek számát. A tervhez képest kétszázalékos megtakarítást vállaltak üzemanyagokból és egy százalékkal csökkentik az egyéb anyagfelhasználást.

Gondosan felkészültek a nyári forgalomra

— Február óta folyamatosan készültünk a nyári forgalomra — mondotta Pipus György. — Csak az utóbbi két és fél hónapban 160 ezer forint értékű anyagot használtunk fel arra, hogy rendező-hozzuk a személykocsik belső berendezéseit. Negyven kocsinál teljesen felújítottuk a mosdók lerakódásoktól eltömődött, korrodálódott vízcsöveit. Nagyon sok munkát végeztünk a balatoni állomások világításának fejlesztésére, az állomások csinosítása érdekében is. Persze a legnagyobb feladatot, a nyári forgalom lebonyolítása még hátra van...

L. J.

A 28. vasutasnap tiszteletére

Az Északiban határidő előtt befejezik egy M 62-es dízelmozdony nagyjavítását

Az Északi járműjavító mozdonyszerelőire ebben az évben is sok munka hárul. A tervet csak úgy tudják teljesíteni, ha továbbra is kihasználják a szocialista munkaversenyben rejlő tartalékokat. A brigádok az év elején már olyan vállalásokat tettek, amelyek teljesítése lényegesen előmozdíthatja az éves terv sikerét.

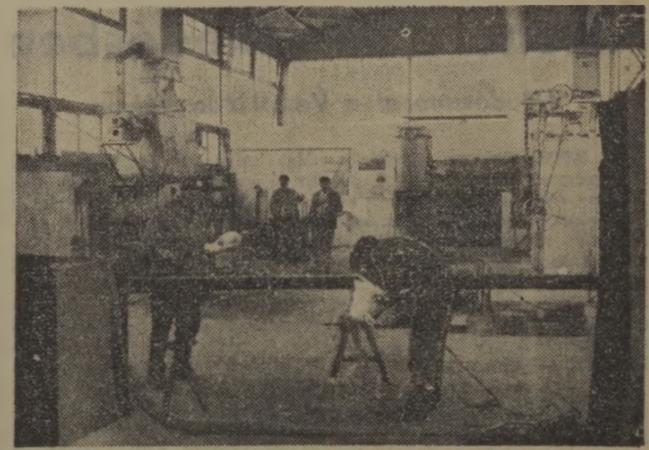
A dízelmozdony-szerelő dolgozói most újabb munkát vállaltak. Az üzemrész VI/2-es

KISZ-alapszervezetének fiataljai, a brigádok közreműködésével együtt felajánlották, hogy a 28. vasutasnap tiszteletére társadalmi munkában megjavítják az M62-033-as pályaszámú dízelmozdony alkatrészeit. A kezdeményezéshez valamennyi KISZ-alapszervezet és szocialista brigád csatlakozott. A hateres óra munkát igénylő mozdony nagyjavítása — a közösség akaratával — határidő előtt, már a vasutasnapra elkészül-

Jászkiséri gépjavitók



Jászkiséren, a MÁV Építőgépjavitó Üzemében végzik a pályaeépítőgépek karbantartását és javítását. Mielőtt a feljavított mechanikus szerkezetet lelkét, a motort is behelyeznék a helyére, külön műhelyben padon járatták. A motoroknak ugyanis biztonságos üzemeltetést kell elérniük, mielőtt az üzemelő kikerülnek. A bejáratást Molnár Tibor, fiatal szakmunkás végzi.



A jászkisérieket dicsőíti a saját tervezésű és kivitelezésű kovácsműhely, amelyben a nehéz munkát is elviselhetővé teszi a tiszta környezet, a korszerű felszerelés. A fűtést például teljesen megszüntették. Helyette hevítő kemence üzemel, a nehéz kalapácsot pedig a léghalács helyettesíti

(Zelman Ferenc felv.)

Új technológia a kocsijavításban

Az egyik tízezer forinttal jutalmazott, második helyezett szakdolgozatot Wetzl Ferenc, Medve Mihály, Tólos József, Vass István, Csáková György és Orosz Károly a — dunakeszi járműjavító dolgozói készítették. Témája a szalagszerű, kötőpályás fővizsga-javítási technológia bevezetésének tapasztalatai, gazdasági eredményei. A szakdolgozatokban valamennyi négytengelyes kocsitípus fővizsgájának ismertetése mellett, elsősorban a nemzetközi forgalomban közlekedő RIC-es személykocsik átfutási idejének csökkentésére tett műszaki, szervezési, technológiai intézkedéseket dolgozták ki.

A MÁV személykocsiparkjának bővülése fokozottan terhelte a dunakeszi járműjavítót. A folyamatos javítási technológia bevezetésével 1971-től próbálkoztak, de széles körű alkalmazására csak az elmúlt évben került sor.

A fővizsga-javítás lezárulását, tisztítást, ellenőrzési és felszerelési munkát foglal magában.

A régi technológiát a szakmunkások készletű fok határozta meg. Fontos szerepet

— mondja Péter András. — A válasz az volt, hogy dolgozzak csak rendszeren, aztán majd meglátjuk. Ettől függetlenül a brigád rendezvényeire már most is eljárnak, szívesen töltöm köztük a szabad időmet. Emberséget, szakmai ismereteket, politikai tisztánlátást egyaránt tanulhatok ebben a közösségben.

Több mint adottság

Kiss Tibor brigádvezető személyisége döntő, meghatározó. Beosztását tekintve: rendelkező forgalmi szolgálattevő. Kocsitisztítóként kezdte pályafutását, majd váltóór, később forgalmi szolgálattevő lett. Azt beszéli róla, hogy a vonatok személyzete, sőt az utazókörzönység is észreveszi, ha ő irányítja a forgalmat. Kevesebb a késés, a jelzőnél való feltartás, mert körültekintően „sakkozik”, és másodpercek alatt megfelelő döntéseket hoz. Közben azokra is ügyel, segíti őket, akik végrehajtják az utasításait.

— Ilyen jó vasutasok régen is voltak, esetleg vannak most is, anélkül, hogy a „szocialista embertípus” fogalmába tartoznának — mondhatja bárki. — Erre egyszerűen szülni is lehet, míg a magasabb értékű jellemvonás nem születési adottság kérdése.

S így igaz. Csak hogy a Kossuth brigád vezetője a szó szoros értelmében: közéleti ember. Sportfelelős, tanácsos, létesítményi tűzoltó, önkéntes rendőr, s a tanulásra, az önművelésre is mindig szakít időt. Történetesen most végzi a marxista-leninista középiskolát.

A változásra, fejlődésre, a hibák megszüntetésére, az alkotásra hivatott ember törekvése fejeződik ki mind a brigádvezető, mind a brigádtagok helytállásában.

Szalai Mária

lán a boldoguláshoz, hogy szeretem azt, amit csinállok: váltóór vagyok. A szolgálat rejtelmeibe eszébe eszéként Dencs Mihály és Korcos Józsi bácsi vezetett be, s rajtuk kívül a brigád többi tagjának is köszönhetem, hogy elégedett, kiteljesült ember vagyok...

Amíg Ruis János mindezt elmondja, Tordony István telfelügyelő — szintén a brigád tagja — veszi el a munkát helyette is. Gvakori eszébe, hogy rábáznák a fiatalok nevelését, tanítását. Érti a módját.

— Személyes néladamutás a titka az egésznek — állítja tömören a véleményét a telfelügyelő.

A „diplomata” Karácsony Istvánt a vezényelőben találjuk. Ő is alapító tagja a Kossuth brigádnak. Fő jellemzője a „diplomácia”. Ha valaki néha — mert olvasni is előfordul — elragadtatja magát, egy-két okos szóval le tudja szerezni.

— Kijelentem kereken, hogy a munkában az a tudat vezér — magyarázza meggyőződéssel alapul „filozófiáját” —, hogy a szocialista brigádtagoknak másképpen kell viselkedniük és dolgozniuk, mint a brigádok kívülieknek. Azt hiszem, hogy ennek a „másfajta” viszonyulásnak az elismerése brigádunk újabb kitüntetésé is... Ez persze arra kötelez, hogy a lendületet megőrizve, tovább folytassuk az elkezdett utat. A bizonyosság kézenfekvő: érdemes jól dolgozni.

A Kossuth brigádnak jelenleg is van „próbaidős” tagja: Péter András forgalmi szolgálattevő. A „véglegesítés”-ről szóló hírszövegek egyáltalán nem megalapozatlanok.

— Amikor tavaly visszakerültem az állomásra, bejelentettem Kiss Tibornak, hogy szeretnék a brigádjába kerülni

CSÖKKENT MUNKAKÉPESSÉGŰ DOLGOZÓK:

TELJES ÉRTÉKŰ EMBEREK

Rehabilitációs feladatok a debreceni igazgatóságnál

A debreceni vasúti igazgatóság területén évről évre több a csökkent munkaképességű dolgozó. Számuk 1977-ben elérte a 640-et. A munkaképesség általában az egészség megromlása miatt csökken, ezenkívül — kisebb számban — üzemi baleset következménye. A rehabilitáció, a beilleszkedés elősegítése: társadalmi rendszerünk lényegéből eredő kötelesség, amelyet rendelkezések is előírnak. Lényeges szempont, hogy a rehabilitáció ott, abban az üzemben, szolgálattal helyen valósuljon meg, ahol a dolgozó munkáját korábban is végezte. Megszokott környezetben ugyanis könnyebben beilleszkedik egy új munkakörbe.

Még több lehetőséget!

A vasúti igazgatóság rehabilitációs tevékenységét a szakbizottság területi bizottsága két évente testületi ülésen értékeli. Napirendre tűzi a csökkent munkaképességűekkel foglalkozó bizottság ezen belül a szakbizottsági bizottságok ezirányú munkáját is és határozattal ad segítséget a további feladatok megoldásához. Így került sor 1974-ben a rehabilitációs tevékenység felülvizsgálatára, amelynek eredményeként újjászerveztük a csökkent munkaképességűekkel foglalkozó bizottságot és kiadtuk működési szabályzatát, szolgálattal főnökségekre és személyekre bontva a tennivalókat. A rendelet megjelenése is újabb lendületet adott a munkának. Kellő felmérés után kiegészítettük azokat a munkaköröket, amelyekben elsősorban csökkent munkaképességű dolgozókat kell foglalkoztatni.

Munka közben többször úgy éreztük, hogy a szolgálattal főnökségek nem mindig látják saját felelősségüket, vagyis a csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztatásának gondját, a problémák megoldását kizárólag a szakbizottság vagy a már említett vállalati bizottság kötelességének tekintették. A szolgálattal főnökök, munkahelyi vezetők nem tették meg mindent annak érdekében, hogy a dolgozó teljes emberként tudjon helytállni a részére biztosított munkakörben. Tudtuk, hogy a téves nézeteken változtatni kell, hiszen a csökkent munkaképességűek foglalkoztatása érdekében éppen a szolgálattal főnökségek tehetnek a legtöbbet, együtt természetesen a társadalmi szervekkel és az üzemmóvossal. Így határoztuk el a csomóponti rehabilitációs bizottságok létrehozását.

Decentralizálás

Záhonyban, Nyíregyházán, Debrecenben, Püspökladányban, Kisújszálláson és Mátészalkán 1976-ban alakultak meg ezek a 3-3 tagú bizottságok. Jó munkájuk eredmé-

nye, hogy területükön azóta jó irányban halad a rehabilitáció. Ennek egyik meggyőző bizonyítéka, hogy a csökkent munkaképességűek ügyeivel foglalkozó vállalati bizottsághoz panaszok, fellebbezések évente mindössze egy-két esetben érkeznek.

A csomóponti rehabilitációs bizottságok munkája kiterjed minden szolgálattal ágra. Az üzemmóvost, a munkaügyi és a szakbizottsági bizottság képviselője hozzáértéssel, szakmai szűklátókörűségtől mentesen törekszik — a dolgozók és a közösség érdekei szerint — az újbbi munkabaállításra. Tanácskoznak a szolgálattal vezetőikkel, a társadalmi szervekkel, így képesek a legtöbb problémára megoldásra. Munkájuk elismerésre méltó.

Mindez nem azt jelenti, hogy a debreceni igazgatóság területén ekörül minden megoldódott. A megkezdett úton ugyanis bátran tovább kell lépni. A munka javítását szolgálhatja, ha a vállalati bizottság a továbbiakban jobban igényli a Vasúti Főosztály segítségét az egyes feladatok megoldásában. Gondoskodni kell a dolgozók foglalkoztatásához szükséges pénzügyi források megteremtéséről, annál is inkább, mert megvan hozzá a lehetőség. Túl kell lépni azon is, hogy Záhonyban van

egy seprőköző-üzem, amely munkalehetőséget ad a csökkent munkaképességű vasutasoknak. Más szóval: a foglalkoztatást ki kell terjeszteni egyéb területekre is. Elképzelhető például konyhakereskedés, különféle ipari hulladékok feldolgozása, kefék készítése, vagy egy-egy termelőüzem tevékenységébe a szervezett beavatkozás stb.

Együtt az érdekeltekkel

A csomóponti rehabilitációs bizottság ismerje mindenkori az igényeket, hogy ennek megfelelően tudjon dönteni a foglalkoztatásról. A szakbizottsági bizottságok ugyanakkor rendszeresen ellenőrzik és segítséget a csomóponti bizottság munkáját, s időnként számoltassák be mind a bizottság vezetőjét, mind a szolgálattal főnököt a rehabilitációs munkáról.

Nem kevésbé fontos — sőt elsődrendű követelmény — olyan légkört kialakítani, hogy a csökkent munkaképességű dolgozók maguk is igényeljék munkabaállításukat és közreműködésüket a rehabilitációs feladatok megoldásában.

Papp Sándor,
a debreceni tb munka-
védelmi felügyelője

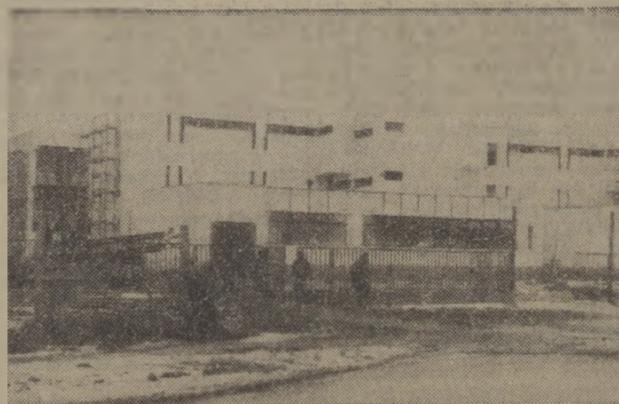
Ötvenmillió forintos költséggel épült

Záhony új színpaltja,
a vasútforgalmi szakközépiskola

Záhony nagyközségi rangra emelkedett település. Fejlődésének üteme ma már magában hordozza a jövő vasutavárosát. Népgazdasági jelentőségét figyelembevéve a felsőbb társadalmi és gazdasági szervek is kiemelt településként kezelik.

Az állomáson szolgálatot teljesítő hatszázötven harminc éven aluli fiatal, az összlétszám negyedének felel meg. Ezek a fiatalok ragyogó perspektíva előtt állnak. A tudományos technikai forradalom üzemi és helyi célkitűzéseinek megvalósítása érdekében nevelésükre, továbbképzésükre a jövőben is nagy gondot kell fordítani. A fejlődés azonban azt is megköveteli, hogy a vasút utánpótlásáról tervszerűen gondoskodjanak.

A mándoki gimnázium áttelepítésével — 1973-ban — gimnáziumot és közlekedési szakközépiskolát hoztak létre Záhonyban, az új nyolctantermes általános iskola megosztásával. Háromféle oktatás folyt egy intézményben. Az első tanévben öt tanulócsop-



porttal indult az évfolyam. Az idén már hat csoportot oktattak, meglehetősen mostoha körülmények között.

Igaz, a vasút ideiglenesen kollégiumot biztosított a volt Boesky lakanyában, de az alapoktatás kilométer, „ingázást” jelentett a diákoknak. Eleinte kerékpárral jártak be, most már a vasút szállítja őket busszal. A vasút segítette a pedagógusok letelepítésében is azzal, hogy szolgálattal lakásokat biztosított számukra.

A vasútforgalmi szakközépiskola a nehéz adottságok és mostoha körülmények közepette is betöltötte szerepét, mert 1977. júniusában már újjárá bocsátotta első vasútforgalmi szakembereit.

Az átrakókörtzet megnövekedett feladatai, a magasabb szintű forgalom és rakodástechnológia mellett, a szakmai képzést is előtérbe helyezték. Ezért olyan döntés született, hogy a Szabolcs-Szatmár Megyei Tanács és a KPM közös beruházásával, az oktatás tárgyi feltételeinek biztosítására, új szakközépiskolát létesítsenek.

1975 őszén maguk a diákok irtották ki a fákat, hogy a Szabolcs megyei Állami Építőipari Vállalat dolgozóit minél hamarabb megkezdhesék az építkezést. A NYÍRTERV mérnöke, Kulcsár Attila készítette a tervet. Az ő érdeme, hogy az iskolába sok kiscsoportos foglalkozásra alkalmas helyiséget terveztek. Nagyon

MÁJUS DEBRECENBEN:

Munka-
védelmi
hónap

Debrecen állomáson minden évben megrendezik a munkavédelmi hónapot. Most, májusban is sor került erre. Fekete Sándor állomásfőnök ezzel kapcsolatban a következőket mondotta tájékoztatóképpen:

— Az ilyenkor megelégnék munkavédelmi propaganda, illetve felvilágosító tevékenység — amelyben részt vesznek az állomás gazdasági és tömegszervezeti vezetői, a munkavédelmi őrhálózat tagjai, a vöröskereszt aktivistái, nem utolsósorban dr. Lajtai Ildikó üzemmóvost — hozzájárul a személyi és tárgyi balesetek csökkentéséhez. A munkavédelmi hónap eredményeként baleseti statisztikánk az elmúlt évben is javult. Halálos balesetünk például 1977-ben nem fordult elő. Mindez bizonyítja, hogy a megelőzésben fontos szerepe van az előrelátásnak, a helyes szervezésnek és a fokozott ellenőrzésnek.

A munkavédelmi hónap programjában a szakoktatásokon kívül filmvetítéssel egybekötött előadások is szerepeltek, amelyek témája az egészség életmódról nevelés, valamint annak tudatosítása, hogy a vasút veszélyes üzem, de utasítástervező munkával a balesetek elkerülhetők.

ifjú Kovács Béla

TUDÓSÍTÁS HELYETT

Levél a szervezőkhöz

Kedves barátaim!

Ne haragudjatok, hogy búcsú nélkül jöttem el tőletek. Azóta megkaptam a művészek és dolgozók tájékoztatójáról készült képeket is. Ezeket nézve jutottam arra az elhatározásra, hogy tudósítás helyett megírom ezt a levelet.

Meghívást kaptam városotokba, hogy a vasutas szociális brigádok tagjaival együtt megtekintsem Csurka István: Nagytakarítás című szatirikus játékát, s másnap részt vegyek a kerekasztal megbeszélésén, ahol a látottakat vitatjátok meg az íróval és a művészekkel. Ennek a meghívásnak is örömmel tettem eleget, hiszen tudtam, hogy már több alkalommal rendeztetek jól sikerült kulturális találkozót. A vasút dolgozóira, szociális brigádjaira — akárcsak a munkában — mindig számítani lehet, bármilyen megmozdulásról is legyen szó. Kedvelik az irodalmat, a képzőművészetet, a zenét. Ha csak arra gondolok, hogy az Erkel Színház vasutasbérleti előadásain mindig telt ház van, vagy arra, hogy a 28. országos vasutas képzőművészeti kiállításra hogyan készülnek fel a vasutas képzőművészeti körök tagjai. És sorolhatnék még hasonló példákat.

Számítottam rá, hogy ismét egy színvonalas esemény tanúja lehetek. A vendégeknek kijáró fogadtatásban nem is volt semmi hiba. Am, utólag elmondhatom: inkább erre kellett volna kevesebb figyelmet fordítanotok, és többet arra, hogy már az előadások megszámú vasutas jelenjen meg a színház nézőterén. Nagyon meglepett, amikor megtudtam, hogy több ezer dolgozót foglalkoztató csomóponton mindössze tizen-nyolc jegyet adtak el.

Sajnos, azonban nemcsak a színházban, hanem másnap az íróval és a művészekkel, a darabról rendezett kerekasztal-beszélgetésen is kevesen voltak jelen. Be kell látnotok, hogy ezáltal szervezésből elégtelenre vizsgáztatok. Ez pedig nem jó fényt vet rátok és mindazokra, akik e rendezvény szervezéséért felelősek voltak. Mert elmarasztalni csakis benneteket, a két, rendezvényért felelős szervezőt lehet.

Nos, ezek után megérthetitek, hogy erről a találkozóról nem számolhattam be az elégedettség hangján. Még akkor sem, ha ti nyugodtan „kipipáltátok” a munkatervnek ezt a pontját, mondván: csak hogy ezen is túl vagyunk. Értesíték meg, hogy a szakbizottságban dolgozó kulturmunkásoknak nem lehet közömbös, hogy a rendezvények hogyan sikerülnek. Tanulságként tehát feltétlenül azt kell levonnotok, hogy nem elég valamit csak meghirdetni, s a feladatokat másoknak kiadni. A végrehajtást is ellenőrizni kell, mert lám, hova vezet a felületes szervező munka.

Pótolva mulasztásomat, abban a reményben búcsúzom, hogy legközelebb, a korábbi évek hagyományaihoz híven, városotokból ismét jól sikerült rendezvényekről tudósíthatjuk majd lapunk olvasóit.

Szalai István

A nyári vakációban

3527 vasutas gyerek vesz részt
a szakbizottsági üdültetésben

Szakbizottságunk ez évben üdültetésben részt vevő gyermekeinek számát a 3527-re növelte.

Devizamentes külföldi cseré-üdültetésben az idén a Szovjetunióba, az NDK-ba, Ausztriába és Lengyelországba összesen 157 vasutas gyermek vett részt. Az üdültetésnek ez a nemzetközi kapcsolatok erősítő formája kitüntetést. Ezért a kiválasztásnál elsősorban az üdültetésnek a tanulmányi eredménye és a szülői eredményes munkája, mozgalmi tevékenysége. A SZOT ebben az évben 200 szakmunkástanuló és ifjúmunkás üdültetését tette lehetővé Verőcmaroson, az ifjúsági táborban. Szakbizottságunk ezzel is támogatni kívánja az ifjúságpolitikai törvény és kongresszusunk határozatainak megvalósítását.

A bizalmiakkal és a szakbizottsági bizottságoknak nagy gondot kell fordítani arra, hogy elsősorban a rászorult gyermekek üdülhessenek, olyanok, akik más gyermeküdü-

letési formában még nem részesültek. Devizamentes külföldi cseré-üdültetésben az idén a Szovjetunióba, az NDK-ba, Ausztriába és Lengyelországba összesen 157 vasutas gyermek vett részt. Az üdültetésnek ez a nemzetközi kapcsolatok erősítő formája kitüntetést. Ezért a kiválasztásnál elsősorban az üdültetésnek a tanulmányi eredménye és a szülői eredményes munkája, mozgalmi tevékenysége. A SZOT ebben az évben 200 szakmunkástanuló és ifjúmunkás üdültetését tette lehetővé Verőcmaroson, az ifjúsági táborban. Szakbizottságunk ezzel is támogatni kívánja az ifjúságpolitikai törvény és kongresszusunk határozatainak megvalósítását.

Rekordidő alatt felújították
Körmend állomás kisvendéglőjét

Január elején szűnt meg a vendégek kiszolgálása az utasellátó körmei kis vendéglőjében. A forgalmas vasúti csomópont régi, korszerűtlen utasellátó egységéből az építők rövid idő alatt — nem kötelező fogyasztású, városteremnek is használható — modern faburkolatú, hangulatos világítású értékesítő helyet alakítottak ki. Felújították a konyhát, a raktárakat és az előkészítő helyiségeket

és a dolgozók részére pedig zuhanyozókat és öltözőket építettek. A közel egymillió 600 ezer forint értékű átépítéssel rekordidő alatt — a tervezett május végi átadási határidő helyett — április elejére elkészültek az építők. Így ettől az időponttól kezdődően a csomóponton megforduló utasok és vasutasok kényelmes, tiszta étteremben étkezhetnek és olthatják szomjukat.

Sz. Jakab

Alkohol a közlekedésben

Előadásorozat a Vasúti Főosztályon

A KPM és az Országos Egészségnevelési Intézet az 1978-as évet a „Közlekedés és hírközlés munkaegészségügyi évének” nyilvánította. Ebből az alkalomból a Vasútegészségügyi Igazgatóság május 23-án a Vasúti Főosztály konferenciatermében előadásorozatot rendezett „Alkohol a közlekedésben” címmel.

Az előadók a túlzott alkoholfogyasztásnak és az alkoholizmusnak az emberi szervezetre és a társadalomra gyakorolt hatását mutatták be, majd a gyógyítás és megelőzés lehetőségeit ismertették.

Az alkoholnak az emberi szervezetre és az idegrendszerre gyakorolt hatásáról, valamint az alkohol és a közleke-

dési balesetek összefüggéséről dr. Várkonyi Sándor, dr. Gáti György a MÁV Körház és Központi Rendelőintézet osztályvezető főorvosai és dr. Veress László, a Szegedi TEK vezetője tartottak előadást.

Az előadásokat az alkoholfogyasztás és az üzemi balesetek összefüggéséről, az alkohollal kapcsolatos fegyelmi kérdésekről és az alkoholizmus elleni harc társadalmi lehetőségeiről szóló előadások zárták le, amelyeket Eglér Róbert, a Vezérgazgatóság Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztályának osztályvezető-helyettese, dr. Phersy Ferenc, az Igazgatási és Jogi Szakosztály osztályvezetője és Baranyai Zoltán, a Vasutasok Szakszervezete osztályvezetője tartotta.

Határmenti találkozó

Sopronban tanácskoztak a magyar és az osztrák vasutas-szakszervezet vezetői



A képen az osztrák delegáció, középen Fritz Prechl elnök

Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára május 16-án és 17-én határmenti megbeszélésen fogadta Sopronban az Osztrák vasutasok szakszervezetének háromtagú delegációját, Fritz Prechl főtitkárt, Karl Königet, a központi vezetőség tagját és Wilhelm Lampl területi elnököt. Magyar részről jelen volt a negbeszélés Benkovics Dezső, a GySEV vezérigazgatója, Lisický Lajos, a GySEV soproni igazgatója is.

A találkozók célja a két szakszervezet közötti kapcsolatot

lat további erősítése volt. A tárgyaláson a résztvevők megállapították, hogy fontos törekvés a szakszervezeti mozgalom erősítése, a kapcsolatok további szilárdítása. Egyetértettek abban is, hogy a jövőben hasonló találkozókat rendeznek, mert ez jó alkalom arra, hogy a két szakszervezet kiismerje tapasztalatait.

A kétnapos tanácskozás befejezése után Koszorús Ferenc főtitkár egyhetes hivatalos látogatásra hívta meg az osztrák vasutas-szakszervezet vezetőjét.

Vasutas békenagygyűlés Miskolcon

Május 25-én Miskolcon a vonatási főnökség mozdonyjavító csarnokában békenagygyűlést tartottak a MÁV miskolci igazgatóságának dolgozói. A több mint háromezer résztvevő előtt Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára mondott beszédet.

Az elnökségben helyet foglalt Drótos László, a miskolci városi pártbizottság első titkára, Tóth József, az SZMT vezető titkára, Fülöp Péter, a városi KISZ bizottság első titkára, Németh Emil, az Országos Béketanács Elnökségének tagja, Hegyi Imre, a Hazafias Népfront megyei, valamint Szuchy Róbert, a Hazafias Népfront városi titkára.

Az ünnepséget dr. Pásztor Pál, a miskolci vasútigazgatóság vezetője nyitotta meg, majd átadta a szót Koszorús Ferenc főtitkárnak.

A nagygyűlés szónoka bevezetőjében megemlékezett a második világháború szörnyűségeiről, az ötvenöt millió ember pusztulásáról, a tengeri könnyről. A szörnyű pusztítás nem kímélte hazánkat sem, nemzeti vagyunkunk fele megsemmisült. Katasztrófális helyzetbe került a vasút is. Az előadó szót az újjáépítés hősi küzdelmeiről és emlékeztetett arra, hogy a miskolci igazgatóság is több olyan ember dolgozik, aki részese volt az újjáépítésnek.

Időközben azonban felnőtt egy nemzedék, akik csak hallomásból, irodalmi művekből szerezték ismereteiket a katasztrófális világegyésről.

— Meggyőződésem, hogy a borzalmakat és szenvedéseket átélő generációval együtt békében felnőtt fiatalok is őszintén hajlíják — mondta befejezősül Koszorús Ferenc.

A MÁV-szimfonikusok sikere az NSZK-ban és Hollandiában

A MÁV Szimfonikus Zenekart határainkon túl is jól ismerik. Az elmúlt években sikeresen vendégzerepeltek Görögországban, Olaszországban, Nyugat-Németországban, Hollandiában és Lengyelországban. A szimfonikusok ez év áprilisában ismét nagy sikert arattak az NSZK-ban és Hollandiában, ahol öt-öt koncertben bizonyították tudásukat, felkészültségüket.

A kitűnő zenekart ezen a turnén Oberfrank Géza kivül nemzetközi karmestergárda, Siegfried Heinrich nyugatnémet, Joó Árpád amerikai és Coen Ruijvenkamp holland karmester dirigálta. A legnagyobb sikere Oberfrank Géza karnagynak volt Frankfurtban. Liszkay Mária

Tavaszi sztrájkharcok Európában

A nyugat-európai országok sztrájkmozgalmaikat elemezve új vonások figyelhetők meg: a sztrájkmozgalmak mindinkább a tömeges elbocsátások és a munkanélküliség szüntelen emelkedése ellen irányulnak, s a megmozdulásokban egyre nagyobb tömegek vesznek részt. Jellemző, hogy a sztrájkok egy része hosszabb ideig tartó. A legfontosabb sajátosságuk, hogy a megmozdulások nem korlátozódnak egyes országokra, hanem amilyen mértékben válik a töke nemzetközivé, olyan arányban szervezik meg ellene az érdekelt országok szakszervezeti szövetségei az egységes fellépést.

A munka és a töke közötti összecsapások végső soron azt bizonyítják, hogy a monopóliumok és multinacionális vállalatok nem tudták a dolgozókkal elfogadtatni a „harmonikus társadalmi fejlődés” burzsoá elméletét.

Nyugat-Európában a tavaszi sztrájkharcok egyik fő szervezője az Európai Szakszervezeti Szövetség (CES) volt. A CES végrehajtó bizottsága felhívást intézett a szövetséghez társult nyugat-európai szakszervezetekhez, hogy április 5-ét nyilvánítsák szakszervezeti akciónappá a munkanélküliség felszámolásáért, a teljes foglalkoztatottságért. A felhívásban többek között rámutattak arra az ellentmondásos helyzetre, amely szerint a tőkés kormányok szívesebben finanszírozzák a munkanélküliség költségeit, semmint, hogy újabb munkahelyeket létesítsenek. Az Európai Gazdasági Közösség országai a múlt évben 50 millió márkát fordítottak erre a célra.

A Nyugat-Európában több mint 7 millió a munkanélküliek száma, ebből 6 millió az Európai Gazdasági Közösség országaiban. Ez a szám kétszerese az öt évvel korábbinak.

A felhívás nyomán 18 európai ország 50 millió dolgozóját képviselő 31 szakszervezet rendezett tüntetéseket saját hazájában. Követelték a bérek vásárlóerejének növelését a kereslet fellendítése érdekében, amely így újabb munkahelyeket létesíthet vonhatja maga után.

A nyugat-európai szakszervezeti mozgalom történetében példa nélkül álló volt a május 11-én Brüsszelben lezajlott nagyszabású egység tüntetés, amelyen az Európai Gazdasági Közösség kilenc országából nyolc ország közel tízezer vasutas dolgozója vett részt. A küldöttek valamennyien vasúton érkeztek Belgium különböző területeiről. Franciaországból, Hollandiából, Dániából, Nagy-Britanniából, Luxemburgból, a Német Szövetségi Köztársaságból és Írországból. Közel ezer olasz vasutasnak kellett volna megérkeznie utazni, de az Olaszországban akkor uralkodó feszült belpolitikai helyzet miatt erre nem kerülhetett sor.

Az európai vasutak dolgozó részvételükkel egyöntetűen választották az Európai Szakszervezeti Szövetség tag-szervezetének, az Európai Vasutasok Nemzetközi Bizottságának felhívására, hogy emeljék fel szavukat „a közösségi érdekek érvényesítésén belül egy új közlekedéspolitikáért”. A tüntetők élén a mintegy egymillió vasutast képviselő szakszervezeti küldöttségek vezetői haladtak, köztük a francia CGT, az FO és az autonóm szakszervezeti szövetségek felelősei.

A közös piac székhelyén a küldöttek memorandumot fogadtak el, amely a vasutas dolgozók követelése alapján megfogalmazott szakszervezeti javaslatokat tartalmazta.

A tüntetés alkalmából rendezett sajtókonferencián Alphonse Tonneau, az Európai Vasutasok Szakszervezeti Szövetségének titkára rámutatott arra, hogy a közös piaci országok kormányai 20 év óta visszautasítanak minden beruházást, különösen a tömegközlekedés területén, ezért a szolgáltatások színvonala romlott. Vasútvonalakat szüntettek meg, csökkentették a vasutasok létszámát, ugyanakkor az utazóközönséget rendszeresen jelentős viteldíj emeléssel sújtják.

A vasutas-szakszervezetek közös memoranduma feltárta a helyzet súlyosbodásának okait: ezerszer a munkanélküliség forrását képező gazdasági hanyatlás, a tartós infláció és az elkeveredett konkurrenciaharc vezetett a szállítás és közlekedés súlyos zavaraihoz.

A nyugat-európai vasutas-szakszervezetek új közlekedéspolitikát követelnek, amelynek nyomán csökkennének az állami költségvetés terhel, újabb munkaalkalmak megteremtésével színvonalasabbá válhatnának a vasúti szolgáltatások. Egy új közlekedéspolitikai összehangoltabbá tehetné az európai közlekedési és szállítási rendszereket, visszaadhatná a vasút elsődleges szerepét a szállításban, mert ahogy ezt Alphonse Tonneau kifejtette: „a vasút jelenleg is a leggazdaságosabb, a környezetet legkevésbé szennyező, biztonságos szállítási eszköz. Ennek ellenére egyre fokozódik kihasználatlansága. A vasutas-szakszervezetek az EKG illetékesinek átadott nyilatkozatukban közölték, hogy a valós helyzet feltárása és a vasutasok követeléseinek támogatása érdekében a lakosság azon rétegeihez fordulnak, akiket a legsúlyosabban érint a közlekedési költségek emelkedése és a szolgáltatások minőségének romlása”.

Baranyai Zoltán

Az 1978/79. évadra

Június 30-ig lehet igényelni Vasutas operabérletet

A zenei ismeretterjesztés lokra és azokra a dolgozókra, egyik jelentős eredménye az akik érdeklődést mutatnak az Erkel Színház Vasutas operabérletének népszerűsége. Az 1978/79-es évadban a következő művek szerepelnek a vasutas és hozzátartozója tekinthet meg az operaelőadást, Szentán, Szerenád, Bach: Air, szót, s közülük sokan váltak a komolyzene kedvelőivé, operabérletre váltak.

A sok élményt nyújtó előadások és az alapszervezetek jó szervező, propagandá munkájának eredményeként a bérlet az egész országban kereslettel bír. A szolgáltatás helye a vasutasbérlet műsorán: Brenskintette meg az operaelőadást, Szentán, Szerenád, Bach: Air, szót, s közülük sokan váltak a komolyzene kedvelőivé, operabérletre váltak.

A bérletigényléseket a szakszervezeti bizottságok útján kell a területi bizottságokhoz bejelenteni. Az igénylési határidő június 30. Az előadások és a befizetési határidőknek nagyobb figyelmet a műsor bérleti hirdetményein szocialista brigádokra, fiatalok találhatók.

Odesszai vasutasok Szegeden

A testvérmegyei kapcsolatok keretében május 15-én 30 tagú — pártmunkásokból, szakemberekből, a tudományos élet képviselőiből álló — odesszai delegáció érkezett Szegedre. A delegáció tagjai között vasutasok is voltak. V. K. Markovics, az odesszai vasútigazgatóság vezetője, T. Marjanovics, a kerületi vasutas-szakszervezet titkára K. A. Jurjevics, a jelzőbevezető és távközlési osztály vezetője három napig a szegedi igazgatóság vendége volt. A vendéglátók tájékoztatást adtak az igazgatóság feladatairól, gazdasági tevékenységéről, a szakszervezettel és a pártmunkáról, az ifjúságpolitikai feladatok végrehajtásáról, valamint a szegedi vas-

utas MSZBT tagsoport sokrétű és tartalmas munkájáról. Az elméleti kérdések megbeszélése mellett gyakorlati bemutatókra is sor került. A vendégek megtekintették az igazgatóság épületében üzemelő VTS 56100 típusú mikroszámítógépet, ismerkedtek a menetirányító és a telefonközpont munkájával, s látogatást tettek Kiskunfélegyháza állomáson. A szovjet vasutasok igen nagy elismeréssel szölktek a Kiskunfélegyházán felszerelt technikai berendezésekről, az állomáson dolgozók szociális ellátásáról. Hasonlóan nagyra értékelték az MSZBT tagsoport munkáját, és azt, hogy valamennyi szegedi vasutas tagja a tagsoportnak.

(Gellért)



A Landler Jenő Művelődési Házban kiállítást rendeztek Marx Károly születésének 160. évfordulója tiszteletére. A könyvtár olvasótermében mutatták be a tudományos szocializmus megalapítójának magyarul megjelent műveit. A több mint 200 látogató megismerhette a Marx család életéről szóló könyveket is.

Vonattal Spanyolországba

A közelmúltban turistaként utaztam Spanyolországba. Csoporthoz Debrecenből indult a több mint nyolcezer kilométeres levő úticél felé. A vonaton történő utazás fárasztó, de a napfényben csillogó tengerpartok, valamint a kopár és terméheny területek gyakran megdöbbentő változatossága. Felejthetetlen élmény maradt a jögrög, a pun, a római, a gót és az arab műalkotások megismerése is.

Madridi séták

Irúrnál léptünk Hispánia földjére. Innen ismét vonattal utaztunk az ország fővárosa, Madrid felé. Az expressz lassan haladt, sokat ácsorgott az állomásokon, ami nekünk, magyar vasutasoknak szokatlan volt. Ennek ellenére mégis menetend szerint érkezünk a madridi Chamartin pályaudvarra, amelynek 21 fogadó és induló vágánya van. Ezeket a pályaudvarokon át lehet megközelíteni. Az utasokat mozgólépcsők viszik a vágányok felett lévő, több emelet magas üvegpályára, ahol fotocellák az ajtók, automata csomagmegőrzők, elektronikus utas-tájékoztatók, pénzváltóhelyiségek szolgálják az utasok kényelmét.

Az utastájékoztató segítségével könnyen megtaláltuk a madridi Atocha pályaudvarra induló vonatokat, amely

nyolc kilométeres van a Chamartin pályaudvartól és a föld alatt vezet az útja. Szállásunk az állomás közelében volt. Innen indultunk városnéző sétára. Jártunk Madrid legforgalmasabb terén, a Puerto del Sol-on és megcsodáltuk a tere körülvevő palotákat és III. Fülöp király lovasszobrát. A tere kilenc kapun lehet bejutni. Körülötte kiskocsmák és üzletek vannak.

Másnap a város híres múzeumát a Prádót látogattunk meg. Gyönyörködünk Tizian, Goya, Rubens, Raffael és Murillo festményeiben. Jártunk ezen kívül az arénában, megtekintettük Európa legmagasabb felhőkarcolóját, valamint Don Quijote lovag és Sancho Panza szobrát.

Ellátogattunk a Madridtól ötven kilométerre lévő El Escorialba is, majd Toledóba. Nagy élmény volt számunkra a festőkirály El Greco házának megtekintése. A Grecoházban a mester húsz remekművében gyönyörködhattunk.

Afrika földjén

A madridi Atocha pályaudvarról Algecirasba utaztunk. A hosszú úton sok vasúti tapasztalatot szereztünk. Láttuk a modern elővárosi vonatokat és a luxuskényelmet nyújtó Talgo expresszt. Az olasz gyártmányú elektronikus utastájékoztatók arról árulkodtak, hogy megvalósították a személyvonatok ütemes indítását. A vonatok minden óra

5. 10. illetve 15. percében indulnak. A nagyállomásokon a jegypénztárakban elektronikus vezérlésű jegyautomaták nyomtatják az úgynevezett „complemento” menetjegyet, amely egyúttal a helyjegy szerepét is betölti. A vasutasok segítik az utasok felszállását, csomagjaik elhelyezését. A spanyol vasutaknál nincs munkaerőhiány. Nők csak a hangosbemondóknál dolgoznak. A várótermeket és a szerelvényeket is férfiak takarítják. Aprólékos precizitással mossa a kocsik oldalát és fényesre törlik a padlózatot. Önjáró kocsimosogatókat is láttunk. A szerelvények tisztítása nekünk is követésre méltó példa lehetne.

Másnap hajóval utaztunk az afrikai Ceutába. A félórás hajóút során gyönyörködünk a gibraltári szoros szépségében és a tengerparti kikötőkben. Amikor Afrika földjére léptünk, szokatlan látványt fogadtunk. Az utcákon lefátyolozott arab nők és burnuszos férfiak sétáltak. A városban nagyon sok a turista, az üzletek olcsó árú vonzzák az idegeneket.

Tizenegy nap távollét után már egyre gyakrabban foglalkoztatott bennünket a hazatérés gondolata. Annyi időnk azonban még volt, hogy megtekintsük Granadát. Láttuk a Sierra Nevada hóval fedett csúcsait, a székesegyház mellett lévő világhírű Alhambrát, benne a mirtusz és az oroszlan udvart, valamint a kirá-

lyok és a két nővér termét. Az Alhambrától kissé távolabb a szultánok nyári palotájában gyönyörködünk. Területén több ezer szökőkút működik hat-hétszáz éve.

Fények és árnyak

Folytattuk utunkat hazafelé. A Granada és Barcelona közötti ezer kilométeres távolságot a Barcelona expressz huszonegy óra alatt tette meg. A pálya mellett több kilométer hosszú narancserdők és citromfa-ligetek húzódtak. A hosszú úton megfigyeltük, hogy a kisebb állomásokon a vonat indulására figyelmeztető jelzés a forgalmi iroda ajtaja felett elhelyezett csengővel történik. Utána a vonatot felcsavart vörös zászlóval menesztik. A mozdonyvezető kurtijelet ad, majd zárja az önműködően csukódó ajtókat. A forgalmi szolgálattevők hangyul fogadják és menesztik a vonatokat. Szájukban cigaretta van, kezüket zsebre teszik. Öltözkéjük: félig egyenfélig civilruha.

Utazásunk során csak a nagyobb tengerparti kikötők közelében láttunk tehervonatforgalmat. A korszerű mozdonyok mellett még megtalálhatók az elavult járművek és állomások is. A felhőkarcolók tövében is vannak nyomoranyagok. Barcelona az ország második legnagyobb városa. Itt bűcsüztünk el Spanyolországtól, majd ismét vonatra ültünk és Ceutere, Marseilles, Genova, Milano, Venecia és Zágráb útjainon — háromhetes távolság után — érkezünk ismét Debrecenbe.

Simon Ödön



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM

ARA: 70 FILLER

1978. JÚNIUS 17.

Az elnökség napirendjén

a műszakpótlék kiterjesztése a vasúti közlekedés dolgozóira

Szakszervezetünk elnöksége június 8-án ülést tartott. A testület elsőnek a szállításban és hírközlésben dolgozók július 1-től bevezetésére kerülő műszakpótlékáról készült jelentést vitatta meg.

Mint ismeretes, a Minisztertanács 1977. július 1-től szabályozta az iparban, az élelmiszer-kiskereskedelem és a vendéglátóiparban dolgozók műszakpótlékát. A rendelet hatálya a MÁV-nál valamennyi járműjavító üzem, a MÁV kitergőgyártó, a MÁV gépjávitó, a MÁV építőgépjávitó és a MÁV fatelítő üzem többműszakos fizikai dolgozóira terjed ki. Az iparban bevezetett műszakpótlék anyagi fedezetét a MÁV saját erőforrásból biztosította, mivel a II. és a III. műszakban teljesített munkanapok aránya nem érte el az összes munkanap 8 százalékát.

1977. szeptember 1-től a vasúti közlekedésben egyes kiemelt szolgálati helyein, a frekvenciát munkakörökben, ugyanakkor saját erőforrásból műszakpótlékot vezettek be.

A múlt évben bevezetett műszakpótlék 25 ezer vasutat érintett. Ennek ellenére még mintegy 39 ezren dolgoznak folyamatosan vagy folyamatosan munkarendben. Részükre ez év július 1-től vezeték be a műszakpótlékot.

A vasúti közlekedésben dolgozóknál olyan elvek alapján célszerű bevezetni a műszakpótlékot, mint az iparban, olvasható a jelentésben. Természetesen a közlekedés sajátos helyzetét, elsősorban a munkarendek alkalmazása és a nem fizikai munkakörök minősítése tekintetében figyelembe kell venni. A sajátos munkarendek közül folyamatosan kell tekinteni a 12/24 órás forduló beosztást közbevetéssel. A 12/36 órás fordulót, vagy ennek 191 órás különböző változatait viszont folyamatosan tekintjük. Az utazószemélyzet is folyamatosan munkarendben dolgozik, de a munkaidőjük a nap bármelyik időszakában kezdődhet, illetőleg befejeződik.

Vannak olyan jelentős nem fizikai és nem közvetlen termelésirányító beosztások, ahol követelmény a folyamatos munkarendben való szolgálat. Ilyenek a személygépjárművezetők, fuvardíj-számfejtők, kocsiintézők, áruirányítók, tárgyéprőkezelők, ügyeletes tisztviselők, vámkiszorítók stb. Ezekben a beosztásokban dolgozók a korábbi MT-rendelettervezet szerint műszakpótlékre nem jogosultak. A vasút és a szakszervezet vezetőinek javaslatára azon-

ban az ágazati miniszteri szabályozásban ezeknek a munkaköröknek a felvételére is lehetőség nyílt.

Eszerint a központi rendeletek által, valamint a MÁV saját erőforrásból biztosított lehetőségek alapján 1978. július 1-től valamennyi több műszakban, folyamatosan vagy folyamatosan munkarendben foglalkoztatott fizikai, közvetlen termelésirányító besorolású dolgozókat, továbbá a nem fizikai és nem termelésirányító besorolású egyéb foglalkozású dolgozók műszakpótlékban részesülnek.

Az elnökség a műszakpótlék szabályozására vonatkozó köz-

lekedés- és postaügyi miniszteri rendelettervezetet megvitatta és elfogadta, majd felhatalmazta Koszorus Ferenc főtájkárt a tervezet alapján elkészülő végrehajtási utasítás aláírására.

Az elnökség ezután megvitatta és kiegészítésekkel elfogadta a szakszervezet művelődési intézményeinek helyzetéről, tartalmi munkájáról, személyi, anyagi feltételeiről és a létesítmények állapotáról készült jelentést. Ugyancsak elfogadta az üdülés személyi és anyagi feltételeiről, a létesítmények állapotáról — a MÁV Utasellátó és GYSEV területén — készült jelentést.

Környezetcsinósítás önerőből

A szentesi építési főnökség szegedi gépállomásának dolgozóit sokat tesznek munkahelyi környezetük csinósításáért, a biztonságos munkavégzés megteremtéséért. Az elmúlt hónapokban szabad idejükben a telep sáros, gödres-gödörös útjai helyett újat építettek. A főnökség területén több ezer használt betonaljat fektettek le, s rendezett gépkocsiparkolót, bejáró utat, gyalogjárda építettek. Parkosították az utak melletti területeket is.

Most ismét 600 betonaljat kaptak, ebből a javító területek burkolását szeretnék elvégezni. A gépállomási példája is bizonyítja: milyen sokat tehetünk munkahelyünk csinósítása, a munkavédelmi előírások betartása érdekében — önerőből.

A VASÚT MÁJUSI SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYE:

26 millió 547 ezer utas és 11 millió 534 ezer tonna áru

Lelassult az elegymozgás — Romlottak a minőségi mutatók

A vasút májusban 26 millió 547 ezer utast szállított. Ezzel az utasszállítási tervet 96,4 százalékra teljesítette. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 0,1 százalékkal romlott, késési idejük viszont csökkent a múlt évihez képest.

Az áruszállítási teljesítmény alakulása sem mondható kedvezőnek. A vasút

11 millió 534 ezer tonna árut szállított, s ezzel a bázisidőszakhoz viszonyítva 99,8, a tervet alapul véve pedig 99,3 százalékos teljesítést ért el.

Az áruszállításnál mutatkozó csökkenést elsősorban a nem-

zetközi forgalom visszaesése okozta.

A belföldi forgalom a bázishoz viszonyítva 4,8 százalékkal (330 ezer tonnával) nőtt, az export, import és tranzit forgalom együttesen 356 ezer tonnával csökkent.

A belföldi szállításonál, az előirányzatot tekintve 5 százalékos túlteljesítést ért el a vasút. Ezzel szemben

az exportküldemények mennyisége 16,5 százalékkal, az import- és tranzitforgalom volumene pedig 13,1 és 7,3 százalékkal alatta maradt a tervezett értékeknek.

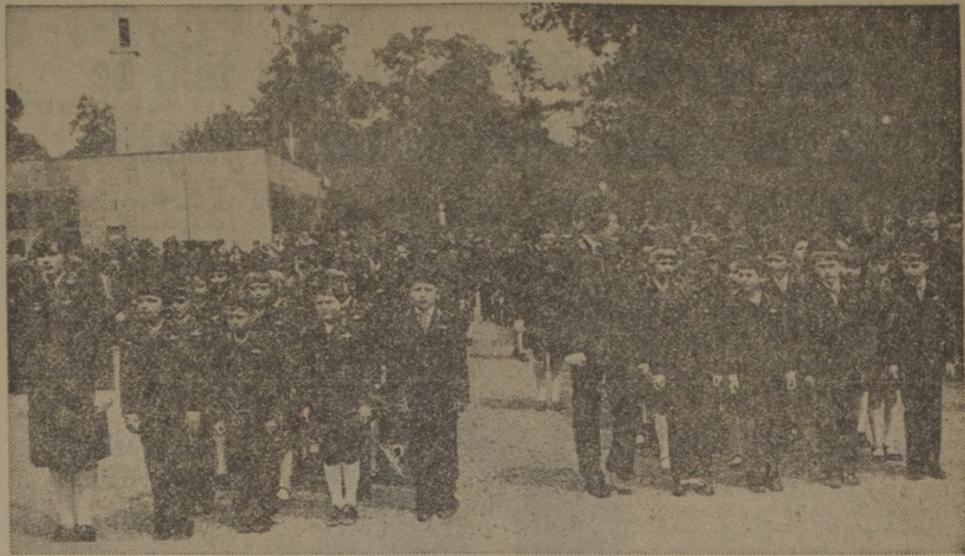
A teherkocsiigényes áruforgalomban, a legfontosabb tömegáruk közül a bázishoz képest a szén, kő, kavics, homok, cement és műtrágya küldemények volumene 9,6—15,7 százalékkal emelkedett, míg a cementgyártmány és tűzifa szállítások mennyisége 10,4, illetve 6,2 százalékkal csökkent.

A felületlenül indokolt pályakorszerűsítési munkák miatt, sajnos, több minőségi mutató kedvezőtlenül alakult. A teherkocsi forduló ideje például

0,5 százalékkal romlott, a vontató járművek napi futása a villamos vontatásnál 1,9, a dízelmozdonyok esetében pedig 1,8 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel korábban.

Javult a teherkocsi raktáskapacitásának kihasználása,

Harmincéves az Úttörővasút



A jubileumi ünnepségre felsorakozott úttörővasutasok (Tudósítás az 5. oldalon) (Óvári Árpád felvétele)

BALASSAGYARMATI VÁLTOZÁSOK

Körzeti üzemfőnökség alakul

A gazdasági egység szervezeti felépítéséhez igazítják a szakszervezeti tevékenységét

Balassagyarmaton az állomás-, a vontatási és a vonalfőnökség összevonásával körzeti üzemfőnökséget kell létrehozni. A MÁV Vezérigazgatóságnak ez a döntése hatással van a szakszervezeti szervek tevékenységére is.

Alapszabály írja elő

A Magyar Szakszervezetek Alapszabálya úgy rendelkezik, hogy a gazdasági egység szervezeti felépítéséhez igazodva kell kialakítani és működtetni a szakszervezeti választott szervezetet. Szakszervezetünk elnöksége ezért hozott olyan értelmű határozatot, hogy mindenütt, ahol üzemfőnökséget hoznak létre, választás útján ennek megfelelő szintű szakszervezeti bizottságot kell alakítani.

A küldötttertekezlet — 74 résztvevővel — május 23-án lezajlott. Megjelent Tófalvi István, a budapesti területi bizottság tagja, a Pécs—Nagyrad mezei felelőse, aki — Szombati Istvánnak, a csomóponti pártvezetőség titkárnak üdvözlő szavai után — ismertette az üzemfőnökség létrehozásából eredő, szükségszerű szakszervezeti feladatokat. Ezután sor került a munkabizottságok megválasztására, valamint az ideiglenes intéző bizottság tagjainak kijelölésére. A küldötttertekezlet a választás az ideiglenes intéző bizottságot bízza meg az üzemfőnökségi szakszervezeti bizottságra háruló feladatok el-

lásásával. Az ideiglenes intéző bizottság elnöke Pribeli István, titkára pedig Ferencz Sándor lett.

lasztására. Az üzemfőnökségi szakszervezeti bizottságot választó küldötttertekezlet időpontját az üzemfőnökség létrehozásának megtörténte után határozzák meg, ügyelve arra, hogy a jelölőbizottság munkájának befejezése és a választás között legalább tíz nap maradjon a jelölés nyilvánosságra hozatalára. A körzeti üzemfőnökséghez tartozó szolgálati helyeken ugyanis ki kell függeszteni a szakszervezeti bizottságba, illetve a számvizsgáló bizottságba és a társadalombiztosítási tanácsba javasolt tagok névsorát.

Köcsönös tájékoztatás

Az értekezleten Somogyvári Lajos üzemfőnök tájékoztatta a jelenlévő szervezők jelenlegi helyzetéről, a körzeti üzemfőnökség megalakulásával kapcsolatos tennivalókról.

Nyílt jelölés

A következőkben sor került a bizalmiküldöttek megvá-

Ketykó István

Energia és közlekedés

Kiállítás a Győri Távközlési és Műszaki Főiskola aulájában

Május 11-én nyílt meg a Győri Távközlési és Műszaki Főiskola aulájában az Energia és közlekedés című kiállítás. A kiállítást dr. Hegedűs Gyula főigazgató üdvözlő szavai után dr. Czére Béla címzetes egyetemi tanár, a Közlekedési Múzeum főigazgatója nyitotta meg.

Népgazdaságunk szállítási teljesítményei rohamosan növekednek és fokozottan előtérbe kerül a környezetvédelem is. Ezért nem közömbös, hogy hogyan alakul a jövőben a közlekedés által fel-

használt energia mennyisége és összetétele.

A kiállítás tablói részletes elemzéseket tartalmaznak az egyes közlekedési ágak energia felhasználásáról. A hajdani járművek és a legújabb járműtípusok összehasonlítása jól szemlélteti a fejlődés irányát. Igen sok múlik tehát a közlekedési dolgozók hozzáértésén, magatartásán és a takarékosra való tudatos törekvésén. Ezért a kiállítás megtekintése hasznos mind azok számára, akik a közlekedés bármely területén dolgoz-

Társadalmi munka az ifjúságért

Borongós, esős időnek ígérkezett május 20-a, amikor 19 férfi és 2 asszony kora reggel útnak indult a Keleti pályaudvarról. A biztosítóberendezési és automatizálási szakosztály dolgozói szabad szombatjukon vállaltak társadalmi munkát annak érdekében, hogy elősegítsék a szakszolgálat külső munkálatait. A munkájukért kapott ösztönzést pedig a VI. kerületi tanács gyermekintézményei javára ajánlották fel.

A TBÉF dolgozóinak kommunista szombatjához csatlakoztak és Tápiószelére utaztak, hogy segédkezzenek az állomási biztosítóberendezés átépítésében. Igen nehéz fizikai munkát bíztak rájuk: az új berendezések létesítését

akadályozó, főlegessé vált vonóvezeték betoncsatarnak kellett ellátogatniuk a vágányok közül és kiátni a mechanikus jelző állítására szolgáló vonóvezeték tartó Plugor oszlopokat. Nemegyszer 80—90 kg-os betondarabokat kellett megmozgatniuk.

Néhányan az új fényorompó alapozását végezték. A hat órai megfeszített, de igen jó hangulatú munka után jóleső fáradtsággal nyújtóztak el a hazafelé tartó vonatban. Mindnyájan érezték, hogy hasznosan telt el ez a szombat. Nem kis büszkeséggel értékelték teljesítményüket — ami jobb volt mint az állandó csapat — sajtó tagjaikat masszírozva jótévedően elevenítették fel a nap vidám perceit.

A Szovjetunióban jártak

„Ki tud többet Szovjetunióról, ki tud többet Odesszáról?” címmel az elmúlt év végén nagyszabású vetélkedőt rendeztek Szegeden. A vasúti igazgatóság öt fiatalja — Bugyiné Kollár Ilona, Pintér Erika, Ráklí Erzsébet, Hegyközi Pál és Schinagel András — a városi döntő után győztesként került ki a megyei versenyből is. Jutulmuk 11 napos Szovjetunióbeli utazás volt, amire az elmúlt hónapban került sor. Az Odessza—Kijev útról hazatért fiatalok gazdag, színes programról számoltak be. Odesszában megismerkedtek a hős város történelmi és építészeti nevezetességeivel. Sétahajózás, Flotta-múzeum, ipari üzemek megtekintése, baráti találkozók szerepeltek a programban. A május 1-i felvonulást a dísztribünről nézték végig, s ott voltak az operaház díszelőadásán is.

Kijevben megtekintették a Szofti Székesegyházat, az Ukrán Mezőgazdasági kiállítást és a Lenin Múzeumot. Az utazás során újabb ismeretekkel bővítették tudásukat, amit hasonló vetélkedőkön kamatoztathatnak.

MEGÉRDÉMELT KITÜNTETÉS

Ahol már két évtizede vasutas tölti be a szakmaközi bizottság titkári posztját

Bakos Sándor műszaki felügyelőt, a celladömölki építési főnökség előkalkulátorát májusban úton-útfélen megállították a nagyközség lakói, és őszinte szívvel gratuláltak neki a munkásságát nagy ünnepe, május 1. alkalmából kapott kitüntetéséhez, a Szakszervezeti munkáért arany jelvényhez.

Pályamunkásként kezdte

Bakos Sándor ma 55 éves. Egyénisége, egész magatartása a megtestesült nyugalomról árulkodik, pedig vállalt egy nagy közösség gondja nyomja. 1944 novemberében Celladömölkön kezdte vasúti szolgálatát, pályamunkásként. A felszabadulás után élt a kiránczó lehetőséggel, és állandóan képezte magát. Előbb képesített könyvelő vizsgát tett, majd amikor felettesei műszaki tisztá tanfolyamra javasolták, azt is vállalta.

Az elmúlt 33 év alatt igen sok társadalmi munkával bízták meg. Kezdtől fogva szakszervezeti tisztségviselő, 20 éve pedig rendkívül felelősségteljes tisztséget tölt be: Celladömölki nagyközség szakmaközi bizottságának titkári teendőit látja el.

Ez év tavaszán tárgyalta az MSZMP Celladömölki Nagyközségi Bizottsága a helyi szakmaközi bizottságok tevékenységét. A pártbizottság tagjai elismeréssel nyilatkoztak Bakos Sándor munkájáról, egyben jegyzőkönyvi dícséretben részesítették.

— Milyen feladatot jelent Celladömölkön a szakmaközi bizottság titkáriának lenni? — kérdeztük.

— Szakmaközi szervezetünk évi programja a szakszervezetek XXIII. kongresszusának határozataiból adódó feladatokat tartalmazza, figyelembe véve a helyi sajátosságokat. Feladataink fontos részét képezi az üzemek, intézmények szakszervezeti bizottságaival való szoros kapcsolat kiépítése. A nagyközségi tanács elnökével és a Hazafias Népfront titkárával történt megbeszélés alapján elhatároztuk, hogy három leszünk felelősök a társadalmi munkák szervezéséért. Úgy érzem nekünk is részünk van abban, hogy 1977-ben községünkben tervezetien haladt a társadalmi munka. A legaktívabb dolgozók, illetve lakosok részére adományozott emléklapok odaítélésénél is kikérték véleményünket.

Elsők Vas megyében

— Sokrétű feladataink közül szeretném kiemelni a tömegsport szervezésében elért sikereinket — folytatta. — A Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának Testnevelési és Sportbizottsága hazánk felszabadulásának 30. évfordulójára alkalmából hirdette meg első



ízben a szakmaközi bizottságok közötti sportvetélkedőt. Célunk az volt, hogy területünkön minél több fiatalt és sportolni vágyó idősebb dolgozót vonjunk be a rendszeres testedzésbe, a tomesportba. Örommel mondhatom, hogy 1975-ben, 1976-ban és 1977-ben mi, celladömölkiek végeztünk az első helyen. Ezeket az eredményeket csak kollektív vezetéssel érhetjük el. Sikertől mindig megalunk azokat a lelkes embereket, akik önzetlenül segítettek munkánkat. Ebben az évben is az a célunk, hogy az első helyen végezzünk.

Januárban beindították a kondicionáló testedzést, első sorban az ülőfoglalkozásúak részére. A résztvevők minden héten szerdán, este fél 6-tól Németh László testnevelő tanár irányításával végzik a gyakorlatokat az Eötvös iskola tornatermében. Támogatják azokat is, akik kispályák épí-

tését kezdeményezik társadalmi munkában. A tavaly megalakított szocialista bizottságban dr. Feind Anna és Nagy Istvánné különösen aktív szerepet töltött be: segítenek figyelemmel kísérni az Öregek Napközi Otthonában folyó munkát, és ha szükséges, a szocialista brigádokat is mozgósítják.

„Teljes szívvel, becsülettel...”

— Célkitűzéseink között olyan feladatok szerepelnek, amelyekkel segíteni kívánunk a nagyközségi tanács közszervezeti célkitűzéseinek megvalósításában — jegyzi meg Bakos Sándor. — Ilyenek: az egészségügyi és szociálpolitikai munka további javítása, a művelődési szervekkel, intézményekkel való szoros együttműködés, az 1978. évi társadalmi munkák közös programjának kidolgozása, a társadalmi ellenőrzés állandó felszínen tartása, az üzemek, intézmények, hivatalok közötti szakmaközi tomesportversenyek bővítése és a természetjárás megkedveltetése.

Amikor legutóbb Celladömölkön jártam, és Bakos Sándor elkísért a Járási Testnevelési és Sportfelügyelőségre, kissé tréfásan jegyezte meg:

— Feleségem néha zsörtölődik, hogy egyik nap ilyen ülsre, másik nap olyan értekezletre kell mennem. Mi tagadás, kevés időt tudok családi körben tölteni, de úgy érzem, hogy ha valaki egy feladatot elvállal, annak illik teljes szívvel eleget tenni.

Kiss Antal

A PÉCSI TERÜLETEN

A politikai oktatás sikerét még a múlt évben megalapozták

A Vasutasok Szakszervezetének Pécsi Területi Bizottsága értékelte az 1977-78. évi szakszervezeti politikai oktatás tapasztalatait, és megállapította, hogy a szakszervezeti bizottságok eredményes munkát végeztek. Az oktatásban 233 propagandista irányításával több mint 5400-an vettek részt.

Jól felkészült propagandisták

Az oktatási év sikerét megalapozták azzal, hogy már az előző évad befejezésekor megkezdtek a szervezést. A tervek elkészítése előtt megbeszéltek a szakszervezeti bizottságok a tennivalókat a pártszervezetekkel. Sok helyen pártvezetői üléseken tanácskoztak arról, hogy kik vegyenek részt a

pártoktatásban, kiket foglaljon a Kommunista Ifjúsági Szövetség és kiket vonjanak be a szakszervezeti tömegpolitikai oktatásba. A gazdasági vezetőkől azt kérték, hogy segítsenek az oktatás feltételeinek megteremtésében, biztosítsák a helyiségeket, és tegyék lehetővé azt, hogy a hallgatók ne legyenek szolgálatban akkor, amikor a foglalkozásokat szervezik. A kisebb szolgálati helyeken arra is megkérték a gazdasági vezetőket, hogy legyenek a szakszervezeti oktatás propagandistái.

A foglalkozásokat jól felkészített propagandisták vezették. Közülük 33-an a marxista-leninista esti egyetem, 67-en a marxista-leninista középiskola keretében készültek fel. A többiek 1 éves párt-, illetve szakszervezeti iskolán tanultak. A propagandisták továbbképzését úgy szervezték meg, hogy lehetőleg ne vonják ki a résztvevőket a termelésből. Megyénként hívták össze őket, de előfordult, hogy a szolgálati helyeken is — mint Dunaujvárosban és Sárospatakon — végezték a propagandisták felkészítését.

Megelégedéssel nyugtázta a területi bizottság, hogy a foglalkozásokon 85-90 százalékos volt a hallgatók megjelenése. Jó módszernek bizonyult, hogy az újfélételeseket is bevonták a szakszervezeti oktatásba. Ennek köszönhető, hogy az oktatást megközelítően annyian fejezték be, mint amennyi az induló létszám volt.

Az oktatásnak megvan a haszna

A szolgálati vezetők — alapították meg a testület — a gyakorlatban is hasznát látják annak, hogy a dolgozók részt vesznek a szakszervezeti, politikai oktatásban, mert akik tanultak, jobban ismerik a párt gazdaságpolitikáját, a

Hétfő kivételével naponta látogatható

Érdekes gyűjteményt foglal magába a szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum

Megtékinthető elsősorban szocialista brigádoknak és a természetjáróknak ajánljuk

A SZENTENDREI Szabadtéri Néprajzi Múzeum az ország központi gyűjteményét foglalja magába, s mint ilyen a magyar népi építészet és lakáskultúra hagyományos formáit, a 18-19. századi falusi és mezővárosi anyagi műveltségét tárja a látogatók elé. Az építményeket és berendezéseket nagytáji tagolásban — házankat 10 tájegységre bontva — épületrészekként mutatják be. Az egyes épületrészek bemutatásánál figyelembe vették a tájak egymástól eltérő településvizonyait, építészeti és lakáskultúráját, valamint az építmények formavilágát is meghatározó társadalmi-gazdaságtörténeti viszonyokat.

A Szatmár és részben a Bereg vidékét bemutató Felső-Tisza vidék tájegységet 1974-ben nyitották meg. Építés alatt áll a kisalföldi, majd ezt követi a nyugat- és délnyugati tájegység. A későbbiekben a felföldi, illetve alföldi mezővárosokat, a Középtisza vidéket, az Észak-Magyarországot és az Északkelet-Magyarországot reprezentáló építményeket készítenek el. Ehhez csatlakoznak majd szőlőmalmok, vízi malmok, műhelyek, határbeli építmények, valamint három temetőegység felekezeti megoszlásban. Ebben a csoportosításban mintegy 300 építmény és több mint 80 000 néprajzi tárgy segítségével mutatják be az építő- és lakáskultúrát.

A már felépült és látogatható épületek a volt Szatmár megyei Tiszahát erdőháti rész-

ről valók. A bemutatott épületegyüttes a régies, egytűcsás, orsós települési formát jeleníti meg utcáiban elhelyezkedő házakkal, a falu közepén templommal, haranglábbal, valamint az elkülönülten álló szárazmalommal.

A FELSŐ-TISZA VIDÉK fő építőanyaga a tölgyfa volt, egészen a 19. század elejéig. A tölgyerdő kipusztulásáig a házak boronafalúak voltak, kívül-belül betapasztva, teteljük sátoros, csungőszarufás, taposott szalmával fedett. A múzeumban két boronafalú disznóól példázta ezt az építkezési módot.

Az első, kiserparzti telken áll a Kispaládról való lakóház. Az udvar további építményei, tyúkól, a kerek disznóól, a szekérszines istálló, a fászelep és a szénatartó. A lakóház szoba-konyha-szoba beosztású, hátsó szobájában a szülők laktak, berendezése a 19. század második feléből való. Az első szobában a család fősi lakott, a szoba berendezése a századfordulóból való.

A második, középparaszti telken álló lakóház Botpaládról származik. Berendezése a századfordulót reprezentálja. A harmadik telek lakóháza Uszkáról való, az 1860-as években egy 90 holdas kisnemesi család építette. A vályogtégla falú, tornácos, faszindely fedésű épület beosztása a paraszt házakétól csak annyiban tér el, hogy utcai traktusát két részre osztották. A tájegység negyedik telke az utca felől kerítetlen, szélen áll az istálló és a disznóól. A telken beljebb álló lakóház Milotáról való, 1830 körül építették. Az egyetlen szobát kandalló fűti, ennél főztek télen, nyáron pedig a konyhából padkán. A ház vé-

gében az éléskamra áll. A udvar további építményei: sütőkemence, nyitott szin, csú, és méhes.

A FALU KÖZPONTJÁBAN áll a Mándról áttelepített református templom. A templom gerendavázas faszervezete közé erősített vesszőfonatos táblákat kívül-belül agyagó sárral tapasztották be. A kévégen kontyolt, faszindely fedett építmény 1787-179 között épült. A templomhajléban sajátos ellentétet alkotnak a fehérre meszelt falak és a festett, kazettás deszkamenyезet, karzat és bútorzat.

A templom nyugati bájára mellett áll a Nemesborzováról áttelepített harangláb melyet feltehetőleg 1794-ben építettek.

A tájegységben lévő szárazmalom Vámosoroszióból való. Körbenjáró lovakkal forgatott hatalmas kereke fa fogaskerekek és tengelyek segítségével működtette az őrlőköveket.

A református temetőben jelenleg 40 sírjal található. A Tiszántúlon és a Felső-Tisza vidéken általános, „csónak alakú” fejfátípus főbb változatait mutatják be Nádudvarról, Hajdúböszörményről és Szatmárcsékéről. Itt kaptak helyet a szentesi „gombosfák” és „kopjafák”, valamint egy 1848-as tűzértiszt történelmi jelentőségű sírköve.

A MÚZEUM április 1-től október 31-ig hétfő kivételével naponta 9-17 óráig látogatható. Budapestről a HéV-vel Szentendrére, s onnan autóbusszal közelíthető meg. Autóval Budapestről a 11. sz. közúton Szentendrére, majd onnan a Szabadforrás úton haladva érhető el. Gyalogosan az út egy óráat vesz igénybe. Az előre bejelentett csoportok részére a múzeum vezetést biztosít.

A Táncsics Kiadó kiadványai

A Táncsics Könyv- és Folyóirat Kiadó Vállalat gondozásában az első félévben sok hasznos könyv és különböző kiadvány jelent meg. A kiadványok legfőbb jellemzője, hogy tájékoztatók az olvasókat az aktuális társadalmi és tudományos eseményekről.

A legújabbak közül említést érdemel Vágó Ernő: Vándor Sándor tanítványai című könyve, amely a kórusmozgalm történetét mutatja be napjainkig. A képekkel gazdagon illusztrált könyv érdekes olvasmány mindazok számára, akik részt vállalnak vagy vállaltak a mozgalom munkájában. Mindenki számára igen tanulságos olvasmány László Lajos: Infarctus című könyve, amely megteremt eseteken keresztül mondja el egy-egy infarktus történetét, előzményeit és társadalmi okait.

A munkaverseny és a dolgozó hibátlanul mozgalom tapasztalatait két kiadvány is segíti. Egyik: a Dolgozó hibátlanul mozgalom fővárosi tapasztalatai, a másik pedig Kanyó Gyula: Komplex brigádok a vállalatnál.

Új tartalmat kapott a Válaszolunk a dolgozóknak munkaügyi kérdésekre sorozat is. A legutóbbi kiadás két témát dolgoz fel: jogosultság a gyermekgondozási segélyre és a családi pótlék feltételei és összege.

Minden évben bővül és újabb és újabb kiadásokkal gazdagodik a Mi világunk sorozat. Ilyenek a 42. szám: Tartóztatás — frissen tartás címmel, vagy a 43. szám: A munka és a szabad idő 2000-ben. Az otthonukat szépé várazsolók segítségét kapnak A szép lakás című kiadványtól.

A közeljövőben megjelenő kiadványok közül a szakszervezeti szervek figyelmébe ajánljuk Petrák Katalin: A szervezeti munkásság küzdelme a korszerű társadalombiztosításért. Ebből a könyvből

megismerhetjük, hogy a mozgalomban dolgozók hogyan jutottak el a mai korszerű vívmányokig.

Második javított kiadásban jelenik meg a Bizalmiak kézikönyve, amely tartalmazza az új megváltozott jog- és hatáskört, s minden kérdésben segítségére van a bizalmiaknak.

S mivel a nyári üdülési szezon megkezdődött, feltétlenül javasoljuk azoknak, akik még csak tervezik az utazást, hogy vegyék meg a szakszervezeti üdülőkről készült színes, hasznos tanácsokat tartalmazó kiadványt.

GYORSMÉRLEG

Sikeresen zárult az oktatási év

Debrecen állomás szakszervezeti bizottságánál a napokban tartották meg a politikai iskolák ünnepélyes zárófoglalkozását.

Dávid István, az szb agitációs és propaganda bizottságának vezetője, értékelte beszédében az elmúlt oktatási évben 30 tanfolyamon 718 dolgozó tanult, köztük 187 nő és 125 harminc év aluli fiatal. A hallgatók több mint fele — 376 fő — szocialista brigádtag. Ez azt jelenti, hogy az állomás dolgozóinak 51 százaléka kapcsolódott be a szakszervezeti politikai oktatásba. A tanfolyamok népszerűsége, a színvonal emelkedése a propagandisták, a bizalmiak és a hallgatók jó munkájának köszönhető. Közülük a legaktívabbak jutalomkönyvet és emléklapot kaptak.

Czegledi Sándor szb-titkár

Tárlat a színház előcsarnokában

A József Attila Színházban a vasutas bérlet utolsó előadása Molière: Urhatán polgárok című darabja volt. Azok, akik ezen a vasárnapon a színházat választották, a szó nemes értelmében jól szórakoztak.

A József Attila Színházzal egybeként a vasutasoknak — mondani úgy is — régóta bensőséges kapcsolata van. A színház vezetői és jeles művészei igen gyakran felkeresik a különböző csoportokat. Elég ha csak Záhonyt és Tapolcút említjük.

Az évad utolsó előadására is tartogattak meglepetést. A színházba

látogató vasutasok az előcsarnokban megismerkedhettek Ezüst György festőművész képeivel. A tizennyolc kiállított mű bemutatása az Alföld világát és a Békés megyében született mester gyermekkori élményeit.

— Ezüst György festőművész nevét sokan ismerik — mondotta Mészai István, a színház igazgatója —, hiszen a Gyulai Várjatek hatására készítette el drámai erejű festményét, amelyet a Békéscsabai Színházban állítottak ki. A jövőben nevével és munkáival a fővárosi lakói is gyakrabban találkozhatnak.

Ezt a kiállítást is azért szerveztük, hogy a színházlátogatók — köztük a vasutas dolgozók — is gyönyörködhessenek a művészetében.

— Kár, hogy már megy a vonatunk — mondta egy fiatal pár, a tárlatot nézegetve. — A bérletet kölcsönkaptam egy vasutas barátomtól, aki beteg. De a színház kiállításait máskor is megnézem — mondta egy vasestergályos.

A József Attila Színház ismét tett egy lépést azért, hogy közelebb hozza a nézők számára a művészetet. Példa erre ez a kiállítás is. Sz. M.

Miért rossz a munkahelyi légkör J-ben?

Feljegyzések egy szolgálati hely dolgozóinak közérzetéről

A kívülállóknak nehéz megítélni, hogy J. vontatási főnökségen milyen a dolgozók hangulata, közérzete és a munkahelyi légkör. A miskolci igazgatóság, a területi bizottság és a helyi társadalmi szervezetek vezetői szerint azonban nincs minden rendben ezen a szolgálati helyen. Az okot többen a főnök, P. S. magatartásában, vezetői módszereiben keresik. A panaszosok szava teszik határozatlanságát, megkérdőjelezzik szervezőképességét, rátermettségét. Mi az igazság? Erre kerestem választ a miskolci igazgatóságon, majd a vontatási főnökségen. Tapasztalataimat, az érveket és ellenérveket — a jegyzőfüzetben rögzítettek alapján — kommentár nélkül igyekszem leírni. A következőket, a tanulságot az olvasók megítélésére bízom.

Tények, előzmények

A vontatási főnökségen 129-en dolgoznak. Negyvennyolc mozdonyvezető és huszonkilenc fűtő teljesít szolgálatot. A többiek egyéb besorolásban tevékenykednek. P. S.-t 1976. január 9-én nevezték ki főnöknek a községi párt-szervezet egyetértésével. Ezt megelőzően több mint fél évig csak megbízott vezetője volt a főnökségnek, mert a vezetői teendők ellátását senki sem vállalta. J-be rossz a közlekedés, távol van a nagyvárosoktól. A korábbi főnököt italozás és egyéb okok miatt leváltották. *Úgy mondják, kiskirály volt.*

Ilyen előzmények után került sor P. S. kinevezésére, aki

a miskolci kocsiszolgálatnál dolgozott. Elvégezte a MÁV-tisztviselői. Kinevezése után szerezte meg a mozdonyvezetői vizsgát. A közelmúltban kapott szolgálati lakást J.-ben. Korábban autóbusszal járt munkahelyére F.-ből.

Irigylésre egyáltalán nem méltó munkahelyi légkör fogadta. Csoportok szerveződtek ellene és mellette, mert egyesek mást akartak látni a főnöki székhelyben. Többen azonban csak közömbös szemléletű maradtak munkájának, erőfeszítéseinek. *Nem tudta kibén bízhat és kibén nem.* Arra való törekvése, hogy egységes kollektívát teremtsen, egyre inkább reménytelennek tűnt.

Összefüggések, megállapítások

Mi a véleménye P. S.-ről a felügyeleti szerveknek? A miskolci területi bizottság jogszolgáltatásának vezetője tavaly kihelyezett fogadónapot tartott a főnökségen. A dolgozók olyan ügyekben kértek a tanácsát, segítségét, amelyeket — véleménye szerint — a főnöknek önállóan kellett volna elintéznie. Amikor ismertette vele a gondolatot, azt válaszolta, hogy „csináljanak, amit akarnak, engem már nem érdekel”. Több panaszos járt azóta miskolci irodájában is.

P. S.-ről az a vélemény alakult ki, hogy nem veszi komolyan az üzemi demokrácia szabályait, mert nem is ismeri azokat. Panaszoktól a főnökség társadalmi szervezeteinek vezetői is, akik nem függetlenített funkcionáriusok. Nincs egyetértés, az ellentétek majdnem antagonisztikusak. Mielőtt ezzel kapcsolatos véleményüket közölnék, ide írom a miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya egyik főelőadójának nyilatkozatát:

— Az utóbbi hónapokban többször tartottam ellenőrzést J.-ben — mondja. — Megállapítottam többek között, hogy a főnök elhanyagolja a vonali kiutazásokat. Havonta két napra és két éjszakai ellenőrzést kellene tartania, amelynek célja a mozdonyvezetőket ellenőrzése, a mozdonyok műszaki állapotának vizsgálata stb. Tapasztalatait írásban kellene rögzítenie, de ennek több hónapra visszamenőleg nem volt

A mérnökök nem vállalták...

Tovább keresve az ok és okozati összefüggéseket, az igazgatóság IV. osztályának vezetőjéhez irányítottam. Kíváncsi voltam, mi a véleménye P. S.-ről. Válasza, mitagadás egy kicsit meglepett:

— Legutóbb márciusban jártam a vontatási főnökségen. A társadalmi szervezetekkel együtt beszélgettünk a munkáról, a gondokról. Az a véleményem, hogy „feszültségök” vannak a vezetésben. Ezt kivülről nehéz megszüntetni. P. S. egy kicsit merev ember. Néha meggondolatlanul cselekszik. Mint vezető, nem eléggé biztos a dolgában. Ideges, kap-

kodó. Ezzel szemben el kell ismerni, hogy a kocsiszolgálati képzettsége jó, és a mozdonyok műszaki állapota is kifogástalan. Az ő érdeme a városgyörki kocsiszolgálati gárda megerősítése, több újítása van. Sajnos, csoportok szerveződtek ellene és mellette. Egy idegennek nehéz oda beilleszkedni. A főnökségen nagy az emberhiány. Havonta 290 órát dolgozik a mozdonyvezető. Kinevezését megelőzően hat hónapig nem volt főnök J.-ben. Nehéz rátermett vezetőt találni. A fiatal mérnökök nem vállalták ott a munkát...

Érvek és ellenérvek

Ezek után leutaztam J.-be. A vonaton találkoztam a főnökség párttitkárával. Éppen szolgálatból utazott haza. A munkahelyi légkörről, a vezetői és a társadalmi szervezetek kapcsolatáról beszélgettünk. Elkeseredetten, szinte már beletörődve panaszkodott. Amikor leszálltunk a vonatról, a vágányok mellett folytattuk utunkat a főnöki iroda felé. A mozdonyjavító szín mellett hat-nyolc munkás dolgozott.

— Kommunista műszak van — mondja a párttitkár. — Az emberek vizaknát tisztítanak, amit a fűtőházi munkásoknak munkaidőben kellene elvégezni. A szakszervezettel és a főnökkel közösen úgy határoztunk, hogy a kommunista műszakon parkosításra és egyéb munkára kerül sor. A döntést a főnök megváltoztatta. Nem értek vele egyet!

P. S. az irodájában fogad Nyugtalanul rendezgeti az ira-

taid, aztán biztat, hogy kérdezzek. Udvarias, nem rosszindulatú ember benyomását kelti. Felteszem az első kérdést:

— Milyen a kapcsolata a társadalmi szervezetek vezetőivel?

— *En jónak itélem. Együtt beszéljük meg a legfontosabb ügyeket, nincs különösebb probléma.*

Látom az arcán, hogy nem szívesen beszél erről, témát változtatok.

— Mi okozza most a legtöbb gondot?

— *Az, hogy több a mozdonyvezető, mint a fűtő. Az utóbbiból tizenöt hiányzik. Sok mozdonyvezetőt képeztünk és most nem tudjuk abban a beosztásban foglalkoztatni. A gőzöst fűteni kell, ha azt akarjuk, hogy üzemeljen. A napokban vitakört rendezünk, amelynek az a célja, hogy eldöntsük: vállalják-e a mozdonyvezetők egy hónapig a fűtést, vagy nem! Bizonyára nagy vita lesz. Az elmúlt évben 240 nap szabadságot nem tudunk kiadni a dolgozóknak. Az idén még ennél is többre számíthatunk. Véleményem szerint a munkahelyi légkör azért rossz, mert a dolgozók nem tudják, mi lesz a főnökség sorsa. Sokan arra gondolnak, hogy hamarosan megszűnik és a közeli nagy vontatási főnökséghez csatol-*

nak bennünket. Hivatalosan senki sem beszélt még róla. Több fűtő kérte már az áthelyezését, de ott tőlünk — felsőbb utasításra senkit sem fogadnak. Nekem pedig írogatják a kérvényeket.

Családi okok miatt kérte az áthelyezését az egyik szertárhoz Sz. S. segéd munkás is. Több mint két évtizede dolgozik a vasútnál, megbízható, jó munkaerő. A főnök egy ideig biztatta, majd később kijelentette: „*mehet az atyáuristenhez, akkor sem engedem el.*” Ha mindenképpen menni akar, mondjon fel! A segéd munkást elkésztette ez a hangneme. Úgy érezte, nem törődnek vele, az egyéni gondjait nem méltányolják, több hónapig hiúsították. Órabéremelést is hívték neki.

P. S. cáfolta az „*atyáuristen*” kijelentést. Szerinte udvariasan beszélt vele. Biztos abban, hogy rendeződik az ügye, mert az idén félkarakati tanfolyamra szeretné beiskoláztatni. Ezt ugyan tavaly is megígérte neki, de akkor nem volt lehetőség rá. Véleménye szerint, ha júliusban megkapja a műszakpótlékot, akkor nem vágyik másik munkahelyre.

(Csak abban nem vagyok biztos, hogy ezek után hisz-e majd Sz. S. főnöke szavának?)

Öszintén, nyolcszemközt

Beszélgetésre invitálom D. L. szb-titkár, M. L. párttitkár és K. J. KISZ-titkár. Szinte kérdés nélkül, őszintén nyilatkoznak a munkahelyi légkörről, sorolják a panaszokat. Véleményük szerint a főnökségen nem biztosítják az üzemi demokrácia feltételeit. A főnök tájékozatlan, nem ismeri a szabályokat, a Hivatalos Lapban megjelent rendelkezéseket. *Abban sem volt biztos például, hogy milyen témákat kell az együttes ülés elé terjeszteni.* Baj van a munkaszervezéssel is. Gyakran előfordul, hogy egy mozdony részlegvizsgáját a főnök felfüggeszti és a szerelőknak más munkát rendel el. *A vezetési stílusa határozatlan, kapkodó. Rossz információáramlás.*

— Mi, fiatalok több segítséget várunk a gazdasági vezetőtől — mondja a KISZ-titkár.

— Ezt az egyik vitakörön szóvá is tettem, mire azt a választ kaptam, hogy neki nincs erre ideje. Többet kellene foglalkozni a dolgozókkal. Akkor jobb lenne a munkahelyi légkör és aktívabb a közéleti tevékenység is.

A három társadalmi vezető egyelőre nem lát kiutat. *Ők már mindent megpróbáltak. Sokszor késő estig tanácskoznak egy-egy döntés előtt, a dolgozók mégis elégedetlenek.* Beszélgetőpartnereimnek az a véleményük, hogy jogosan.

Ennyi a történet. Becsukom a jegyzőfüzetet, de egy gondolat nem hagy nyugodni. Vajon az igazgatóság és a területi bizottság illetékesei — ismerve a J. vontatási főnökségen kialakult helyzetet — miért nem próbálták már kiutat, megoldást találni?!

Kaszala Sándor

Az emlékezés forrásai



Repkó Béla

Ötvenkilenc éves. Haja már fehér, szemének derűsen csillogó fénye azonban alig változott. Emlékeiben örzi a borsodi tájat, kötődik hozzá, szereti, mint szülőfölkék a tokaji negyoldalt.

Repkó Bélával, a szerencsi vontatási főnökség elektrikus művezetőjével beszélgetek. Az emlékezés a múltba vezet. Négyen voltak testvérek. Estéknént négy apró gyermek várta haza az édesapát. Ő volt a legnagyobb. Szívesen segítette a ház körül, minden érdekelte. Szaladt a boltba vásárolni, vizet cipelt, takarított. Még most is visszacsengnek fülebe édesanyja figyelmeztető szavai:

— *Vigyázz, ne merd tele a vödört! A kút mély, a víz nehéz.*

Ahogy ment az úton, a vödör alja sokszor a földet súrolta. Szerette a galambokat is. Az udvaron „tisztelőkört” írtak le a feje fölött, majd a kezére, vállára szálltak. Tudták, hogy megosztja velük a kenyeret. Néha segítette az édesapának is. Kévet horodott. Először kisebbeket, aztán egyre nagyobb, nehezebb darabokat.

A községi iskola, ahová tanulni járt, a deresről volt híres. A folyosón nyújtózkodott ez a rettegett büntetőeszköz. Négy lábát szilárdan „megvetette” a kövön, és hivatkozódan mutogatta vastag tölgyfa-

hátát. Erre szíjazták az engedetlen gyereket. A büntetés végrehajtó az öreg „Pipás” volt. Így csúfolták a tanítókat. Repkó Béla nem került a deresre. Mindig kitűnő bizonyítványt vitt haza.

Az általános iskola elvégzése után ipari tanuló, majd segéd lett. Volt munkanélküli és cukorgyári segéd munkás. A felszabadulás után teljesült gyermekkori álma. Elvégezhette a villamosfelvigyázói energiazagdálkodási tanfolyamot. *Most egy fél megyére kiterjedő vasútvonal elektrikus művezetője Szerencsen. Eredményes munkásságát Munka Érdemrend ezüst fokozata, Felszabadulási emlékérem és a Haza szolgálatáért érdemérem arany fokozata kitüntetésekkel ismerték el. Megalakulásától tagja a munkásörökségnek.*

Újabb emléktöredék a múltból. 1959-ben történt. Hosszú, száraz őszt volt. Azon a napon a felhők szinte a tokaji hegyet súrolták. „*Pipál a hegy*” — mondogatták az emberek. A lenyugó nap vörös fénye bearanyozta a tájat. Úgy tűnt, mintha jsmét tüzet okádna az öreg vulkán. A századoktól túsűk hegyoldal hosszan visszhangozta a mozdonyok fűtője. A sínek kanyarogva ölelték körül a lejtőt. Már sötétedett. Szikrák pattantak a száraz avarra. A fák között lávaként folytak szét a lángok. A járási munkásörökség parancsnoka riadóztatta az egységeket. Repkó Béla híradóparancsnok pár perc múlva jelentette, hogy a szarad megkezdte a tűz oltását. Néhány óra múlva kialudtak a lángok. Teljesítették a parancsot. A század indulóit elnyelte az éjszaka csöndje.

Repkó Béla tizenöt éve párt- és szakszervezeti propagandista. A vontatási főnökség dolgozója szívesen beszélnek vele gondjaikról, örömeikről. Politizálnak és emlékeket idéznek. Kimeríthetetlen forrása ennek a művezető gazdag életútja.

Maczkó András

A bizalom bizalmat szül

EGY KITÜNTETETT ÁLLOMÁSFŐNÖK PORTRÉJA

Kőbánya teherpályaudvar: egy a budapesti pályaudvarok és állomások közül. Nem tartozik a legnagyobbak, de a legkisebbek közé sem. A hozzátartozó Kőbánya-Álsó és Zugló megállóhelyekkel együtt fontos szerepe van mind az áru-, mind a személyforgalomban.

Kiváló vasutas

Milánovits István ennek a három üzemegegyéből álló szolgálati főnökségnek a vezetője, immár öt éve. Az itt végzett jó munkájáért az év április 4-re „*Kiváló vasutas*” kitüntetést kapott. Egyébként 1947-ben esküdt fel arra, hogy életét a vasútnak szenteli. *Budafok—Háros, majd Budapest—Kelenföld állomáson ült először a forgalmi irodá-asztalá mögött. Később metéirányító volt a budapesti vasútgazgatóságon. Első állomásfőnöki megbízatása Nagybatony állomásra szólt, majd tapasztalatokban gazdagodva Szob határállomás munkáját irányította. Tevékenységéért többször kitüntették.*

Minden beosztás, minden állomás új ismereteket ad. Az évek múlásával a feladatok is nőnek, a képességek kiteljesednek. Milánovits István esetében is érvényes ez a megállapítás. *Megtanulta, hogy a bizalom bizalmat szül. Kialakította vezetői elveit, és eredményesen vezette a rábízott kollektívát.*

— Más egy bányállomás és más egy határállomás — mondja. — A budapesti körvasúton ugyancsak más jellegűek a feladatok. *En azonban szerettem Nagybatonyt, hisz ott lettem először főnök, szerettem Szobot, mert határállomás, ablaka az országnak. Itt, Kőbánya teherpályaudvaron sem érzem „idegen”-nek magam...*

18 ipartelepelt szolgálnak ki

Kőbánya teherpályaudvar dolgozó 18 ipartelepelt szolgálnak ki naponta. A kiszolgáló „H” menetek grafikus menetrendjét az állomás vezetői készítik el. A Magnezit Ipari Művek, a Kőbányai Gyógygyógyár, a Budapesti Vegyipari Művek, a Lampart Zománcipari Művek termékei innét indulnak, öregbitve hírnöket a világban. Nem különben a BNV vásáros kisvállalása is Kőbánya teherpályaudvar forgalmát növeli: a vagonokban gépek jönnek a Szovjetunióból, a legújabb típusú járművek az NSZK-ból, s ide érkeznek a lengyel, a csehszlovák, a svájci, az olasz ipar és sok más ország termékei.

— *Állomásunk globális terét eddig 102,74 százalékra teljesítette. 1977. évi eredményeink 102,64 százalékos értéke alapján „Kiváló szolgálati hely” kitüntetést kaptunk — jegyzi meg a főnök, de sza-*

vai szerények, önelégültség nélküliek.

Akikre a főnök mindig számíthat

Gurulnak a kocsik, közben az M-44-es tartalékmozdonyoknál kocsirendező szorgoskodnak. Készül az újabb „H” menet, és a leadási kocsik nem sokkal később indulnak a vontatóra.

— *Egy kitüntetésben — folytatja gondolatait az állomásfőnök — mindig benne van a munkatársak tevékenysége is. Három szocialista beígadunk van. Csonka Pál főelőnök, Bukovszki János főelőnök és Kereki Imre intéző — rendelkező forgalmi szolgálatvezető; — kézből tartják az áruforgalom irányítását. Mindhárman egy-egy 20-24 tagú brigádnak a vezetői, vállalásait sorra-rendre teljesítik. A vonatképzés és a rendezés tudósai: Tóth János, Kemt Pál és Révész Géza tolatásvezetők. Rajtuk áll vagy bukik a végrehajtó szolgálat ellátása...*

Az egyik fővágányon átrobog a lajostiszti személyvonat, majd egy tehervonat érkezik, Törökör felől engedélyt kér a BKV-HÉV átállítási menet. Ez utóbbi autóbusszokat hoz a mátyásföldi Ikarusgyárból.

Milánovits István most azokról beszél, akikkel közvetlenül megoszthatja a vezetés gondjait:

— *Várhelyi Ernő forgalmi, és Bódis József kereskedelmi*



Milánovits István

főnökhelyettesre mindig számíthatok. Az újfelvelelések kiképzése, az oktatás, az ellenőrzés, a személyszállítás szolgálatát és az áruforgalom közös reszortunk.

Megállnak már a saját lábukon

Szóba kerül, hogy Kőbánya teherpályaudvar munkáját éveken át segítették a Kisterenyéről, Kiskunfélegyházáról, Szentestől kirendelt kocsirendező, váltókezelők. *Ma már nem kérnek segítséget, megállnak a saját lábukon. Kiképzéssel, új felvétellel megoldották a problémát, s manapság ez igen nagy szó. Akárcsak az, hogy a főnök fia szintén vasutas lett.*

— *Büszke vagyok a gyermekemre — szól a kitüntetett főnök. — Mozdonyvezető gyakornok, szívvel-lélekkel. A vasutat egyébként én is a vontatási szolgálatnál kezdtem, a Déli-ben. (Szabó)*

HÚVÖSVÖLGYBEN

JUBILEUMI JUNIÁLIS

Üttörővasutas-avatás, színes kultúrműsor az évfordulón



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter, Szücs Istvánné, a Magyar Üttörő Szövetség főtitkára és Rákosi Gábor üzemfőnök társaságában

A mindig ünnepi hangulatot ébresztő Üttörővasút június 11-én a szokottnál nagyobb rendben, nagyobb díszben várta utasait, látogatóit. Ezen a napon tartották ugyanis a népszerű gyermekintézmény — első kapavágástól számított — 30 éves fennállásának jubileumát. Az ünnepség ezúttal is a nemrégben tanfolyamot végzett üttörővasutasok eskütételével kezdődött, amelyen kétszáz pájtás telt fogadalmat a hűvösvölgyi végállomás előtti téren.

Az avatáson megjelent Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter, Szücs Istvánné, a Magyar Üttörő Szövetség főtitkára, Pulyás János MÁV vezérigazgató-helyettes, Kiss Károly, a budapesti vasútigazgatóság vezetője.

Az immár három évtizedes szokások szerint az üttörővasutas fűvözenekar indulónak ütemére mind a kezdő, mind a régi vasutas pájtások névtani rendben felsorakoztak a közlekedés, a más megívott társadalmi vezetők, a szülők, vendégek „U” alakú gyűrűjében, és 10 órakor megkezdődött a harmincadik év díszletére rendezett ünnepsorozat. Az egységparancsnok patogó vezényszavai után Rákosi Gábor, az Üttörővasút üzemfőnöke felolvasta az eskü szövegét... Ezt követően Tamás Gyula, az Üttörővasút egyik építője több száz munkatársa nevében emlékezett meg a hőskorról, azokról a nehéz időről, amelyek követték a vasút felépítését, és Európában híressé vált, gyerekeket szolgáló létesítményt.

— Abban az időben még Budapest romokban hevert — kezdte fel a történelmet Tamás Gyula. — Pártunk és kormányunk azonban úgy rendelkezett, hogy az Üttörővasutat fel kell építeni. Szűcs élelmiszert adagokat osztottak ugyan, de mégis önként öttek a gyárak munkásai, ügyemesták, vasutasok, a családok majdnem minden létezőjéből. A háború után megmaradt kevés gépet szívesen ajánlották fel az územek, hogy a gyerekek minél előbb vitorlakába vehessék a kisvasutat.

Ezután Szücs Istvánné az Üttörővasút vörös selyemzsjárata felkötötte a Magyar Üttörő Szövetség emlékszalagát, majd a pájtások katonásan elvonultak és kezdetét vette a júniális, a pájtások által rendezett műsorsorozat.

Az üzemfőnökség mögötti ábrában népi táncosok, zenekarok, modellezők már benutatóra készen várták a vendégeket. Pullai Árpád a vasút vezetőivel körsetét tett a színes júniálison. Többek között megtekintette az üttörővasutat, amely tavaly óta 10 faházzal gyarapodott. Vamennyit a budapesti vasútigazgatóság építette 350 ezer forintért.

A műsor egyébként sok száz, szórakozni vágyó gyereket, felnőttest vonzott. Szinte mindenki megtalálhatta a maga kedvenc szórakozását. Voltak

filmeket, rendeztek „kalkasvialdalt”, vízfordást kanállal, talicska versenyt. Késő délután tartották meg a régi és a mostani üttörővasutasok ta-



Tisztelgés a csapatvezető előtt (Övári Árpád felvételei)

tréfás sportbemutatók. Nagy tetszést arattak az énekkari és táncversenyek, valamint a tréfas vetélkedők. Az Üttörő Áruház egy igen színvonalas divatbemutatót rendezett. Fellépett többek között Markos György parodista, Vetítették

lálkozóját, majd meggyújtották a tábor tüzet, amely körül vidám társalgás közepette szalonasüttővel fejeződött be a MÁV Széchenyi-hegyi Üttörővasút 30. éves ünnepsége. (sóra)

Tamás bácsi Kemecseről

Szerény, ősz hajú ember Perényi Tamás, az eperjeskei átrakó köztisztviselőben álló időselemzője. Egy hónapja már, hogy „kitelt” az ideje.

— Negyvenkét esztendővel ezelőtt, amikor a kemecsi pap levélben kérte a debreceni vasútigazgatót, hogy nehéz sorsom miatt vegyen fel pályamunkásnak, bizony álmodni sem mertem volna, hogy egyszer majd MÁV-főtanácsosként megyek nyugdíjba — mondja az idős vasutas.

Sokféle beosztásban dolgozott. Volt pályafőnök, fekező, vonatvezető, forgalmi szolgálattevő, kereskedelmi hivatalnok, míg 1970-ben Nyíregyházáról a nagy, szárazföldi kikötőbe, Záhonyba került. Ennek előzményeként 1969-ben — amikor már öszülő nagyapa volt — befejezte Szegeden a felsőfokú vasútforgalmi technikumot, és sikeres államvizsgát tett. Záhonyban először az átrakó munkások vezénylőtisztje lett, s hamarosan műhelybizottsági titkárrá is megválasztották. Mindez nem akadályozta meg abban, hogy esetenként a lapátot vagy rönkfákat is megfogja a munkásokkal együtt, hogy gyorsabban menjen a rakodás. Sokan már csak ezért is szerették, becsülték.

— Tamás bácsi egyik szorgalmazója volt az átrakás gépesítésének — mondják róla a záhonyiak. és hozzáteszik azt is, hogy több mint négy évtizedes vasúti munkásságáért méltán kapta meg nemrég a Kiváló dolgozó kitüntetését.

Lakhelye szerint minávéig

megmaradt kemecseinek. Ott lakik most is, s szabad idejében kertészkedik, meg játszik az unokákkal. Erzikét és Zsuzsát — szintén vasutasnak nevelte: Nyíregyházán a pályafenntartási szolgálat technikusai. Édesapjuk hivatalostudata nemcsak nekik, de mindnyájuk számára példakép.

Orosz Károly

„Kitelt az idő...”

Másfél millió kilométer tengelyen

Mint minden nap, 1978. május 17-én is hajszálpontosan érkezett Nagycesed felől Mátészalkára a 6542-es számú személyvonat. Ha valaki a vezetőállásra tekintett, csak azt látta, hogy a gyakorlatlótól eltérően a vonatvezető és a mozdonyvezető hosszan fogkezet, mélyen egymás szemébe néznek, s egy pillanatra összeölelkeznek. Az ABY motorkocsi ajtaján ősz hajú vasutas lép ki, s megindul a forgalmi iroda felé hogy bejelentse: „a 6542-essel rendszeren megérkeztünk”.

Gulán Péter har-

Magyar vasutasok NDK kitüntetése

A Német Demokratikus Köztársaságban június 11-én ünnepelték a vasutasok és a közlekedésben dolgozók napját. Ez alkalomból Volkmar Winkler, az NDK közlekedésügyi államtitkára június 8-án az NDK budapesti nagykövetségén kitüntetésekkel adott át a két ország közlekedési kapcsolatainak erősítésében eredményesen közreműködő magyar vasúti dolgozóknak. Kitüntetést kapott Szabó Béla MÁV vezérigazgató-helyettes, Borsi György, a MÁV Vezérigazgatóság nemzetközi osztályának csoportvezetője, Balogh Sándor, a MÁV Északi járműjavító igazgatója, Molnár Andor, Komárom állomás szüllyintézményvezetője és Némedi Pál, a sturovói határállomás vámbeljelentője.

Az ünnepségen megjelent Kiss Dezső közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, valamint Gerhard Reinert, az NDK budapesti nagykövete.

ÉRTESÍTÉS

A Vasutasok Jótékonyági Biztosító Egyesülete 1978. június 25-én 11 órakor tartja 81. évi rendes közgyűlést a Keleti pályaudvar I. emeleti kultúrtermében. A közgyűlésre valamennyi tagját meghívja az Egyesület Választmánya.

ÁTSZERVEZÉS UTÁN:

Jobb feltételek között dolgozik a Központi Helyosztó Hivatal

Az új menetrend életbelépésével megkezdődött a nyári forgalom. A vasutasok munkája megsokszorozódott, de az utas elvárja — jogosan! — hogy a szolgáltatásban ne legyen hiba, fennakadás. Más szóval: gyorsaság, pontosság, kényelem az utazóközönség igénye.

Egyenletes a forgalom

— Hogyan tud eleget tenni ennek az elvárásnak a Központi Helyosztó Hivatal?

— Nálunk nincs sem holt szezon, sem csúcsforgalom — mondja Szabó Miklós, a hivatal vezetője. — Ez főképp abból fakad, hogy mi nem állunk közvetlen kapcsolatban az utasokkal, hanem a helyjegyirodák, az IBUSZ-on és a személypénztárakon keresztül. Az IPUSZ például amikor a különböző társasutazásokat szervezi, túlnyúl igényli meg a csoportok helyjegyét a belföldi és a nemzetközi vonatokra egyaránt. Az idén hétezer csoport utaztatását szervezték meg, de ennek intézése már januárban és februárban megtörtént. A csoportok létszáma 30 és 300 fő között mozog.

Minden vonatnak kartonja van, ezeken jelöljük a már kiadott helyjegyeket. Persze, igyekszünk kihasználni a gépesítés adta lehetőségeket. Legkorszerűbb gépünk a Walter-féle koncentrátor, amelyből még csak ez az egy van az országban. Ha például egy-egy külföldi vasúti szakaszra kívánunk helyjegyet biztosítani, akkor a viszonylattal kapcsolatos adatokat betároljuk a gépbe, s tíz másodpercen belül kidobja: melyik vonat, hányas kocsiában, mennyi szabad hely van még.

A gép vagy a gépek tehát könnyítik az ember munkáját. Olvassuk, hogy a Központi Helyosztó Hivatal dolgozói is nyilván vehetik ki a szabad-ságukat.

— Igen, hiszen mindig célunk volt javítani a munka körülményeket, mert ez is feltétele a jobb munkának — válaszolja a hivatal vezetője. — Ebben a vonatkozásban kedvező volt az áprilisban végrehajtott átszervezés. Azóta ugyanis közvetlenül a MÁV Vezérigazgatóság forgalmi szakosztályának felügyelete alá tartozunk, önálló egységként, míg azt megelőzően a budapesti igazgatóság III. osztályának egy kihelyezett irodája voltunk. Tudvalevő, hogy az igazgatóság forgalmi osztálynak az elsődleges feladata egészen más. Most, hogy a Vasúti Főosztály közvetlen felügyelete alatt önállóan dolgozunk, valódi tartalmat kapott hivatalunk nevében a „központi” szó.

Walter, a mindentudó

— Nagy figyelmet, pontosságot kíván a mi munkánk — jegyzi meg Szabó Miklós. — Ezt hivatott elősegíteni az ország területéről és külföldről hozandó befutó 480 közvetlen telefonvonal, és ezt szolgálják a telezgépek is.

Erős gárda alakult ki

— Meghatározott bérkeretet kaptunk, s rendezni tudtuk a dolgozók fizetését. Új, forgalmi tisztképzőt végzett fiatalokat vettünk fel, vagyis a létszámot 23-ról 33-ra növeltük. Ily módon kialakult egy szakembergárda a nagy gyakorlattal rendelkező régi és a fiatal szakképzett dolgozókból. Ma már önálló szakszervezeti és pártcsoporthoz is van a hivatalunk — újságolja Szabó Miklós.

Az Artz Judit

Az utóbbi években nagy munkát jelentett Kelenföld állomás rekonstrukciója, a Déli, a Nyugati és Miskolc-Tiszai pályaudvarok fejlesztése, a fővárosi metrókapcsolatok kialakítása, Budapest—Hegyeshalom közötti vonal korszerűsítése stb. Alkalmanként idegen vasutak megrendeléseit is teljesítik. Biztosítóberendezéseket terveztek Jugoszláviának, Csehszlovákiának és Kínának. Az intézet szoros kapcsolatot tart a lengyel, a német, a bolgár és a jugoszláv vasutak tervező intézeteivel.

A MÁVTI eredményes munkáját bizonyítja a kilenc alkalommal odaítélt Élűzem cím. és a négyszer elnyert Kiváló Intézet kitüntetés. A dolgozók 63 százaléka szocialista brigádban tevékenykedik. Az alapító tagok közül 77-en még most is az intézet létszámában vannak. Az intézet dolgozói a főváros hét különböző pontján elhelyezett munkálatokban, mostoha körülmények között végzik munkájukat. Részben enyhíti majd ezeket a gondokat a Vörösmarty utcában épülő új székház. Ennek kivitelezése azonban sajnos még nem kezdődhetett meg.

A 25 éves jubileum alkalmából kétnapos anketra került sor, amelyen szakelődások hoztak el. Június 28-án hét, 29-én pedig hat előadásra kerül sor. Az előadók foglalkoznak többek között a korszerű jelző- és biztosító berendezésekkel, a felépítési szerkezetek fejlesztésének lehetőségeivel, a masasépítési tervezés aktuálisával és a MÁV Kórház rekonstrukciójával kapcsolatos tervekkel.

Az utóbbi években nagy munkát jelentett Kelenföld állomás rekonstrukciója, a Déli, a Nyugati és Miskolc-Tiszai pályaudvarok fejlesztése, a fővárosi metrókapcsolatok kialakítása, Budapest—Hegyeshalom közötti vonal korszerűsítése stb. Alkalmanként idegen vasutak megrendeléseit is teljesítik. Biztosítóberendezéseket terveztek Jugoszláviának, Csehszlovákiának és Kínának. Az intézet szoros kapcsolatot tart a lengyel, a német, a bolgár és a jugoszláv vasutak tervező intézeteivel.

Az utóbbi években nagy munkát jelentett Kelenföld állomás rekonstrukciója, a Déli, a Nyugati és Miskolc-Tiszai pályaudvarok fejlesztése, a fővárosi metrókapcsolatok kialakítása, Budapest—Hegyeshalom közötti vonal korszerűsítése stb. Alkalmanként idegen vasutak megrendeléseit is teljesítik. Biztosítóberendezéseket terveztek Jugoszláviának, Csehszlovákiának és Kínának. Az intézet szoros kapcsolatot tart a lengyel, a német, a bolgár és a jugoszláv vasutak tervező intézeteivel.

Artz Judit

Találkozás húsz év után

Június 3-án tartották húszéves érettségi találkozásukat a szegedi Bebrits Lajos Vasútforgalmi Szak-középiskola 1958-ban végzett 4. d. osztályának tanulói. Az egykori osztályfőnök, Magyar Lajos 1976-ban nyugdíjba vonult ugyan, de tanítványaitól nem tudott elszakadni. Továbbra is vállalt tanítást, ezért hetente pár alkalommal felkeresi a régi, megkopott tantermetek, ahol sok vasutasgeneráció nevelkedett.

Az elmúlt két évtized alatt sok változás történt. A vasútforgalmi szakközépiskolából időközben közlekedési szakközépiskola lett. Tanterve új szaktárgyakkal bővült. Az iskola befogadóképessége közel négyszerezére emelkedett. A jelentkezők száma viszont csak két százalékkal nőtt. Az iskola jól felszerelt gépparkkal gazdagodott és sportpályát is létesítettek.

Karsainé Szoldán Sarolta, a kereskedelmi igazgatóság üzemgazdája is a húsz évvel ezelőtti végzett osztály tanulója volt. Az osztály egyik régi padjában ülve kérde-mre felelevenítette pályafutása fontosabb állomásait.

— Az érettségi után két évig a vasút legkülönbözőbb szolgálati helyein dolgoztam — meséli. — 1950-ban vettem fel a MÁV tisztviselői nappali tagozatára. Később levelezőként folytattam tanulmányaimat. A sikeres vizsgák után jelentkeztem a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki karára. 1968-ban szereztem ott diplomát.

Az egyetemi éveket követően Szeged állomáson dolgoztam mint üzemmérnök. 1971-ben került jelenlegi munkahelyére, a szegedi igazgatóság tervosztályára üzemgazdásznak. Időközben gazdaságmérnöki diplomát is szerzett.

— A vasút szeretetét a szakközépiskolában nevelték belém — folytatja. — A harminc tagú osztály 98 százaléka ma is a vasútnál dolgozik, a törzsgárda tagja. Többnyire felelősségteljes munkakört töltenek be. Most, húsz év után egy kis nosztalgiaival gondolunk tanárainkra, a diáksínekre és a falak között ismét megérint bennünket az ifjúság atmoszférája... Nekem teljesültek egykori álmaim.

Palásti Marianna

Július 29-én és 30-án

Szombathelyen rendezik a vasutas országos atlétikai pályabajnokságot

Július 29-én és 30-án Szombathelyen rendezik az országos vasutas atlétikai pályabajnokságot. A kétnapos versenyt a Haladás VSE Rohonci úti sporttelepén bonyolítják le.

A Haladás VSE atlétikai szakosztálya kéri a vasutas atlétikai szakosztályokat, hogy írásban közöljék hány férfi és női versenyző, illetve vezető érkezik a bajnokság színhelyére. Cím: Gibba István, 9700. Szombathely, Schönhercz Z.

körül 12. I/7. Azt is közöljék a levélben, hogy a szállást mikortól meddig kívánják igénybe venni. A szállásdíj napi húsz forint. A reggeli 15, az ebéd 20, a vacsora pedig 25 forintba kerül. Az országos bajnokság július 29-én 15 órakor, 30-án pedig kilenc órakor kezdődik.

A versenyre benevezett szakosztályoknak a rendezők részletes tájékoztatást küldenek a bajnoksággal kapcsolatos fontosabb tudnivalókról.

AZ EDZETT IFJÚSÁGÉRT

KISZ-esek sportvetélkedője

A budapesti vasútigazgatóság KISZ-bizottsága május 27-én, az Edzett ifjúságért mozgalom programjának keretében nagyszabású sportvetélkedőt rendezett a BVSC pályán. A hat sportágból — magas- és távolugrás, súlylökés, futás, úszás, férfi, női labdarúgás — álló versenyen mintegy negyvenötön, fiúk, lányok egyenlő arányban vettek részt.

Ez alkalommal Schmuck Ottóné közigazgató, Kovács Mihály a kereskedelmi osztály dolgozója, Csipó László ügyintéző és Katona István a

VBO munkatársa érték el kiváló eredményeket.

A KISZ-esek megmozdulását nagymértékben elősegítették a BVSC vezetői, akik pályát, uszodát, és felszerelést biztosítottak a vetélkedő megrendezéséhez. Az igazgatóság fiataljai legközelebb augusztusban, illetve szeptemberben rendeznek hasonló versenysorozatokat. Ezzel is szeretnék megőrizni az 1977-ben elért eredményüket. Tavaly ugyanis az Edzett ifjúság mozgalomban elsői lettek a VIII., kerületi KISZ-szervezetek között. (Séra)

Nagykanizsán

Kondicionáló-klub kisdíjaknak

Nagykanizsán általános iskolai tanulók részére kondicionáló klubot szervez a Fabrik Károly Útörőház és a MÁV Nagykanizsai TE súlyemelő szakosztálya. A klub a tanítás befejezése után kezd meg működését és szeptemberig állandó programot biztosít a gyerekek részére.

Az Edzett ifjúságért mozgalom keretében hozták létre a nyári táborozást, melynek szervezője és vezetője Balázs Ferenc, a MÁV NTE súlyemelő szakosztály vezető edzője. Elgondolása szerint egy iskolai szakosztályt szerettek volna létrehozni, de a feltételek hiánya miatt ez nem volt lehetséges. Ezért a gyerekeket

hozzák a szakosztályba. Természetesen sok játék is szerepel a műsorban, de a hangsúly a technikai képzésen van.

A jelentkező úttörők a tábor kezdetén és végén különféle orvosi vizsgálatokon vesznek részt, melyek fizikai felmérésekkel végülnek. Három hónap után pedig lemérik a fejlődésüket. Az eredményeket az iskolai testnevelő tanárokkal is megbeszéljük. A legutolsó tesztelés egyben felvételi vizsga is lesz, mert azokat a fiúkat, akikben tehetséget látunk, és ha kedvük is van a súlyemeléshez, a szakosztályba leigazoljuk.

Várfalvi Gyula

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Tapolca; Bódogh Mihály, Dombóvár; Úvegcs János, Mj. Kovács Lóca, Debrecen; Dr. Szathmáry Béla, Budapest; Miklósi László, Kiskunfélegyháza; Szűcs Ferenc, Hatvan; Fazs József, Curtici; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Sepsz Gyula, Pál István, Miskolc; Szepesi Józsefné, Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Barca Pál, Bonyhád: levelét illetékes helyre továbbítottuk.

„Járom az utam”

Jól sikerült műsoros estét rendezett május 26-án a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház.

A meghívott művészek — Zarái Márta, Vámosi János, Szikora Jenő táncdalénekesek; Kabos László és Kovács Ibi színművészek — színvonalas műsorukkal kellemes estét szereztek a megjelent vasutas dolgozóknak és családtagjaiknak.

Az örökzöld melódiák, valamint a vidám műsorszámok közötti szünetet Csák Hugó konferanszié összekötő szövege egészítette ki.

A közel háromórás „Járom az utam...” című műsort a közönség vastappsal jutalmazta.

Fafaragók kiállítása

A nagykanizsai vasutas művelődési házban Vass László és Rózsa, Zala és Somogy megyei népi iparművészek fafaragásainak kiállítása nyílt meg május 29-én. Juhász Imréné igazgatónő ismertette pályafutásukat, majd a városi művelődési központ vezetője Zalavári László köszöntötte a művésztestvérpárt és a megjelenteket.

A népi motívumokkal díszített, különböző dísz tárgyakat, használati eszközöket, szebbnél szebb zalaí fehérhímett blúzok és terítők tarkítják.

Kiváló MHSZ-klub

A szegedi vasútigazgatóság épületében működő dr. Münich Ferenc tartalékos klubot az MHSZ megalakulásának 30. évfordulója alkalmából MHSZ Kiváló munkáért jelvény arany fokozatával tüntették ki. A megítélt kiténtetést hosszú évek szoros munkájával érdemelték ki. Az elmúlt évben a korábbiaknál is eredményesebben dolgoztak. A NOSZF 60. évfordulójának tiszteletére indított MHSZ klubok közötti versenyben 92 klub közül a másodikok lettek.

Az 1949 óta működő klubnak jelenleg 80 tagja van. A klub mind az elméleti, mind a gyakorlati képzésben kimagasló munkát végez. A tájékoztató és a 20 óras kötelező előkészítő oktatókon évek óta megalapozott tudásról adnak számot a hallgatók. Gyakorlati munkájuk is sikeres. Az évente megrendezésre kerülő THV-n hosszú évek óta első helyezést érnek el.

Csapatuk többször képviselte Csongrád megyét az országos döntőben is. Nagy népszerűségnek örvend a hadifegyver lövészet, melyen legutóbb 60-an löttek. Rendesen részt vesznek a MÁV vezérigazgatója által alapított „Felszabadulási vándorszerlegért” lövészversenyeken is.

A fegyveres erők napi megemlékezésük megveszerte eseménynek számít. Szoros kapcsolatot alakítottak ki a társ-klubokkal, az MHSZ városi-járásai és megyei vezetőségével, a többi fegyveres szervekkel. Évek óta együttműködési szerződésük van a KISZ-szel, az utánpótlást onnan kapják. A klub tagja a városi, illetve megyei MHSZ vezetőségnek mint tanácsadó testületi tag, illetve társadalmi munkásként tevékenykedik.



LAKÁSCSERE

Eleserléném Budapest, VIII., Fesztetics u. 4. sz. utcai I. emeleti szobá, plusz szomszédos szobás, komfortos, 100 négyzetméter alapterületű bérházak. Kérek egy másik szobás komfortot, plusz egy szobát vagy szoba, teakonyhás lakást. Érdeklődni egész nap a 839-152 telefonon.

Eleserléném Tatabánya Újvárost 2 szoba összkomfortos, II. emeleti tanácsi lakásomat budapesti hasonló tanácsi vagy MÁV bérházra. Érdeklődni a 31-87 sz. telefonon.

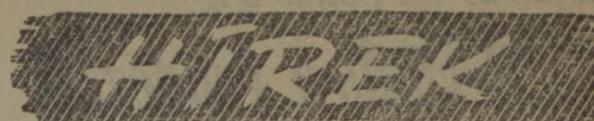
Eleserléném szoba, konyha, komfortos, két mellékhelyiségű álló kertés lakásomat két és fél, vagy háromszobás kertés, napfényes, földszinti vagy I. emeletre, megvezetéssel. Érdeklődni 17 órától 21 óráig a 344-800 telefonon.

Eleserléném szoba, konyha, (konyhából leválasztott fürdőszoba) budapesti VIII. kerületben levő IV. emelet, udvari, liftes, 30 négyzetméteres, 55 forint bérű tanácsi lakásomat kétszobás komfortra, megvezetéssel. Érdeklődni: a 18-42 telefonon.

Eleserléném Budapest VII. kerületben levő udvari, magasföldszinti I szoba, konyha, WC és élelkműködés tanácsi lakásomat hasonló vasúti lakásra Celdömölön, vagy Nagykanizsán. Érdeklődni lehet: hététől péntekig 8 órától 15 óráig a 17-41 telefonon.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Viski Ferenc Szerkesztőség: 1068 Epest 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
Csekkszám/aszámunk: MNB 215 - 11 859 78-2460. Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató



— Munkavédelmi hónap. Dombóvár állomáson már hagyomány, hogy májust munkavédelmi hónapra nyilvánítják. Ennek keretében az idén vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok részére, amelyen 19 csapat vett részt. A győztes Löwey Klára kosztisztító szocialista brigád lett. Az első három helyezett csapat pénzjutalmat és pótszabadságot kapott.

— Tűzoltóverseny. A miskolci járás önkéntes tűzoltó csapatai részére versenyt rendeztek a felszólaló sporttelepen. A tűzoltóversenyen a miskolci járműjavító csapata II. helyezést ért el.

— Bizalmiak érkekezlete. A békéscsabai klubkönyvtárban a nyugdíjas csoport bizalmi érkekezletet tartott, amelyen negyvenen vettek részt. Megbeszéltek a legfontosabb tenivalókat, majd a klubkönyvtár citra-zenekara szórakoztatta a jelenlévőket.

— Kirándulás. A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubja autóbussz kirándulást szervezett tagjai részére. A negyvenöt klubtag megtekintette Sopron, Fertőd, és Nagycenk nevezetességeit, érdekességeit.

— Vendégségben. A Lenti Művelődési Ház nyugdíjas tagjai vendégségben jártak a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjas klubjában. A vendéglátók kultúrműsorral is gondoskodtak, majd kicserélték tapasztalataikat, értékelték az elmúlt évi kulturprogramokat. Ősszel a kanizsaiak viszonzák a látogatást.

— Vasúttörténeti előadás. Az ózdi népművelődési intézmények Liszt Ferenc Művelődési Ház vezetőinek kérésére, a közelműltban vasúttörténeti előadást tartott a művelődési ház honismereti klubjában Pál István, a miskolci járműjavító szakszervezet klubjának vezetője. A Tisza-vidéki és Észak-magyarországi vasutak fejlődéséről szóló tájékoztatót meghallgatták az ózdi szocialista brigádjai is.

— Társadalmi munka. A Curtici Kossuth forgalmi és kereskedelmi szocialista brigád tizenhárom tagja Lökös-házán 38 méter hosszú betonjárdat épített és 15 méter kerítést festett be társadalmi munkában. A brigádot meglátogatta Horváth Jánosné tanácselnök, aki megköszönte az értékes segítséget.

— Előadás kertbarátoknak. A nagykanizsai Kodály Zoltán vasutas művelődési házban a kertbarátok részére előadást tartott Szabó Péter kertész-mérnök, a szobanövényel-ápolásáról szóló szaporításáról.

— Névadó ünnepség. A de-receni építési főnökség gép-ápolásának KISZ-szervezetének névadó ünnepséget rendezett tizenhat dolgozójuk gyermek-észtására. Az ebési általános iskola úttörőcsapata műsorral köszöntötte a jelenlévőket majd átadták a szakszervezet bizottság és a KISZ-szervezet ajándékát a szülőknek.

KÖRNYEZETVÉDELEM



(Dallos Jenő rajza)

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezet bizottságok és olvasóink megemlékezésébe ajánljuk a következőket:

17. számból: 103 191/1978. Az 1976-1980. évre kötött MÁV Kollektív Szerződés 1978. évi módosítása.

104 513/1978. Üzemfőnökség létesítése Zahonyban.

18. számból: 47/1977. (XII. 21.) MT A társadalombiztosításról szóló 1975. II. törvény végrehajtásáról kladott 17/1975. (VI. 14.) MT számú rendelet módosításáról és kiegészítéséről.

49/1977. (XII. 21.) MT A Üregeségi nyugdíjra jogosultságot szerzett dolgozók továbbdolgozásának esztönzéséről.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa és a Munkaügyi Minisztérium együttes irányveivel a nyugdíjkorhatárt elért dolgozók teljes munkaidőben történő továbbdolgozásaikoztatásának egyes kérdéseiről.

19. számból: A lakásbérlet egyes kérdéseivel kapcsolatos állásfoglalások.

21. számból: 105 720/1978. A szakszervezeti főnökségek és választott bizottságok feladata az orvosi rehabilitációs szakvélemények alapján.

100 500/1978. Az ifjúságpótló feladatok végrehajtásának szabályozása a Magyar Államvasutak területén.

Elégtétel — párbaj nélkül

1944 nyarán történt. A kanizsai gyors elhagyta Pönyödöt, Bétatelep következett. Az elsőosztályú termeszkösi utasai közül néhányan leszálláshoz készülődtek. Közöttük volt a tábornok is a kegyelmes aszszonnyal. Nehezen túrték a robogó gyors zötykölődését, az előtér felé tántorogtak. Fensőbbes sértődöttség látszott az arcukon. Okegyelmessége dühödten vágta be maga mögött a kupé ajtaját. Csikorogva fekezett a szerelvény, a csicskás kapkodva szedte le a bőröndöket. Utána lépett le fújtatva, kardjába gabalyodva a kegyelmes úr.

Vörös lampaszos lába alig ért földet, amikor a huszonöt év körülü jegyvizsgáló — mulatságos állógalléja mögött — tiszteletudóan megszólalt:

— Tessék ügykezni a leszállással! A vonat indul.

Okegyelmessége felhorkant, és teljes erőből pofonvágta a jegyvizsgálót. A gyors ablakai mögött megdermedtek az utasok. A csicskás vigyázba állt, ő nem rendült meg a tábornoki pofonon. A kalauz sápadtan kapott a repülő sapka után. Nem tudta, mit tegyen. A mozdonyvezető a jelzésre várt, a 328-

as gyorsnak és a vérzivataros 1944-es esztendőnek rohannia kellett tovább...
Mintha tegnap történt volna ez az epizód, úgy emlékszem rá. Most is magam előtt látom a kétszillagos vasutas, amint a termeszkösi ablakából sápadtan mered megpofozott kollégájára. Belém nyílt a szégyen, a tehetségtelenség érzése. Közben történt egy és más. Talár lehiggadt az a jegyvizsgáló is, akit akkor megaláztak. Azóta mindannyian elégtételt kaptunk, de szerencsére nem a párbajkodex szabályai szerint...

Dr. Szathmáry Béla

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. JÚLIUS 1.

Vannak még tartalékaink

Egységes szemléletre van szükség a MÁV-nál és a szakszervezeti munkában

A közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról és a műszakpótlék bevezetéséről tárgyalt a központi vezetőség

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége június 23-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Bonifert Ádám, az MSZMP KB ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztályának helyettes vezetője, dr. Jandek Géza, a SZOT közgazdasági osztályának vezetője, Koszorus Ferenc főtitkár, Gulyás János vezérigazgatóhelyettes, Kajcsa József és Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára, Nagy Károly, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, Gyócsi Jenő, a vasutas-szakszervezet elnöke, Felek Pál és Nagy Istvánné alelnöke.

Az ülést Gyócsi Jenő elnök nyitotta meg. Üdvözlő szavai és a napirend ismertetése után átadta a szót Koszorus Ferenc főtitkárnak, aki az első napirendi ponttal kapcsolatban mondott rövid bevezetőt.

A vasút lehetőségei adottak

A közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának további feladatait azért tűztük napirendre, hogy tájékoztassuk a központi vezetőséget, s ismereteink birtokában meghatározzuk szakszervezetünk feladatait — hangsúlyozta. Erre azért van szükség, hogy egységes szemlélet és cselekvés alakuljon ki a vezetés és a végrehajtás minden szintjén. A vasút lehetőségei

ugyanis adottak. Eppen ezért a következő években is számolni kell azzal, hogy lesznek feszültségek, szűk keresztmetszetek. A mi feladatunk az, hogy minden erőnkkel segítsük a MÁV-ra háruló szállítási feladatokat végrehajtását.

A főtitkár bevezetője után Bonifert Ádám tájékoztatta a központi vezetőséget a közlekedés fejlesztésének eredményeiről és a soron következő témákról.

Mint a tájékoztatóból ki-
tűnt, az 1968-ban megfogalmazott közlekedéspolitikai koncepció végrehajtása során egészséges munkamegosztás alakult ki a közlekedési ágazatok között. A vasút elsősorban a nagy tömegű, rendszeres áruszállítás bonyolítója, a közúti szállítás pedig a kisebb mennyiségű és az érzékenyebb termékek fuvarozója lett. A két szállítási terület

szolgálati helyeken is terveznek önálló kulturális és sportrendezvényeket.

A BVSC Szőnyi és a Tatai úti sporttelepe sem marad rendezvény nélkül. A Szőnyi úton július 6-9. között bonyolítják le a Tisza Expressz ifjúsági labdarúgó tornát, amelyet 6 csapat részvételével — BVSC, Debreceni VSC, Szombathelyi Haladás, NG Záháb, Lipcsei Lokomotív és a francia Auxerre város ifjúsági csapata — rendeznek meg. A Tatai úton pedig július 8-a és 11-e között kerül megrendezésre a nemzetközi öregfiúk teniszbajnoksága.

A Szőnyi úti uszoda a vasutasnapon egész nap a nagyközönség rendelkezésére áll.

Az idén július 9-én ünnepeljük a 28. vasutasnapot. A központi ünnepek színpontja — a hagyományoknak megfelelően — ezúttal is Budapest lesz, míg a sport- és kulturális rendezvényeket a vasútigazgatóságok és a területi bizottságok szervezésében bonyolítják le.

A központi rendezvények, miként az elmúlt években, az idén is az országos vasutas képzőművészeti kiállítás megnyitásával kezdődnek. A sorrendben 28. alkalommal megrendezésre kerül a kiállítás, melynek a vasutas-szakszervezet Budapest VIII. kerület, Népszínház utca 29. szám alatti központi képzőművészeti iskolája ad otthont, július 6-án 18 órakor nyitják meg. A munkában helytálló vasutasok kitüntetésére július 7-én a Nyugati-pályaudvar Utasellátó éttermében, az 1977/78. tanévben végzett vasúti tisztek avatására pedig július 8-án a Déli pályaudvar „kerengőjében” kerül sor.

A sportrendezvényeket és a kultúrnapot illetően az idén először fordul elő, hogy a Szőnyi úton nem lesz központi ünnepség. Erre a budapesti vasútigazgatóság és a területi bizottság rendezésében a ferencvárosi vasutas dolgozók Péceli úti művelődési házában és a sportkör tornacsarnokában, kispályáin, július 9-én kerül sor.

Délelőtt 9 órától színes műsor várja a gyerekeket. Ugyancsak délelőtt bonyolítják le a sportrendezvényeket. Délután 14.30-kor politikai nagygyűlésre kerül sor, melynek szónoka Berendi Tibor, állami díjas állomásfőnök lesz.

A szórakoztató műsorok 11.30 órakor kezdődnek, népi és fúvószenekarok közreműködésével. Délután 16 órától pedig neves fővárosi művészek adnak műsort.

Ezen kívül Budapesten és vidéken a nagyobb vasúti

tehát nem egymás rovására fejlődött.

10 évvel ezelőtti napi 1,1 millió, az idén már 2 millió tonna áru utazik, a vasúti áruszállítás 30, a közúti 150 százalékkal nőtt. A közlekedés fejlesztésének fontos része volt a szociális ellátás javítása, annál is inkább, hiszen a közlekedés egészében nőtt a dolgozók száma. Ezzel ellentétben a vasútnál létszámcsökkenés figyelhető meg, mégpedig erőteljesebb, mint amennyit terveztek. Emiatt egyes munkakörökben túlzott a terhelés, sok túlórára kényszerülnek a vasutasok.

A vasúti hálózat racionalizálási terve 2000 kilométer kis forgalmú, erősen ráfizetéses mellékvonal megszüntetését irányozta elő. Ebből 1400 kilométer pályát nem kis előkészítő munkával meg is szüntettek. Az előkészítést azért is hangsúlyozni kell, mert a vonalak megszűnése 50 ezer ember és 10 ezer tonna áru napi szállítást érintette, és nem utolsósorban mintegy 1200 vasutas átcsoportosításával járt.

Az elmúlt évtizedben a közlekedés, így a vasút is alapvetően ellátta szállítási feladatait, nem volt kerékkötője a népgazdaság fejlődésének, pedig erőteljes, a tervezet meghaladó igénynövekedés jelentkezett, belföldi és nemzetközi tekintetben egyaránt.

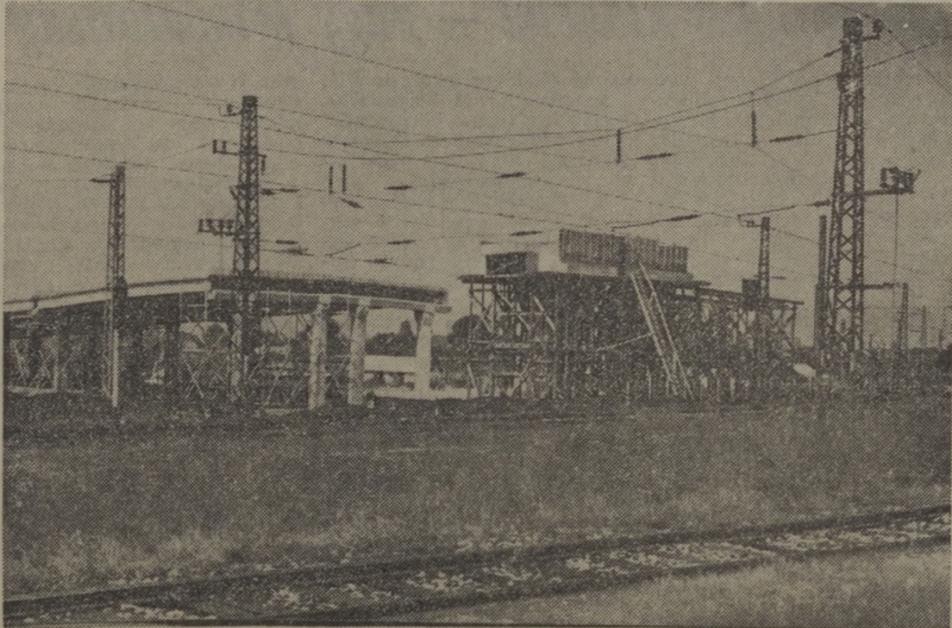
Gyorsított ütemű pályarekonstrukciók

Ennek ellenére — vagy éppen emiatt — feszültségek is keletkeztek a vasútnál. A hirtelen növekvő áruszállítási feladatok megkövetelték a járműpark gyors fejlesztését, így a pályák karbantartása, korszerűsítése háttérbe szorult. Ezért a korszerű vasúti járműveket nem lehet optimálisan kihasználni, a vonalak jelen-

tős hányadán csak féltérheléssel közlekedhetnek a vagonok. Most az üzemeltetési feltételek javítására gyorsított ütemben halad a pályarekonstrukció. A jövőben nagyobb gondot — és főként több pénzt — kell fordítani a nagy csomópontok korszerűsítésére is.

(Folytatás a 3. oldalon)

ÉPÜL A FELÜLJÁRÓ



Az M 7-es autópálya Budapestre bevezető szakaszának fontos része a körvasútsor feletti átívelő híd melynek egy részét még az idén átadják. Teljes szélességében 1980-ra készül el a felüljáró (Laczkó Ildikó felvétele)

Tisztelet a vasutasnak

Írta: Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár

Az idén július 9-én ünnepeljük a 28. vasutasnapot. Ez a vasárnap nem piros betűs ünnep a naptárban, de ha az lenne, akkor sem állna le egy percre sem a vasút. Miközben az elkövetkező napokban, a fővárosban és vidéken, az igazgatóságokon, a nagyobb szolgálati főnökségeknél, a vasúti üzemekben és az intézményekben ünnepségre gyűlnek össze azok, akiket a kötelesség nem szől munkába, addig társaik vagonokat rendeznek, s vonatokat továbbítanak. Ez érthető, hiszen a vasút munkájában minden óra kiesés felbecsülhetetlen károkat okozna a népgazdaságnak.

A vasúti munkát éppen ez az állandóság, a folyamatos üzem teszi fokozottan nehézé, felelősségteljesé, ugyanakkor ez adja meg egyre inkább elismert rangját, szépségét is.

A magyar vasút s a vasutasok 145 ezres tábora mindenkor becsülettel, odaadással, példamutató hivatástudattal látta el és látja el napjainkban is feladatát. Mert a vasutas nem csupán munkavállaló, aki a munkaadóval kötött szerződés kötelező erejénél fogva végzi munkáját. Amikor a vasutas dolgozik, azt mondja, szolgálatban van. Pontosan ez különbözteti meg más szakmák dolgozóitól. A szolgálat szóban jut kifejezésre a fejelem, a pontosság, a felelősség, a helytállás, amely nélkül nem létezhet a vasút. De szolgálat a vasúti munka abban az értelemben is, hogy a vasútüzem zavartalan működése gazdasági és társadalmi életünk nélkülözhetetlen eleme. S a sinek világában helytállni, csak szenvedéllyel, magasfokú hivatástudattal és sok lemondással lehet.

A vasutasok a felszabadulás óta eltelt három évtized alatt sokszor tanújelét adták ezeknek a jó tulajdonságoknak. Gondoljunk csak az újjáépítés nehéz éveire. A MÁV névtelen közkatonái akkor is becsülettel teljesítették kötelességüket, mert hitték a jövőben, s akarták, hogy a felszaggatott pályákon mielőbb meginduljon a forgalom, az ország vérkeringése.

A párt és a kormány ezt a helytállást méltányolta, amikor az év egy napját vasutasnapra nyilvánította. 1951 óta minden évben méltó külsőségek között ünnepelt a vasutaság. Még azokban az években sem kopott meg az ünnep fénye, amikor a vasút szerepének csökkenéséről beszéltek világszerte. Hamarosan kiderült azonban, hogy a vasutakat a technikai forradalom időszakában sem lehet más közlekedési eszközökkel pótolni. Sőt a távolsági személy- és áruszállításban betöltött kulcsszerepe egyre növekszik. Ezt így fogalmazta meg a közlekedéspolitikai koncepció is, amely hazánkban a közlekedési ágak között helyes munkamegosztást alakított ki és hosszú időre meghatározta a vasút fejlesztésének feladatait.

Ma már elmondhatjuk, hogy a tervszerű fejlesztés eredményeként kialakult a vasút technikai rendszere. Elérkezett tehát az ideje annak, hogy ehhez, az évről évre korszerűbb vasúthoz a szellemet is hozzáigazítsuk. Míg a régi technikához elegendő volt a kéz és a vasutas-szív, addig az újhoz már ész, nagyobb tudás is kell. Pontosabban fogalmazva: egyre több művelt, szakmailag képzett vasutasra van szükség. A nagyobb tudást pedig csak tanulással, rendszeres továbbképzéssel lehet megszerezni.

Ebből következik, hogy a vasút fejlődésének útjében, hatékonysága nagymértékben függ az irányító szervek, a vezetők eredményes munkájától. Mert hiába rendelkezünk korszerű technikával, ha nem lesz, aki hozzáértően kezelje. Ezért a vezetőket egyik legfontosabb feladatát abban látom, hogy céltudatosabban és nagyobb szívvel gondoskodjanak a vasutasok korszerű képzéséről és továbbképzéséről, a biztonságos munkakörülmények megteremtéséről. Ne feledjük: az emberi teljesítőképesség véges. Eppen ezért a vasutasoktól akkor kérhetünk többet, ha többet is adunk nekik, mind bérben, mind pedig bérben kívüli juttatás címén.

Kétségtelen: az utóbbi években e tekintetben is sokat fejlődtünk, de még korántsem eleget ahhoz, hogy a vasúti munkát vonzóbbá tegyük az új generáció számára. Pedig a fiatalok — ez is szocialista társadalmunk eredménye — joggal igénylik tőlünk, vezetőktől a kulturált munkakörülményeket.

Július második vasárnapján a vasutasokra tekint az ország. Ezen a napon talán még az utazóközönség is elfelejti: év közben gyakran okozunk bosszúságot azáltal, hogy nem kellően tisztán és késve közlekednek a vonatok vagy nem megfelelő a szolgáltatások színvonala. Népünk az effajta gondjaink ellenére is nagyra értékeli és tisztelettel övezi a vasutasok áldozatos munkáját. Ezt mutatja, hogy az utóbbi időben kedvezően változott a vasutasok megítélése.

Helytelen lenne, ha ez bárkit is önelégültté tenné. Nekünk az év minden napján azon kell munkálkodnunk, hogy megnyerjük az utazóközönséget és a szállítatók bizalmát. Ezt pedig csak gyors, pontos, udvarias és biztonságos szolgáltatással vívhatjuk ki.

A vasutasnap a családtagok ünnepe is. Hisze az ő személyük is sok szállal kötődik a vasút eredményes munkájához. De velünk ünnepelnek nyugdíjasaink is, az idősebbek éppúgy, mint azok, akik az elmúlt hetekben kezdték meg a jól megérdemelt pihenőt.

A vasutasok ünnepét újból dolgozó hétköznapok váltják majd fel. Az év második felében a személyszállításban a nyári forgalom, az áruszállításban pedig a mezőgazdasági termékek, a növekvő export-import és a tranzit szállítás jelentős feladatát. A vasutasokat a felszabadulás óta eltelt évtizedekben az jellemezte, hogy minél nagyobbak voltak a követelmények, annál jobban helytálltak. Ezt a már megszokott helytállást kérem az év hátralévő hónapjaiban is, hogy a vasút az idén is eleget teheszen a vele szemben támasztott követelményeknek.

A vasutasnap alkalmából szívből kívánok minden vasutasnak, nyugdíjasnak és kedves hozzátartozóknak sok sikert a munkában és egyéni életükben.

Bizalmiak a dolgozókért

ZÁHONYI SIKER
A TERÜLETI DÖNTŐN

A debreceni területi bizottság a bizalmiak továbbképzését a szakszervezeti mozgalom egyik fontos feladatának tartja. A jogok és kötelességek megismertetése volt a célja annak a szellemi vetélkedőnek is, amelyet a múlt évi kedvező tapasztalatok alapján az idén is megrendeztek, „Bizalmiak a dolgozókért” címmel. A három fordulós vetélkedő területi döntőjében (amelyet június 20-án tartottak) tizenöt szakszervezeti bizalmi vett részt.

A témák között szerepelt többek között az üzemi demokrácia továbbfejlesztése, a bizalmiak jog- és hatásköre, a szocialista munkaversenyyel kapcsolatos határozatok, a MÁV kollektív szerződése, a vasúti munkavédelmi és törzsgazdasábszabályzat.

Az öttagú zsűri elnöke Baranyai Zoltán, a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának vezetője volt. A vetélkedő győztese Csorba Józsefné, a záhonyi gépesített rakodási főnökség bizalmija lett. Második Hornyák József, Debrecen állomás, harmadik Fazekas Zoltánné, Záhony állomás, negyedik pedig Szegedi Imréné, Debrecen állomás bizalmija. Az első helyezett jutalma 3000, a másodiké 2500, a harmadiké 2000, a negyediké pedig 1500 forint. A jutalmat a vasutasnapon ünnepélyesen adják át a versenyzőknek.

A LEJTŐN NEHÉZ MEGÁLLNI

Legyen a szakszervezeti bizalmi mindenütt az alkoholos utógondozottak „örangyala”

Magyarországon az alkoholfogyasztás évről évre aggasztó méretekben növekszik. A felszabadulás előtti időszakhoz viszonyítva 30 százalékkal főbb bor, hússzor több, körülbelül 70 liter sör, és kétszer annyi, mintegy 6 liter töményeszsz a lakosság egy főre jutó fogyasztása. Az 1975-ben elfogyasztott szeszitalmennyiséget 100 százalékos abszolút alkohorra átszámítva 10,1 liter jutott az ország minden egyes lakosára, korra és nemre való tekintet nélkül.

Figyelmeztető adatok

A szakemberek becslése szerint hazánkban a súlyosan veszélyeztetett iszákosok száma eléri a 400 ezret, amely a keresőképes lakosság 13 százaléka. Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) meghatározását alapul véve ebből a létszámból alkoholisták betegnek tekinthető 150 ezer ember, s ez már eléri a népesség mértékét.

A túlzott alkoholfogyasztás a népgazdaságnak hatalmas anyagi károkat, évente mintegy 6-7 milliárd forintot okoz. A károk különböző területeken mutatkoznak, és olykor számokban ki sem fejezhetők.

Az alkoholizmus és a kriminalitás közötti szoros összefüggés szembetűnő. 1975-ben a bűncselekmények 27,5 százalékát alkohol hatására követték el. A vasútnál 1977-ben a fegyelmi büntetések 36,24 százalékát ittasság miatt szabták ki. Figyelmeztető adat mind a gazdasági vezetői, mind pedig a szakszervezeti aktívtájak számára, hogy

1973-tól napjainkig a halálos üzemi balesetet szenvedettek közel 10 százalékánál mutatnak ki alkoholos befolyásoltságot. A közúti baleseteknél ez az arány 18-20 százalék. A túlzott alkoholfogyasztás és az alkoholizmus társadalmi vonatkozásai közül különösen súlyosak azok, amelyek a családokat érintik. Becsült adatok szerint a válások 25 százalékában az alkohol játszott szerepet. 1975-ben a gyámhatóságok 85 ezer veszélyeztetett gyermeket vettek nyilvántartásba. Ezek 40 százalékánál a szülő vagy a szülők alkoholizálása volt a veszélyt előidéző körülmény okozója.

„Csak egy pohárral az egészségemre”

Az alkoholi társadalmi vonatkozásai mellett egyáltalán nem elhanyagolható az ember egészségét károsító hatása. A túlzott alkoholfogyasztás és az alkoholizmus súlyos következményekkel járó idegrendszeri elváltozásokat okoz, és szinte helyrehozhatatlanul károsítja az emberi szervezet „nagy kémiai laboratóriumát”, a májat. A felsorolt neofitvumokból egyenesen következik a válasz: a szakszervezeti bizalmiaknak egyrészt azokkal a munkatársakkal kell megértéssel, figyelemmel és személynél példamutatással (!) foglalkozniuk, akiknél a túlzott alkoholfogyasztás miatt fennáll a veszély, hogy alkoholista válnak. A bizalmi ilyen esetben is munkatársa érdekeinek védelmét látja el.

Itt kell szólni a gazdasági vezetőik alkoholfogyasztásáról. A közfelfogáson nem lehet úgy javítani, hogy „vízzel prédkálunk és bort iszunk”. Nem lehet az alkoholizmus ellen fellépni és ugyanakkor elnézni azokat a hibákat, amelyeket alkoholos állapotuk miatt követnek el egyébként rendes emberek. A vezetők általában példaképek, akikről az emberek észrevétlenül is átvesznek bizonyos magatartásformákat. Ha tehát egy adott hely vezetője szívesen iszik és könnyen elveszti a mértéket, nagyon

nehéz a beosztottakat józanságra nevelni.

A bizalmi elsősorban azoknak legyen örangyala, védője, akiket a szakszerű és gondos kezelés már megállított az alkoholizmus lejtőjén. Az ilyen embernek nem könnyű ellenállni a szokásoknak, a kísértéseknek, a barátok, a rokonok és a munkatársak unszolásának: „csak egy pohárral az egészségemre”.

Az utógondozottak nehéz helyzetét az is súlyosítja, hogy az elvonókúráról — a kezeléssel — nem beszélhetnek mindenkinek, mert még inkább céltáblái lennének az ideitlen ugratásoknak, provokációknak. Képtelenség, de tény, hogy a közvélemény jelentős része ma még nem áll segítőkészen a betegsüktől szabadulni akarók mellé.

Nagyon sok múlik a munkatársakon

Statisztikai kimutatás szerint az alkoholista 60 százaléka a munkatársak körében vált azzá. Ez a szám is aláhúzza a szakszervezeti bizalmi felelősséget az iszákosság és az alkoholizmus elleni harcban. A bizalmi együtt él, dolgozik csoportjával, jól ismeri annak minden tagját, munkájukat, gondolkodásukat, emberi magatartásukat. Ismeri családi körülményeiket, gondjait, nem egyszer terveiket is. A bizalmi véleménye — jog- és hatáskörénél fogva — lényegesen befolyásolja az egyén anyagi, erkölcsi, szociális helyzetének alakítását, fejlődését.

A bizalmi a különböző rendezvényeken, a „fehér asztal melletti” baráti vagy brigád-összejöveteleken, ha kell, álljon ki a „nem-ivás szabadsága” mellett. Védje meg a gyógyulás útján haladókat az esetleges „provokátoroktól”, és tapintatosan akadályozza meg az első, (és a többi) pohár szeszital elfogyasztását. A bizalmi ezzel a magatartásával nemcsak az egyénnek, hanem a családnak és a társadalomnak is felbecsülhetetlen szolgálatot tesz.

Baranyai Zoltán

Jól sikerült a juniális

A budapesti igazgatóság szakszervezeti bizottsága június 19-én juniális rendezett az Úttörővasút hűvösvölgyi végállomása melletti sportpályán. Mintegy 250 vasutas dolgozó szórakozott, sportolt a szakszervezeti bizottság immár másodszor megartott rendezvényén. Nagy érdeklődés kísérte az igazgatóság MHSZ-szervezete által rendezett léggúskás lövésversenyt.

A gyerekek szórakozásáról a rákospalotai és a Benczúr utcai óvoda nevelői, dolgozói gondoskodtak. Vidám vetélkedőket szerveztek. Az Úttörővasút üzemfőnökségének konyhája gondoskodott az ebédéről. A büfészolgálatot a menedzselvezményi csoport Béke szocialista brigádja vállalta.

S. R.

Vonatkísérők bizalmija

Összekötő kapocs a dolgozók és a szolgálati vezetők között

Kincses Géza vészti vonatvezető közel harminc éve került a vasúthoz. Pályamunkásként kezdte, majd 1950 nyarán átkerült a forgalomhoz. Előbb vonatfékezésként, majd az előírt vizsgák megszerzése után tehervonatos vonatvezetőként járt a Vészti környéki vonalakat. Tíz évvel ezelőtt személyvonatra került: jegyvizsgáló, később vonatvezetői beosztást kapott.

Beosztása révén sok emberrel megismerkedett, új barátokra talált. Nem véletlen, hogy a vonatkísérők 1962-ben őt választották bizalmijuknak. Ezt a tisztviséget a mai napig is nagy hozzáértéssel és segítőkészséggel tölti be. Tizenhatan vannak csoportjában, ismeri valamennyiük gondjait. Legutóbb két munkatársának rendkívüli segítségkérését támogatta, hiszen tudta: egyiknek a felesége betegsége, a másiknak a nagy családja miatt jön jól az anyagi segítség.

A bizalmiak jog- és hatáskörének kiszélesítésével az ő feladata is megnőtt. Az állomás vezetői kikérlik véleményét a jutalmazásoknál, a rendkívüli előléptetések, kintüntetések odaítélésénél is. Így volt ez márciusban is, amikor bérnépítésre került sor.

— Bizony, nem mindenki volt megelégedve — mondja. — Sokan nem értették meg, miért nem egyenlően osztották el a bért. Pedig érthető. Volt olyan vonat-

fékezőnk, kocsirendezőnk, akinek bére 600-700 forinttal kevesebb volt az előirtnál. Most főként ide kellett juttatni a forintosokat. Ezt kellett megmagyarázunk az elégedetlenkedőknek.

S valóban, talán ez az egyik legfontosabb feladata a bizalmiak: összekötő kapocs a dolgozók és a vezetők között, mindannyiuk hasznára. De nemcsak itt tud segíteni a bizalmi, hanem más területen is. Kincses Géza azt vallja, legfontosabb az emberekkel való törődés. A fiatalokat meg kell nyerni, hogy maradjanak, az idősebbeket pedig munkájuk után kell megbecsülni. Azért is segíti, támogatja bizalmi csoportjával együtt oly nagy szeretettel a hozzájuk került fiatalokat.

Sotus Bálint pár éve vonatfékezésként jött közéjük, megismerte munkájukat, beilleszkedett. Ma már csapatában első emberként utazik, bátran lehet rá számítani. Ha mindenütt így foglalkoznak az újfellelésekkel, akkor egyre kevesebb lesz a vasúttól kilépők száma.

Kincses Géza szereti beosztását. Pedig, mint mondtotta, a létszámhiány miatt sokszor az előirtnál több órát dolgoznak, s hosszabb ideig vannak távol a családtól. De mégsem válna meg munkahelyétől, a vészti vonatkísérők kollektívájától.

(Gellért)

ÁMON ÁGNES:

Visz a vonat!

Visz a vonat! ... Most kel a Nap!
Aranytányér ... tele fénnel ...
Ha iti lennél, ölelnélek!

csókolnálak! ... Szeretnélek!

Visz a vonat! ... Barna este
már a tájék takarója ...
most rámnézne két kis szemed,

ajkam arcoskádra hullna ...

Visz a vonat! ... Fekete éj,
száguld velem, magányosan ...
Hozzad bújniék ... mosolyogva,

elfáradva ... jó álmosan ...

Hol vagy? Felelj! ... Nem ... nem ... Aludj!
Ne zavarjam az álmodat ...
Kicsi fiam! Drága kincsem!

Hozzad röpit ez a vonat!

Visz a vonat! ... Visz a vonat! ...

BESZE IMRE:

Pályamunkások

Harangot ránt a déi: eszünk,
verejékszagú kenyérünk
morzsáin hangyák marakodnak.

Két keskeny csikban fut az ég
a töltésen. Karsú nyárfasor
vigyázza, merre tart.

Ülünk a sinek oldalán,
a hús acél meg-megremeg;
valahol vonat közelít.

A harapás most megszakad:
társunk jelez, s a vas-bika
kerékpatákon elroboz.

Arcunkba mar a csattogás,
hajunkat két füst fésüli —
kettéped a déli csend.

S bár messze jár a vastömeg,
szánkban por fészül, s fülünkbe
fészket rakott a rohanás.

Ülünk a sinek oldalán.
Verejékszagú kenyérünk
morzsáin hangyák marakodnak.

Közművelődés Békéscsabán

Mozgalmass klubélet — nagy látogatottság

Tavasszal múlt két éve, hogy új művelődési intézménnyel gyarapodott Békéscsabán: megnyílt a Vasutas Klubkönyvtár. A kétszintes épületben kellemes környezet várja és fogadja a szakmabelieket és a terület, a környék lakóit. Az igazgató, Dányi Pálné, aki tapasztalt munkása a közművelődésnek, bizottsággal irányítja a klubkönyvtár munkáját.

— Csaknem 9000 kötetes könyvtár, sokféle folyóirat, napilapok, s különböző szakcsoportok állnak a békéscsabai csomópont dolgozóinak, hozzátartozóinak, a nyugdíjasoknak és a terület lakóinak a rendelkezésére. Van öt letéti könyvtárunk és több mint 500 állandó könyvtári tagunk. A könyvtár fogalma ennél jóval nagyobb, mert a szocialista brigádok vetélkedőjére való felkészülés idején, s „Kell a jó könyv” olvasómozgalom hatására megokszorozódott a könyvek iránti érdeklődők száma. A közeli 1.

számú általános iskola tanulói is hozzánk járnak könyvtárba. Húsz irodalom, környezetismeret, történelem és könyvtár órán 700 diák vett részt az elmúlt iskolaévben. A szakköri foglalkozások közül a legkedveltebb a vasúti modellezők. Tizennégy gyermek és ugyanennyi felnőtt taggal működik. A vasutat ismertető és a pályaválasztást jól segítő játékok 4x4 méteres terepasztalon folyik. Hogy milyen sikerrel, azt egyetlen adat is jól illusztrálja: ez évben 65 foglalkozást tartottak Börcsök István jegyvizsgáló vezetésével, aki megszállottja ennek a szakkörnek, és minden szabadnapját itt tölti. A fotósok is jól dolgoznak, mindig sokan fordulnak meg a laborban, hogy gyakorolják az előhívást és a ház igényeinek is eleget tegyenek.

A klubnaplók is mozgalmas életet tükröznek. A legjobban működő klubok egyike az ifjúsági. Filmvetítések, politikai és természettudományi előad-

sok, közös sportolás, élménybeszámolók, irodalmi estek, hangverseny- és színházlátogatás csak egy részét képezik a tartalmas tevékenységnek. A szocialista brigád és a munkásművelődési klub együtt dolgozik változó létszámmal. Az 1200 példányban megjelenő Munkásművelődés című sajtó kiadvány öket és a házban folyó felnőttoktatást segíti leginkább. Az újból felélesztett munkásakadémia is érdeklődésre talált. A nyugdíjasok klubja pedig több mint tízezer múltra tekint vissza.

Igen népszerű a szabásvarrás tanfolyam, amelyre olyan nagy volt a túljelentkezés, hogy két csoportban tudták csak megtartani. A vasutas nők is szívesen töltik hasznos tevékenységgel a szabad idejüket. A tanulást annyira komolyan vették, hogy a 25 foglalkozásból álló tanfolyamot mind a 45 beiratkozott elvégezte. A másik kezdeményezés: családi estek rendezése, havi egyszeri műsorral, a kö-

zépkorúaknak. A mindig kellemes hangulatú estek közül is kiemelkedik a tavasszal tartott népdalest, melyen a vasutas-szakszervezet népi zenekara lépett fel.

Külön kell szólni a magas színvonalú, zenés irodalmi estekről. Két év alatt tizenkettőt rendeztek, a békéscsabai Jókai Színház, továbbá budapesti és szegedi művészek bevonásával. Saját irodalmi színpaduk is van, s többször adtak már műsort szakszervezeti ünnepi rendezvényeken. Nyolc éve működik a fúvószenekar, melynek elődje még az ötvenes évek elején alakult. Harminchárom tagja közt sok a fiatal, akik zeneiskolai továbbképzésre járnak. Minden helvi vasutas ünnepségen részt vesznek és külső fellépésekkel is erősítik jó hírnevüket. A legutóbbi minősítésen Aranylant fokozatot értek el. Pár hónappal ezelőtt pedig a nyugdíjasokból citerazenekart hoztak létre.

A zene nagy szerepet játszik a programok között. Különösen a könnyűzene és a discó. A zenés, táncos, műsoros szombat esték rendszeresen nagy tömeget főleg fiatal vonzanak.

Vass Márta

Vannak még tartalékaink

Egységes szemléletre van szükség a MÁV-nál és a szakszervezeti munkában

(Folytatás az 1. oldalról)

A központi vezetőség ülésén szóba került, hogy a vasutasok gyakran nosztalgiával mondják: a személyszállításban egyre kisebb a szerepük. Ez igaz, de ugyanakkor azt is látni kell, hogy ha valaki nem a vonatot választja az utazási lehetőségek közül, bizonyára van oka rá.

Erre is vonatkozik Koszorus Ferencnek az elavult vasutaszemléletre tett észrevétele, bár a főtákar elsősorban a vasúti szervezetre, irányítására célozott. Mint mondta, ha valamiben, akkor a szemlélet változtatása terén szinte kimeríthetetlen tartalékokat lát, nemcsak a MÁV-nál, hanem a szakszervezeti munkában is. Az évszázados szemlélet és hozzáállás nincs összhangban a mai irányítási, vezetési követelményekkel. Ennek szem előtt tartásával kell a vasút és a szakszervezet vezetésének tovább munkálkodnia.

A műszakpótlék nem bérrendezés

A második napirendi pont keretében Kajcsa József titkár tájékoztatta a központi vezetőséget a műszakpótlékról. Előjában rámutatott, hogy a műszakpótlék rendszerének bevezetése része azoknak az intézkedéseknek, melyek a termelés és termelékenység növelését, a gazdálkodás hatékonyságának fokozását, a munkaerőgazdálkodás javítását, a munkaerőigények csökkentését, mindezek eredményeként gazdasági életünk kiegyensúlyozottabb, erőteljesebb fejlődését szolgálják.

A Központi Bizottság irányelveinek megfelelően a Minisztertanács a Szakszervezetek Országos Tanácsának meghallgatásával 1977-ben rendeletet adott ki, amelynek értelmében július 1-től kezdődően bevezetésre került a műszakpótlék az iparban, élelmiszer-kereskedelemben és a vendéglátásban dolgozók részére — hangsúlyozta —. A műszakpótlék hatálya a vállalatok több műszakos munkahelyein és munkakörökben, valamint folytonos munkarendben foglalkoztatott fizikai foglalkozású és közvetlen termelésirányító dolgozókra terjed ki. Nagyon fontosnak tartom aláhúzni, hogy a műszakpótlék nem bérrendezés, nem béremelés jellegű, hanem a kedvezőtlenebb, a kényelmet-

A távolabbi jövőről szólva elmondotta, hogy a 6. és a 7. ötéves tervben a közlekedés anyagi lehetőségei javulnak. A 6. ötéves tervben még ugyan szerény, de a 7. ötéves tervben már nagyobb mértékű javulásra lehet számítani. S ha majd úgy alakul, hogy a rendelkezésre álló milliárdok sem teszik lehetővé minden elképzelés megvalósítását, súlypontokat kell képeznünk: a pályák és a nagy vasúti csomópontok korszerűsítésére, villamosítására, stb. kell nagyobb gondot fordítani.

A szakszervezeti feladatok között is első helyre kell sorolni a vasutasok felkészítését a korszerű technika kezelésére. A jövőt illetően megnyugtató lehet, hogy a vasutasok az elmúlt évtizedben, néhez körülmények között dolgoztak, mégis megoldották feladataikat — mondotta befejezősül Bonifert Ádám.

lenebb délutáni, éjszakai időben végzett munka külön elismerése és anyagi ösztönzés a folyamatos, illetve folytonos műszakban végzendő munka vállalására.

Az 1977. évben megjelent rendelet a MÁV-nál valamennyi járműjavító üzem, a MÁV Építőgépjavító Üzem és a MÁV Fatelítő Üzem több műszakos fizikai, közvetlen termelésirányító dolgozó műszakpótlékának bevezetésére nyújtott lehetőséget. Ezen túlmenően a rendelet hatálya alapján az Utasellátó Vállalat egységeinél, több műszakban és folytonos munkarendben foglalkoztatott dolgozói is műszakpótlékban részesültek.

A közelmúltban megjelent a Minisztertanács rendelete, amely július 1-től az eredeti tervnek megfelelően a szállításban és hírközlésben foglalkoztatott dolgozók körére is kiterjeszti a műszakpótlékot — folytatta. — Az előkészítés során több szempontot kellett figyelembe venni. A műszakpótlékot a vasúti közlekedésben dolgozóknál is általában olyan elvek alapján kell bevezetni, mint az iparban, de figyelembe kell venni a közlekedés sajátos helyzetét, elsősorban a munkarendek alkalmazása és a nem fizikai munkakörök vonatkozásában.

Jelentős keresetnövekedés

A vasúti közlekedésben vannak olyan jelentős, nem fizikai és nem közvetlen termelésirányító munkakörök, ahol követelmény a folytonos munkarendben való munkavégzés. Ezek a beosztások a vasúti szállítási, fuvarozási technológiának igen fontos elemek. Ilyenek a személypénztárosok, fuvardíjszámfejtők, kocsintézők, áruirányi-

tók, távgépirőkezelők, ügyeletes tisztek, vámkézelők stb. Létszámuk közel 4000. Ezekben a munkakörökben dolgozók a korábbi MT vonatkozó rendelet tervezetek szerint műszakpótlékre nem voltak jogosultak.

A SZOT, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium illetékes vezetőivel folytatott többszöri tárgyalások eredmé-

nyeként sikerült elérni, hogy ezekben a vasúti munkakörökben több műszakban foglalkoztatott dolgozók is műszakpótlékban részesüljenek. A műszakpótlék számítását központi rendeletek tartalmazzák. Ezek szerint egyértelmű, hogy a folytonos munkarendben dolgozó 12/24-es forduló szolgálatot ellátó nem utazóknál a havi törzsbér 30 százalékkal célszerű számolni. Ezt a számítási módot legfőképpen az indokolja, hogy ezek a dolgozók rendszeresen forduló szolgálatot látnak el, tehát szolgálati órájuk arányosan oszlik meg a nappali, délutáni és éjszakai időszak között. Az ettől való eltérési, befolyásolási lehetőség minimális.

Az utazószemélyzet műszakpótlékának megállapításánál háromféle változat merült fel. Mindhárom előnyeinek és hátrányainak figyelembevételével a területi bizottságok és igazgatóságok véleményének meghallgatásával az elnökség a meghatározott összegben Ft/órában történő műszakpótlék megállapítást fogadta el. A közlekedés- és postaügyi miniszteri rendelet ennek megfelelően szabályozza az utazószemélyzet műszakpótlékát.

Ismétlen szeretném hangsúlyozni, hogy a műszakpótlék nem hivatott az utazószemélyzetnél levő, különböző

Debreceni mozdonyvezetők látogatása a Ganz-MÁVAG-ban

Vonattási főnökségünk Kandó Kálmán mozdonyvezető és Lokomotív motorszerező szocialista brigádja együttműködési szerződést kötött a Ganz-MÁVAG vasúti járműgyárának MEO-jában dolgozó Eszperantó, Pattanyus és Szputnyik szocialista brigádokkal. A Ganz-MÁVAG brigádjai vállalták, hogy rendszeresen szerveznek részünkre üzemlátogatást.

Az első látogatásra május 19-én került sor. Brigádjaink

bérfeszültségek, bérproblémák megoldására, bevezetése mindenképp a nehezebb időszak, a délutáni, de főként az éjszakai munkát részeseit magasabb anyagi juttatásban. Ezzel együtt azonban igaz az is, hogy a műszakpótlékban részesülők ezzel jelentős keresetnövekedéshez jutnak.

Saját erőforrásból

Mint már említettem, a központi rendeletek kedvező lehetőségeket biztosítottak számunkra. Mégis van néhány munkakör, amelyben szintén több műszakban dolgoznak, és a rendeletek szerint központilag műszakpótlékban nem részesülhetnek. A kis létszámra való tekintettel, s élve a rendelet adta lehetőséggel, a MÁV saját erőforrásból biztosítja részünkre a műszakpótlékot. Tehát a központi rendeletek által, valamint a MÁV saját erőforrásból biztosított lehetőségek alapján 1978. július 1-től valamilyen több műszakban, folytonos, vagy folyamatos munkarendben foglalkoztatott külszolgálati dolgozó műszakpótlékban részesül.

Ezután Molnár György titkár terjesztette a központi vezetőség elé a központi vezetőség, az elnökség, és a titkárság második féléves munkatervét. Ennek elfogadása után a testület személyi kérdésekben döntött. Baranyai Zoltán felmentette a szociálpolitikai és munkavédelmi osztályvezetői beosztásából és megbízta az elnökségi iroda vezetésével. Helyére Gáspár Imréné dr.-t, az elnökség és a központi vezetőség tagját megválasztotta a szociálpolitikai és munkavédelmi osztály vezetőjévé.

Csúcsforgalom a Déliben

Beköszöntött az igazi nyár. Sok ezren utaznak ilyenkor a magyar tengerhez, a Balaton partjára pihenni, üdülni. A Déli pályaudvaron szinte mindennapos a csúcsforgalom. Sok munkájuk van a vasutasoknak. A pályaudvar színes forgátaga a fotóriportert is meghihette.



Idilli kép a peronon. A vonatra várakozóknak jólesik a tiszta



Az utasesarnokban találkoztak június 21-én a Somogyi Béla úti zenei általános iskola diákjai is. A káptalanfüredi úttörőtáborba utaztak két hétre



A gyerekek elfoglalták helyüket a szerelvényben



Gyakori ez a pillanatkép is. Indul a vonat. A hozzátartozók búcsút intenek a gyerekeknek. Viszontlátásra, két hét múlva Budapesten!

(Laczkó Ildikó képriportja)

A BRIGÁD GYERMEKEI

Nemcsak a vasutasokat, hanem a vasutat is megkedvelték

A szombathelyi vonattási főnökség Kossuth szocialista brigádját jól ismerik a közepi MÁV-nevelőotthonban és a szombathelyi Derkovits utcai óvodában is.

— 1972-ben határozta el a brigád, hogy ellátogatunk a közepi MÁV-nevelőotthonba, és megbeszéljük a tanárokkal, hogy miben segíthetnénk — mondja Koszovits Mihály

brigádvezető. — Molnár Gyula mérnökkel együtt mentünk az otthonba, ahol Hortolányi Elemér igazgató fogadott. Írásbeli megállapodást kötöttünk az elhunyt vasutasok gyermekeinek patronálására. Azóta, a szülői látogatások alkalmával többször is Kőszegre utaztunk, és a gyerekeket elvittük a városba, gondoskodtunk a szórakozásokról. Mindig nagy örömmel vártak bennünket. Később osztályközösségeket patronáltunk. Ott voltunk a kisdobos-, majd az úttörőavatásukon is. A nyolcadikosokat Pestre, Nagycenkre és Veszprémbe vittük kirándulni.

— A gyerekek egy-egy kirándulás után órákig mesélnek élményeikről — jegyzi meg Vén Ferenc igazgatóhelyettes. — A vasutasbrigád tagjai a villanymozdonyok vezetőállását is megismertették velük. Elmagyarították az éberségi berendezés lényegét, a jelzők szerepét, stb. Utána a legtöbb gyerek mozdonyvezető akart lenni...

— Amikor legutóbb a Savaria Expresszel befutottam a Délibe — meséli a brigádvezető — egy fiú a peronról rámköszönt: — Csókolom Miska bácsi, nem tetszik megismerni?! Sokat jártak nálunk Kőszegen a brigáddal. Azonnal megismertem. Akkor villanyszerelő akart lenni. Most már harmadéves, a vasútnál tanul... Örülök, hogy ezt a pályát választotta.

Kiss János

SÁRGA MELLÉNYBEN

Nehéz a búcsú ennyi év után...

Sárga mellénye a vasúti sinek között megcsillan a szikrázó napsütésben. Peterman Gábor, a debreceni építési főnökség püspökladányi V-ös számú mozgó építésvezetőségének csapatvezető előmunkása nyugdíjba készül. Búcsúzik a munkatársaktól, a vasúti pályától.

Gyermekkorában cselédként kereste a kenyérré való, és a határban csak vágyakozva nézhette a kanyargó vasút robusztos mozdonyait. Vá-

gya csak a felszabadulás után teljesült. 1949-ben került a pft-főnökséghez. Egy évvel később lett a debreceni építési főnökség dolgozója. 1954-ben elvégezte a pályafenntartási szaktanfolyamot és hamarosan munkacsoport-vezető lett. Később kitűnő eredménnyel végezte el az előmunkás-tanfolyamot. Mint pártpropagandista, politikai szemináriumokat vezet. Társadalmi aktivitását bizonyítja, hogy az ő kezde-

ményezésére szerveztek szocialista brigádot. Az új felvételek legtöbbször Peterman Gábor csapataba kéri magukat, mert tudja, hogy ott jó szakemberek dolgoznak. Már úgy ismeri a debreceni igazgatóság vonalait, mint a tenyerét. Ha szükség volt rá, szívesen dolgozott a miskolci igazgatóság területén is. A záhonyi átrakóközvetlen pedig minden évben részt vett a kommunista munkatár-

saival az áruátrakást segítette. Az idén nyugdíjba vonul.

Az emlékek a vasúthoz kötik, nehéz a búcsú. Már hozzászólt a hajnali felkeléshez. Életéhez tartozott a vonatok zakatolása és a figyelőőr kürtjele. Néha álmodni is szokott erről.

Nehéz lesz megszokni, hogy három évtized után Peterman Gábor napja nem a pályán kezdődik...

Ij. Tózsér Antal

Hét év tükrében

A MÁV-nál jól halad a nőpolitikai határozatok végrehajtása

A nőpolitikai határozat megjelenése óta hét esztendő telt el. Ez idő alatt végzett munkánkat eredményesnek tekinthetjük. Annál is inkább, mivel a határozatok következetes végrehajtása maradandóan befolyásolta női dolgozóink helyzetének alakulását. Így például — az idegenkedés a női munkaerő foglalkoztatásával szemben a legtöbb vasúti szolgálati helyen megszűnőben van; — kedvezőbbé váltak a nők foglalkoztatásának feltételei; — javultak élet- és munkakörülményeik; — gyorsult a gyermekintézmények befogadó képességének növelése; — gyakorlattá vált az egyenlő munkáért egyenlő bér elvének az érvényesítése; — fokozódott a nők munkahelyi megbecsülése, anyagi és erkölcsi elismerése; — arányuk nőtt a vezetésben.

Jogegyenlőség a munkahelyeken

A felsoroltak nem egyik napról a másikra valósultak meg, hanem fokozatosan, jól átgondolt és kidolgozott tervek alapján. Az első lépések közé tartozott a határozatok szellemének érvényesítése a kollektív szerződésben.

Ezen túlmenően is több rendelkezést látott napvilágot a nők munkahelyi jogegyenlőségének megteremtése érdekében. Ilyen volt az 1970-ben kiadott rendelkezés, mellyel a tényleges szolgálatot teljesítő, valamint nyugállományba vonult nő dolgozók férjei is megkapták a családtagot megillető utazási kedvezményt. 1977-ben a törzsgárdaszabályzat módosult olyképpen, hogy a korábbi 30 helyett 25 évi szolgálati idő után kaphatják meg nő dolgozóink az arányfelvételt és a vele járó 2000 forint jutalmat, valamint az összvonalas szabadjegyet.

A nőpolitikai határozatok gyakorlati végrehajtása és az eddig elért eredmények azt igazolják, hogy a végrehajtás több területen következetes, de egyes kérdések megoldásában lassú az előrehaladás, sok a visszahúzó erő. Ennek oka, hogy régi örökséget kell felszámolni, és ezen az úton minden kis lépést — különösen az előítéletek megszüntetése terén — alaposan elő kell készíteni. A nők egyenjogúságát akadályozó szemlélet ellen még hosszadalmas és kitartó politikai agitációs munkára van szükség. E téren a társadalmi szervek feladata és felelőssége is nagy.

A hatékonyabb agitációs eszköznek azt tartjuk, ha a nő dolgozók által elért eredményeket rendszeresen tudatosítjuk. Ezáltal is nagyobb megbecsülést szerzünk annak a sokszor szerényen, látványosság nélkül végzett munkának, amit a nők a férfikkal együtt a vasútüzem eredményeinek növelése, a vasút fejlődése érdekében minden nap végeznek.

A nőpolitikai határozatok végrehajtását nem tekintjük lezártnak. Intézkedési tervünk munkaprogramjaink állandó részét képezi, s végrehajtását rendszeresen ellenőrizzük, és a végzett munkáról számot adunk. Az ez irányú tevékenységet és munkánk eredményét 1977-ben összegeztük.

A részletes elemzés is bizonyította, hogy a határozatok végrehajtása a Magyar Államvasutaknál jó úton halad.

Kisgyermekes anyák nappali beosztásban

A nők munkában való részvétele, hasonlóan a népgazdaság egyéb területeihez, a vasútnál is évről évre emelkedik. Amíg 1950-ben a Magyar Államvasutaknál foglalkoztatott dolgozók mindössze 6 százaléka volt nő, ez az arány 1970-re 15,7 százalékra növekedett, majd 1977-re elérte a 20,2 százalékot.

Ezt a növekedést elősegítette

az 1975–80-ig érvényes MÁV Kollektív Szerződés módosítása is, amely a vasútüzem területén a nők részére tiltott munkaköröket újójag szabályozta, s több könnyítést tett, figyelembe véve az egyre javuló munkafeltételeket, a műszaki és technológiai haladást.

A foglalkoztatás kiterjesztése megfelel a kívánalmaknak. Részletes felmérés szerint a nők 67 százaléka egy, 18 százaléka két és három műszakban, 15 százaléka pedig fordulószolgálatban látja el munkáját. Szakképzettségük szintje is állandóan emelkedik.

A kisgyermekes anyák műszakbeosztása különösen figyelmet igényel. Sok helyen például a kisgyermekes forgalmi szolgálattevő nők csak nappali műszakban dolgoznak. Feladatunk, hogy további kedvező változtatásokat hajtsunk végre a munkarendben.

A munkahelyek társadalmi tevékenységében is egyre több nő vesz részt, és elismerésre méltó helytállást tanúsítanak. A nők a munkaverseny-mozgalom élenjárói között is megtalálhatók. Eredményesen működnek közre a különböző szakmai és egyéb vállalkozások teljesítésében. Különösen kiemelkedő volt a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyben való részvételük. Emelkedett számáranyuk a brigádmozgalomban is. A fejlődés igen jelentős: amíg 1970-ben a szocialista brigádtagnak csak 9 százaléka volt nő, ez az arány 1977-ben 18,6 százalékra emelkedett. Ma már minden második vasutasnő részt vesz a szocialista brigádmozgalomban.

Sokoldalú lehetőségek a vasúti szakképzésben

A női egyenjogúság megvalósítása, a nők vezetői munkakörbe helyezése, a társadalmi és közéletbe való fokozottabb bevonása megköveteli a szakmai, politikai és az általános műveltségi színvonal emelését. Egyre bővülnek azok a munkakörök, amelyekben a nők eredményesen ténykednek. Sikerük záloga, hogy a munkakörök ellátásához szükséges feltételeknek egyre többen felelnek meg. Sokan munka mellett tanulnak, vállalva a többletmunkát és a család ellátását is. Az 1976. évi adatok szerint az ügyintézői beosztásban foglalkoztatott nők 79 százaléka szerzte meg munka melletti tanulással a beosztásához szükséges iskolai végzettséget, a politikai vagy szakmai képesítést.

Kedvező jelenségnek tekintjük, hogy az újonnan munkába lépők többsége megfelelő iskolai végzettséggel rendelkezik: növekszik az egyetemest és főiskolát végzettek száma, s csökken az általános iskolát be nem fejezettek aránya. A vasúti szakképzésben széles körű a lehetőség, s megkülönböztett figyelmet fordítunk a nők szakképzésére. A vasútigazgatóságok oktatási főnökségein és a szolgálati főnökségein helyezett tagozatain, valamint a MÁV Tisztiképző Intézet nappali és levelező tanfolyamain közép- és felsőfokú szakmai képzést folytatunk. Vannak tanfolyamok — mint például a felsőfokú munkaügyi tanfolyam — ahol a hallgatók 80 százaléka nő.

Kedvezmények továbbtanulóknak

Eredményesnek bizonyultak a helyileg szervezett tanfolyamok is, mint például a MÁV Tervező Intézetben tartott műszaki rajztanfolyam, vagy az Eszaki Járműjavítóban a fél-éves időtartamú továbbképzés a villamosmotor-tekercselő munkakörben foglalkoztatott nők részére.

Fokozza a továbbtanulás iránti érdeklődést az is, hogy a továbbtanulóknak — az érvényben levő rendelkezésekkel — a gazdasági vezetők további kedvezményeket, ösztönző jutalmazásokat biztosítanak. Eredményes tanulmányi elő-

menetel vagy sikeres vizsga, iskolai végzettség megszerzése esetén pénzjutalomban, bér-emelésben részesítik a továbbtanulókat.

A női egyenjogúság megvalósításának fontos mutatója a nők vezetői megbízásának számszerű alakulása. Ezt fontos politikai kérdésként kezeljük a vasútnál. A felelős beosztású összes dolgozó között a nők aránya 38,7 százalék. Figyelembe véve azonban a nő dolgozók számának növekedését, jelenleg még alacsony a vezető beosztásban dolgozó nők száma. Míg a férfidolgozóink 5,4 százaléka dolgozik felső- és középvezetői beosztásban, addig a nőknek csak 2,2 százaléka. Általánosságban az is megállapítható, hogy a vezető beosztásban dolgozó nők képességeik és adottságaik szerint nincsenek megfelelően kihasználva, sőt további lehetőségek is vannak a női munkaerő bevonására a vezetésbe.

Az előképzettség tekintélyt biztosít

Káderutánpótlási és képzési tervünkben a meglévő aránytalanságok csökkentését tervezzük, illetve annak megszüntetésére törekszünk. Ezt tükrözi az idei ilyen vonatkozású terv is, amely már a nők 19,6 százalékos arányával számol. Jelenleg a káderutánpótlási és képzési tervekben figyelembe vett nő dolgozók 43 százaléka tanul egyetemeken, főiskolákon, szakmai és politikai tanfolyamokon.

Kedvező szemléletváltozásnak vagyunk tanúi a női vezetői kinevezésénél és elfogadásánál. Ez részben annak tudható be, hogy a nő dolgozók vezetői beosztásba való helyezése összhangban van a megkívánt előképzettséggel és gyakorlati ismereteikkel, ami megfelelő tekintélyt biztosít a női vezetőknél.

A jövőben a vasút valamennyi szakszolgálatánál bátrabban kell irányítani munkakörben nőket foglalkoztatni, az új vezetői állások betöltésénél körültekintőbben kell figyelembe venni a megfelelő képességgel és rátermettséggel rendelkező nőket.

Szemök Béla, szakosztályvezető-helyettes.

(Folytatjuk.)

A MOZDONYJAVÍTÓ BRIGÁD

Magas követelményeket állítottak saját közösségük tagjai elé

Forgatom a Tánácsos Könyvtár kiadói füzetekéjéit, amelyet a szocialista brigádrésztől V. országos tanácskozás alkalmából adott ki. Beleolvastok: „A szocialista brigádoknak kötelességük szakmailag és politikailag továbbképezniük magukat... Ugyanakkor szorgalmazni is kell az alpműveltség megszerzését, indokolt esetben a még magasabb szintű továbbtanulást. A továbbképzést mindenütt összhangba kell hozni a társadalom, az üzemi igényeivel, és az egyén képességeivel, lehetőségeivel is...”

Ők, tizenketten

A minap jártam a Keleti Vontatási Főnökség Lenin szocialista brigádjánál. A 12 ember, a brigád tagjai a V41, a V43-as és a V63-as sorozatú mozdonyok javítását végzik. A már nem éppen fiatal brigádvezető, Fejős László mondta:

— A mi szakmai képzésünk folyamatos, hiszen a gőzöskötől a villanymozdonyokig mindenhez kell értenünk. 1943 óta dolgozom ezen a munkahelyen. A brigád 1969-ben alakult, azóta vagyok a vezetője. Nem nehéz az ilyen kollektív vezetni, hiszen jó gárda alakult ki. Itt mindenki számíthat mindenkire. Közben nekünk

Szénrel rakott kocsijaik körülérnék az Egyenlítő

A húszas években Tolnai Gyula bicskei váltókezelőt arról ismerték környezetében, hogy ha tehetne, magával vitte kisebbik fiát, Jósikát a vasútra. De az is gyakran megemlékezett, hogy a gyerek egyedül látogatta meg apját szolgálat közben. Teltek az évek a fiú középiskolába került, s a nyári szünetben mindig fűrtást vállalt a pályafenntartásnál. A vasúttal oly korán ismerkedő kisfiú életútját mondta el inkább ő maga.

„Bányász kislányból” vasutasfeleség

— Miután leérettségiztem, egyetlen céloom volt: mindenáron bekerülni a vasúthoz — emlékezik ifjúkorára Tolnai József, Tatabánya-Felső állomásfőnöke, akiről egyáltalán nem lényegtelen megjegyezni, hogy ezen állomáson megszakítás nélkül 34 éve szolgál. — Hogyan kezdődött? — Ugyanúgy, mint annak idején másoknál. 1940-ben felvettem ideiglenes szerződéssel Almszfűzőre. Ezután igyekeztem az összes szakvizsgát letenni, majd a tisztképzőt is elvégeztem. Nem sokkal ezután Győrszentivánra, később Kolozsvárra helyeztek. Végül 1944-ben forgalmisaként kerültem vissza Felsőgallárra, azaz Tatabánya-Felső állomásra.

— A vasutasoknál egyáltalán nem tipikus, hogy szolgálati idejük nagy részét egyetlen helyen töltsék el. — Valóban, e tekintetben én sem ismerek hasonló kollektívát. Az én esetem azzal magyarázható talán, hogy itt ismertem meg feleségemet, aki a bányáknál dolgozott. Következésképp, így szoros kapcsolatba kerültem a bányászokkal és a szénrel. Ez pedig olyan sajátos világ, amelyet csak kevesek ismernek. A vasútnál, tudom, minden áru elszállításra fontos. De a szén valahogyan más kategória; tőle fűz az ország iparának folyamatos menete, a közművek zavartalan üzemeltetése...

— Szolgálat alatt mennyi szén hagyta el Tatabánya-Felső? — Gyors számolás. A keskeny noteszlapon alig férnek ki a számjegyek. Az eredmény: tíz hat méter hosszú kocsiakat vére alapul, sorba rakva egyszer körül érnék a Földet, és még 10 ezer kilométer ki is maradna. — Ez persze csak a szén.



Eligazítás a forgalmi irodában (Óvári Árpád felvétele)

Ezenkívül még vagy 14 vállalatot szolgálnak ki, amelyek cementet, brikettet, biument stb. gyártanak.

A legnehezebb időszak

Tatabánya környéke közismerten az ország legszennyezettebb területe: csak a cementművek 24 óránként 150 tonna szürke port szór szét a vidékre. A brikett-, a bitumen-, az alumíniumüzemek pedig mérges, főleg fluorázzal töltik meg a környék levegőjét. Arról nincsenek kimutatások, mennyi szénpor kerül a levegőbe.

— Ez mennyiben hat az itt dolgozó vasutasokra?

— Az időjárástól függ. Ha például északi szél fúj, talán több port nyelünk, illetve több gázt szívunk be, mint a gyárban dolgozók. Nálunk egy bejárás 6–8 kilométert is kell gyalogolni. Ezt az utat, ha felfér ingben teszi meg az ember, utána aligra lehet ki benne az utcára; dobhatja a mosásba...

— Befolyásolja-e ez az állomás munkaeleghelyzetét?

— Valamelyest igen. Az utánpótlást azért még sem emiatt nehéz biztosítani. Közvetlenül, hogy a bányáknál jóval magasabb a fizetés, mint a vasútnál. Ezért inkább távolabbi vidékekre próbálkozunk az utánpótlással. Jómagammal sikerült már a szülőfalumból is néhány embert hoznom. Ez természetesen nem elég, hiszen a megélvőt meg is kell tartani. Eddig ötven lakást harcoltunk ki az állomás dolgozóinak. Hiányunk persze

még így is van bőven, de olykor megpróbáljuk a lehetetlent is. Volt rá példa tavaly, hogy 36 helyett hét emberrel, plusz két kocsirendezővel láttuk el a feladatunkat. Ez ugyan nem tartott sokáig, mégis úgy megviselt ideileg és fizikailag, hogy még most sem tudom elfelejteni.

— Hogyan oldódott meg végül ez a kritikus helyzet? — Feleltesem, Kiss Károly vasútigazgató és Fülöp Lajos forgalmi osztályvezető személyesen foglalkoztak az állomás munkaeleghelyzetével. Tárgyaltak a szénbányák vezetőivel is, s ennek eredményeként 14 bányászt helyeztek át hozzánk kocsirendezőnek, akik ugyan nem tartoznak a mi létszámunkba, viszont nálunk dolgoznak az új külszíni fejtésnél. Ezenkívül hat kirendelt kocsirendezőt kaptunk más állomásról.

Bizalom a bizalomért

Tolnai József másképp élte volna nyugdíja meg.

— Hogyan készült erre a sorsfordulóra?

— Nem is tudom elképzelni, hogy mi lesz azután. Itt lakom az állomáson, következőként én a harmincöt esztendő alatt szinte egy percre sem szakadtam el munkámtól, a vasúttól. Megszoktam, hogy hozzám rendszeresen bekopogott valamelyik éjszakai vasutas, ha valami baja volt. Összintén mondom: ilyesmért én soha se haragudtam, sőt örültem hogy bizalommal fordulnak hozzám az emberek.

Séra Sándor

donvesszortos mérnök. A főnökség előtt álló gazdasági feladatokról kezdve a napi munkáig mindent megbeszélnek. A patronáló a brigádtaggal már reggel megtárgyalja a napi feladatokat. A brigád a K1 tud többet a Szovjetunióról, velük pedig — az igazgatósági versenyen — harmadik helyezést ért el. A felkészülést az egész brigád és a patronálójuk, Hunor László is segítette.

Mérnökük a patronáló

— Nálunk már nem sablonosak a termelési tanácskozások — mondja Mison Gyula. — Régen érdektelenül üldögéltünk, és hallgattuk egy-egy beszámoló adathalmazait. Amióta a napi munka került előtérbe, mi is aktívabbak vagyunk. Vitatkozunk és javasolunk. Ugyanez a hangulat érződik a brigád-megbeszéléseinken is. A szakszervezeti bizalmink Szilágyi Mihály, brigádtag. Mindig közösen vitatjuk meg a dolgokat. Én a Komócsin Zoltán KISZ-alapszervezet titkára vagyok. Most éppen tanulmányi szabadságot töltöm. A marxista egyetem általános tagozatát végzem. Eljöttem megnézni, mi újság itt bent.

A szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán arról is szó volt, hogy a brigádtagok tudjanak és akarjanak önmagukért, családjukért a szocializmus felépítéséért dolgozni. A Lenin-brigád ebben az évben kapott aranyplakettet, s a munkához való hozzáállásával bizonyította, hogy nem hiányzik ehhez a képessége.

Szalai Mária

Egymástól tanulnak

A brigádban több az idősebb dolgozó, mint a fiatal. Hogy ez mégsem okoz ellentétet, azzal magyarázható, hogy nem öreg, „morgó” szakikkal találkozunk az újfélételesek. A mozdonyjavítás kollektív munka. Mindenki segít a másiknak. Egy-egy hibát közösen oldanak meg.

A brigád tagjai sokat foglalkoznak a mozdonyvezető-gya-

Zöld kocsik helyett

Konténerváros a sínek mentén

Pusztaszabolcsra települt a TBÉF 4-es számú építésvezetősége

Eseményekben gazdag időszakot élnek át ezekben a június végi napokban a MÁV Távközlési és Biztosítóbiztosítási Építési Főnökség dolgozói. Most adják át az első fél-évben épített berendezéseket. Ezzel egyidejűleg birtokukba veszik a MÁV-nál elsőként felállított, acélkonténerekből összerakott, nagyobb befogadóképességű építési telepet, amely Pusztaszabolcsra, a 4-es számú építésvezetőségi dolgozói részére létesült.

Kelenföldről három irányban

Ebben az évben legfontosabb feladatuk, hogy Kelenföldről kiindulva három irányban, a hegyeshalmi vonal rekonstrukciójának részeként Bicskéig, a balatoni vonalon Székesfehérvárig, a pécsi vonalon Pusztaszabolcsig kiépítsék az önműködő térközbiztosító berendezést. Ha elkészülnek a munkával, ezeken a vonalrészekeken is megvalósulhat a CSM-rendszer.

Tóth László főmérnöktől kérdezzük:

— Mi valósult meg az első félévben?

— Az első félévi célkitűzéseket teljesítettük — mondja. Kelenföldtől Budaörsig, Kelenföldtől Tárnokig és Kelenföldtől Erdig elkészült az önműködő térközbiztosító berendezés. Ezenkívül Erd-elágazásnál Dominó rendszerű berendezést, Budafok-Hárosra és Nagytényi-Diósdra fényjelző mechanikai berendezést szereltek fel.

Ezek a munkák vonalkilométerben számolva szerénynek tűnnek. Nem szabad azonban elfelejteni: az építést megnevezte, hogy Kelenföldön többször átalakított, elavult berendezésekhez kellett csatlakoztatni az újakat. Az üzemen lévő régi berendezésekhez csak óvatosan lehetett hozzányúlni. Előzőleg aprólékos, körültekintő eljárással, gondosan fel kellett valamennyit tární, hogy megállapíthassák, milyen módon valósíthatók meg a tervekben megrajzolt csatlakoztatási elgondolások, a vonatforgalom veszélyeztetése nélkül. A kivételes ügyességet kívánó munkát a 8-as számú építésvezetőség dolgozói, Garbacz István építésvezető irányításával, példás odaadással végezték. Nagy szakértelemmel működött közre Schiesler Vilmos üzemmérnök, továbbá Friedrich József és Fenyvesi Antal műszerész. Segítségükre volt a kelenföldi régi berendezések fenntartó személyzete, akik nem nézték tétlenül, hogy az építők maguk küszködjenek a bonyolult munkával.

Dicsér a főmérnök

Elismeréssel szólta a főmérnök az alsó szakaszon dolgozó 4-es számú építésvezetőség dolgozóit is. Hegedűs Mihály építésvezető és emberei, különösen a Juhász Lajos vezette Bláthy Ottó szocialista brigád, valamint a József Attila brigád — mindkettőnek műszerészek a tagjai — derekasan kivette részét a félévi üzembelendezésekből.

Az első félévben készült el Jászberény állomás Dominó 55-ös biztosítóbiztosítóval a hozzátartozó térközbiztosítóval együtt, Tápiószecske állomás ugyancsak Dominó 55-ös készüléke, továbbá a Tápiószecske és Tápiógyörgye közötti második vágányra kiépített önműködő térközbiztosító berendezése.

Meg kell említeni azt is, hogy besegített a TBÉF egy nagy jelentőségű KGST-mun-

kába is. Az Albertirsa—Vinyica között készült 750 kilovoltsos nemzetközi villamos fávvezetéknel 20 kilométer hosszban vonalkábelt építettek.

A főnökség az évi tervnek már több mint a felét teljesítette. A munkásellátás új szakaszának kezdetét jelenti a pusztaszabolcsi konténertelep felállítását.

Eddig Ercsiben, egy megszűnt pályamesteri szakasz épületébe volt telepítve a 4-es építésvezetőség. A dolgozókat részben itt, részben pedig köztúrpályás zöld kocsikban helyezték el. Innen költöznek most át a pusztaszabolcsi új szállásra, amely egyenként 5x2,30 méteres vörösesbarnára festett acél konténerből áll. A konténerek előtt oszlopok tornác van. Az acéldobozokat a főnökség tmk-műhelyének dolgozói (Balázs László tmk-vezető, Márton Zoltán és Balogh Győző művezetők irányításával) úgy építették egybe, hogy a tornácok az épület közepén folyosót képeznek. Minden konténernek csavarral állítható lábai vannak, és ezeket betontömbbe illesztették. A konténerek hőszigeteltek, a lakóteret pedig tapétával tették otthonossá.

Összkomfortos szálláshelyek

A konténerekből kialakított épület fele 30 személy részére lakásul szolgál, a másik fele pedig a kiszolgáló rész. A szobákat elektromos olajradiátorral fűtik. A kiszolgáló részben vannak a zuhanyozó helyiségek, villanybojlerrel és mennyezeti hőszugárzókkal felszerelve. A konyhákat villanyrezeccsokkal, mosogatókkal, hűtőgépekkel, szekrényekkel szerelték fel. A konyhák mellett étkezőszobák vannak, amelyek társalgóul is szolgálnak. A sort két irodahelyiség zárja.

Most, a beköltözés előtt Bányási Ferenc, a főnökség szobitkára és Laza Lajos, az anyagellátási fősoport vezető-

je gondosan ügyel arra, hogy semmi se hiányozzék, minden a helyén legyen.

— Ez a gyorsan felállítható és szétszedhető konténertelep komfortosabb pihenési lehetőséget nyújt a dolgozóknak — mondja az szb-titkár. — A 4-es építésvezetőség másfél évig lesz itt Pusztaszabolcsra. Ez idő alatt lehetőség nyílik a telep továbbfejlesztésére is. Az embereket a Volántól bérelt két Ikarusz autóbusszal szállítja a munkahelyre és onnan vissza.

Molnár György, a szállítási csoport Kilián György brigádjának vezetője Nógrádkövesden lakója volt a kísérleti teleprek. Most Pusztaszabolcsra van telepnézében.

— A dolgozók Nógrádkövesden már nagyon megkedvelték az újfajta szálláshelyet, pedig akkor még nem is volt összkomfortos — mondja.

Paplanos ágyban

Hegedűs Mihály építésvezető is elégedett.

— Húsz éve vagyok külső munkán, de ilyen jól berendezett telepen még nem dolgoztam — mondja. — Az emberek is örülnek ennek, mert végre paplanos ágyban fehetnek.

— A dolgozók sokat beszélnek a „konténervárosról” — fűzi hozzá Gödöny László művezető, az építésvezetésvezetőség bizalmi. — Megfogadták, hogy az új lakásokra úgy vigyázzanak, mintha a sajátjuk lenne.

A „konténerváros” rövidesen tovább épül. A műszerek, szerzők, anyagok raktározására alkalmas 15 alumínium konténerrel egészül ki. Ha összeszerelik ezeket, a 4-es építésvezetőség dolgozói valóban elmondhatják: konténervárosuk van.

Szász Ferenc

Kisvasútról

nagyvasútra

A Keleti vontatási főnökség utazó személyzetének Komjáth Aladár KISZ-szervezete több éve patronálja az Úttörővasutasok IX. csapatát.

A mozdonyvezető fiatalok arra törekszenek, hogy a pajtasoknak gazdag szakmai programokat szervezzenek. Nyen volt az az üzemlátogatással egybekötött kirándulás is, amelyet június 18-án rendeztek. A Keleti-pályaudvarról egy kocsival különvonatot indítottak. A „K” szerelvényen 46 úttörővasutas és 15 KISZ-fiatal utazott Tápiószecske állomásra. A vonat minden állomáson megállt, s ekkor két pajtas váltotta egymást a V43-as vezérállásban. A cél az volt, hogy a gyerekek megismerkedjenek a „nagyvasúti” szolgálattal.

A programban szerepelt Rákos állomás irányítóközpontjának megtekintése is. A KISZ-esek ezután pályaválasztási előadást tartottak a leendő kollégáknak.

— — —

Búcsúzás — a bisztrókocsiban

A balatoni csúcsforgalom időszakában — amikor az Utasellátó dolgozói a Déli pályaudvaron naponta 40 vonatot „szerelnek fel” étellel, itallal, ünnepélyes pillanat tanúja volt a tudósító: Mag András búcsúját nyugdíjba vonulása előtti utolsó útjának befejeztével búcsúztatták munkatársai: Kapinai Józsefné fordavezető és Halász Vincéné szakács.

A Kapinainé által vezetett brigád — amelynek hat évig volt egyedüli férfitagja Mag András — havi 80—90 ezer forintos bevételével immár hosszabb ideje első helyen áll a munkaversenyben. Panaszmentes munkájukkal is kiérdemelték, hogy valamennyien kitüntetett, kiváló dolgozók. A búcsúzásakor elhangzott jókívánságokhoz magunk is csatlakozunk: — Kellemes pihenést, illetve további sikereket kívánunk.

D. V.

Alapkövetelmény az emberismeret

Portrévázlat egy személyzeti vezetőről



ki tanfolyam levelező tagozatát.

— Állomásfőnöki munkám során vezettük be először az ügynevezett „dinamikus munkáltatási rendet” az állomás és a vonalfőnökség több szolgálati helyén. Ennek célja a munkaidő jobb kihasználása és a munkaerővel való gazdálkodás hatékonyságának a növelése volt.

Márton András 1973-ban a budapesti igazgatóság III. osztályára helyezték, s a hegyeshalmi fővonal forgalmi vonalbiztosító lett. Két évvel később pedig a személyzeti és oktatási osztály vezetőjévé nevezték ki. 1974-től tagja az igazgatóság pártbizottságának. Hét-szeres kiváló dolgozó. Tulajdonosa a Kiváló határőr, a Közbiztonsági Erdemérem ezüst fokozatának, valamint a Honvédelmi Erdeméremnek. Tavaly a közlekedés- és postaügyi miniszter Kiváló vasutas kitüntetésben részesítette.

— Beosztásomban egyik legfontosabb feladatommak tekintem a tervszerű képzést — mondja. — Ez nemcsak az utánpótlásnál figyelembe vett kérésekre vonatkozik, hanem a vezető beosztásban levőkre is, nekik is képezniük kell magukat. Ennek szervezése, irányítása is a mi feladatunk. A személyzeti munka nélkülözhetetlen része a vezetőre alkalmas, tehetséges fiatalok és nők „felfedezése”, tervszerű képzése is.

Amikor forgalmi szolgálattevő voltam, a legnagyobb sikerélményt az jelentette, ha egy-egy bonyolult forgalmi helyzetben, vágányzár esetén sem kellett a vonatokat a jelzők előtt feltartóztatni, menetrendszerűen közlekedhettek. Most a legnagyobb örömet az jelenti számomra, ha egy-egy fiatal vezető pár év alatt bizonyítja rátermettségét, emberségét.

A személyzeti munka egyik alapkövetelménye a jó emberismeret és a dolgozók képességeinek reális megítélése. Márton András — a vasúti szakismereteken kívül — ezekkel a tulajdonságokkal is rendelkezik.

Ketykó István

A hivatás szeretete apáról fiúra szállt

Helytállása példamutató, egyénisége meghatározó

Tiszaföldvár állomás legrégebbi dolgozója, Kocsis Mihály forgalmi szolgálattevő nyugdíjba készül.

— Harminc évvel ezelőtt, 1948-ban kerültem ide — mondja. — Az állomáson azóta mindenki kicserélődött. Sokan nyugállományba mentek vagy máshová helyezték őket, s helyettük fiatalok jöttek. S megváltoztak közben a munkakörülmények is. Most négyes tőrben dolgozunk, nem úgy, mint két-három évtizeddel ezelőtt, amikor 24/24-es volt a forduló. Ma tehát idős fejjel is könnyebb a szolgálat, mint fiatalabb korban volt...

A négy tőr egyben négy szocialista brigádot is jelent. Az egyiknek Bacsa Miklós, a másiknak Varga István, a harmadiknak Bognár József a vezetője, a negyediket pedig Kocsis Mihály vezeti. A felsorolás természetesen nem a helyezési sorrend szerint történt, vagyis nem utolsó a Kocsis Mihály által vezetett közösség.

— Igyekszünk mindannyian elvégezni a reánk háruló vagy éppen önként vállalt feladatokat — jegyzi meg az idős vasutas. — A vonalon a mi állomásunk a legforgalmasabb, a középállomások közül, s a tenivalók meghatározásában mindig teljes az egyetértés a brigádok, valamint Katanics Dezső állomásfőnök, Szabó Sándor szb-titkár, Sziki Ferenc szakszervezeti főbizalmi, illetve a mi bizalmink, Szóke Lajos között. Naponta egyébként 25—30 vonatunk

van, s a havi kocsiforgalmunk nem ritkán 600—700 körül mozog. Szükség esetén a rakodásokból is részt vállalunk, vagy egyéb társadalmi munkát végzünk...

Kocsis Mihály szakmai tapasztalata, tudása, egyénisége meghatározó volt mindig. Szeretettel játszott ebben életútja is.

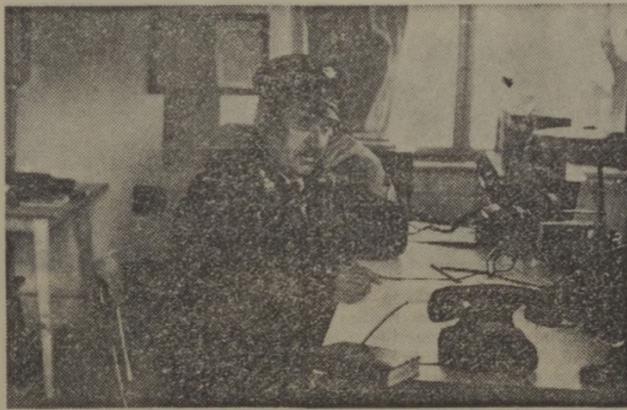
— Édesapám, nagybátyám, unokabátyám szintén a vasútnál szolgált, mint ahogy vasutas lett a két fiam is — jelenti ki jogos büszkeséggel. A hivatás szeretete tehát apáról fiúra szállt, a nehézségek vállalásával együtt. Kocsis Mihály a polgári iskola elvégzése után Kétegyháza lett pályamunkás, majd a katonaságtól visszatérve — 1940-ben — Békéscsabán folytatta, amit ko-

rábban abbahagyott. Körösladányban gyakornokoskodott, onnan Okányba, később Csepé-pára helyezték, majd a felszabadulás után Körösladányban és Orosházán teljesített szolgálatot, míg végül — részben házassága folytán — Tiszaföldvárra került.

— Itt lakom az állomáson, szolgálati lakásban — mondja. — Van ezenkívül egy kis gyümölcsösöm, ahol nemcsak gyümölcsfák vannak, hanem a szőlő is megerem. A fiam és az unokáim által nyújtott örömeim teszik teljessé számomra a hivatás szeretetéből eredő emberi boldogságot, a szolgálat utolsó esztendejében...

S reméljük, hogy még azután is — nagyon sokáig.

Kesztlyús Ferenc



Kocsis Mihály forgalmi szolgálattevő rendelkezik (Kesztlyús Ferenc felvétele)

Köszönet a támogatásért

Egy főnök visszatekint

Huszonkilenc esztendő állomásfőnöki ténykedés után — június 12-én — nyugdíjba vonultam. Úgy érzem, a lelemibb kötelességeim közé tartozik, hogy megköszönjem a szakszervezetnek, ezen belül a Magyar Vasutas Szakszervezetnek azt a sok-sok segítséget, támogatást, amit állomásfőnöki munkámhoz nyújtottak.

Gyakran tapasztaltam, hogy a lapban merjelen cikkek mozgósító erőként hatottak, s különösen jó irányba befolyásolták állomásunk, Kiskunfélegyháza szocialista brigádjainak munkáját, magatartását, azon túl, hogy jómagam és közvetlen munkatársaim is sokszor erőt merítettünk a Magyar Vasutas tájékoztató vagy éppen elismerő, esetleg bíráló cikkeiből.

Mindennek szerepe volt abban, hogy állomásunk az utóbbi tizenegy év alatt nyolc alkalommal kapott kitüntetést a MÁV Vezérigazgatóságtól és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségétől, aminek alapján büszkén viselhettük az Élüzem, illetve a Kiváló főnökség címet. Kissé talán furcsán hangzik egyéni vallomást fűzni e tényekhez, de igaz, hogy az ily módon elért sikerek hozzájárultak ahhoz, hogy négy gyermekem közül három követte a családi hagyományt (édesapám is vasutas volt, pályaozrként ment nyugdíjba): így a MÁV-nál vállaltak munkát.

Mégegyszer köszönöm a támogatást, s hasonló sikert, sok örömet, boldogságot kívánok a szerkesztőségnek:

Miklós László ny. MÁV-főtanácsos

A szerk. megjegyzése: A jókívánságok viszonzásával tesszük hozzá a levélhez, hogy köszönni valónk inkább nekünk van, hiszen Kiskunfélegyháza volt állomásfőnöke gyakran tudósításával, leveleivel segítette lapunk és a vasutas-szakszervezet munkáját. A jövőben is szeretettel várjuk sorait.

TÚL A 60. ÉLETÉVEN

Mi okozza az öregedést?

A legutóbbi népszámlálás-kor Magyarország összlakosságának 17,6 százaléka 60 éven felüli volt. Hazánkban a századforduló idején a férfiak átlagosan 25, a nők 27 évet éltek. Öt évtized leforgása alatt az átlagos életkor közel kétszeresére emelkedett, vagyis már 48, illetve 52 év volt. További tíz év elteltével 60, illetve 64 év lett, majd 1970-re 63 és 68 évre emelkedett. Ezzel megközelítettük a gazdaságilag fejlettebb országok átlagát.

Lakásokat is ezért építünk

Ebben a folyamatban rendkívül fontos szerepe volt az egészségügynek, illetve a természetudományok és az orvostudomány fejlődésének, az egyre újabb és újabb gyógyszerek, gyógymódok bevezetésének, s mindenekelőtt az egyre nagyobb mérvű anya- és csecsemővédelemnek.

Az orvostudomány legnagyobb erőfeszítései sem jártak volna eredménnyel, ha az emberek életét a rosszul tápláltság, a nyomor és azok következményei rövidítették volna meg. Mit ért volna például a csukamájolaj önmagában a napfény nélküli pincelakásokban? A közegészségügy felfedezéseit nem koronázta volna siker, ha nem társul az egyéni higiénia terjedésével, a dolgozó munkafeltételeinek és életkörülményeinek javulásával. Levonhatjuk tehát azt a következtetést, hogy az átlagos élettartam megnyúlása az egyre hatékonyabb egészségügyi tevékenységnek és az emelkedő életszínvonalnak köszönhető.

Nem lehet egyetérteni azzal az elterjedt nézettel, hogy az öregség többé-kevésbé azonos a betegséggel. Ez ugyanis teljesen téves, minden tudományos alapot nélkülöző szemlélet. Az öregség nem betegség, hanem élettani folyamat, természetes állapot.

Élettani halál — nincs!

Mindössze néhány évtizede, hogy megszületett egy új tudományág, a gerontológia, amely az emberi szervezet öregedését vizsgálja. Az orvosok, a gerontológusok az élettani folyamatok tanulmányozása, valamint az idős emberek testszövetek vizsgálata alapján megállapították: végegyengülés, ez a korábban oly gyakran említett halálórási ok nem létezik. Élettani halál nincs, a halál oka mindig valamilyen betegség, s nem önmagában az öregedés.

Hogy mi indítja el az öregedést? A századforduló kutatói az idős kori életfolyamatoknak a korábbtól való eltéréseit az emberi szervezetben élő baktériumcsoportok összetételének megváltozásával magyarázták. Különösen a táplálkozási szokásokra és a táplálék összetételének jelentőségére hívták fel a figyelmet azzal, hogy a szervezetet a könnyen emészthető, a fehérjében dús ételek kevésbé terhelik.

Mások, nem kevesen, az öregség kialakulásában a szív állapotát tekintik elsődlegesnek, úgyszintén az érrendszernek, az erek falának elváltozásait is az idős kor tünetei közé sorolják. Az is bizonyos, hogy az életkor előrehaladtával az anyagcsere-folyamatok is lassulnak, s egyesek éppen ebben, a felépítés-lebontás egyensúlyának zavarában látják az öregség okát.

Egy időben a belső elválasztású mirigyek lassú sorvadását, működésének csökkenését is az öregedés okának tekintették. A fiatal állatok ilyen mirigyének az emberbe való átültetése azonban csak átmeneti eredményt hozott. Eddig még senkit sem sikerült megfiatalítani. Egyes kutatók pedig az öregedésben főként az idegrendszer állapotának változását, romlását látják. Az ugyanis bizonyított, hogy az életkor előrehaladtával a központi idegrendszer sejtjeinek száma csökken.

A szervezet öregedésének alapját a sejtekben kell keresnünk — vallják sokan nap-

jainkban is. Így például változik a kötőszöveti rostok felépítése, a zsírszövet megfogyatkozik, a csontállomány ritkul, a szövetek víztartalma csökken. Mindezek következménye, hogy a szervezet alkalmazkodó képessége fokozatosan csökken. Az öregedésnek ez a legfőbb jellemzője. Megnyilvánul ez például abban, hogy az idős ember könnyebben betegszik meg, másrészt abban is, hogy a társadalomban és a családban egyre kevésbé képes az adott körülményekhez alkalmazkodni.

Naptári és biológiai kor

Az öregedés tehát az étellel járó, elkerülhetetlen állomás. A tudomány ugyan megpróbálja a bekövetkezés idejét eltolni, időtartamát meghosszabbítani, de azt se felejtjük el, hogy az embernek nemcsak

életkor szerinti, azaz naptári kora, hanem biológiai kora is van. Más szóval: testi, szellemi frissességük miatt sokan fiatalabbnak látszanak koruknál. Bizonyosság erre az a sok-sok művész is, akikről feljegyezték, hogy legnagyobb alkotásaikat idős korban készítették.

S szép számmal vannak ma is olyanok, akik öregkoruk ellenére naponta kilométereket gyalognak, vagy úsznak. Törekedni is kell arra, hogy a nyugdíjas kor ne a passzivitás, a betegségtől való félelem időszakává legyen, hanem — a csökkenő alkalmazkodó képességnek megfelelő kímélő életmód mellett — a rendszeres testmozgással, ugyanakkor a szellemi kiegyensúlyozottsággal is járó éveket, évtizedeket. S akkor az életnek ez a szakasza is célokkal teli, munkás-, tevékeny élet lehet.

Dr. Bogdány Barna
(Folytatjuk.)

Kitüntetett tt-elnök



Varga Józsefné munka közben

Jól végzett szakszervezeti munkájáért oklevéllel tüntették ki Varga Józsefnét, az Utasellátó Vállalat szombathelyi területi igazgatóságának munkaügyi előadóját. Az elismerés elsősorban annak szól, hogy Vargáné — aki 1973 óta egyedül neveli gyermekét — jól kézen tartja az ötszáz fővel üzemelő terület munkaügyi gondjait, s közben lelkiismeretesen törődik a szakszervezeti tagok problémáival. A szakszervezeti bizottságnál kettős tisztséget visel: tt-elnök és a segélyezési bizottság tagja.

Emberileg is méltó a kitüntetésre és a bizalomra. Varga Józsefné 1965-ben érettségizett, majd nem sokkal később került az Utasellátó akkor még kirendeltségként működő területi központjába munkaügyi nyilvántartónak. Aztán a

helyi vasútállomáson — mert a létszámhelyzet így kívánta — vállalati érdekből pavilonkezelőként dolgozott két évig. Utána visszakérült eredeti beosztásába, majd elvégezte a közép fokú munkaügyi tanfolyamot, 1976-ban pedig — már munkaügyi előadóként — a MÁV Tisztképző levelező hallgatója lett. Az idén a MÁV felső fokú munkaügyi tanfolyamán tette le a vizsgáit sikeresen.

— A magasabb szintű tudást mind a bérszabályozás rendszere, mind az emberrel, az emberekkel történő foglalkozás megköveteli — vallja a tanulástól. S hogy a tanultakat kellően érvényesíti, fel is használja mindennapi munkájában, azt legjobban a hozzá forduló számának növekedése mutatja.

Példája követésre méltó.
Sz. Jakab István



Tehervonatba ütközött június 19-én Vecsés állomáson egy üres személykocsikat továbbító vasúti szerelvény. A bejáratú jelző szabad jelzése mellett a harmadik vágányra behaladó 509A számú vonat 50 km/óra sebességgel ütközött a 44 375 számú vonatnak. Az ütközés következtében a tehervonat utolsó kocsija összetört, rakománya — köztük egy munkagép — a négyes számú vágány ürszelvényébe borult. A munkagép megrongálta a Budapesti Nyíregyháza haladó 1710-es számú gyorsvonat hat kocsiját. A baleset következtében két utas és az 509A számú vonat mozdonyvezetője könnyebb sérülést szenvedett. Az anyagi kár jelentős. Képünkön a mozdony és a tehervonat utolsó kocsija látható az ütközés után

NAPIRENDEN

A szakszolgálat oktatási reformja

Debrecenben rendezték meg a IV. országos pályafenntartási konferenciát

A Közlekedéstudományi Egyesület Vasútipépzési és Pályafenntartási Szakosztálya, valamint debreceni területi szervezete közös rendezésében május 25—26-án Debrecenben tartották meg a IV. országos pályafenntartási konferenciát és mérnök-technikus találkozót. A konferencián a MÁV építési és pályafenntartási szakszolgálat, a Budapesti Műszaki Egyetem, a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, a VTKI, MÁVTI és több közlekedésszervezési vállalat szakembere vett részt.

Valamennyi eddig megrendezett konferencia egy-egy időszerű pályafenntartási témát tárgyalt. A IV. konferencia központi témája a szakszolgálat oktatási reformjának megvitatása volt.

Dr. Telek János, az építési és pályafenntartási szakosztály vezetője „A vasútipépzési és pályafenntartási szakszolgálat fejlesztésének időszerű kérdései” című bevezető előadásában ismertette a szakszolgálatnál az elmúlt három évben végbement fejlődést és a várható korszerűsítést.

Dr. Kecskés Öndög egyetemi docens a tudománypolitika és termelési kapcsolatáról, a tudomány termelőerővé válásáról beszélt.

Dr. Kerkápoly Endre, a Budapesti Műszaki Egyetem tanár-vezetője, „A műszaki egyetemi oktatás kérdései” című előadásában a Műszaki Egyetem Közlekedésszervezési Karán folyó oktatási munka legfontosabb vonásaival foglalkozott, kiemelve az általános mérnöki elméleti tudás megteremtésének fontosságát.

Dr. Stadler Tamás, a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola tanára „A főiskolai oktatás helyzete és feladatai a vasúti üzemmérnök-képzésben” című előadásában ismertette a főiskolai üzemmérnök-képzés csaknem tízéves múltját, a végzett hallgatók beilleszkedését a munkahelyeken, elsősorban a MÁV, továbbá a közlekedésszervezés területén.

Dr. Horváth Ferenc, a Vasúti Főosztály osztályvezetője „A MÁV pályafenntartási szakemberképzés és továbbképzés korszerűsítésének alapelvei” címmel tartott előadást. Az előadás összefoglalta a vasúti pályafenntartási szakemberképzés jelenlegi helyzetét és a megoldásra váró kérdéseket.

Dr. Horváth Attila, az MSZMP KB munkatársa előadásában a közoktatás helyzetét, a fejlesztés időszerű kérdéseit, alapelveit és a bevezetésre kerülő tantervi módosításokat tárgyalta.

A felkért hozzászólók közül dr. Kun Dezső a MÁV mű-

szaki tisztképzés és technikus-képzés problémáiról, dr. Nagy József a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben folyó kutatómunkáról, dr. Ritoók Pál a felsőfokú oktatás hiányairól, Képe Károly a szakközépiskolák oktatási gondjairól, Keller Pál a gépész szakképzés fontosságáról, Erdőhegyi György a magasabb szintű képzés és továbbképzés jelentőségéről beszélt.

A konferencián elhangzottakat dr. Telek János foglalta össze. Megállapította azokat a szakszolgálati teendőket, amelyek végrehajtására szükség

van a javaslatok megvalósítása érdekében.

A konferencia első napjának befejezésekor rendezték meg az előző években hagyományossá vált mérnök-technikus találkozót. Második napján pedig a MÁV Debreceni Építési Főosztály apafagépállomásán kiegészítő üzemelés közben láthatóak a hazai gyártású kiegészítőket, amelyeket a MÁV a közeljövőben akar megvásárolni.

A KTE SZERVEZÉSÉBEN

Üzemlátogatás Diósgyőrben

A Közlekedéstudományi Egyesület szentesi csoportjában élénk élet folyik. Vasutasok, tévések, az AFIT és a tanács delegációi, műszaki és gazdasági beosztásúak, szocialista brigádtagok felismerték, hogy a KTE keretében milyen lehetőségek vannak a szakmai továbbképzésnek és az új ismeretek megszerzésének.

A KTE szentesi tagjai májusban Diósgyőrben, a Lenin Kohászati Művekben voltak üzemlátogatáson. Az üzem történetét és a haladó hagyományokat nagy tisztelettel őrzik a gyár múzeumában. Egy vasúti sín mintadarabján az 1875. évszám olvasható.

A finomacélmű a gyár egyik büszkesége. A készártermelés számadataként az elmúlt évben már a bővös egymillió tonnát jegyezték fel. Összehasonlításként érdemes megemlíteni, hogy 1941-ben a háborús csúcstermelés idején az egyévi termelés mindössze 51 ezer tonna volt. A hatalmas csarnokban szinte elvész a kislétszámú munkás, akik közül

többségben vannak a karbantartók, a kisegítők és takarítók. A sokat tudó gépek azonban mégis csak gépek. Üzemeltetésüket magas képzettségű művezetők és gépkezelők programozzák és irányítják. Itt valóban minden gombnyomásra megy.

A Lenin Kohászati Művek nevét méltán jegyzik a világban. Kiváló minőségű termékeik külföldön is versenyképesek. Innen kerülnek ki többek között a jó minőségű vasúti sín, a vasúti kocsik kezei és a dízelmotorok nagyszerű alkalmasságai.

Az üzem történetében lajposztva büszké a gyár dolgozóira, hogy a régi Erzsébet-híd vaszerkezete is ebben a gyárban készült. Az új Erzsébet-híd a régi híd sarujára támaszkodik, amelyen az 1899-es évszám emlékeztet régi munkásikerekre.

A szentesi vasutasok az üzemlátogatáson új ismeretekkel gazdagodtak, megismerték azt a gyárat, amely a vasutat is kiszolgálja megbízható, jó minőségű termékeivel (Fogas)

Vigyázzunk rájuk!

A nyári vakáció még javában tart. A gyermekek tömegesen veszik igénybe kőútjainkat, mint gyalogosok, utasok, kerékpárosok. A főváros telített útjain az egészséges csúcsgazdálkodás a balesetveszély. Ha kiemeljük még a gyermekek önfeledt játékkedvét, és azt a tényt, hogy még az utcán is csak a játékokra összpontosítanak, akkor megállapíthatjuk, hogy sokszorosan növekszik a balesetveszély. Nem törődnek, mert nem láthatják és nem is látják a rájuk leselkedő veszélyt. A gyermekekkel szemben megkülönböztetett figyelmet, türelmet kell tanúsítani. Segítsük őket a közlekedésben!

Az elmúlt évek gyakorlati tapasztalatai bizonyítják, hogy a nagy nyári vakáció ideje alatt a gyermekbalesetek ugrásszerűen — de nem törvényszerűen — növekedtek. Elszomorító a halálos, a súlyos, a könnyű személysérüléssel járó gyermekbaleset.

A baleseti statisztika grafikonja szerint a gyalogosan közlekedő gyermekek sűrűn leginkább a közlekedési balesetek. Ismerjük meg azokat az előidéző okokat, amelyek következtében nap mint nap gyermektragédiák következnek be a kőutakon.

Sok esetben nehéz, kritikus pillanatokat idéztek elő, amikor körültekintés nélkül, váratlanul léptek le az útestre, kilátást akadályozó tárgyat, álló jármű előtt vagy mögött bukkantak fel. Legtöbbször ilyenkor a legjobb járművezető sem tud mást tenni, mint fékezni, manőverezni, megkísérelni a baleset kivyedését. De ennek ellenére sajnos bekövetkezik a tragédia. Szomorú tapasztalat, hogy egyes felelőtlen gépjárművezetők a kijelölt gyalogátkelőhelyeken nem biztosítanak elsőbbséget a gyalogos gyermekeknek, nem lassítanak, nem tesznek meg mindent a baleset elkerülése érdekében, és a szabályosan haladó gyermeket elgázolják.

A kerékpározó gyermekek is sok balesetet okoznak, amikor jelzőtáblával védett útvonalakra figyelmen kívül hagyják a járművel, nem adják meg az ott haladó járműveknek az elsőbbséget, azokkal összeütköznek, ilyenkor halálos, súlyos vagy szerencsés esetben könnyű sérülés a következmény.

Az elmúlt évben bekövetkezett 554 gyermekbaleset több mint felét, 294-et a gyermekek okozták, többségben mint gyalogosan közlekedők és kisebb részben mint kerékpárosok.

Felnőttek! Vigyázzunk a közlekedő gyermekekre, mert az ez évi szünet megkezdése óta is tovább nő a gyermekbalesetek száma. 1978. június 5-e és 8-a között csupán a főváros kőútjain bekövetkezett balesetekből 29-nek 34 gyermekáldozata van, közülük 1 meghalt, 7 súlyosan, 26 pedig könnyen megsérült.

(Óvári Árpád felvétele)

„Magyarországi látogatásunk utat nyit a két szakszervezet együttműködéséhez”

Vezető szintű olasz vasutas-szakszervezeti delegáció tanulmányútja hazánkban



Az olasz delegáció tagjai és a tolmács (Skoda László felvétele)

Június 19. és 23. között, Mezinlaté Sergio főtájtár vezetével, az olasz vasutas-szakszervezet háromtagú vezetőintú delegációja tartózkodott hazánkban. A delegáció tagjai: Aronne Bruno, a központi vezetőség titkára és Bianco Ervasio, a szakszervezet délszasi területi titkára, a központi vezetőség tagja.

A látogatás a magyar és az olasz vasutas-szakszervezet közötti kapcsolat elmélyítését, együttműködés javítását szolgálta. Természetesen a programban lehetőség nyílt arra is, hogy a delegáció a főváros és az ország néhány nevezetességével is megismerkedjen. Miskolcon például találkoztak az igazgatóság, a területi bizottság és az SZMT vezetőivel. Parádán az Első Szociális és Segélyegylet üdületét, Balatonfüreden, a MÁV üszanatóriumot, Balatonkenesén, a vasutas-szakszervezet ermeküldölőjét tekintették meg.

A két szakszervezet vezetője a program befejeztével megbeszélte a látogatás tapasztalatait. Mezzanotte Sergio főtájtár úgy nyilatkozott, hogy az olaszországi látogatásuk, amely nagyon eredményes volt, mindegyik bizonnyal megnyitja majd az utat a kapcsolatok kiszélesítéséhez.

— Nekünk, akik kapitalista országban élünk és dolgozunk, létszámunk van arra, hogy megismerjük más országok szakszervezetét és a szocialista országokét és testvérszervezeteink munkáját — mondotta a főtájtár. — Ez a rövid idő, amit Magyarországon töltöttünk, sokkal több volt annál, mint amikor az elbeszélésekből ismerjük valamit az ember. Elmondhatjuk, hogy nagyon kedvező benyomásokat szereztünk. Nemcsak a szakszervezet, hanem a munkások, gondosan felkészült, nagyon szép munkásokat láttunk. Engem személyesen is meglepetés, megelégedettség is megragadott, amit az emberek arca tükröz.

— Kellems meglepetésben lenni részünk Balatonfüreden. Készen — folytatta a delegáció vezetője. — A MÁV üszanatórium olyan, mint egy szép üdülő. A színes falak, hangulatos társalgók és a kávéberendezett szobák minden bizonnyal jó hatással vannak a betegek gyógyulására. A keszei gyereküldölő pedig valószínűleg paradicsom. Emlékeztetünk, hogy magyar barátaink nagy gondot fordítanak a szociális ellátásra. Ebben közös vonást látok a mi körülményeinkkel. Szakszervezetünk is következetesen harcol azért, hogy az olasz vasutasok minél színvonalasabb szociális ellátásban részesüljenek.

Arra a kérdésre, hogy napjainkban, melyek az olasz vas-

utas-szakszervezet legfontosabb feladatai, a főtájtár a következőket mondta: — Olaszországban ma elsődleges tennivaló a demokrácia védelme. Ez szervezeti részét képezi az összes baloldali szakszervezet és a haladó szervezeteinek munkájának. A terrorizmus megfékezése egységre szólítja az olasz népet. A Morogyilkosság a vasutasokat is felháborította. Tiltakozásul csatlakoztak az országban kibontakozó sztrájkmozgalomhoz.

— A köztársasági elnök lemondása is kedvezőtlenül érintett bennünket — folytatta. — Sajnos ebből is a reakció húz hasznát. Hogy mi a bajok legfőbb oka? Egyrészt az a gazdasági egyenlőtlenség, ami Észak- és Dél-Olaszország között fennáll, másrészt a nagy fokú munkanélküliség. Szakszervezetünk célkitűzése között is fontos helyet foglal el a munkanélküliség és a gazdasági egyenlőtlenség megszüntetése. Természetesen megvan nekünk a sajátos tennivalóink is. Ezek közül a vasút és a közút

közötti egyensúly helyreállítását tartjuk létfeltételnek.

Vannak speciális feladataink is. Szakszervezetünknek nem kis problémát okoz a bérezés egyensúlyának megteremtése. Egy-két éve készült statisztika szerint a vasutasok a legrosszabbul fizetett szállítási dolgozók közé tartoznak Olaszországban. Ez jogos elégedetlenséget vált ki. Most azon fáradozunk, hogy létrehozzuk a vasutas és a különböző szállítási szakszervezetek föderációját. Erre azért van szükség, hogy egységes szállítási politikát folytassunk és egységes bérezést alkalmazzunk a közlekedés minden ágazatában. Ezt csak az erők összefogásával lehet elérni.

A delegáció magyarországi tartózkodásának értékelése, a tapasztalatok megbeszélése után Koszorus Ferenc főtájtár sok sikert kívánt az olasz vasutas-szakszervezet vezetőinek munkájukhoz, a vasutasok érdekében vívandó harcaikhoz.

V. F.

NAPIRENDEN:

a határállomások munkaversenye

Lvovban tanácskoztak a szocialista országok vasutas-szakszervezeteinek vezetői

Június 13-tól 16-ig tanácskoztak Lvovban a szocialista országok vasutas-szakszervezeteinek vezetői. A magyar vasutas-szakszervezetet Koszorus Ferenc főtájtár és Szádóczy István, a közgazdasági osztály vezetője képviselte.

A tanácskozás napirendjén három téma szerepelt. Beszámoltak a szocialista országok közötti munkaverseny eredményeiről és meghatározták a szakszervezetek teremtést segítő munkájának irányát. Ezenkívül javaslatok hangzóttak el a szocialista munkaverseny továbbfejlesztésére és a határállomások munkájának javítására. Tájékoztatták a tanácskozás résztvevőit az V. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szeminárium rendezéséről és a nemzetközi szakmai szövetség budapesti elhelyezéséről.

Az első napirendi ponttal kapcsolatban a szocialista országok szakszervezeteinek vezetői kifejtették, hogy jó úton halad a határállomások szocialista munkaversenye. Eredményesen segítették a szállítási teljesítmények növelését, és javították a határállomásokon dolgozók élet- és munkakörülményeit.

A tanácskozáson állásfoglalás született, amelyben megfogalmazták azt a törekvést, hogy a szakszervezeteknek —

a vasúti nemzetközi fuvarozásban betöltött szerepük alapján —, kiemelten kell foglalkozni a határállomások többoldalú munkaversenyével. Cél: a munka hatékonyságának növelése, a gondok gyors orvoslása és az együttműködés szélesítése. A határállomásokon csökkenteni kell a vonatok tartózkodási idejét és törekedni kell a menetrendszerűség javítására.

Veled vagyunk, Vietnam!

Barátsági nagygyűlés Ferencvárosban

„Éljen a magyar és a vietnami nép testvéri barátsága! Veled vagyunk Vietnam!” Ezek a jelmondatok diszitték június 22-én a ferencvárosi csomópont Péceli úti művelődési házában. Itt rendezte az Országos Békatanács és a ferencvárosi csomópont a magyar-vietnami barátsági nagygyűlést, amelyen 400-an vettek részt.

Az elnökségben foglalt helyet Nguyen Phu Soai, a Vietnami Szocialista Köztársaság budapesti nagykövete, dr. Szabó Miklós, a budapesti területi bizottság titkára, Balassa

Egy pályázat tanulságai

Példa nélkül áll a vasutasok aktivitása

Elmondhatjuk, hogy társadalmunk előrehaladásának már abban a szakaszában tartunk, amikor céljaink megvalósításánál igen fontos feladatnak tekintjük az üzemi demokrácia szélesítését és tartalmának fejlesztését. E törekvéseket jól szolgálta a SZOT műszaki-gazdasági bizottságának „Közös erővel a munkások és műszakiak eredményes együttműködéséért” című pályázat kiírása is.

Beszélő számok

A pályázat a vasúton dolgozó termelésirányítók, művezetők, fiatal műszakiak, illetve szocialista brigádok, köztük a komplex brigádok figyelmét is felkeltette, s az utóbbi időben is csak ritkán tapasztalt aktivitás tanúi lehettünk. Ezt támasztja alá néhány számadat, miszerint az ország területéről beérkezett 116 pályázat közül 52-t — tehát mintegy 45 százalékot — a vasút dolgozói juttattak el a zsűrizésre kijelölt bizottság elé. Az 52 pályaműből 16 érkezett a budapesti területi bizottságtól, 4 Miskolcra, 8 Szegedre, 1 Pécsre, 11–11 Debrecenből, illetve Szombathelyről, 1 pedig a Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsától.

A pályázatok szinte valamennyi szakszolgálatot felöleltek, ezek között is kiemelve a vontatási, a járműjavítási, a biztosítóberevezési, a forgalmi, a pályafenntartási és építési, valamint a kereskedelmi szakszolgálatot. Dícséretes pályamunkák érkeztek ezen kívül az üzemgazdasági és egyéb szakszolgálati területekről is. Ezen belül említést érdemelnek a túlórák csökkentésével, a korszerű érdekeltségi rendszerekkel, a munkavédelem kérdéseivel foglalkozó pályázatok. Ezek után nem véletlen, hogy az 52 vasúti pályázatból 7 abszolút helyezési eséllyel került a bíráló bizottság elé, míg végül is egy pályázat első helyezést, kettő pedig második helyezést ért el.

Díjazott pályamunkák

A pályázati felhívás szinte valamennyi feltételét kielégítette Elek László és Orosz Tamás (MÁV Miskolci BFF) „Biztosítóberevezési energia-szolgáltató rendszerek és azok egyenáramú fogyasztói táplálásának korszerűsítése” című pályázata. Munkájukban olyan műszaki berendezés tervezés-kivitelezés, ellenőrzés folyamatra vonatkozó módszerrel adnak megoldást, amelynek során felhasználják a szocialista brigádmozgalmat, illetve a műszakiak, munkások közötti kapcsolat-tartás helyi tapasztalatait. A pályázók fő érdeme, hogy elképzeléseiket a gyakorlatban is megvalósították.

A záhonyi „Delta” szocialista brigád második helyezést ért el és követésre méltó példáját adták a műszakiak és munkások jó együttműködésének, mivel a tervezési feladatokat saját maguk oldották meg. A brigád 1970-től számos újszerű rakodótechnikai eszköz vezetett be, amelyek

hasznosságát az átrakási teljesítmények növekedése igazolja.

Hasonlóan második helyezést ért el a dunakeszi járműjavító Csáki György és társainak pályamunkája, amelyben a vasúti személykocsik szalagszerű javítására dolgoztak ki új módszert. A feladat megoldásában részt vettek a közvetlen termeléssel foglalkozó munkások és műszakiak. Az új munkafolyamat bevezetésével csökkent az átfutási idő, javult a technológiai feyelem, és lényegesen egyszerűbbé vált a költségzámolási munka is.

Az eredményeken túlmenően a pályázatokból egyéb tapasztalatok is leszűrhetők. Bebizonyosodott például, hogy a vasút igen jelentős számú, jól felkészült fiatal szakemberrel rendelkezik, s ez a tény káderfejlesztési szempontból sem elhanyagolható. Több javaslat a helyezéstől függetlenül újításként is beadható.

Nagyobb gondot

a kollektív munkára

Szólni kell azonban néhány szót a kedvezőtlen tapasztalatokról is. Ezek között említhetjük, hogy a forgalom szervezésére vonatkozóan viszonylag kevés pályázat érkezett, s különösen szembetűnő a fizikai dolgozók véleményének,

együttműködési készségének hiánya. A pályázatok egy része ezeken a területeken túlkezd, ezeknek szakmai tartalma is van, de nem foglalta magába azokat a követelményeket, amelyeket a pályázat meghirdetett (kollektív munka). A feladatok e néhány gondolatból körvonalazhatók.

Műszaki értelmiségünk, mérnökeink és termelésirányítóink a munka jó szervezésével növelhetik a termelési kedvet, a végrehajtásban való együttműködést pedig nagymértékben javítja a munkahelyi közérzet.

Továbbra is fontos arra törekedni, hogy az üzemi demokrácia elveinek megfelelően fordítsunk több gondot az adott munkahely, üzemi termelési feladataira. Segítsük és támogassuk a munkások, műszakiak, fiatal szakemberek gyümölcsöző együttműködését az élenjáró technika, a korszerű munkamódszerek, az újítások és a munkamegoldások széles körű alkalmazásában.

Minden pályázónak — továbbá mindazon társadalmi és állami vezetőknek, akik ebben segítséget nyújtottak — ezúton mondunk köszönetet.

Toth János,

a központi vezetőség műszaki-gazdasági bizottságának vezetője

A BARÁTSÁG JEGYÉBEN

Szovjet vasutasok látogatása

Meghitt ünnepség színhelye volt június 12-én reggel 7 órakor a Keleti pályaudvar érkezési csarnoka. Ekkor fogadták azt a barátságsvonatot, amely a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának meghívására) 356 tagú szovjet csoport érkezett hazánkba. A vendégek: valamennyien szakszervezeti vezetők és aktivisták, akik a szocialista munkaversenyben kiemelkedő eredményt értek el. Egyhetes itt-tartózkodásuk során megismerkedtek fővárosunkkal és az ország nevezetesebb vidékeivel. Sor került üzemlátogatásokra is, melyek lehetőség nyílt arra, hogy kicseréljék tapasztalataikat magyar kollégáikkal. A küldöttségnek 11 vasutas tagja volt.

A budapesti területi bizottság június 14-én egy napos programot szervezett a szovjet kollégáknak. Ellátogattak a budapesti igazgatóságra, ahol dr. Szabó Miklós, a területi bizottság titkára és Kiss Károly igazgató fogadta a vendégeket. Ezután megtekintették a Keleti vontatási főnökséget. Ott Láposi János szb-titkár és Bodor László, a főnökség vezetője kalauzolta a szovjet vasutasokat.

Viktor Zsukov, a moszkvai V. I. Lenin vontatási főnökség vezetője elmondotta, hogy nálunk Skoda gyártmányú mozdonyok is üzemelnek. A vasutasok 85 százaléka kommunista brigádban dolgozik. Van egy házi múzeumuk is, amelyben a műszaki érdekségek mellett forradalmi és hazafias tárgygyűjtemények találhatók.

(Séra)

Tíztagú ifjúsági delegáció

tapasztalatcseréje az NSZK-ban

Az NSZK vasutas-szakszervezetének meghívására a közelmúltban tíztagú ifjúsági delegáció utazott az NSZK-ba. A delegáció tagjai mozdonyvezetők, forgalmi és pályafenntartási szakemberek, valamint az Utasellátó és a GYSEV fiataljai voltak. Valamennyien szakszervezeti tisztségviselők.

A tapasztalatcserét a két ország vasutas-szakszervezeteinek vezetői tavaly határozták

el. Először a magyar küldöttség utazására került sor. A küldöttséget a müncheni és a nürnbergi területi bizottság, valamint a szakszervezet elnöksége fogadta Frankfurtban. A fiatalok megtekintették többek között a müncheni gyorsvasút irányító központját, megismerkedtek a járműjavító szakmunkásképzésével, a Bajor-Alpokban pedig tanulmányozták a szakszervezeti ifjúsági oktatási központok életét, oktató-nevelő munkáját.

Nürnbergben és Frankfurtban tapasztalatokat gyűjtöttek a vontatási telep vasutasainak munkakörülményeiről is. Megismerhették egy vasúti lakásépítő- és fenntartó szövetkezet munkáját is. A vendéglátók Königssteinben bemutatták a szakszervezet oktatási centrumát.

A gazdag programok lehetővé tették a vasúti szakmunkások, kereskedelmi és forgalmi szakemberek képzésének tanulmányozását, a fiatalok szakszervezeti munkára való felkészítését és az ifjúsági érdekvédelmi rendszer működését. A tapasztalatokat a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének munkabizottságai elemzik majd, és javaslatot készítenek azok hasznosítására, a kapcsolatok továbbfejlesztésére.

(Séra)

Üzemi tekebajnokság

A szombathelyiek nyerték a kupát

A Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya június 23—25-ig Kecskeméten rendezte meg az üzemi tekebajnokság országos döntőjét. Az elmúlt év óta több mint kilenc hónapon át versenyztek a csapatok a házi versenyeken, a csoportos és területi bajnokságokon, hogy a legjobbak végül a döntőben bizonyítsák: nem érdemtelenül jutottak el ideig.

A Kecskeméti MÁV Sportegyesület automata tekecsarnoka az alkalomhoz illően felkészülten várta a csapatokat. Az első versenynapon került sor a csapatok küzdelmére. A jelenlévő szurkolók és szakemberek az esélyesnek vélt budapesti és szegedi csapatok küzdelmét figyelték érdeklődéssel. Az idő múlásával azonban kiderült, hogy ezen a napon a szombathelyi és pécsi gárda sokkal kiegyensúlyozottabb teljesítményt nyújt, mint ellenfeleik. Kettőjük küzdelméből végül is a szombathelyi területi bizottság csapata 35 fával többet dobott, és ezzel elnyerte az 1978. évi országos csapatbajnoki címet.

A csapatversenyek befejezése után izgalmas számítgatás kezdődött, kik vehetnek részt másnap az egyéni versenyek küzdelmében. A szombathelyiek csapatának eredményességét igazolta, hogy valamennyi játékos az egyéni verseny résztvevője lett.

A nagy izgalmak között lezajló egyéni verseny is színvonalas küzdelmet hozott. Csak olyan eredményekkel lehetett az első hat hely valamelyikére bekerülni, amely az igazolt versenyzőknek is elsőrangú teljesítmény lett volna.

Eredmények: csapatban első Szombathely 2382 fával, második Pécs 2347 fával, harmadik Budapest 2266 fával, negyedik Szeged 2209 fával, ötödik a Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsa 2090 fával, hatodik Debrecen 1881 fával.

Egyéniben: 1. Kallár Mihály, Pécs 873, 2. Kántor Balázs, Budapest 824; 3. Simon Lajos, Pécs 824; 4. Smider György, Pécs 821; 5. Péter István, Budapest 809; 6. Farkas Tibor, Szombathely 805 fával.

Szőkely György

DUNAKESZIEK KITÜNTETÉSE
KIVÁLÓ MHSZ-MUNKÁÉRT

A dunakeszi járműjavító lövész-, rádiós- és tartalékos klubjainak több mint száz tagja van. Az üzemből már jó hagyományai vannak az MHSZ-munkának. Az 1950-es évek közepén a Magyar Honvédelmi Sportszövetség irányításával megindult a szervezeti élet. 1960-ban a dunakeszi lövészek már ifjúsági csapatbajnokságot nyertek. Társadalmi munkában korszerűsítették a tizenkét állásos löteret.

A lövészklub 1965—66-ban aratta a legnagyobb sikert. Blaskó Tibor helyet kapott a magyar válogatott csapatában, Lőrinc György pedig — aki szintén tagja volt a szervezetnek — a honvédségnél gépipisztolylövészetben hadsereg-bajnokságot nyert. Később a kispuskás, 60 lövéses összetett versenyben magyar bajnokságot is nyert. Ezenkívül számos nemzetközi találkozón képviselte a magyar színeket. Jánosi Imre és Demeter Ernő irányításával eredményesen tevékenykedett az MHSZ tartalékosklub is.

1967-ben az MSZMP Központi Bizottsága határozatot hozott a fiatalok honvédelmi felkészítésének korszerűsítés-

sére és az MHSZ szervezeti életének javítására. Ezt követően a járműjavítóban még pezsgőbbé vált a szervezeti élet. A fiatalok tömegesen vettek részt a honvédelmi versenyeken, vetélkedőkön, harci túságon. Élénkült a rádióklub tevékenysége is. Tagjai Vlagyivosztoktól Floridiáig, a világ számos amatőr rádióval létesítettek kapcsolatot.

A járműjavító MHSZ-szervezetének azonban nemcsak múltja, hanem jövője is van. A lövészek között például mind a felnőtt, mind az ifjúsági korosztály megtalálható, s az összetett versenyeken gyakran szereznek első helyezést a dunakesziek. Néhány ismert név közülük: Szoták Andor, Vaszko Éva és Varga Ferenc. Különösen jól szerepeltek a MÁV járműjavító országos szpartakiádján, s az idén is felkészültek a versenyekre.

A három évtizedes jubileum alkalmából az MHSZ helyi szervezetének a Kiváló munkáért kitüntetés arany fokozatát adományozták, amelyet Bódi János ezredes, az MHSZ országos parancsnokának helyettese adott át.

Orosz Károly

A JÁRMŰJAVÍTÓKBAN:

Tízezren készülnek az idei spartakiádra

A debreceni járműjavító MHSZ-szervezetének és szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére 1973-tól minden évben megrendezik a nyolc járműjavító szocialista brigádjának honvédelmi versenyét. 1977-ben különböző sportágakkal bővítették ezt a versenyt, amelynek neve: MHSZ- és sportspartakiád.

A verseny üzemi selejtezők-

kel kezdődik. Ezt az üzemi döntőt, majd a járműjavító közötti döntőt követi. A csapatok tizenhárom sportágban, illetve elméleti ismeretekben mérik össze tudásukat.

A debreceni járműjavítóban 130 szocialista brigád készül a nagy vetélkedőre. Jelenleg a selejtezőket tartják. A spartakiádon előreláthatóan a MÁV járműjavító üzemeinek tízezer dolgozója vesz részt.

Eredményes lövészklub

A „Honvédelmi Kupa Lövészverseny” V. kerületi döntőjében a MÁVTI MHSZ Lövészklub tagjai jó eredményeket értek el. A három első hely közül kiemelkedik Balogh Lászlónak a felnőtt férfi 50 m-es kispuska számában elért 190 körös eredménye.

Az Összetett Honvédelmi Verseny V. kerületi döntőjében a csapatbajnokság mellett három első, két második és egy harmadik helyezést szereztek a klub versenyzői. A Budapest-bajnokságot nyert V. kerületi lövészválogatottba

pedig három versenyzőt adott a MÁVTI Lövészklubja. Az úttörők honvédelmi sereg-szemléjén Budapest-bajnokságot nyert úttörő-válogatottban is volt egy versenyzőjük. Az ÖHV budapesti döntőjében a kerületi csapatban három versenyzővel képviselik a klubot.

Az eredményeket a klubtagság aktív részvételének, a patronált iskolákkal való jó együttműködésnek és nem utolsósorban az intézet KISZ-szervezetével való példamutató, jó kapcsolatnak köszönhetik.



A KTE Budapesti Igazgatósági Területi Szervezeti Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakcsoportja június 22-én és 23-án konferenciát rendezett „Vasúti biztosítóberendezési és távközlési hálózatok, berendezések üzemi felügyeletének ellátása” címmel. A konferencia programjában műszerbemutatóra is sor került. Képzőnkön a résztvevők egy csoportja a készülékekkel ismerkedik

(Óvári Árpád felvétele)

ÉGETŐ KÉRDÉS:

Mikor, mennyiért adnak tüzelőt?

A vasutasok — mint minden évben — az idén is igyekeznek idejében beszerezni

tüzelőkészletüket. Hiba azonban, amit könnyen orvosolni lehetne, hogy nem kapnak tájékoztatást a szénsajták áráról.

Nagyon kellemetlen az elosztó vállalat telephelyein kérdezősködni a kedvezményes és nem kedvezményes beszerzési lehetőségekről és az árakról, ám ha rá is szánjuk magunkat a mindkét felet egyaránt idegesítő kérdésre, akkor sem biztos, hogy kielégítő tájékoztatást kapunk. Központi intézkedéssel kellene változtatni ezen a helyzeten.

Boldizsár Gyula
BékéscsabaMUNKAVÉDELMI ANKÉT
RÁKOSRENDEZŐN

Csomóponti munkavédelmi ankétot rendeztek a közelmúltban Rákosrendezőn. Ismertették többek között az igazgatóság és a csomópont elmúlt évi baleseti helyzetét, és felhívták a figyelmet a munkavédelmi előírások megszegésének következményeire. A balesetek megelőzése társadalmi ügy. Minden szolgálati helyen nagy figyelmet kell fordítani a veszélyforrások feltárására, a munkaszervezésre és a munkakörülmények javítására.

A csomópont dolgozói hasznos javaslatokkal egészítették ki az elhangzott előadásokat.



— Tapasztalatsere. Salgótarján állomás Landler Jenő szocialista brigádja tapasztalatsere céljából a szolnoki csomóponton látogatott, ahol megismerkedett az állomás dolgozóinak élet- és munkakörülményeivel, a forgalmi dolgozók munkájával. A brigád elhatározta, hogy jövőre Záhonyba, illetve Ferencvárosba látogat.

— Nyugdíjas találkozó. A pécsi csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban találkozót rendezett, amelyen 260-an vettek részt. A megjelenteket Bánáti József, a területi bizottság szociális bizottságának vezetője köszöntötte, majd a kertvárosi általános iskola és a kultúrthoz zenekara műsorral szórakoztatta a nyugdíjasokat.

— Véralás. Június 16-án véradónapot szervezett a székesfehérvári járműjavító Vöröskereszt szervezete. 165-en összesen hetven liter vért adtak térítésmentesen.

— Társadalmi munka. A szombathelyi építési- és hid-fenntartási főnökség 6-os számú tapolcai építészeti főnökségének Petőfi és Batsányi szocialista brigádja kommunista szombatot tartott a vontatási főnökségen. A mozdony-szín külső javítását és színezését végezték el. A munka értéke meghaladja a haterzer forintot, amit a városi tanács fejlesztési alapjára fizettek be.

— Kirándulás. Tapolcán, a vasutasok Batsányi János Művelődési Központja kirándulást szervezett Zalakarosra a nyugdíjas klub tagjai részére. A gyógyvízről híres strandon fürödtek a klub tagjai.

— Egy nap Zágrábban. A nagykanizsai vasutas művelődési ház vezetői kirándulást szerveztek Zágrába. Sok érdeklődőt vonzott ez a program, amely városnézéssel kezdődött. A nevezetesség megtekintése között a székesgyház és a vár is szerepelt.

— Előadás. Tavolcán, a Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubjának tagjai részére előadást tartott dr. Bekő Ernő vezető ügyész a nyugdíj- és az örökösödési törvényről, valamint a közbiztonság helyzetéről. Az ügyész utána válaszolt a nyugdíjasok kérdéseire.

— Iró-olvasó találkozó. A Landler Jenő járműjavító művelődési házában dísztermében jól sikerült író-olvasó találkozót rendeztek. Bárány Tamás találkozott olvasóival és dedikálta könyveit.

— Harmincéves az újtómozgalom. A Vasúti Főosztály járműjavító szakosztálya az üzemek bevonásával kiállítás rendez az Északi járműjavító Törökvis művelődési házában az újtómozgalom 30. éves évfordulójára és a 28. vasutasnaptiszteletére. A július 6—16-nyitvatartó kiállítást az érdeklődők 10-től 16 óráig tekinthetik meg.

— Hímzés, szabad időben. A nagykanizsai vasutas Kodály Zoltán Művelődési Ház díszítőművészeti szakkörének tagjai kiállítással zárták a tanfolyamot. A június 19-én nyílt kiállításon több mint száz hímzett terítőt, párnát, faliképet és asztali futót láthattak az érdeklődők. A tanfolyam szeptemberben folytatódik.

— Honvédelmi nap. Az MHSZ megalakulásának 30. évfordulója alkalmából honvédelmi napot rendezett a szombathelyi igazgatóság vonatási, katonai- és vasúti üzembiztonsági osztálya a parkerdőben. Az érdekes sportverseny sok érdeklődőt vonzott.

A szerkesztőség üzeni

Szenesi Józsefné, Nagykanizsa Ifj. Tözsér Antal, Püskökladány Nagy Zoltánné, Szombathely: Özy, Tatar Jánosné, Pécs: Szűcs Ferenc, Hatvan: Boznár Károly, Tapolca: Senni Gyula. Miskolc leveleit lapunk anyagához felhasználjuk.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti 45 négyzetméteres lakásomat budapesti vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni Tóth, 1155 Budapest, Vasutasház u.

Elcserélném Budapest, VIII. Fehérvári u. 4. sz. utcai I. emeleti kettő szoba, olasz személyné szobas, komfortos, 100 négyzetméter alapterületű bérletet. Kérlek, egy másfél szobás komfortos plusz egy szobát vagy szoba tel. konyhás lakást. Érdeklődni telefonon a 839-152 telefonon.

Elcserélném Tatabánya Újváros 2 szoba összkomfortos II. emeleti tanácsi lakásomat budapesti hasonló tanácsi vagy MÁV-bérletre. Érdeklődni a 30-82 sz. telefonon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Viski Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI. Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-872
Üzemi: 19-77
Kiadás és terjesztés:
a Népszava Lakladró Vállalat
1964 Brest VII. Rákóczi út 54.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lakladró Vállalat igazgatója
Csekk számszámunk:
MFB 915 — 11 850
78-2660 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felírást vezetés:
CsönDES Zoltán vezérigazgató

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes 1. Az elegymozgás gyorsításának egyik módszere. 12. Zúdit. 13. Fortély, cselofogás. 14. Anni futuri. 16. Hangtalanul rá néz. 18. Kevert. kas. 19. Azonos betűk. 20. Egtáj. 22. Némelyik menyecske mondják. 25. Idegen pénz. 26. Igefajta. 28. A francia forradalom legsúlyosabb vezetője. 29. Szté. 30. A legelterjedtebb állatorvosi. 31. Föld... a legköznöcsösebb ásvány. 32. ...llya

Jefimovics (1844—1919) orosz festő. 33. Tiltószó. 34. Dél-afrikai tartomány. 36. Volt neki. 38. Csongrád megyei helység. 39. Iratkapocs. 40. Sivatagi vízmosás. 43. Tisztítószert. 45. Illatos virágú fa. 47. Jellemtelen ember. 48. Ilyen hal is van. 49. Több Nobel-díjas francia fizikus családi neve. 50. ...kakas, a franciák nemzeti jelképe. 51. Bódit. 53. Versorok összecsengése. 54. Végtelen nádas. 55. Meg-

felelő indulás. 57. Tagadósó. 59. Nőgátás. 60. Lepke lesz belőle. 61. Szélnária. 63. Személyes névmás. 64. Valamely szervet más személyné átültetik. 66. Nem annál. Függőleges: 1. Marokkói kikötőváros. 2. Egyszerű gép. 3. Az arcon is látható. 4. Kidöntött fa része. 5. Erjesztő hatású fehérje. 6. Volt szélei. 7. Részvénytársaság. 8. Gödröt. 9. Tésztát készítség. 10. Folyó a Szovjetunióban. 11. Azonos mássalhangzók. 15. Fehérnemű márká. 17. Drágakövek súlyegysége. 19. Tejtérnek. 21. Molyúzó állatorvos. 23. Befogadóképesség. 24. Dél-Amerika legdélibb része. 25. Rövid, de velős írás. 27. Uncle... az USA jelképes megtestesítője. 29. Heg a testen. 34. Kérdőszó-jéle. 35. Talál. 37. Ez is gyorsítja az elegymozgást. 41. Duzzadó folyó. 42. Millióban megtalálható. 44. Hajította. 45. Hegedű tartozék. 46. Ezért a kupáért folyik a labdarúgó-világbajnokság. 51. Áram is lehet ilyen. 52. Alapvető jellemző, irányadó áramlat. 55. Szabolcs megyei helység. 56. Becézett férfinév. 58. Rege. 60. Női nyakprém vagy tolldísz. 62. Elet. 64. Doktor. 65. R. U. 66. Tójas. németül. 67. Folyadék. Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 37. Beküldési határidő: 1978. július 20.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A megoldási igények felkeltése. A szabad idő hasznos eltöltése. Egy-egy könyvet nyertek lapunk 11. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Gergely József, 8101 Várpalota, I. Mészáros L. u. 48; Posgál László, 3916 Bodrogkeresztúr, Kossuth u. 89; Palotai Lászlóné, 6086 Szalkaszentmárton MÁV-állomás; Zsiga Gyuláné, 8802 Nagykanizsa, Oswald József u. 4; Urbán Szabó Katalin, 1072 Budapest, Nagydiófa út. 6. sz.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
		12					13				
14	15	16				17	18			19	
20	21		22		23	24				25	
26		27	28							29	
30					31				32		
	33				34			35	36		
37				38				39			
40	41	42		43	44			45	46		
47				48				49			
50				51				52	53		
54			55					56	57	58	
59		60				61		62	63		
		64			65	66			67		

Vasutas dolgozók hozzátartozóit,
Larátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Rákos MÁV állomáson levő
korszerűen felszerelt műhelyünkbe

- lakatosokat
- esztergályosokat
- villanszerelőket
- hegesztőket
- segédmunkásokat

Két műszak munkarend.

Cím: MÁV VILLAMOS FELSŐVEZETÉK
ÉPÍTÉSI FŐNOKSÉG1106 Bp. X., Jászberényi u.
hrsz. 42523/2.

(Porcelángyárral szemben).



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM

ARA: 70 FILLER

1978. JÚLIUS 15.

A vasút első félévi mérlege:

152 millió 500 ezer utas, 65 millió 252 ezer tonna áru

Júniusban lelassult az elegyozgás — Romlottak a minőségi mutatók
Sok volt a géprevárás és vonatácsorgás

Júniusban a vasút 26 millió 360 ezer utast szállított és ezzel személyszállítási tervét 96,7 százalékra teljesítette. Hasonlóan alakult az utaskilométerben kifejezett teljesítmény is. A személyszállítás menetrend-szerűsége az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva romlott. Javulás csak az egy-kétsétes vonatra eső késési időnél mutatkozik. Továbbra is kedvezőtlen a nemzetközi személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése.

Az áruszállítási teljesítmények is elmaradtak a tervezettől. A vasút júniusi teljesítménye ugyanis

csak 10 millió 924 ezer tonna, amely mind a bázishoz, mind a tervhez képest 97 százalékos teljesítést jelent.

Az árutonnakilométer teljesítmény százalékos teljesítése sem haladja meg lényegesen az emelt viszonyítási alapok szintjét.

Feltűnően nagymértű csökkenés jellemzi az export, a tranzit és importárak mennyiségét, amelyeknél a csökkenés 2,5–7,4 százalék között alakult.

A szén, kő, cement és műtrágyaküldemények mennyisége a bázis időszakhoz képest nőtt, míg kavics, téglák, cserép és tűzifából jelentős a csökkenés.

Júniusban a fokozottabb fenntartási munkák és munkaezterítések következtében

lelassult az elegyozgás. A folyamatos elgyötörtségben keletkezett zavarok több minőségi mutató kedvezőtlen alakulásában éreztették hatásukat.

A teherkocsik átlagos fordulószáma mintegy 6 százalékkal nőtt, a korszerű teherhivonati mozdonyok napi átlagteljesítménye mintegy 2–3 százalékkal csökkent. Különösen kedvezőtlen a ki nem állított teherkocsik, a géprevárások és gépácsorgások számának feltűnően nagymértékű emelkedése.

Az első félévi gyorsmérték alapján

a vasút 152 millió 500 ezer utast szállított. Ez a teljesítmény a bázishoz képest 4,8, a tervezettnél 4,5 százalékkal alacsonyabb.

Az utaskilométer teljesítmény is hasonlóan alakult.

Az első félévben az árutonnában mért teljesítmény

65 millió 252 ezer tonna volt, ami azt jelenti, hogy közel 100 százalékra teljesítette tervét.

Ez megfelel a bázisidőszak teljesítményének is.

Az igény — különösen az

utóbbi két hónap adatai alapján — ennél lényegesen nagyobb volt. De a már említett okok és a teherkocsihiány miatt elsősorban az építőipari küldemények időbeni szállítási problémáit kell megoldani.

Az üzemviteli munkára jellemző, több fontos mutató is kedvezőtlenül alakult. Így például

az átlagos teherkocsi fordulószáma 6,1 százalékkal nőtt, s rendkívül magas volt a géprevárások és gépácsorgások száma.

Tovább emelkedett a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás egyenlege. Szinte az egész első félévben sok gondot okozott a forgalom lebonyolításában, a fontosabb rendezőpályaudvarok munkaerő hiánya.

A második félévben mintegy 89 millió tonna árut kell elszállítani. Ez azonban csak úgy valósulhat meg, ha mindenki nagyobb felelősséggel, szervezettel, fegyelmekkel végzi munkáját.

Tanulmányi verseny Nagykanizsán

Nagykanizsán már hagyománya van a dízel- és karosszéria lakatos tanulók év végi tanulmányi versenyének. A vonatfűtési főnökség tanmühelyében rendezett vetélkedő az idén is jól sikerült. Az elsőévesek közül a döntőn a legjobb eredményt **Menczigár György** érte el. A másodévesek legeredményesebb versenyzője **Boros Károly**, **Kurverger Attila** és **Bartha László** volt.

A harmadéves dízel-lakatosok vizsgáira június 19. és 22. között került sor a MÁV nagykanizsai tanmühelyében. A vizsgabizottság **Novák Antal**, **Sánta Antal** és **Kuczogi Balázs** felkészültségét tartotta a legjobbnak.

Kitüntetések a 28. vasutasnap alkalmából

A 28. vasutasnap alkalmából, július 7-én, a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében került sor azoknak a vasutasoknak a kitüntetésére, akik hosszú évek óta példamutatón végzik munkájukat.

Az ünnepségen megjelent és az elnökségben helyet foglalt **Pullai Árpád**, közlekedés- és postaügyi miniszter, **Koszorús Ferenc**, a vasutas-szakszervezet főtitkára, **Szűcs Zoltán**, a MÁV vezérigazgatója, **dr. Mórocz István**, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, **Balogh Pál**, az MSZMP KB munkatársa, és **Nagy Károly**, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte az ünnepség résztvevőit, majd a vasutas munka megbecsüléséről, elismeréséről beszélt.

— A vasutasnapon nem magunkat ünnepeljük, hanem a hosszú évtizedek tradícióival, tudásával megalapozott nagy-nagy hivatásteremtéssel végzett munkát — hangsúlyozta.

— Pontosan a hivatásteremtés, a vasúthoz való ragaszkodás a mi legnagyobb erkölcsi erőnk. Eppen ezért nagyra értékeljük a hivatásukat szerető vasutasok munkáját és a jövőben is számítunk szorgalmukra, állóképességükre. A munka erkölcsi és anyagi elismerése mellett fejlesztési intézkedéseinknél is központi helyet foglal el a vasutasok élet- és munkakörülményeinek a javi-



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a Kiváló vasutas kitüntetést Ábri Kálmán csapatvezető előmunkásnak

tása. Arra törekszünk, hogy a műszaki fejlesztés révén könnyebbé tegyük a sokszor megterhelő fizikai munkát. Biztonsági berendezésekkel óvjuk a vasutasok testi épségét és növeljük a vasúti forgalom biztonságát.

— Amikor a vasút vezetése nevében megköszönöm kiemelkedően végzett munkájukat, egyben kívánom: szolgáljon a kitüntetés ösztönzősül önöknek és valamennyi vasutasnak, hogy még hosszú évekig teljesíthessék a

vasúti hivatással járó feladatokat — mondotta befejezésül, majd felkérte **Pullai Árpád**, közlekedés- és postaügyi minisztert a kitüntetések átadására.

A miniszter 50 vasutasnak adta át a Kiváló vasutas, 110-nek pedig a Kiváló munkáért kitüntetést.

A kitüntetettek nevében **dr. Izsák József**, Nagykanizsa állomás helyettes főnöke mondott köszönetet. (A kitüntetettek névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)

A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

Átadták a héthajós üzemcsarnokot

Utolsó fázisához érkezett a tíz éve kezdett rekonstrukció

A patinás hírű szolnoki járműjavító két év múlva ünnepi fennállásának 125. évfordulóját. A gőzösök, a kéttengelyes személy- és teherkocsi egykori javítóüzeme olyan nagy változáson ment keresztül az utóbbi évtizedben, hogy aki korábban járt ott, most alighanem eltévedne benne. Az 1968-ban megkezdett dízelrekonstrukció minden tekintetben megváltoztatta az üzem arculatát. A profilváltozással járó átalakulás egyébként az elmúlt napokban érkezett legfőbb fázisához: átadták a 24 ezer négyzetméter alapterületű, héthajós üzemcsarnokot.

Látható és láthatatlan változások

— Az utolsó gőzmozdony 1973 februárjában hagyta el üzemünket — mondja **Oros János**, a járműjavító főmérnöke. — Azóta dízel-hidraulikus

mozdonyokat, motorkocsikat, négytengelyes személykocsikat, sőt az utóbbi időben dízel-villamos (M44-es) mozdonyokat is javítunk. A rekonstrukció során az üzem területét is bővítették 17 hektárral. Ezt az egykor mocsaras területet 40 ezer köbméter homokkal feltöltötték, s igen nehéz körülmények között végeztük a javításokat a régi mozdonyserledeben, míg folyamatosan el nem készülték az új tolopok, a festőműhely, s át nem rendezték a keréktárolót stb. Végül is megtörtént az új üzemcsarnok átadása...

A műszaki átalakítással párhuzamosan készültek fel az emberek a változásra. A megkezdett szakkurszok és a keletkezett új technikára. Az oktatási program szerint több mint 400 dolgozó tanult új szakmát évente.

— Valóban, bizonyos mesterképek képviselőire egyre kisebb mértékben lett szükség, míg más szakmákban hiány mutatkozott. Gondoljunk csak a bográroknak, kovácsokra, hegesztőkre, illetve a dízellakatosokra, villamosági szerelők-re. Az átképzést a Ganz-MÁVAG-gal kooperálva és a saját szervezésű tanfolyamokon oldottuk meg. Nem túlzás, hogy nálunk mintegy 40 mérnök és technikus foglalkozott az oktatással. Ebben az időszakban üzemünk szinte egy óriási szakkurszokhoz hasonlított...

Megindultak

a forgácsológépek

A főmérnökkel folytatott beszélgetés után **Papp Imre** beruházási osztályvezető mutatta be az új létesítményeket. Elsőként a most átadott nagy-csarnokba látogattunk.

— Jelenleg az ötödik hajóban még tart a futóműjavító részleg berendezése, de a hatodikban már szerelik a motorkocsikat, a hetedikben pedig megindultak a forgácsológépek —

Séra Sándor

Még egy lépcsőfok

A festőműhely egyik érdekessége az úgynevezett légttechnikai kapu. A hazánkban még szinte egyedülálló berendezéssel nemcsak a termelési eredményeket javítják, hanem lényegesen csökkentik általa az egészségre ártalmas munkát.

Most épül a dízelbázis utolsó létesítménye, ahol a próbapadokat üzemeltetik majd. Amíg el nem készül — vagyis 1980-ig — a motorok próbajáratására az Északi járműjavítóban történik. Ez eléggé költséges, hiszen egy-egy gépnek csak az odaszállítása körülbelül 10 ezer forintba kerül.

A mintegy 910 millió forintos beruházás tehát az utolsó fázisához érkezett Szolnokon. A teljes rekonstrukció után a járműjavítóban évente 183 mozdony és 1419 négytengelyes kocsit futó- és főjavítását fogják elvégezni.

Csehszlovák vendégek a vasutasnapon

Salgótarján és Somoskőújfalu állomások dolgozói már több éve szoros kapcsolatot teremtek a csehszlovák határ-állomások vasutasaival. Az idei vasutasnapon **Fülel** és **Besztercebánya** állomások küldöttségét látták vendégül, akik részt vettek a sport- és kultúrnapokon, majd tapasztalateserére is sor került. A csehszlovák vasutasok magyar barátait meghívták a szeptemberben sorra kerülő csehszlovák vasutasnap ünnepségekre.

Tisztavetés a Déli pályaudvaron



Az avatásra felsorakozott tiszti egységek. Tudósítás az 5. oldalon (Laczkó Ildikó felvétele)

Kitüntetések a 28. vasutasnap alkalmából

A közlekedés- és postaügyi miniszter a 28. vasutasnap alkalmából kiemelkedő munkájuk elismeréséül

KIVÁLÓ VASUTAS

Kitüntetésben részesítette: Abri Kálmán csop.vez., elözmunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Balázs István művezető, Szekesfehervár J. U.; dr. Banka József oszt. vez., helyettes, KPM Vasúti Főoszt.; Baranfalvi Zoltán oszt. vezető, Vasutasok Szakszervezete; Bager József pályamester, Sopron Pft. Főn.; Bady István csop. vezető, GYSEV; Betlehem László Vasútiüzemi Pártbiz.-titkár, Kaposvár áll.; Csáki Jenőné ügyintéző, Záhony Körzeti Áll. fön.; Dobos István váltózt., Szolnok áll.; Dragovics János kocsis raktárkezelő, Pécs Szeriartfőn.; Erdel János vonatvezető, Mátészalka áll.; dr. Ferenc István vasúti. helyettes, Bp. Vasútig.; dr. Földényi Pál hiv. vez. helyettes, BVKH; Garbacz István építész, Bpest TBEF; Gábor József részlegvezető, Bp. Nyugati Főoszt.; Kocsis József, Szombathely Vont. Főn.; Guba János belső ellenőr, Miskolc-Tiszai pu.; Győr Sándorné menetirányító, Bp. Keleti pu.; Hajós Jenő ig. helyettes, Bp. Anyagell. Ig.; Hagen László munkavezető, Miskolc Pft. Főn.; Hegyesi Ferenc vizsgáló főközelítő, Békéscsaba áll.; dr. Izsák József áll. fön. helyettes, Nagykanizsa áll.; Juhász Ferenc művezető, Szolnok Vont. Főn.; Juhász Gizella ügyintéző, KPM Vasúti Főoszt.; Király Ferenc dízel-lakatos, Szombathely J. U.; Kónya Ferenc művezető, Debrecen áll.; Kriston József fön. vezető, Miskolc BBFF; Magyar Sándor menetirányító csop. vezető, Dombóvár áll.; Maróti János főpályamester, Kecskemét Pft. Főn.; Marton József vezényelő, Veszprém áll.; Molnár Imréné páruvez. titkár, Bp. MÁV Körh. és Közp. Rendelőint.; Murányi István fön. vezető, Szekesfehervár Pft. Főn.; Nagy József alvázkatos csop. vezető, Debrecen J. U.; Nieberl Károly üzemez. helyettes, Bp. Déli pu. Utasell. V.; Oláh János oszt. vezető, Szeged Vasútig.; Orosz Rudolf villanyzerelő csop. vezető, Pécs Vont. Főn.; Pomázi Dávid rakt. munkást, Bp. Hídép. Főn.; Repkó Béla művezető, Szerencs Vont. Főn.; Scheffer József géplakatos csop. vezető, Bp. Gépjárató U.; Sebők Ferenc raktárnok, Szeged áll.; Szabó János felépít. vonalkezelő, Szolnok Pft. Főn.; Széles Károly igazgató, Debrecen Ep. Főn.; Szilágyi Imre teherkocsilakatos brigádvezető, Miskolc Vont. Főn.; Szőke Gábor felépít. munkavezető, Dunajváros Pft. Főn.; Tihanyi József műszerész, Bp. Jobbpart BBFF; Török János oszt. vezető, Bp. Vasútig.; Vajna József asztalos, Szeged Vont. Főn.; Vass Mihály főpályamester, Mátészalka Pft. Főn.; Vég László állomásfőnök, Hajmáskér áll.; Zombori János féklakatos, Szob áll.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

Kitüntetésben részesítette: dr. Asztalos István ügyintéző, Bp. Vasútig.; Baján József szem. vezető, Zalaegerszeg áll.; Bakos János áll. főnök, GYSEV, Győr áll.; Berke János mb. ig. helyettes, GYSEV Soproni Igazg.; Ecsedi Sándor lakatos, Debrecen BBFF; Fedor István dízel-mozd. vezető, Nyíregyháza Vont. Főn.; Gál András szoc. pol. biz. vezető, Debrecen Vasutasok Szakszervez. Ter. Biz.; Gedeon Béla főmérnök, Miskolc J. U.; Hanyicska József csop. vezető, Debrecen Vasútig.; Heresznyei Ferenc lakatos csop. vezető, Szekesfehervár Vont. Főn.; Holló László szeriartfőnök, Bp. Eszaki Orsz. Osztószertartfőn.; Illés József művezető, Bp. Ep. Főn.; Jakab István oszt. vezető, KPM Vasúti Főoszt.; Jándi József fön. vezető, Bp. Déli Szeriartfőn.; B. Jánvári Zoltán asztalos, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Jávori Imre áll. vezető, Baja áll.; Jolánai István oszt. vezető, Pécs Vasútig.; Kiss Kálmán kocsis, Gyöngyös Kiterőgyártó U.; Krasznai József számítástechn. munkatársat, Bp. Számítástechn. U.; dr. Kovács Lajos oszt. mérnök, GYSEV Soproni Ig.; Orosz József hidász munkavezető, Miskolc Ep. Főn.; Orosz József asztalos, Bp. Szak- és Szerelőfőn.; Óvári Jenő vonatvezető, Balatonszentgyörgy áll.; Pálmai Ödön műszerész, Pécs BBFF; Pintér József utazó mozd. felvígyőzt., Bp. Keleti pu. Vont. Főn.; Pólai László büfést, Utasellátó V.; Reidl József művezető, Kaposvár Vont. Főn.; Samu József motorvezető, Békéscsaba Vont. Főn.; Sörös Ferenc technológus, Talonca Vont. Főn.; Szabó József főmérnök, Debrecen J. U.; Szakács Gábor műsz.-gazd. tanácsadó, KPM Vasúti Főoszt.; Szamosi Gyula ügyint. csop. vezető, Miskolc Vasúdig.; Takó Gyula szem. vezető, Szolnok áll.; Tolnai József állomásfőnök, Tatabánya-Felső áll.; Török Ferencné vonatvezető, Miskolc-Tiszai pu.; Varga Károly gépkezelő, Bp. Építési Géptelep. Főn.; Vársárhelyi Ernő vez. mérnök, Bp. Közp. Felépítésvizsg. Főn.; Vonyó János vonalközelítő, Dombóvár Pft. Főn.; Wenczel György oszt. vezető, MÁV Tervező Int.

MINISZTERI DICSÉRET

Kitüntetés kaptak: Balogh István gépserelő csop. vez., Eszaki J. U.; dr. Balásipiri Lajosné ügyint., Szeged BBFF; Bazsó Sándor művez., Dunakeszi J. U.; Bánkorsós Béla pályamester, Veszprém Pft. Főn.; Berényi István elektrikus, Miskolc Vill. Vonaltelegy.; Biró Bálint pályamester,

Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Bódi István vez. szerelő, Gyöngyös Kiterőgyártó U.; Cserháti Gyula műhelyvez., Szentos Vont. Főn.; Demjén Mihályné forg. szolg. tevő, Emőd áll.; Farkas János munkavez., Miskolc Pft. Főn.; Ferencz István szerkesztő, Miskolc J. U.; Flasch Károly fertőtlenítő, Szombathely Ter. Egéssz. Közp.; Gerencsér Imréné raktárkezel., Szombathely Épület- és Hídfőnt. Főn.; Hanyi János üzemez., Szekesfehervár J. U.; Hoffmann József vez. állomáskezelő, Erdőbénye áll.; Istváni Ferenc normalroda vez., Szolnok J. U.; Jóna István szerszámlakatos csop. vez., Landler Jenő J. U.; Józsa Lajos főkönyvelő, Szombathely J. U.; Juhász István vonalbejáró pályász, Szekesfehervár Pft. Főn.; Kellemen József rend. forg. szolg. tevő, Ipolytarnóc áll.; Kerecsényi Sándor üzemiirányító, Bp. Közp. Üzemirányító Hiv.; Kiss Péterné ügyint., Bp. Vasútig.; Kocz György művez., Gyöngyös Kiterőgyártó U.; Kocz László műsz. előkészítő, Bp. Magasép. Főn.; Koppány Péter műsz. irányító, Győr Pft. Főn.; Kovács Lajos raktárkezel., Püspökladány Szeriartfőn.; Kozák Róza ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Palotai János ügyint., Szombathely Vasútig.; Papp Sándor kocsimester, Záhony áll.; Parczán Kázmér művez., Bp. Keleti pu. Vill. Főnt. Főn.; Péli András számadó áruépítő, Kőbánya-teher áll.; Pályi Ernő vonat. rendező, Dunajváros Vont. Főn.; Polgár Sándor lakatos csop. vez., Szeged Épület- és Hídfőnt. Főn.; Regös Béla számít. vez., Bp. Vill. Felsővez. Ep. Főn.; Reukcs Gézné szem. vezető, Bp. Balparti BBFF; Rédei János területfelv., Bp. Kelenföld áll.; Makrai János rend. forg. szolg. tevő, Kiskunfélegyháza áll.; Makrai Lajos esztergályos, Dunakeszi J. U.; Markó Béla áruforg. csop. vez., Bp. MÁV Fateltő U.; Maróti László ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Mata József raktárnok, Eger áll.; Matyev András lakatos, Landler Jenő J. U.; Mervó Lajos kocsintéző, Mosonmagyaróvár áll.; Miczák János vonatvez., Gyékényes áll.; Mihály István szolg. fön., Tatabánya-Alsó Vill. Vonalfőnt.; Nagy László üzemez. vezető, Bp. Angyalföld áll.; Nász Jánosné ügyint., Nagykanizsa Pft. Főn.; Nedvig József kocsisvizsg., Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Nemes Lajos lakatos csop. vez., Debrecen J. U.; Németh Sándor műszerész, Debrecen BBFF; Nyír Lászlóné üzemez. előkészítő, Miskolc Épület- és Hídfőnt. Főn.; Sasvári József nyomdaipari szakmunkás, Bp. Úgykez. és Gazd. Hiv.; Sallai Mihály motorvez., Bp. Hámán Kató Vont. Főn.; Sommer Pálné ügyvitellelő, Vasutasok Szakszervezete; Szabó Endre ügyint., Bp. Vasútig.; Szabó János kocsint., Bp. Keleti pu. Igazgatói részleg; Szántó László Béla gazd. vez., Miskolc Ter. Egéssz. Közp.; Szakos József mozd. lakatos csop. vez., Celledmők Vont. Főn.; Szemeti Sándor raktárvez., Győr Szeriartfőn.; Tarján János segédvezényelő, Szentos áll.; dr. Tatal Ferenc ügyint., Pécs Vasútig.; Téli János raktárvez., Veszprém Szeriartfőn.; Törös Eva főmunk., Debrecen Épület- és Hídfőnt. Főn.; Varga Elemér állomásfőnök h. Samoskőújfalui áll.; Varga Tibor munkáügyi vez. Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Veres Emil műszerész, Pécs BBFF; Virág Sándor géplakatos h. Jászkiérei Építőgépjav. U.; Vörös Terézia ügyint., Bp. Számít. Főn.; Zalatnay Ernő csop. vez., Bp. Szállítványozási Iroda; Zagonyi László ügyint., Debrecen Vasútig.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

Kitüntetésben részesítette: Agyal József igazg. tartalom. Bp. Keleti Igazgatóság részleg; Baán Tibor dízel-mozd. vez., Sopron Vont. Főn.; Bacsó Lászlóné csop. vez., MÁV Gondnokság Debrecen; Balogh Imre forg. szolg. tevő, Győrszabadhegy áll.; Balogh Imre beruh. felv., Bp. MÁV Beruházási Iroda Záhony; Balogh Sándor gyalust, Debrecen J. U.; Bangó József műszerész, Szombathely BBFF; Békel Károly vill. szer., MÁV Fateltő U. Dombóvár; Bodrogi Ferenc szekrénylakatos csop. vez., Szombathely J. U.; Boros Sándor csop. vez., Debrecen J. U.; Bottlik Tibor mázoló, Dunakeszi J. U.; Csabai József hegesztő csop. vez., Szolnok J. U.; Csetekai Károly lakatos, MÁV Balparti BBFF; Dani László műszerész csop. vez., MÁV Jobbpart BBFF; Daróczi Sándorné rakt. vez., Kisterenyé Vont. Főn.; Deák Ottó lakatos csop. vez., Landler Jenő J. U.; Dezső János forg. szolg. tevő, Murakeresztúr áll.; Décsai Erzsébet pénztárt., Pényésitke áll.; Dóra István lakatos csop. vez., Szolnok J. U.; Farkas József vill. szerelő, Szekesfehervár J. U.; Fekete Gábor lakatos, MÁV TBEF Főnt.; Fekete István rend. forg. szolg. tevő, Tornospálca áll.; Fogarassy Zoltán rakt. vez., Füzésabony Szeriartfőnt.; Furkó Lajos pályamester, Debrecen Pft. Főn.; Fülöp László oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Galamb Géza művezető, Miskolc J. U.; Galamb Lászlóné zenekari tag, MÁV Zenekari Főnt., Debrecen; Gécz Ferenc kotorgépkész, MÁV Gépesített Rakod. Főnt.; Záhony; Gombai József lakatos, Dunakeszi J. U.; Hajnal Géza főtechnológus, MÁV Építőgépjav. U. Jászkiérei; Hajnal István előmunkást, MÁV Hatvan-Salgótarján Pft. Főnt.; Hanyi Péter üzemeztetési előadót, MÁV BBFF Szeged-Rökös; Haragos Pál ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Harsányi Géza vill. mozd. lakatos csop. vezető, Miskolc Vont. Főnt.; Hegedűs László ügyint., Bp. Vasútig.; Hódi István csop. vez., Szeged Vasútig.; Hosszú János laka-



A kitüntetés alkalmából rendezett ünnepség résztvevőinek egy csoportja (Lakzó Ildikó felvétele)

tos csop. vez., Miskolc J. U.; Igaz Valéria gépirót, Pécs Vasútig.; Imre Béla művez., Vác Pft. Főnt.; Janka László lámpakez., Szerencs áll.; Jenel Hedvig tervstatistikust, MÁV Ep. Főnt. Szentes; Juhász Ferencné SZB-adminisztrátort, Vasutasok Szakszervezete Nyíregyháza áll.; Juhos József forg. hiv., Dorog áll.; Kala István irányító művez., Eszaki J. U.; Kalocsai Ferenc munkáügyi csop. vez., Szekesfehervár J. U.; Kálmán Károly munkavez., Zalaegerszeg Pft. Főnt.; Kántor Mihály gyártási-vezető, Szolnok J. U.; Kánya József darukész. csop. vez., Debrecen Vont. Főnt.; Kecskés Sándor mozdonysegédkezel., Kecskeméti Vont. Főnt.; Kelemen József kocsisvizsg., Hatvan Vont. Főnt.; Kelely György áll. fön., Dunai Flimotó áll.; Kiss Jánosné nyomdai berakót, MÁV Jegynyomda Főnt.; Kostyalik Károly esztergályos, MÁV Orsz. Osztószertart. Főnt.; Kovács Gyula keresk. tart. Kőbánya-Felső áll.; Kovács István vasútforg. átmeneszítő, Kelebia áll.; Kovács László pályamunkást, Nagykanizsa Pft. Főnt.; Kovács Lászlóné rend. forg. szolg. tevő, Tarjánpuszta áll.; Kovács László Zoltán féklakatos, Püspökladány Vont. Főnt.; Kraihoffer Tiborné rakt. vez. Szekesfehervár MÁV Szeriartfőnt.; Kuti Mihály motorvez., Bp. Ferencváros Vont. Főnt.; Lázár Károly váltókezel., Mándok áll.; Lengyel Imre utazó mozdonyfelv., Veszprém Vont. Főnt.; Madarász Ferenc áll. tartalékos, Biharkezeses áll.; Madarász István lakatos csop. vez., Szekesfehervár J. U.; Magyar Lászlóné szb-adminisztrátort, Szentos Építési Főnt.; Magyar Mihály kormányzati motorvez., MÁV Hámán Kató Vont. Főnt.; Marác Ferenc kőművest, MÁV TBEF Szombathely; Mihály Dénes gépszerelő, Dombóvár Ep. Főnt.; Magyar István szem. vezető, Békéscsaba Pft. Főnt.; Mózes Ferenc kőművest, MÁV Kaposvári EHF Főnt.; Nagy István raktárnok, Miskolc-Gömöri pu.; Nagyválti Pál TMK-lakatos, Nyíregyháza Vont. Főnt.; Németh Ferenc lakatos, Eszaki J. U.; Németh Lajos alvázkatos csop. vez., Szombathely J. U.; Orbán Balázs karbantartó lakatos, Kiskunhalas Vont. Főnt.; Orosz Sándor művez., MÁV BBFF Debrecen; Pap Mártonné lyukszalag-lyukasztót, MÁV Számítástechn. U.; Part József rakt. vez., Tapolca Szeriartfőnt.; Pasztorék József vnt. reszortost, Miskolc Vont. Főnt.; Pálóczi László műszerész, Szombathely BBFF; Pethő Csabáné számtart., Debrecen MÁV Számít. Főnt.; Pintér Lajos elektronikai műszerész, MÁV BBFF Pécs; Placskó Józsefné segédművez., Nagykanizsa Vont. Főnt.; Pokol Miklósné óvónő, Záhony MÁV Napközi oth. Ovoda; Potornal Pál vízvez. szerelő, Nyíregyháza Pft. Főnt.; Pusztai Jenőné szeriart. munkást, Siófok Szeriartfőnt.; Radányi Károly főpályamester, Pápa Pft. Főnt.; dr. Rád István ügyint. csop. vez., Debrecen Vasútig.; Rusznák Miklós kocsirend., Szerencs áll.; Sánta István mozd. lak., Bata-szék Vont. Főnt.; Sárkány Zoltán

Kitüntetés

A Magyar Népköztársaság Felnöki Tanácsa Vigh Jánost, Hatvan állomás számveteli vezetőjét, a szakszervezeti bizottság elnökét, nyugállományba vonulása alkalmából a Munka Erdemrend ezüst fokozata kitüntetésben részesítette. A kitüntetést július 6-án Kozsori Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Komjáthy Lajosné, a vasutas-szakszervezet politikai munkatársát nyugállományba vonulása alkalmából a Szakszervezeti munkáért arany fokozata kitüntetésben részesítette. A kitüntetést június 29-én Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára adta át.

TISZTELET A NYUGDÍJASOKNAK

Vendégségben, az egykori munkahelyen

A miskolci pályafenn tartási főnökségnél született korábbi döntés értelmében — amely szerint ötvenkét nyugdíjastalálkozót tartanak — június 16-ra az utóbbi fél évtizedben nyugállományba vonult mind a 76 volt dolgozó meghívták. A legtovább éltek is az alkalommal, s részt vettek a találkozó. A tiszteletükre rendezett ünnepséget Markó Barna szb-titkár nyitotta meg, majd Ács Ferenc, a főnökség vezetője számolt be a pályaszakaszokon végrehajtott vágánykorszerűsítésekről, a gépésítésről, a szociális juttatások alakulásáról, a szocialista brigádmozgalom fejlődéséről és az egyéb eredményekről, amelyek alapjait az immár nyugdíjban levők teremtték meg. A nyugdíjasok jogairól, a részükre biztosított kedvezmények kiterjesztéséről, valamint a foglalkoztatással és a társadalmi biztositási kérdésekről Vargáné dr. Kispál Mária, a jogsegélyszolgálat vezetője adott tájékoztatást, mindenkitől szeretettel ajánlva a nyugdíjasoknak. A vasutas-szakszervezet központi vezetősége nevében Magó Benő köszöntötte az idős vasutasokat. A résztvevők egyperces néma felállással adóztak az időközben elhunyt kilenc társuknak. Az egész napos találkozó következő programja városnéző körútra volt — a főnökség rendelkezésére álló autóbusszal felhasználásával —, majd Miskolc-Tapol-

VIT-vetélkedő a Déliben

„Nem a győzelem, a részvétel a fontos!” Ez volt a VIT-vetélkedő mottója annak a VIT-vetélkedőnek, amit az elmúlt napokban tartottak a Déli pályaudvar KISS-bizottságán. A megkezdett vetélkedő azonban a játékkért, a játszva tanulást is érdemes volt lebonyolítani.

A szervezők a Déli pályaudvar és a MÁV Számítástechnikai Üzem KISS-esei voltak. Négy csapattal versenyeztek a számítástechnikai üzem, eggyel pedig a Déli vonattal fiataljai. A résztvevők Kuba történelméről, földrajzából, gazdasági-politikai életéből, a VIT-ek történetéből mérték össze tudásukat, felkészültségüket. Az említett négy témakörön kívül a csapatok számtaladatok Kuba térképének ismeretéről is, mert az egyik feladat városok és történelmi nevezetességek térképre jelölése volt. Friss, térkép ügyességi játék is szerepelt.

A vetélkedőt Kahesz Ferenc, a számítástechnikai üzem dolgozója vezette. A zsüri tagja volt Péter András, a Déli pályaudvar KISS-bi-

BALASSAGYARMAT

Kiváló határőr csomópont

Balassagyarmaton július 8-án, a városi művelődési központ nagyteremében rendezték a 28. vasutasnap ünnepségét, amelyen megjelent Skoda Ferenc, a Nógrád megyei pártbizottság titkára, Zentai Csaba, a városi pártbizottság titkára, dr. Ábel László határőr vezérőrnagy, a határőrség országos parancsnokáé vezérőrnagy, a határőrség országos parancsnokának helyettese, Vojtek Rebro, Csehszlovákia beszercebányai határőrsége kerület-parancs-



Dr. Ábel László vezérőrnagy, a BM Határőrség politikai csoportfőnöke átadja a Kiváló határőr vasúti csomópont kitüntetéssel járó zászlót Somogyvári Lajosnak, a balassagyarmati üzemfőnökség vezetőjének (Bábel László felvétele)

nökságának politikai osztályvezetője, valamint a járás és a város társadalmi szervezeteinek vezetői, a budapesti és a területi bizottság képviselői. Az ünnepségen Zentai Csab

tárvédelemben, majd átadta a „Kiváló Határőr vasúti csomópont” kitüntetést Somogyvári Lajosnak, a körzeti üzemfőnökség vezetőjének. A kitüntetés átvétele után az üzemfőnökség mondott köszönetet és megígérte, hogy a jövőben is nagy odaadással segítik a határőrség munkáját.

Ezek után egyéni kitüntetések átadására került sor. Somogyvári Lajos üzemfőnököt a Közbiztonsági érem arany, Pribeli Istvánt — az üzemfőnökség munkáügyi csoportvezetőjét — pedig a Közbiztonsági érem ezüst fokozatával tüntették ki. Őt dolgozó Kiváló határőr kitüntetésben részesült. Az ünnepségen adták át az igazgatói dicséretet, a Kiváló dolgozó kitüntetések és a törzsgazdajelvény különböző fokozatait. Szahelvenőten pénztalomban részesültek.

Az ünnepség résztvevőit a Szocialista Kultúraért címmel kitüntetett BM határőrség központi zenekara szórakoztatta. Közreműködött több fővárosi művész, köztük Szuhai Balázs, Domahidy László onearének. Zsádon Andrea, Urban Ete, Netkó Henriette, Balázs Ágnes, Zombori Zsolt és Krasznai Tamás.

Rádai Sándor

Hét év tükrében 2:

A MÁV-nál jól halad a nőpolitikai határozatok végrehajtása

A nőpolitikai határozatok végrehajtása kedvezően alakult az erkölcsi elismerések, s a kitüntetések adományozását illetően is. Jellemző, hogy 1977-ben az összes kitüntetés 21,7 százaléka nődoigozó volt.

Az elismerések odaítélésénél következetesen törekedtünk arra, hogy azokból a nők számarányuknak megfelelően részesüljenek. Ez ma már biztosított. Helyenként azonban a külön jutalmak, a prémieumok odaítélésénél tapasztalható még hátrányos megkülönböztetés. Keressük a lehetőséget a prémieumkülönbségek differenciált mérséklésére.

Saját erőforrásból

Az utóbbi időben előtérbe került az egyedülálló és nagy-családos nők helyzete. A társadalmi juttatásokon túlmenően mi is kötelességünknek tartjuk, hogy saját erőforrásaink keretein belül hozzájáruljunk a többgyermekes családok — közöttük is elsősorban az egyedülálló anyák — gondjainak enyhítéséhez.

Az öntevékeny segítségnyújtás főleg a szocialista brigádmunkában valósul meg: számtalan felajánlás született, és bizonyítottan az emberi összefogás erejét, a tenniakarást. Szociológiai felméréseink szerint több mint 2000 nődoigozó tart el három vagy ennél több gyermeket. Az anyagi támogatáson túl, részükre munkaidőkezdésményint biztosítunk, igazodva az óvodák, bölcsődék nyitvatartási idejéhez. Az egyedülálló, nagycsaládos nőket különböző helyzetekben részesítjük. Alapvetően elterjedt, hogy hónap és anyák napja alkalmával elsősorban az egyedülálló, gyermekes nődoigozókat jutalmazunk. Az utóbbi időben különböző támogatási formák alakultak ki, melyek egységesítése időszerű, központi feladatává vált.

Több szociálpolitikai kezdemény megadásánál előnyben részesítjük a gyermeküket egyedül nevelő nőket. Az üzemi étkeztetés terhére az egyedülálló szülők gyermekei kedvezményes ebédjegyért csak azokon a szolgálati helyeken, ahol ilyen igények felmerülnek. Az utóbbi időben megfogalmazódott az a gondolat, hogy nagyobb megértést tanúsítsunk az egyedülálló, magányosan élő nődoigozók problémáival szemben. Tapasztalunk, hogy számukra a munkahely, a munkatársak jelentik a családot. Kialakult bennük a ragaszkodás, a szorosabb kapcsolattartás igénye.

Kismama-találkozók

Az elmúlt években nődoigozóink sajátos rétege jelent meg, a GYES-en levő kismamák csoportja. Problémáik sok esetben egyediek, és sajátosak. 1977-ben 4307 vasutas nődoigozó részesült gyermekgondozási segélyben. A kifizetett segélyek összege meghaladja az 50 millió forintot.

A szolgálati helyek a gyermekgondozási szabadság után visszavárvák nődoigozóikat. Erre utal, hogy nagy gondot fordítanak a kapcsolat tartására, s a különböző ünnepségekre is meghívják a kismamákat.

Szorosabb és meghittebb a kötelék a családlátogatások alkalmával. Felméréseink szerint a budapesti vasúti igazgatóság területén a GYES-en levők 67 százalékát a szolgálati helyek dolgozói rendszeresen látogatják. Olyan tapasztalataink is vannak, hogy a munkahelyektől távol lakó kismamákat a vezetők írásban tájékoztatják a munkahelyi változásokról. Cél az, hogy a távol töltött idő ne okozzon szakadást a dolgozó és a munkahelyi nagy közösség között.

Sikeresek a KISZ és a szakszervezeti bizottságok által szervezett „kismama-találkozók”. Új színtöltést jelent a Nagykánizsa vasúti csomóponton megnyitott Kismama-klub. A kapcsolattartáson túlmenően biztosítjuk, hogy GYES-

ről visszatérők az időközben béremeléseket megkapják. Sok helyen még a visszatérés előtt értesítik a kismamát az új bérbesorolásról.

A MÁV munkaerő-gondjainak enyhítése érdekében szívesen fogadjuk azokat, akik a GYES-ről korábban visszatérnek és munkába állnak. A dunakeszi járműjavító például 300 forint bérpótlékot fizet azoknak a nődoigozóknak, akik a GYES-idő letelte előtt munkába állnak. A felsoroltak jelentékenyen hozzájárulnak a GYES-en levők problémáinak megoldásához, de hasznos hozzájárulást jelentenek a társadalomnak és az érdekeltek egyénnek, csoportnak egyaránt.

A női munkaerő növekedése sajátos munkahelyi szociális problémákat vetett fel. Egyrészt a korábban csaknem teljesen férfiakat foglalkoztató vasúti munkahelyek nem készültek fel a szociális ellátás szempontjából a női munkaerő foglalkoztatására. A régi szálláshelyek, lakotanyák, öltöző-mosdók többsége férfi dolgozók részére készült. Így a nődoigozók részére csak nagyon költséges átalakításokkal alkalmazhatók. A munkáltatás törvényes előírásai azonban megkövetelték a korszerűsítéseket. Munkaerőhelyzetünk is azt kívánja, hogy nődoigozóink részére biztosítsuk a kedvező szociális ellátást. Erőfeszítéseink ellenére azonban még sok a tennivaló.

A budapesti vasúti igazgatóság női munkásszállásain 363-an laknak, pedig 520 nő elhelyezésére lenne szükség.

Könnyítések a munkában

A nőket foglalkoztató munkahelyeken a nehéz fizikai munkák egyesítésével könnyítettük, elsősorban a nők munkáját. Az egészségre ártalmas munkakörülmények ellenére elértük, hogy foglalkoztatási ártalomból eredő megbetegedések 1977-ben nem fordultak elő. Nagy előny, hogy a MÁV 9 bölcsődével és 20 óvodával rendelkezik és ezenkívül van 6 nevelőotthona.

Tanácsi közös összefogással 1977-ben 456 ezer forint keretátadással 144 gyermek számára biztosítottunk gyermekintézményi elhelyezést. Saját és tanácsi gyermekintézményekben 1977-ben összesen 4613 kisgyermeket tudtunk el-

helyezni. Gyermekintézményeink színvonala közismerten magas. Ennek ellenére arra törekszünk, hogy intézményeink minőségben és mennyiségben tovább fejlődjenek. Az V. ötéves tervben 970 férőhellyel kívánjuk gyermekintézményeinket bővíteni, egyrészt építéssel, másrészt a meglévők bővítésével.

Vasutas nődoigozóink egészségügyi ellátása aránylag kedvező képet mutat. Jól felszerelt kórházak, gyógyházak, szanatóriumok, szakrendelőintézetek, üzemorvosok állnak rendelkezésre. Különböző szűrővizsgálatok, rendszeres egészségügyi felvilágosítás is biztosítja nődoigozóink fokozott ellátását.

A terhes nődoigozók rendszeres orvosi ellenőrzése mellett nagy figyelmet fordítunk arra, hogy betöltött munkakörük állapotukat ne veszélyeztessék. Külön nőgyógyászati szakrendelések és szanatóriumi kezelési lehetőségek is rendelkezésükre állnak.

Vannak még tennivalók

Eredményeinkre büszkék vagyunk, de a határozatok végrehajtása megkívánja a folyamatos, céltudatos munkát. Ezt csak abban az esetben tudjuk valóra váltani, ha az államvasutak egész területén biztosítjuk a határozatok és ennek szellemében kidolgozott intézkedési tervek következetes megvalósítását. Legfontosabb feladatnak tekintjük:

— az egyenlő munkáért egyenlő bér elvének gyakorlati megvalósítását, az esetleges bérránytalanságok megszüntetését;

— a dolgozó nők, elsősorban a fizikai állományúak munkakörülményeinek, szociális, kulturális ellátottságának további javítását;

— a vezetői megbízásoknál nődoigozók arányának növelését és kéaderfejlesztési és képzési tervek következtetését;

— a dolgozó nőket érintő jogszabályok, központi döntések, utasítások betartását, végrehajtását.

A felsorolt példák is mutatják, bár vannak még tennivalóink, a MÁV-nál jól halad a nőpolitikai határozatok végrehajtása.

Szemők Béla
szakosztályvezető-helyettes

ALKOTÓ IFJÚSÁG

Országos vasutas kiállítás a Déli pályaudvaron

A 28. vasutasnap alkalmából július 7-én Országos Vasutas Alkotó Ifjúság kiállítás nyílt a Déli pályaudvar utascsarnokában. Az ünnepélyes megnyitón megjelent Gulyás János vezérigazgató-helyettes, Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára, Csák István, az Állami Ifjúsági Bizottság titkárságának képviselője.

Szemők Béla szakosztályvezető-helyettes üdvözölte a megnyitó résztvevőit, majd Gulyás János vezérigazgató-helyettes méltatta a kiállítás jelentőségét:

— Üzemeinkben, szolgálati helyeinken az első kiállítás óta eltelt három évben is voltak helyi kiállítások, melyeken figyelemmel tudtuk kísérni az Alkotó Ifjúság pályázat alakulását — mondotta a vezérigazgató-helyettes. — Az így szerzett tapasztalatok alapján határoztuk el, hogy összegyűjtjük az 1975-ös kiállítás óta létrehozott alkotásokat. Eleinte aggódtunk, hogy nem lesz megfelelő válaszok. Most viszont már megnyugodva, büszkén állíthatjuk meg: fiataljaink felülmúlták várakozásunkat. Olyan berendezéseket, készülékeket, műszereket szerkesztettek, amelyek kibírják a legigényesebb kritikát. A csaknem száz alkotás készítőinek átlagéletkora alig éri el a 25 évet. A kiállítás a mozgalom szakdolgozói, vizsgámonkái, a fiatal műszakiak tanácsainak közös munkái, újítások és a szabadidőben végzett munka termékei egyaránt megtalálhatók. Különösen örülünk annak, hogy a pályamunkák szinte teljes körre már alkalmazott berendezés, technológiai célra vagy éppen oktatásra szolgáló szemléltető eszközök.

Megemlítette a vezérigazgató-helyettes, hogy egyes területekről kiemelkedően nagyszámú alkotás érkezett a kiállításra. Kiemelte a járműjavító üzemet, valamint a budapesti bal parti és jobb parti, illetve a szombathelyi biztosítóberendezési fenntartási főnökséget és a Vasúti Tudományos Kutató Intézetet.

— A kiállítást úgy értékeljük, hogy az mind kivételében, mind tartalmában színvonalas. Valamennyiünket jól érezsel tölthet el, hogy huszoneves generációnk ilyen



Gulyás János vezérigazgató-helyettes átadja a jutalmat az első díjat nyert Büki Dénesnek és Kovács Tibornak (Laczkó Ildikó felvétele)

impozánsan tud számot adni alkotóképességéről és szellemi kapacitását ilyen magas fokon képes a termelés szolgálatába állítani — fejezte be beszédét a vezérigazgató-helyettes.

A kiállítás legjobb munkáinak készítői díjazásban részesültek. Első díjat kapott Büki Dénes és Kovács Tibor, a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség dolgozója adatelosztó és formátumvezérlő készülékek eredeti asztali berendezéséért, valamint szakdolgozatukért. Jutalmuk 2000—2000 forint.

Polgár József és Segyei Ferenc, a Szombathelyi MÁV Járműjavító Üzem dolgozója A Ggs típusú teherkocsi alkatesz katalógusa című szakdolgozatukért 1500—1500 forint jutalmat kaptak.

Második díjban részesültek: Ladányi Antal és Pártos Gyula, a MÁV Északi Járműjavító Üzem dolgozója, korszerűsített MIKA marógép működő modelljének és szakdolgozatának elkészítéséért. Jutalmuk: 1500—1500 forint.

Tóth Gyula, a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési

Központi Főnökség dolgozója a MÁV számítógépes távadatfeldolgozó hálózati közepes sebességű (12000 PBS) adatátviteli vonalainak felügyeleti munkahelye elnevezésű eredeti asztali berendezéséért és szakdolgozatáért 2000 forint jutalomban részesült.

Harmadik díjat kapott: Pálfi András, a VATUKI dolgozója, automata leolvasható és nyomtató vezérlő berendezés asztali műszeréért, valamint szakdolgozatáért. Jutalma 2000 forint.

Czippán László, a MÁV Kelti Vontatási Főnökség dolgozója, A villanymozdonyok üzemeltetésekor és javításakor szükséges import anyagok beszerzési nehézségeinek megoldása című szakdolgozatáért 1500 forint jutalomban részesült.

Tizennyolcan különdíjban, ketten oklevél elismerésben részesültek. A díjakat Gulyás János vezérigazgató-helyettes és Kelemen Csilla, a Vasúti Főosztály KISZ-bizottságának titkára adta át.

A kiállítás július 18-ig lesz nyitva.

Sz. F.

A vihar és a forgalmista

Az égbolt hirtelen elsötétült. Először csak szemerkélt az eső, majd néhány perc múlva tombolt a vihar. A felhőszakadássalogyorónyi jégdarabok hullottak. A víz patakokban folyt, a csatornák nem győzték elnyelni.

A vagonok tetején fehér kupacokban gyűjt össze a jég, emlékeztetve a késő ősszel, vagy kora tavasszal Szobon belépő vonatokra, amelyek Szlovákia hűvösebb éghajlatáról hoznak üzenetet.

Az állomás előtti téren nyitott ajtókból nézi az özvizet a fodrász és az étteremnek mind az öt pincére. Új vendégek nem érkeznek most, behúzódtak valahová az eső elől. A postai telefonok már meg-némultak, de a vasúti kábelvezetékek megbízhatóan üzemelnek. A forgalmista és a váltókezelők aggódva lesik, mikor jelenik meg a biztosítóberendezésen a víz okozta zárlatot jelző vörös fény. A hatalmas dördüléssel lecsapott villámot elnyelik a felső vezetékek. Csak apró szikrázások jelzik a nyomát és a levegő nedvességét.

Akik fedél alatt vannak, anekdotáznak a kocsisról, akinek lovát találta el a villám, de neki a hajszála sem görbült meg. Akik viszont kint vannak és mennek kell, már hozzászoktak a rettenetes időhöz. Félperc alatt teljesen átázta, így nekik már mindegy, hősiességük elégtételével, túlzott nyugalommal végzik munkájukat.

Ez a dacosság jellemzi azt a fiatal párt is, amelyik vonatra vár, s most a vágányok között csókolózik

testre tapadó nedves ruhában. Ők nem kérnek a váróterem nyújtotta védettségből, őket most semmi sem tudja szétválasztani. Legalábbis ezt hiszik, s ez a hit megvédi őket a megfázástól.

Az állomásépület teraszán a virágokat tövestől akarja kitépni a szél. Mivel ez nem sikerül, a szeméttartóból papirdarabokat ránt ki, és görgeti a váróterem felé. Az utasok közül néhányan tudni vélik, hogy a víz miatt egyes állomások között már nem járnak a vonatok. Ez persze nem igaz, csak némi késés van. Együttérzéssel és talán szeretettel figyelik a forgalmistát, aki szélborzolta tömbjéből írásbeli rendelkezést nyújt át egy beérkező tehervonat vezetőjének.

Lassan szűnik a zivatar. Már a kocsirendezők is felmentek astartalék mozdonyra ruhájukat szárítgatni. Befut egy személyvonat, de a jegyvizsgálók épp-hogy kidagják fejüket és a kezüket egy „Indulásra kész”-jelzés erejéig. Csak egy ember, a forgalmista urálja a tereket. Neki minden körülmények között helyt kell állnia. A sapkája már inkább felkete, mint vörös az esővíztől.

— A vonatnak mennie kell — gondolja. Ha sokkal nagyobb zuhó lenne, ő akkor is ott állna. Megszokta, s tudja, hogy többet is kibír...

A felhők szakadoznak. Az utca és az állomás melletti parkok megtelnek emberekkel.

— Hej, nyári zápor! De szép utánad a napsütés...
Pelsőczy István

VÁG-VÖLGYI TÚRÁN

„a hatvanon túliak társasága”

Minden jó, ha a vége jó.

Ezzel jellemezhetjük a nyolcnapos csehszlovákiai kirándulást, amelyet 16 „bátor” hatvanon túli vasutas részvételével rendezett szakszervezetünk Nyugati pályaudvari nyugdíjas tags csoportja, azzal a céllal, hogy megtekintsék a Vág-völgye természeti szépségeit, várait, kulturális emlékeit.

Az eső szemerkélt, amikor a Hungária Expresszsel megérkeztünk Pozsonyba, később pedig mindjobban esett. A városnézést és a többi programot azonban nem tudta elmosni.

Pozsonyban nem sok időt töltöttünk, de a főbb nevezetességekről alkalmunk nyílt fogalmat alkotni. A következő átszállóhelyünk — mintegy másfél óras nézelődéssel — Vágbeszterce (Bystrica) volt, majd Nagybecsén (Bytčán) szálltunk ismét át autóbusszal. Szülőnk át jutottunk el szálláshelyünkre, a közeli turistaházba. Ekkor bizony már fáradtan ültünk le a meleg vacsorához. Egy házaspárt az emeletes ágyak elkedvetlenítették, olyannyira, hogy másnap ők elutaztak Zsolnára, így csak tizennégyen maradtunk.

A nap kisütött, s az egész napos kirándulás, hegymá-

szás, várlátogatás után szálláshelyünk már egészen másnak tetszett, mint az előző estén. A következő nap Trenčcsénbe utaztunk, majd Trenčcséptépcét kerestük fel csodálatos fekvése és világhírű gyógyfürdője miatt. A gyógy szálló kedves magyar tolmácsa megmutatta a fürdőket, sőt az egész vidéket, fürdésre azonban nem nyílt alkalmunk, lévén teljesen teltház, nem is számítva az idő rövidségét.

Szülői szálláshelyünktől a következő napon vettünk vég-ső búcsút. Zsolnán ruhaházba tettük csomagjainkat, s nap-hosszat sétáltunk a városban, és csak este buszoztunk ki újabb szállásunkra: egy autókempingbe. Ott barátságos faházak vártak ránk, amelyeket még barátságosabbá tettek az elektromos hősugárzók. Az eső és a hűvös nyár következtetés szükség is volt a jó melegre. Másnap, pénteken újból vonatra szálltunk, s át-rándultunk Lengyelországba.

A csoport legbátrabb vállalkozói megmászta Cieszyn várának több mint száz lépcsőjét, hogy a teraszról gyönyörködhesse a táj szépségében. Utána a vár alatti kisváros vendégszeretét élveztük, s délután indultunk vissza.

Szombat délelőtti szabad programunk volt Zsolnán, majd délután a csoport egy része felkereste Sztrečno várárt. Vasárnap Árva várát ejtettük útba, közben izletes ebédet, jó sört kaptunk a vár melletti szálloda éttermében.

Hétfőn elérkezett a hazatérés napja. Zólyomban még jól kihasználunk a kétórás várakozási időt, aztán Losoncon, Füleken át utazva fejeztük be a nyolcnapos kirándulást.

Kellemes, sőt felejthetetlen tette az utat a résztvevők egymás iránti segítőkészsége, nem utolsósorban vezetőnk, Malatinszky János gondoskodása, valamint Sas-halmi Jolán volt pénztáros szakmai ismerete, amelyet a közös pénz kezelésénél, az autóbusz- és vonatjegyek megváltásánál, a belépődíjak fizetésénél tanúsított.

Így lett jó végül is a kellemetlen időjárás ellenére szlovákiai utazásunk, amelyről élményekben gazdagodva térünk haza, átérve azt is, hogy az idős kor mennyi újat, szépet tartogat számunkra, ha együtt keressük, illetve teremtyük meg hozzá az alkalmat.

Farkas Anna

NAGYSZABÁSÚ ÜNNEPSÉGEK A 28. VASUTASNAPON

BUDAPEST:

Nagygyűlés, sport, vidámság

A budapesti igazgatóság vasutasnapján július 7-én a ferencvárosi vasutasok Péceli úti művelődési házában kezdődött, amelynek elnökségében helyet foglalt Kajcsa József, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, dr. Szabó Miklós, a budapesti területi bizottság titkára, Pády Géza, a budapesti vasútigaz-

gatórendszer szervezeti programmal kezdődött: Ferencváros Keleti rendezőjéből egy szelvény indították, amely a gyerekeket körbevitte a csomóponton.

Ezt követően tréfás vetélkedőre (zsákbanfutásra, lepényevésre stb.) került sor. Közben Rajnai László és Raj-

dolgozó is. Ebben az évben elnyerték a Kiváló vasúti üzem címet, valamint a MÁV vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzásliját. Kedvezőek az első félévi eredményeik is.

A pozitív példákon kívül Horváth Miklós beszélt a hibákról is. Megemlítette, hogy több munkahelyen sok a kihasználatlan gép, laza a munkafegyelem és rossz az anyagellátás, amelyből számtalan kár keletkezik. Ezért mindenkinek harcolni kell a felelősségtelenség, a közöny és a közösség rovására való érveléssel szemben. Az eddigieknél jobban kell hasznosítani a gépeket, takarékosabban kell bánni az anyaggal, az energiával, a pénzzel és ésszerűbben kell gazdálkodni a munkaerővel és a munkaidővel.

A megyei első titkár befejezésül a békehangra fontosságát elemezte. Elmondotta, hogy nemzeti érdekünk arra kötelez bennünket, hogy a szocialista országokkal és a

világ haladó erőivel együtt támogassuk a Szovjetunió békejavaslatát, a fegyverkezési hajszát megfékezését. Alapvető érdekünk fűződik ahhoz, hogy erősítsük az internacionalista együttműködést és barátságunkat a Varsói Szerződés tagállamaival, a szocialista országokkal. A béke mellett élés elvei alapján korrekten partneri kapcsolatra törekszünk a tőkés országokkal is. Ennek értelmében kell tenünk a békéért. A béke és a munka összetartozó fogalmak. Csak jó munkával teremthetjük meg azt a fizikai és erkölcsi erőt, amellyel megvédehetjük a békét!

Az ünnepi beszéd után dr. Horváth Lajos, az igazgatóság vezetője és Nagy Lajos, a járműjavító üzem igazgatója kitüntetésekkel, jutalmakkal adták át a dolgozóknak. A nagygyűlés August János zárószavával fejeződött be, majd érdekes sport- és kultúrmműsorral szórakoztatták a vendégeket.

Léránth István



Berendi Tibor állomásfőnök beszédét mondja (Óvári Árpád felvétele)

gatórendszer szervezeti programmal kezdődött, amelynek elnökségében helyet foglalt Kajcsa József, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, dr. Szabó Miklós, a budapesti területi bizottság titkára, Pády Géza, a budapesti vasútigaz-

gatórendszer szervezeti programmal kezdődött, amelynek elnökségében helyet foglalt Kajcsa József, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, dr. Szabó Miklós, a budapesti területi bizottság titkára, Pády Géza, a budapesti vasútigaz-

gatórendszer szervezeti programmal kezdődött, amelynek elnökségében helyet foglalt Kajcsa József, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, dr. Szabó Miklós, a budapesti területi bizottság titkára, Pády Géza, a budapesti vasútigaz-

SZOMBATHELY:

Növekedett az ünnep politikai jelentősége

A hagyományoktól eltérően ünnepelték a szombathelyi igazgatóság dolgozói a 28. vasutasnapot. Vasárnap reggel a járműjavító és az ünnepre érkezett lipcei vasutasok zenekarának zeneszereplése után koszorúzási ünnepséget rendeztek a megyeszékhely szovjet hősi emlékművénél, ahol a több mint tizenhat ezer vasutas képviselői elhelyezték a megemlékezés és a haladás VSE sporttelepén békenagygyűlést tartottak.

August János, a területi bizottság titkára köszöntötte a megjelenteket, köztük Horváth Miklóst, a Vas megyei pártbizottság első titkárát, dr. Bors Zoltánt, a megyei tanács elnökét, Molnár Istvánt, a városi pártbizottság első titkárát, Kajcsa Józsefet, a vasutas-szakszervezet titkárát, Horváth Józsefet, a szakszervezetek Vas megyei tanácsának titkárát, továbbá a tömegszervezetek, a vasúti szolgálati helyek és a szállítató vállalatok képviselőit.

Utána Horváth Miklós, a megyei pártbizottság első titkára, országgyűlési képviselő mondott ünnepi beszédet.

Hangsúlyozta többek között, hogy a szombathelyi igazgatóság dolgozói minden évben példásan helytállnak a munkában. Ebben az évben is nagy feladatot vállaltak. Huszonnégy millió utast és 10 millió 300 ezer tonna árut kell elszállítani. Ezen kívül fontos beruházások megvalósítására kerül sor. A tervekben szerepel többek között a Szombathely-Cellőmölk vonalszakasz korszerűsítése, az Agfalva-Szombathely és a Szombathely-Szentgotthárd közötti vonalak felépítménycseréje, ezen kívül Szombathelyen és Cellőmölkön a gázolajtároló kapacitásának fejlesztése, a sárvári cukorgyár iparvágányának elkészítése. Az igazgatóság dolgozói az idei első félévi szállítási és fejlesztési tervet teljesítették.

Méltóan ünnepelhetik a vasutasnapot a járműjavító

DEBRECEN:

Hétmillió forint jutalom az élenjáró vasutasoknak



Volosinovszki János megnyitja az ünnepséget

Jól sikerült a vasutasnap a debreceni igazgatóság területén is. A központi ünnepséget a debreceni csomóponton rendezték. A városi sportszervezetek tartott gyűlést is, amelyen három ezer vasutas vett részt.

Volosinovszki János, a területi bizottság titkára üdvözölte a megjelenteket, köztük Tóth Imrét, a Hajdú-Bihar megyei pártbizottság titkárát, dr. Postás Sándort, a városi pártbizottság első titkárát, Nagy Istvánét, a vasutas-szakszervezet alelnökét, Szedi Sándort, az SZMT vezető titkárát, továbbá a megye és a város több vezetőjét. Utána Kulcsár József, az igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta többek között, hogy az igazgatóság vágányhálózata hat megyét érint, és itt dolgozik a MÁV összlétszámának húsz százaléka.

Az ünnepségen kitüntetésekkel és jutalmakat adtak át.

MISKOLC:

Vasutas veteránok a meghívott vendégek között

A miskolci igazgatóságnál a 28. vasutasnap tiszteletére rendezett ünnepségsorozat már július 7-én a szolgálati helyeken rendezett ünnepséggel megkezdődött, amelyen átadták a törzsgárda- és a kiváló dolgozó kitüntetések, valamint a jó munkáért járó pénzjutalmat. Ugyancsak ezen a napon rendeztek ünnepséget az igazgatóság kultúrtermében is. Ott nyújtották át a 30-35 éves szolgálat elismeréséért a törzsgárda kitüntetés arany fokozatát és az igazgatói dicséretet tanúsító okleveleket.

Július 8-án délelőtt az

Ez utóbbinak az összege megközelítette a hétmillió forintot.

Nagyszabású ünnepséget rendeztek a záhonyi körzeti igazgatóság területén is, amelyen részt vettek a szovjet határalomások dolgozóinak képviselői.

Bensőséges ünnepség keretében köszöntötték a vasutasnapot Nyiregyházán, Püspök-ladányban, Mátészalkán, Kisújszálláson, Biharkeresztesen, Nyírábrányban és több szolgálati helyen. Valamennyi rendezvényen, gyűlésen részt vettek a közigazgatásilag illetékes társadalmi szervezetek képviselői és a legnagyobb szállítató vállalatok vezetői.

A területi bizottság és a szakszervezeti bizottságok a művelődési intézményekkel közösen gondoskodtak sport- és kultúrprogramról, amelyeken több ezer vasutas és családtagja vett részt.

VJ

megjelentek a megye és a város vezetői, a krakkói és a kassai igazgatóság küldöttei, továbbá meghívást kapott húsz nyolcvan év feletti nyugdíjas vasutas is, köztük a legendás XII-es páncélvonat egykori szakaszparancsnoka.

Az ünnepséget Zombori Lajos, a területi bizottság titkára nyitotta meg, majd dr. Pásztor Pál, az igazgatóság vezetője mondott beszédet. Utána miniszteri és vezérigazgatói dicséretet, valamint kitüntetésekkel adták át.

Az igazgatóság területén — a vasutasnap alkalmából — több mint kétfélmillió forint jutalmat osztottak ki a munkában élenjáró dolgozók között.

(Kisvárdai)

SZEGED:

Részt vállaltak az országos feladatokból

A szegedi vasútigazgatóság központi ünnepségsorozata július 8-án, szombaton kezdődött. Délelőtt az igazgatóság épületében megkoszorúzták az 1919-es vasutas mártírok emléktábláját, majd a Tisza Szálló koncerttermében gyülekeztek az ünnepség résztvevői.

A Himnusz hangja után Acsai Mihály, a területi bizottság titkára, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja köszöntötte a vasutasokat, a szállítótelevet, Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye párt- és állami, valamint tömegszervezeteinek képviselőit.

A megnyitót Lovász László vasútigazgató méltatta az ünnep jelentőségét. Bevezetőjében beszélt arról a nagyszerű helytállásról, aminek eredményeként az igazgatóság 13 ezer dolgozója hozzájárult a vasút személy- és áruszállítási feladatainak teljesítéséhez. Elmondotta, hogy az igazgatóság területén mutatkozó szállítási igények kielégítésén felül részt vállaltak az országos feladatokból is. A zsúfolt budapesti rendezőpályaudvarok mentesítése érdekében a Dél-Dunántúl és Kelet-Magyarország közötti forgalom nagy részét a Baja-Kiskunhalas-Kiskunfélegyháza-Cegléd útvonalon bonyolították le. Ennek végrehajtásával teljesítményük közel 20 százalékkal, termelékenységi mutatójuk 17 százalékkal növekedett. Az ösztönös érdekeket segítették azzal

is, hogy évi átlagban 75-80 vasutat rendelnek ki a budapesti pályaudvarokra. A vasútigazgató ismertette az igazgatóság területén megvalósított beruházásokat, valamint a különböző szervezeti változásokat, így a békéscsabai üzemfőnökség létrehozását. Szólt azokról az intézkedésekről is, amelyek hozzájárultak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításához.

A beszédet követően kitüntetések átadására került sor, majd színvonalas ünnepi műsor következett.

A 28. vasutasnap tiszteletére Szegeden gazdag kulturális és sportprogramot állítottak össze. Szombaton és vasárnap a SZVSE-pályán nyolc csapat részvételével területi kispályás labdarúgó tornát rendeztek, a tömegsportversenyek keretében csomóponti sakk-, teke-asztalitenisz-versenyt, barátságos labdarúgó-mérkőzést, az "Edzett ifjúságért" mozgalom keretében sportélelőt, valamint országos meghívásos gyaloglóversenyt rendeztek.

A kulturális programból kiemelkedett a szegedi fotóklub és a vasutas-szakszervezet rendezésében megrendezett "A vasút hétköznapjai" című fotókiállítás, amelyen 12 fotós mintegy 80 képen mutatta be a vasutas dolgozók felelősségteljes, sokoldalú munkáját, a vasútüzem technikai fejlődését. A vasutasnap rangos eseménye volt a Széchenyi téri térszene, amelyen közreműködött a vasutas művelődési ház fúvószenekara.

Gellért József

PÉCS:

Eseménydús rendezvények minden szolgálati helyen

A pécsi igazgatóságon július 5-én kitüntetések átadásával kezdődött a vasutasnap ünnepségsorozata. Hatvan tizenöt éves és negyven nyugalomba vonuló vasutas részesült igazgatói dicséretben.

A központi ünnepséget július 7-én rendezték a vasutas sportszervezetek, amelyet Halmai Árpád, a területi bizottság titkára nyitott meg, majd dr. Szabó Tibor, az igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet. Az ünnepségen kitüntetések, jutalmak átadására is sor került.

Este az Olimpia Étteremben vasutasbált rendeztek. Ennek bevezetéséért a pécsi Nemzeti Színház művészei adtak műsort. Rangos eseménye volt a vasutasnapnak a július 7-én megnyitott pályafenntartási kiállítás. Másnap átadták Abaligetén a kulcsos turistaházat, július 9-én délelőtt pedig egész napos sportműsor várta az érdeklődőket. Ezen a napon rendezték meg a szocialista brigádok öttusaversenyét, a kispályás futballmérkőzést, a lábtenisz és az atlétikai viadalt. Délután az úttörők labdarúgó tornája, a MÁV-Érdőda kicsinyeknek tornabemutatója és a PVSK-Pécsi

P. B.

A vasút nehéz őszi forgalom előtt áll

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója
mondott beszédet a tisztavaton



Szűcs Zoltán vezérigazgató avató beszédét mondja

A vasutasnap ünnepségeinek minden évben kiemelkedő eseménye a tisztavata. A 28. vasutasnap alkalmából, július 8-án, a Déli pályaudvar kerengőjében rendezett avatóünnepség is méltó folytatása volt a hagyományoknak.

Dél előtt, pontosan fél 10-kor a MÁV Tisztaképző Intézet hét tagozatán végzett 309 fiatal katonás felállásban várta az ünnepség kezdetét. A díszemelőnyen, az ünnepség elnökségében helyet foglalt Borbély Sándor, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, Székér Gyula miniszterelnök-helyettes, az MSZMP KB tagja, Kovács Antal, az MSZMP KB osztályvezetője, a Központi Bizottság tagja, Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter, Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Giltner László, az MSZMP Budapesti Bizottságának osztályvezetője, dr. Móró István, a VI. kerületi, Kékesi György, az I. kerületi pártbizottság első titkára, Nagy Károly, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára, B. Tóth Sándorné, az I. kerületi tanács elnöke.

A tisztavató ünnepséget dr. Kun Dezső, a MÁV Tisztaképző Intézet igazgatója nyitotta meg. A vendégek, az avatásra felsorakozott tisztok és hozzátartozók üdvözlése után hangsúlyozta, hogy az intézet a vasutasok ünnepén 309 magasabb szaktudással rendelkező tiszt utrabocsátásával járul hozzá az 1978. évi szállítási feladatok teljesítéséhez.

— Örömmel jelenthetem: valamennyien képesített szereztek a magasépítmenyi, a felépítmenyi és hid-, a pályafenntartási gépész, a mozdónyszolgálati, a forgalmi, a biztosítóberendezési és a vasúti kereskedelmi tagozatokon. A 7 tagozaton 128 tantárgyat tanítottunk. Az évfolyam összeszont átlageredménye: 3,56. A sikeres vizsgák alapján a MÁV vezérigazgatója 44 hallgatót vasúti tiszté, 132-t főtiszté, 96-ot intézővé, 30-at főintézővé, 2 hallgatót pedig felügyelővé, a GYSEV vezérigazgatója 4 hallgatót tiszté, egyet pedig főintézővé nevezett ki.

Az intézet igazgatója ezután arról beszélt, hogy a hallgatók a tanulás mellett helytálltak a társadalmi munkában is. Záhonyban például két héti részt vettek a nehéz fizikai munkát igénylő átrakásban. A négy közlekedési tisztaképző intézet hallgatói részére rendezett szellemi vetélkedő az első helyen végeztek.

— Meggyőződéssel jelentem; az évfolyam hallgatói szeretik szakmájukat, s a tanév alatt áldozatkészségüknek is számtalan tanújelét adták. Eddigi munkájuk, tanulmányi eredményeik és politikai helytállásuk alapján méltóak a vasút vezetőinek bizalmára. Ezért, mint az intézet igazgatója, felkérem Szűcs Zoltán

főosztályvezetőt, a MÁV vezérigazgatóját, hogy a felsorakozott egységek tagjait avassa államvasúti tisztékké — fejezte be jelentését dr. Kun Dezső.

Ezután Szűcs Zoltán mondott ünnepi beszédét. Bevezetőjében részletesen szólt a vasút szerepéről. Mint mondta: hazánk szállítási rendszerében, a távolsági személyes áruszállításban kulcsszerepet tölt be a vasút. Ennek illesztésére egyebek között elmondotta, hogy vasútvonalaink ma több árut fuvarozunk, mint Ausztria és Jugoszlávia vasutai — a MÁV-nál kétszer nagyobb hálózaton — együttvéve.

— A vasút egyre fontosabb összekötő kapocs, elsősorban a szocialista országok közösségével — mutatott rá a vezérigazgató. — A nemzetközi forgalomban bonyolódó árumennyiség például az elmúlt évben meghaladta az 50 millió tonnát. Ennek túlnyomó részét a szocialista országok közötti forgalom tette ki. Ez nemcsak a vasút gazdálkodásának szempontjából jelentős, hanem fontos politikai tényező is.

Ha a vasút tevékenységét csak mennyiségi oldalról vizsgálánk, minden tekintetben elégedettek lehetnénk. Munkánk minőségi jellemzői azonban korántsem mutatnak kedvező képet. A személyszállítás kulturáltságát illetően még mindig sok a tennivaló. Az áruszállításban is bőven akad javítanivaló. Lassú az álegyáramlás, emiatt hosszúak a fuvarozási idők. Gyakran előfordul, hogy nem tudjuk a fuvaroztatók rendelkezésére bocsátani a rakodáshoz igényelt kocsiakat.

A vasút ez évi szállítási feladatai nagyobbak az elmúlt évinél. Különösen nagy feladatokat kell megoldani a második fél évben. Éppen ezért nehéz őszi forgalomra kell felkészülni. Az idel ősz minden eddiginél nagyobb próbatétele lesz a vasútnak és a vasutasoknak.

Ezután részletesen felsorolta, hogy az idén hol, milyen mértékű fejlesztésekre kerül sor a vasútnál, majd a következőket mondotta:

— Alapvető feladatunk tekintjük az élet- és munkakörülmények folyamatos javítását. Azt akarjuk, hogy a vasutas ne csak dolgozója, hanem gazdája is legyen a vasútnak, s munkahelyén jól érezze magát. Az idén a munkát könnyítő technikai fejlesztések mellett 2 milliárd forintot meghaladó összeget — a múlt évinél 7 százalékkal többet — költünk munkavédelmi beruházásokra, ezen belül 500 millió forintot a nehéz fizikai munkák gépesítésére, 775 millió forintot fordítunk a vasutasok szociális ellátására, az egészségügyi szolgáltatások fejlesztésére, lakásépítésre, gyermekintézményekre, üdültetésre, a kulturális és sportlétesítmények fejlesztésére.

A MÁV vezérigazgatója ünnepi beszéde befejező részében a tisztjelöltek felé for-

dulva a következőket mondta:

— A Tisztaképző Intézet kötetlenségét végzett munkájukat befejezték, s néhány nap múlva a vasút különböző szolgálati hejjeire távoznak. A kötelesség — más-más feladat ellátására — különböző szakszolgálatokhoz szőlítja önöket. Most, amikor távoznak a közel százesztendősi intézmény falai közül, kérem valamennyiüket: ne feledjék soha, hogy váll-lapjuk színe ugyan különbözik, mégis egy ügyet, egy vasutat szolgálnak. A társadalom sem a szakszolgálatokat becsüli, hanem a szakszolgálatok jó munkáját, összhangja alapján működő, rendeltetésének megfelelő, biztonságos, pontos vasutat.

Becsüljék meg egymást a szolgálati helyeken. Ápolják, fejlesszék tovább az intézetben kialakított élvitási-munkatársi szellemet, az együttműködés, egymás segítségének készségét. Kívánom, hogy választott hivatásukban, felelősségteljes beosztásukban találják meg a jól végzett munka örömeit, egyéni boldogulásukat, reményeik megvalósulását. Megköszönöm eddigi munkájukat, tanáraik odaadó fáradozását és ezennel önöket vasúti tisztékké fogadom.

A MÁV vezérigazgatójának avató beszéde után került sor az új tisztok fogadalomtételére, majd a szalagozás következett. A hét tagozat képviselői sorra felkötötték szalagjukat az intézet zászlajára. A tisztavató ünnepség az egységek zárt menetben történt elvonulásával ért véget.

A felavatott tisztok hagyományos díszbédjére a Nyugati pályaudvar Utasellátó-éttermében került sor, ahol Koszorús Ferenc főtitkár pohárköszöntőt mondott.

Visi Ferenc

A 28. VASUTASNAPRA

Átadták rendeltetésének a MÁV új Számítástechnikai Üzemét

A 28. vasutasnap kiemelkedő eseménye volt a MÁV új számítástechnikai üzem július 8-án történt üzembehelyezése. Az avatóünnepség elnökségében helyet foglalt Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, dr. Móró István, a VI. kerületi, Kékesi György, az I. kerületi pártbizottság első titkára, Oroszváry László MÁV vezérigazgató-helyettes és Nagy Károly, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

Perei József, a Számítástechnikai Üzem igazgatója üdvözölte a vendégeket, majd Oroszváry László vezérigazgató-helyettes méltatta az új üzem jelentőségét.

— Külön öröm számunkra — kezdte beszédét a vezérigazgató-helyettes —, hogy a 28. vasutasnapon a vasút életében is forradalmi változást jelentő számítástechnika új létesítményének üzembehelyezésével köszönhetjük. Fél évszázaddal ezelőtt kezdte el a MÁV — Magyarországon elsők között — a gépi adatfeldolgozás alkalmazását és ma olyan számítástechnikai üzem avat, amelynek egyik legfontosabb feladata a számítógépeknek az operatív szállítási folyamatokban való alkalmazása.

A korszerű, számítógép bázisú információrendszer kiépítése azonban még nagy fejlesztési, beruházási, üzemeltetési költségeket igényel. A hosszútávú számítástechnikai fejlesztési terv a jelenlegi helyzetből kiindulva a VI. ötéves tervben a rendező-pályaudvarok információrendszerének korszerűsítését tűzi ki célul. A kis és mikro számítógépeket alkalmazó rendszerek telepítését úgy választjuk ki, hogy azok a törzshálózat vonalain egy közvetlen fázisban összekapcsolhatók legyenek vonali irányító-tervező rendszerrel. Az irányított vonalak központi számítógépbe történő összefogásával pedig eljutunk a törzshálózati számítógépes irányító rendszerhez és ezzel áruforgalmunk túlnyomó részének hatékony irányítása válik majd lehetővé.

Mit várunk az új számítástechnikai bázistól, amelynek ma méltó székéhez az új géptermet adunk át? Várjuk mindenek előtt azt, hogy a vasúti-üzemeltető, az üzemviteli folyamatokba beépülő hatékony információrendszereket dolgozzon ki és helyezzen üzembe. Az üzem vezetői, munkatársai építsenek ki jó kapcsolatokat a vasútiüzemi szakemberekkel, valamennyi szakszolgálattal, azaz a felhasználókkal, és velük közösen keressék a feladatok megoldásának lehetőségeit.

— A régi adatfeldolgozó

szervezet elmúlt évi átalakításával a MÁV Számítástechnikai Üzem létrehozásával a vasút vezetése a követelményeknek megfelelő rendszer megteremtését kívánta elérni. A szervezeti keret tehát biztosított, az új épület lehetővé teszi a megfelelő elhelyezést, a két új R-40-es gép üzembehelyezésével jelentősen kibővült a gépi bázis. A jelenlegi munkához és a jövőben várható fejlődéshez biztosítottak a feltételek. Az új, lényegesen kedvezőbb körülmények között dolgozó számítástechnikai szakemberektől azt kérjük, hogy rendkívüli figyelmet és pontosságot igénylő bonyolult munkájuk közepette

is tegyenek meg mindent a vasút fejlesztéséért, — fejezte be avatóbeszédét Oroszváry László vezérigazgató-helyettes.

A beszéd elhangzása után Szűcs Zoltán vezérigazgató átvágta az üzem géptermetének ajtaja előtt kifeszített nemzeti színű szalagot és ezzel átadta rendeltetésének az új számítástechnikai központot, amelyet a KGST-országok Légi Számítógép Rendszeréhez tartozó két modern, NDK-gyártmányú, nagyteljesítményű R-40-es számítógéppel, ezenkívül két R-10-essel és egy RC-3600-assal szereltek fel. Az új számítógéppontra majdnem 400 millió forintot költött a MÁV. (Szász)



Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója átvágja a szalagot (Laczkó Ildikó felvétele)

JÚLIUS 8-ÁN

Sopronban új utasuljárót és orvosi rendelőt avattak

A vasutasnap alkalmából július 8-án a kora délelőtti órákban adta át Sopron állomás új utasuljáróját és szigetperonját Lisiczki Lajos, a GYSEV igazgatója. A munka kiegészítő beruházása volt az új pályaudvarnak, amelyet az elmúlt évben adták át rendeltetésének. A következő hónapokban sor kerül a teljes vágányzat korszerűsítésére. A soproni pályaudvar az ország egyik legszebb vasútállomása. Az utasok kényelmét éltér, hangulatos étterem, ízlésesen berendezett várótermek szolgálják.

Ezen a napon került átadásra Sopronban a GYSEV — MÁV szakosított új üzemorvosi rendelője is. Az ünnepségen Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára mondott beszédet. Az üzem-

orvosi rendelőt tíz vállalat és a vasút szakemberei egy régi irodaházból alakították ki. Beruházási költsége hatmillió forint. Építéséhez kétféle forinttal az ÓTA is hozzájárult. A korszerűen berendezett épületben üzemorvosi, fogorvosi, szemészeti, belgyógyászati, sebészeti, nőgyógyászati rendelő, továbbá röntgen és laborhelyiségek találhatók. Az ünnepség után kitüntetéseket és jutalmakat adtak át a munkában élenjáró dolgozóknak.

Július 9-én a Sopron melletti Nagycenken megnyitották a Közlekedési Múzeum állandó vasúti kiállítását. A látogatók a századforduló táján forgalomba állított régi keskeny nyomtávú mozdonyokat tekinthetik itt meg.

Ketten, a felavatott tisztok közül

A MÁV Tisztaképző Intézet most véget ért nappali tagozata — ami az eredményeket illeti — rangos évfolyam volt. A 304 végzős hallgató közül Krebsz József, a pályafenntartási gépész-tagozat hallgatója mondhatja magának a legjobb tanulmányi eredményt. Az évfolyamelsőként végzett újdonsült vasúti tisztal az avatás után beszélgetünk.

— Verőcmarosi vagyok — mondja. — A technika pöttyöm gyerekkorom óta vonzott. Az általános iskola után a váci gépipari technikumba jártam. Érettségivel a zsebemben a dunakeszi járműjavítóba jelentkeztem dolgozni, katonaság után pedig átkerültem a Központi Felépítmenyvizsgáló Főnökségre. Mondhatom, roppant izgalmas ott a munka. Ez tényleg a technika világa, de nem elvontan, öncélúan az, hiszen a vasút biztonságára: az emberek biztonságára. Nem véletlen, hogy ezúttal első ízben nappali tagozaton oktatták az idevágó tudnivalókat. Ez a szak-

terület rohamléptekkel fejlődik: ma már korszerű mérővonalat járja a pályát, filmre vesz mindent, a szakember annak alapján állapíthatja meg az esetleges hibákat.

Szó esik családról, munkáról, hivatásszeretetről. Három éve nő, kedvet érez a modellezéshez. Am e mind jelentősebbé váló szakterülethez vajmi kevés önmagában a vonzalom.

— Már az előkészítő tanfolyam sem volt könnyű: általános jogi ismereteket matematikát és egyéb tantárgyakat oktattak. Ezt levelezőn végzettük, majd a vizsga után Jászkisérre kerültünk, ahol különféle műhelyekben készítették fel bennünket. Az iskolán az oktatás színvonala magasabb volt, mint elképzeltem, nem beszélve a mennyiségről. Husz tantárgy bizony nem csekélység.

— Mégis évfolyamelső lett. Ez csak a statisztika számára jelent valamit, vagy többről van szó?

— Erkölcsei és anyagi elis-

merést egyaránt kaptam. Gulyás János vezérigazgató-helyettesétől vehettem át a diplomámat. Melegen gratulált, és kaptam ezer forint jutalmat. De az igazi fizetség az lesz, ha majd munkám hasznosítani tudom a tanultakat. Oda megyek vissza, ahonnan beiskoláztak, a Központi Felépítmenyvizsgáló Főnökségre.

Csollán Margitnak kétszeresen is nevezetes a július 8-a. Munkakönyvének bejegyzése szerint öt éve, pontosan ezen a napon lett a MÁV dolgozója. Nem is sikerülhetett volna szzebben a jubileum, hiszen most, fél évtized múltán, befejezte tanulmányait a MÁV Tisztaképző Intézetének kereskedelmi tagozatán, méghozzá jeles eredménnyel. Úgy lát-szik, megtalálta helyét a vasutasok népes családjában.

— Nem mondhatom magamról, hogy már gyermekfejjel a vasútról álmodoztam —, kezdi vallomását önmagáról. — Igaz, jó néhány távoli rokonomnak a MÁV a kenyéradója, e tény

mégsem volt meghatározó pályaválasztásomban. Aprócska kislány voltam még, amikor szüleim Mezőfalváról áttelepültek Dunaujvárosba. Munkát mindketten találtak a Vasműben, s magam is odakerültem, nem sokkal az általános iskola befejezése után. Tanulni szerettem volna, hát beiratkoztam a gimnáziumba. Levelezőn végeztem az iskolát, eléggé nehezen, mert az éjszakázás eléggé megviselt. Elhatároztam, hogy más munkahelyet keresek. Egy ismerősöm a vasutat ajánlotta. Megfogadtam a tanácsát. Dunaujváros állomásra kerültem. Szakvizsga szakvizsgát követett. Buzgalmamban nem volt soha hiba, így aztán különösebben agítálni sem kellett, hogy jelentkezsem a tisztaképzőre. Most főtiszt lettem. Régi helyemre megyek vissza dolgozni, de már a kereskedelmi szolgálathoz, vagyis kereskedelmi szakcsoporthoz munkahelyet fogok helyettesíteni. Erdekel ez a terület, szívesen próbálom ki a gyakorlatban is a képességeimet.

Fejér Gyula

TÚL A 60. ÉLETÉVEN (2.)

„Az életkor nem más, mint statisztikai adat”

A korai öregedés, a magatehetetlenség megelőzésének egyetlen eszköze a munka. Már az ókori bölcsök megállapították, hogy a tétlenség, a munkátlanlanság a korai megöregedés legfőbb oka. Ugyanezt Korányi Sándor, 1930-ban így fogalmazta meg: az öregedés **kezdeti** tünete az alkalmazkodó képesség beszűkülése, ezért, **hogyan is képzelhető el, hogy egy tevékeny élet után, a teljes tétlenség nem gyorsítaná az öregedési folyamatot?**

Kapcsolat, amely nem szakadhat meg

Ezekkel az elvekkel nem elentétes szocialista társadalmunknak az a rendelkezése, hogy a 60., illetve az 55. életév után, a testi állapottól és az érintett egyén kívánságától függetlenül, **mindenkinek joga van a nyugdíjra.** Nyilvánvaló, hogy számon tartunk olyan foglalkozási köröket — például a bányászokban, a kohászokban, a vasútnál, szövőgyárakban stb. — amelyekben 60 éves korig nem tanácsos dolgozni, legalábbis az egészség károsítása nélkül. De az ilyen munkakörben dolgozók számára is adott a lehetőség, hogy más elfoglaltságot találjanak a csökkentett korhatár elérése után.

A nyugdíjazást követően biztosított munka nemcsak az egyén, hanem a társadalom szempontjából is rendkívül fontos. **Eszköze az egészség megőrzésének,** akár rövidített munkaidőben is, hiszen az idős ember számára az a legrosszabb, ha fölöslegesnek, értéktelennek érzi onmagát. Márpedig az idős munkája többnyire nem értéktelenebb, mint a fiatalabbaké, csak **minőségében más.** A fiatalabb munkáját általában a dinamizmus, az idősebbekét pedig a széles körű tapasztalat jellemzi. Ebből eredően azonban az öregebb és a fiatalabb korosztályok között **ellentét nem lehet.** Ráadásul a fiataloknak arra is gondolniuk kell, hogy a **mostani — a régmél sokkal kedvezőbb — helyzetük, az idősök munkájának eredménye,** s akik ezt az eredményt létrehozták, azok tapasztalatait a társadalom nem nélkülözheti. **Az öregek és a fiatalok közötti kapcsolatok sohasem szakadhatnak meg,** s az erre irányuló törekvéseknek különösen a szocialista társadalomban nincs helye!

A „nagy öregek” példája

Zerbi, a neves középkori tudós, 1489-ben kiadott *Gerocoma* című tanulmányában már megállapította azt, amit a mai gerontológusok is vallanak. Azt tudniillik, hogy az idősök kiakasztása a társadalomból rendkívül káros, mind az egyénre, mind a közösségre.

Ezzel kapcsolatban, persze érdemes rámutatni, hogy az idősödő kora nem szükségszerűen jár együtt a környezettől való elidegenedés, a belső diszharmonia, de még a munkátlanlanság sem Szerencsére ugyanis, a meghosszabbodott életkorral — melyről cikkünk előző részében bővebben szözlünk —, bekövetkezik a munkaképesség meghosszabbodása is. Ez a munkaképesség természetesen más jellegű, mint a korábbi években volt. A már elmondottakhoz hozzátesszük, hogy bár idős korban az intellektuális alkotóképesség és a fizikai erő csökkenhet, ezek helyett azonban **előtérbe lép a rutin, a felgyűlt tapasztalat, a dolgok egészére irányuló áttekintés, az életjelenségek tárgyilagos, szenvedélymentes megítélése.**

Ha erre gondolunk, talán nem meglepő senki számára, hogy a civilizált világ nagy részén, a vezető államférfiak, vagy a pénzügyek, a kereskedelmek, az ipari irányító személyiségek **legtöbbje 60—70 éve felelt.** Ezenkívül a művészetek minden ágában nagy számban találhatunk öregeket. sőt aggasztóan korúakat is. Gondoljunk csak Tizian, Michelangelo, Ver-

di, Tolsztoj, Pablo Casals, Stokowsky, Picasso, Chaplin, Stravinszkij nevére. A magyarok közül **Liszt Ferenc, Ferenczy Bénére, Sik Endrénére, Déri Tiborra, Kós Károlyra, Kodály Zoltánra, Csók Istvánra, Molnár C. Pálra, Jókaira** és így tovább. A világ idős politikussai között is vannak jockskán nagy nevek: Churchill, De Gaulle, Tito, Adenauer stb.

Felkészülés a hosszú életre

Mindez természetesen nem azt jelenti, hogy az életkor meghosszabbodásával eltűnnek az öregedő ember szociális, pszichikus és organikus tényezőinek problémái. A magasabb életkor fokozatos elszűrüléséhez nagyban hozzájárulhat például a házastárs esetleges elvesztése, vagy a kortársak fokozatos, de elkerülhetetlen kihalálása. A munkából való kiszakadás következtében, a közvetlen emberi kapcsolatok lényegesen gyengülnek, s ezt nem pótolhatja a legjobb szociális otthon, a nyugdíjasok klubja vagy az öregek legott-honosabb háza sem. Az egészséges öregkorra azonban jó előre fel lehet, és fel kell készülni. **Mit javasolhat az orvos ebből a szempontból?**

Többek között — vagy mindenekelőtt — **küzdelmet az elhízás ellen.** A dohányzás és a szeszes italok elhagyását. Szellemi munkásoknak és irodai alkalmazottaknak szabad idejükben a kiadós testi munkát vagy a sportot. **Nyugodt mellűzést, hosszabb sétákat, természetjárást — a minél magasabb életkorig.** S persze, foglalkozástól függetlenül, mindenkinek **kerülnie kell a zaklatott, izgalmas életmódot.**

A meglévő betegségeket vagy szervi elváltozásokat, az orvos által állandóan ellenőriztetni és kezeltetni kell. Hazánkban, ahol a körzeti orvos tulajdonképpen a dolgozók **háziorsosa,**

az állandó megfigyelés **külön költségre nem kerül.** Mindezzel együtt érvényes természetesen az a megállapítás, hogy az idős kori, szokványos degeneratív betegségekben (tüdőtágulásban, mérsékelt szívom-elfajulásban stb.) szenvedőknek is többnyire kedvezőbb pszichés állapotot okoz a hivatali, vagy könnyebb fizikai munka, mint a nyugdíjazottságból eredő kényszerű pihe-nés, és az azzal járó (esetleg anyagiakban is szűkösebb) életmód.

Aktív szerepet vállalni...!

Paradox jelenség, de kimutatott tény, hogy a szív és vér-**edénybetegségekben szenvedők** közérzete általában rosszabb nyugdíjazás után, mint korábban volt, illetve, mint később az újbóli, rendszeres elfoglaltság, tevékenykedés esetén. Ezért is nagy jelentőségű ami **nyugdíjtörvényünk,** amely lehetővé teszi a dolgozónak, hogy — amennyiben teljes foglalkoztatottságot nem tud vállalni — csökkentett munkaidőben foglalkoztassák. Ha pedig ez utóbbi is terhes lenne számára, akkor módot találhat arra, hogy a politikai életben, a helyi ügyek intenzívében, a társadalmi munkákban kisebb-nagyobb szerepet vállaljon, és hasznosan tevékenykedjen.

Bertrand Russel, a 98 éves korában elhunyt nagy filozófus írta önéletrajzában: **„Ha az embernek széles és aktív érdeklődési köre van, és ha talál magának megfelelő tevékenységet, amelyben hatékonyan bizonyulhat, akkor nem kell évei számára — erre a pusztán statisztikai adata — gondolnia, még kevésbé hátralevő idejének valószínű rövidségére.”**

Az orvos sem mondhat mást, **szébbet, igazabbat.**

Dr. Bogdány Barna

A MÁVTI-nak meghatározó szerepe van a magyar vasút műszaki fejlesztésében

Szakmai előadások, ünnepi megemlékezés

az intézet fennállásának 25. évfordulója alkalmából

A MÁV Tervező Intézet június 28—29-én szakmai előadásokkal ünnepelte fennállásának 25. évfordulóját, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében. Az előadás sorozatot **Hidvégi László,** az intézet igazgatója nyitotta meg.

Az első napon hét előadás hangzott el, alapos áttekintést adva arról a sokoldalú munkáról, amellyel a MÁVTI a vasút fejlesztéséhez hozzájárul. Nagy érdeklődés kísérte **Ferenzi Jenő** „A tervezési kapacitás-gazdálkodás-hoz szükséges adatok előállítására számítógépes feldolgozással” című referátumát, továbbá **Bodócs Géza,** a vasúti felépítményi szerkezetek fejlesztésének szempontjairól és lehetőségeiről, majd **Sáros Csabának** és **Varga Istvánnak** az energia-távvezérlő berendezésekről, rendszerekről tartott előadását. **Dr. Koczor Miklós,** a MÁV vontatási telepeinek konkrét technológiai megoldásait, korszerűsítési kérdéseit ismertette az intézet eredményeinek tükrében. **Lessényi Ferenc,** a Budapest—Hegyeshalom közötti fővonal dombvidéki szakasza: Bicske, Szár, Tatabánya állomások felújításának szempontjairól és tanulságairól, **Papp János,** a vasúti távbeszélő távvezérlés fejlesztési koncepciójáról számolt be. **Sikolya Ferenc** pedig azt ismertette, milyen korszerű jelző és biztosítóberendezéseket

szolgált a tervezés a vasút-üzem számára.

A második napon **Derdák Tivadar,** a vasútiüzemi magassági tervezésről beszélt, **Kovári György** Európa legújabb pályaudvari épületeit mutatta be. **Keszthelyi Ferenc** és **Berzenyi Zoltán,** a vasút-üzemi járművek fényezésének légtechnikai problémáit tárgyalták fel. **Spissák Győző** a MÁV területén lévő létesítmények vizsgálatának jelentősebb formáiról beszélt. **Vetési Emil** előadása arra hívta fel a figyelmet, hogy milyen szerepe van a MÁVTI-nak a vasúti térvilágítás tervezésében, kutatásában, fejlesztésében. A sorozatot **Koppány Imre** „A MÁV Kórház rekonstrukciója, egy korszerű poliklinika megvalósítása” című előadása zárta.

A második nap délutánján megtartott jubileumi ünnepségen megjelent **Pullai Árpád** közlekedés- és postaügyi miniszter, **Szücs Zoltán,** a MÁV vezérigazgatója, **Vári Miklós,** az V. kerületi pártbizottság titkára, **Molnár György,** a vasutas-szakszervezet titkára, és **Nagy Károly,** a vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Az ünnepi beszédet **Oroszváry László** vezérigazgató-helyettes tartotta. Elmondta, hogy a felszabadulás után egyre határozottabban jelentkezett egy önálló vasúti tervezőiroda létesítésének az igénye. **Igy alakult meg 1953-**

Vezetőségválasztó közgyűlés két biztosító egyesületnél

A közelmúltban vezetőségválasztó közgyűlést tartott a **Vasutas Biztosító Egyesület** és a **Vasutasok Jótékonyági Biztosítási Egyesülete.** A Vasutas Biztosító Egyesület ülésén megjelent **Kajcsa József,** a vasutas-szakszervezet titkára is. A választáson **dr. Szabó Miklós** elnököt. A jelölt bizottság elnöke **Harmati István** volt. A közgyűlés a nyugdíjba vonuló **Szolja István** helyett **Molnár Lászlót** választotta ügyvezető elnöknek, az elnöki tisztség betöltésére pedig ismét **Bánhegyi József** kapott megbízást. A közgyűlés résztvevői 15 tagú választmányt, 5 tagú számvizsgáló bizottságot és 250 küldöttet is választott.

A Vasutasok Jótékonyági Biztosító Egyesületének közgyűlésén megjelent **Koszorús Ferenc,** a vasutas-szakszervezet főtitkára. A vezetőség a közgyűlés elé nyolc napirendi pontot terjesztett. Említést érdemel az egyesület elnevezésének megváltoztatására hozott határozat. Törölték a „jótékonyági” szót, és július 1-től **Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete** néven szerepel.

A választó közgyűlés tudomásul vette, hogy **Rábay Ferenc** ügyvezető elnök egészségi állapota miatt nyugdíjba vonul. Ügyvezető elnökké **Tóth Lászlót,** helyettesévé pedig **Lengyel Zoltánt** választották.

Segélygépkézelők vetélkedője

A szombathelyi igazgatóság négy NSZK-gyártmányú olajnyomással működtetett hidraulikus vágányraemelő „Lukas” géppel rendelkezik. A balesetet szenvedett kocsik, vagonok vágányra emelését, ezen kívül egy MD 604-es Diesel-daru is segíti. A gépek bonyolultsága és a baleseti helyszínek mielőbbi szabadbáddá tétele, a munkák gyors és szakszerű elvégzése volt a célja annak a versenyszorozatnak, amelyet az igazgatóság írt ki ezeken a gépeken foglalkoztatott kocsijavítókból, lakatosokból, gépkezelőkből és műszakokból álló brigádok részére.

A versenyben 130 dolgozó vett részt. A 6—7 tagú csapatoknak — mind a Lukas, mind a Diesel-kategóriában — gyakorlati és elméleti felkészültségüket kellett bizonyítani. A gyakorlati versenyt **Sárváron,** a volt fűtőház területén tartották meg. A nyugati gépen vizsgázóknak egy 45 méteres pályára kiterjedő hosszúságú, összetett, vélt balesetet kellett felszámolni. A dieselesek gyakorlati feladata egy 520-as mozdony talpraállítására volt.

A Lukas-típusú emelőknél a szombathelyi vontatási főnökség **Kolozár György** vezető brigádja lett az első. A csapat tagjai személyenként

1600 forint jutalomban részesültek. A dieseleseknél szintén szombathelyi siker született. A **Nagy Péter** vezette brigád tagjai 1100 forint jutalmat vehettek át sikeres szereplésükért.

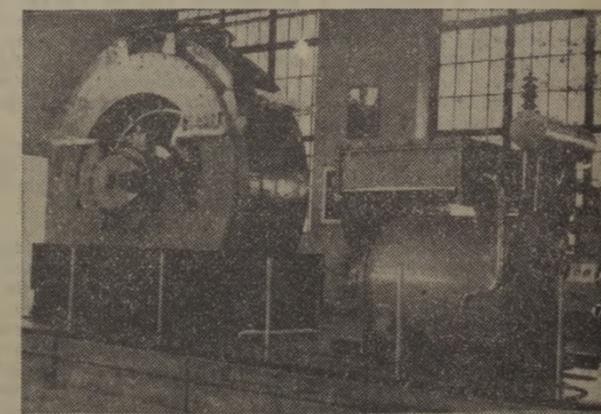
Sz. Jakab István

A vasutasnap tiszteletére



Az Északi Járműjavító fiataljai a vasutasnap tiszteletére felajánlották egy **M62-es sorozatú Diesel-mozdony nagyjavításának soronkívüli elvégzését.** Képünk akkor készült a mozdonyról, amikor a fiatalok már az utolsó simi-

tásokat végezték az átadás előtt. A jegyzőkönyv tanúsága szerint az **M62 033 pályaszámú** vontató jármű június 29-én, tehát tíz nappal a 28. vasutasnap előtt ehagyta az üzem területét.



Ez a képünk is a vasutasnap tiszteletére tett felajánlások megvalósításának egyik bizonyítéka. Az Északi Járműjavító X. villamos fődarábjavító üzemének szocialista brigádjai több hónapos társadalmi munkával felújították a **Kandó-mozdony** fázisvezetőjét és fómotorját, s azt a szerelőcsarnok homlokzatánál történelmi ereklyeként helyezték el, emléket állítva **Kandó Kálmán munkásságának.** A felújítási munkából részi vállaltak az idősebb bri-

gádtagok is, akik tizenkét évevel ezelőtt az utolsó nagyjavítást végezték az egykori fázisvezető villanymozdonyok, amelyek 1932 óta teljesítették szolgálatot a MÁV-nál, de lelkesen dolgoztak a kiállítás sikeréért a fiatalok is. A kezdeményezés egyébként a Cserevka Miklós szocialista brigád nevéhez fűződik, ám ez nem kisebbíti a felajánlás teljesítésében közreműködő más brigádok érdemeit.

Szász

TÍZ KÓRUS AJKÁN CSENDÜLT FEL

a Vándor fesztivál dala

Országos Vasutas Vándor Sándor énekkari szemle Szolnokon

A szolnoki járműjavító művelődési központja ünnepi külsővel köszöntötte az Országos Vasutas Vándor Sándor énekkari szemle mintegy félezer résztvevőjét. A fákkal körülvett, hangulatos környezetben elhelyezkedő épület falán fehér márványtábla hirdeti, hogy a ház több mint 120 éve ad otthont a munkásművelődésnek. Fennállása óta azonban talán még soha nem vette birtokába egyszerre ennyi dalos az épületet, mint július 1-én és 2-án.

Elragadó látvány

A kilenc magyar kórus mellett vendégként részt vett a szemlén a csehszlovákiai Prerov város vasutas énekkara is.

A tíz énekkar július 1-én 15.30 órakor a művelődési központ főbejárata előtt sorakozott fel. Elragadó látványt nyújtott a színes formaruhákba öltözött dalosok sokasága. A résztvevők ajkán — *Bulay Péter* karnagy vezényletével — felcsendült az ünnepi rendezvény nyitó száma. *Baász—Kapunvári: Vándor Fesztivál dala.*

Az utolsó akkordok elhangása után *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára köszöntötte a szemle résztvevőit, köztük a vendég prerovi kórus tagjait. Beszédében többek között elmondta, hogy a nehéz időkben a munkásság legális harcát mindig jól segítették és szolgálták a munkás énekkarok.

A szolnoki találkozó jó alkalmat nyújt a munkások terjesztésére, a szocialista társadalmi megismeretetésére és egymás megismerésére — hangsúlyozta. — A szemle a közelgő 28. vasutasnap jegyében került megrendezésre. *Büszkék vagyunk a nagymányokat híven őrző vasutas énekkarokra, amelyeknek tagjai nagy szorgalommal gazdák munkájukat, szabad idejüket pedig szívesen feláldozzák a dalért, az éneklésért.*

Megemlékezett *Vándor Sándorról*, a munkás dalok kultúrára erjesztőjéről, a neves zenevezetőről, aki a fasizmussal szemben is vállalta a harcot, a megurcoltatást, s akinek letét a fasizáltak oltották ki.

A megnyitó ünnepség *Unido l Pueblo: Chilei Forradalmi* című művének az összkar által történt előadásával ért véget, melyet *Tóth Béla* karnagy vezényelt.

Színvonalas műsor

Délután 16 órakor a tíz kórus részvételével, a művelődési központ színháztermében

Külföldi együttesek találkozója Dunakeszin

Gazdag program várta a 8. vasutasnapon a dunakeszi járműjavító üzem dolgozóit. A háromnapos ünnepségsorozat július 7-én kezdődött. Az ünnepségen rendezett ünnepi gyűlésen *Révay Sándor*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs és sportosztályának vezetője mondott beszédet, majd kitüntetések és utalmakat adtak át az élenjáró dolgozóknak.

Este színvonalas kultúrmműsorral szórakoztatták a vendégeket. Közreműködött *Joszif Cobson* táncdalénekes és tizenkét tagú zenekara, továbbá *Zsanna Bicsévcskaja* énekesnő. Baráti találkozóra is került ezen a napon. A műsor adó osztrák Liezen város fúvószenekara és az ISZK-beli Buntzen város egyenlőtlen vegyeskórusa a zovjet együttesel és a vendéglátók *Szocialista kultúráért* kitüntetésben részesített dalosaival, fúvósaival találkozott. *József Attila* művelődési ház falai között felcsendültek a baráti népek dalai.

Másnap este a szocialista



A szolnoki járműjavító munkáskórusa

megkezdődött a szemle bemutató hangversenye. Az előadott énekszámok a legváltozatosabb összeállítást tartalmazták. A szerzők között magyarok és külföldiek egyaránt megtalálhatók voltak. A gazdag hangkultúrától tanúskodó hangversenyen egy-egy kórus szereplése után percekig zúgott a taps.

Este a zsűri *Csenki Imre* zeneszerző, *Kossuth-díjas* karnagy elnöklésével értékelte az énekkarok teljesítményét. Mivel a szemle bemutató jellegű volt, eredményhirdetésre nem került sor. A zsűri a szemlén való szereplés alapján a legjobb művészi teljesítményt nyújtó kórusokat javasolja majd az 1979. évi *Vándor Sándor Fesztiválon* való részvételre. A zsűri tagjai színvonalasnak értékelték a kórusok teljesítményét és a jövőbeni munkájukhoz hasznos tanácsokat adtak a vezetőknek. Megköszönték a Vasutasok Szakszervezetének az énekkarok munkájához adott erkölcsi és anyagi támogatást és azt, hogy megteremtették a lehetőséget egy ilyen nagyszabású szemle megrendezésének.

A záróünnepségre július 2-án, vasárnap került sor a Lenin-szobornál. A Himnusz elhangzása után, *Juhász Friegyes* vezényletével, az összkar elénekelt *Sosztakovics: Béke dala* című művét, majd *Kukri Béla*, Szolnok város tanácsának elnöke lépett a mikrofonhoz. Záróbeszédében elmondta, hogy a város mindig szívesen adott helyet a kulturális rendezvényeknek. Büszkék arra, hogy az I. Országos Vasutas Vándor Sándor énekkari szemlére is itt kerülhetett sor, majd így folytatta: „A munkások dala mindig egy volt a nemzet megerősödésével. A zene, a dal nélkül nem lehet boldog az

ember, a zene nyelve nemzetközi nyelv, a dal vizum nélkül utazik. A dal ünnepe volt ez a rendezvény.”

Végül elismeréssel szólt a vasutas-szakszervezet támogatásáról és dicsérte a kórusvezetők fáradságos munkáját.

Felejthetetlen szolnoki napok

Ezután az összkar *Fürjes Lajos* vezényletével *Vándor—Hárs: Talán tudunk dalolni* című művet adta elő, miközben a Lenin-szobor koszorúzása és az énekkarok zászlóinak szalagozása folyt. A kétnapos szemle az Internacionálé hangjaival ért véget.

Első alkalommal került sor ilyen nagyszabású énekkari találkozóra. A vasutaskórusok örömmel tették eleget a meghívásnak, mert számot adhattak tudásukról, felkészültségükről. A szemle eredményesen szolgálta a kórusmozgalom népszerűsítését, fejlődését.

A rendezésért köszönet illeti a szolnoki járműjavító üzem és a művelődési központ vezetőit, akik örömmel vállalták a kétnapos rendezvény lebonyolítását járó sok-sok gondot, fáradságot. Mindenki meglepedésére két felejthetetlen napot szereztek a vasutas munkásoknak tagjainak.

Tóbiás Béla

Kőbe vésett gondolatok

Koszorus Ferenc főtitkár nyitotta meg a 28. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást

Immár huszonnyolcadszor került megrendezésre a vasutasok szakszervezetének országos képzőművészeti kiállítása. Július 6-án délután benépesült a Népszínház utcai kiállító terem. A vendégek, köztük a vasút és a vasutas-szakszervezet vezetői már a megnyitó előtt nagy érdeklődéssel nézegették a kiállított műveket.

A kiállítást *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára nyitotta meg. Beszédében hangsúlyozta, hogy a vasutasok a huszonnyolc év alatt nemcsak a munkában álltak helyt, hanem a kultúrában is nagyot léptek előre. A vasutasok tömegesen járnak hangversenyre, színházba és kiállításokra. Vidéken és a fővárosban egyaránt kialakultak az amatőr képzőművészeti körök, amelyek tagjai értő és alkotó módon járulnak hozzá mai életünk ábrázolásához. *Amatőr művészeink az elmúlt évben is jelesen szerepeltek több pályázaton és kiállításon.* A budapesti központi képzőművészeti iskola például véglegesen elnyerte a *Kiváló képzőművész* kör címet.

A terembe lépve néhányan azt a megállapítást tették, hogy ezek az alkotások meghaladják már az amatőr művészeti szintet és helyt állhatnak más országos jellegű rangosabb kiállításokon is. A témák, a színek széles skálája is ezt bizonyította. Jelentős az előrelépés szobrászatban is. Az egyik alkotóval, *Czinege István* szobrásszal, aki a dunakeszi járműjavítóban dolgozik, s eredeti szakmája lakatos, alkotómunkájáról beszélgettem.

— *Nyolc éve foglalkozom szobrászattal. Előtte festettem, s csak a munkatársaim ismerték ezt a hobbit. Ők biztattak arra, hogy képezem magam. Egy kiállítás adta az ötletet ahhoz, hogy a szobrászattal is foglalkozzam. Az itt kiállított műveim közül az „Önportré” című alkotással díjat nyertem. Büszkén mondhatom, hogy munkahelyemen megbecsülnek, s alkotásaimat gyakran kiállítják. A dunakeszi óvoda udvarát díszíti egy életnagyságú gyermekszobor, az üzem-*

ben pedig az étkezde előterében kiállították egy munkást ábrázoló szobromat. *Legkedvesebb témám az ember ábrázolása. Kővel dolgozom legszívesebben. Munkámhoz itt az iskolában is és munkahelyemen is megkapok minden segítséget.*

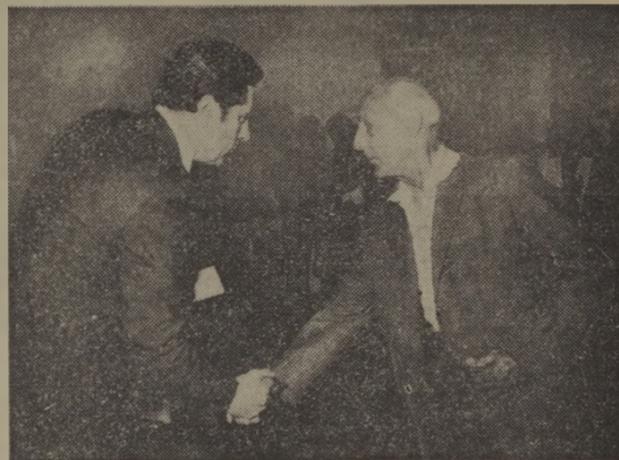
Igen nehéz dolga volt a zsűrinek, hiszen a beküldött alkotások legtöbbje megütötte a mércét, s kiállításra kerülhetett volna, ha nem szab egy szűkebb keretet a kiállító terem mérete.

Bede István szegedi vasutas grafikája az *Éjszakai csend* az elnökség külön díjat kapta. *Farkas Antal* nyugdíjas vasutas szintén díjjal jutalmazták a szintén díjat nyert.

gurák fájdalma a szívbe marcoló látvány.

Az ő munkásságának érdekes története van. Még a háborúban megőrzött egy szobrot barátjának a *Vízbenéz* kis figuráját. Addig őrizte és nézegette a szobrocskát, míg önmaga is kedvet kapott megalkotására.

— *Valóban így kezdődött jegyességem a szobrászattal. Ide az iskolába tizenhét éves járok. — mondja büszkén Sziklai Gyula. — Legnagyobb örömmre már az első évben megrendezett kiállításom első díjat nyertem. A lakásom lassan olyan lesz, mint egy szoborraktár, hiszen több mint száz szobrom van otthon. Most hetvenkét évesen is tevékenyen részt veszek az*



Koszorus Ferenc főtitkár átnyújtja az elnökség különdíját Sziklai Gyula szobrásznak (Bauer Sándor felvétele)

— *Már 25 éve vagyok a kör tagja — mondja magyarázóan Farkas Antal, amikor életútjáról faggatom. — Nekem a festés gyönyörűség, sokkal több, mint hobby. Naponta két-három órát festgetek. Legkedvesebb témám az a munkahely, ahol életem nagy részét eltöltöttem: a vasút.*

Sziklai Gyula hegesztett vas szobra is nagy sikert aratott. De meglehetősen *Chile* (börtönudvar részlete) is. Kiállított alkotásaiért különdíjat kapott. Az ólomfi-

iskola életében. Az első év sikereit követte a többi: 1964-ben Párizs különdíjat nyertem el első faragott márványszobrommal, amely egy ülő nő alakot mintázott. Érdekes, mégis a kedvencem a vas, talán azért, mert a vasút büvélete ilyen hatással van rám.

Az amatőr képzőművészeti kiállítás sikere dícséri az alkotókat, rendezőket egyaránt. A látogatók számára pedig lehetővé válik, hogy gyönyörködhesse a valóság tükröződésében, mellyel gazdagabbá válnak az alkotók és a látogatók egyaránt.

A kiállított alkotások díjazta *Koszorus Ferenc* főtitkár adta át. *Krajcsócs Éva*, legjobb emberábrázolásáért, *Nagy János* munkásmozgalmi ábrázolásáért, *dr. Korpás Attila*, a legjobb munkaábrázolásáért, *Ruttkai Sándor* ifjúsági ábrázolásáért. *Klimaj György* és *Balassa Katalin* összmunkásságukért, *Baucsek János* emberábrázolásáért, *Csonka Katalin* és *Pallag Józsefné* összmunkásságukért kaptak díjat.

Az elnökség különdíját *Zimán Lajos* és *Sziklai Gyula* nyerte el a szobrászok közül. Grafikában *Bede István*, festészetben: *Bottyan János*. A Központi Képzőművészeti Iskola két tanára *Benedek György* és *Kirchmayer Károly* pénzjutalmat kapott eredményes nevelő munkájáért.

Szalai Márta

Kismama-találkozó

A MÁV Miskolci Járműjavító Üzem helyi vöröskeresztes csoportja június 26-án találkozóra hívta meg a létszámába tartozó, GYES-en levő kismamákat s a gyermekeket. *Lévay Ernőné*, a csoport vezetője fogadta a vendégeket, akik a tanácsteremben zene mellett, kellemes órákat töltöttek. Közben a gyermekek a kis vonatok mozdonyait és kocsijait igazgatták.

A találkozóon meglelt *Szászfai Lajosné*, a Miskolci Városi Vöröskereszt titkára és *Siklósi László*, az üzem szobrászája, aki meglepő szakavakkal üdvözölte a kismamákat.

Pál István

Határmenti találkozó Szegeden

Háromtagú jugoszláv vasutas-szakszervezeti delegáció járt hazánkban

Július 4-én és 5-én Szegeden tárgyalást tartottak a jugoszláv és magyar vasutas-szakszervezet vezetői. A jugoszláv delegációt *Milojko Milutinovics*, a Jugoszláv Közlekedési és Távközlési Szakszervezetek elnöke vezette, a delegáció tagjai voltak: *Milic Radomir*, a Jugoszláv Közlekedési és Távközlési Szakszervezetek szaktanácsadója és *Lőrinc Ferenc*, a Szabadkai Városi Közlekedési és Távközlési Szakszervezet vezetője.

A vendégeket *Koszorus Ferenc*, a vasutasok szakszervezetének főtitkára, *Acsai Mihály*, a szegedi területi bizottság titkára, *Halmi Árpád*, a pécsi területi bizottság titkára, *dr. Agoston József*, a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsának vezető titkára és *Sajtos Péter*, a szegedi vasútigazgatóság helyettes vezetője fogadta.

Acsai Mihály üdvözlő beszédében elmondta, hogy a szegedi vasutasoknak jó a kapcsolata a szabadkai vasutasokkal. A keblel és rózskéi határállomáson naponta találkoznak, ha pedig problémáról van szó, akkor a vezetők személyesen is megkeresik egymást. Így azután ismerjük jól egymás gondjait.

Sajtos Péter, vasútigazgató-helyettes is beszélt arról, hogy Szegeden gyakori vendégek a jugoszláv vasutasok. Szoros a kapcsolat a Szegedi Közlekedéstudományi Egyesület és a Szabadkai Közlekedéstudományi Egyesület között. A szállítási feladatok teljesítését aka-

dályozó nehézségek miatt különösen nagy szükség van a baráti megértésre és segítségre.

Koszorus Ferenc főtitkár szintén arról beszélt, hogy a vasutas-szakszervezet igyekszik erősíteni kapcsolatait a szomszédos országokkal. A jugoszláv vasutasokkal évek óta jó az együttműködés, ennek megerősítését, elmélyítését és a további közös feladatok jobbá tételét szolgálja ez a találkozó is. *Egymás munkájának megismerésére különösen jó alkalom a delegációk cseréje. Arra kell törekedniünk, hogy a jövőben ne csak a határ mentén kerüljön sor ezekre a találkozókra. Bár ezek is gyümölcsözőek. Elősegítik, hogy egymás gondjait, eredményeit és törekvéseit megismerve közösen munkálkodjunk legfőbb feladatok, a szállítási tervek teljesítéséért — mondta végezetül a főtitkár.*

Ezután *Milojko Milutinovics* ismertette szakszervezetük felépítését és munkamódszereit. Beszélt továbbá azokról a változásokról is, amelyek a szakszervezetben belül végbementek. A legutóbbi pártkongresszuson arról is szó volt, hogy a dolgozók döntsenek a munkabérek összegéről és elosztási módjáról. A szakszervezetek azóta kidolgozták a *jövedelem elosztásának újabb feltételeit*. Ezt az elosztási módot már ez év januárjától be is vezették. A munkabér megállapításánál

elsődleges a szakmai rátermettség, de egyedül nem lehet alapfeltétele az egyéni jövedelemnek. Lényeges szempont még a munkában eltöltött idő. Figyelembe vették az elosztásnál a munka termelékenységét, mennyiségét és minőségét, valamint azokat a körülményeket, ahogyan az egyén a munkáját végzi. Szakszervezetünk arra is törekszik — mondotta —, hogy ezeket az elveket a gyakorlatban érvényesítse.

Milojko Milutinovics is megerősítette, hogy a tapasztalatcserék hasznosak, azokból mindkét fél profitálhat.

A jugoszláv delegációt vendégül látta *dr. Agoston József*, a Szakszervezetek Tanácsának Csongrád megyei vezető titkára is, aki tájékoztatást adott a megye gazdasági életéről, történelmi múltjáról és jelenéről. Beszélt arról is, milyen jelentős szerepe van a vasútnak és a vasutasoknak a megye életében.

A kétnapos program keretében a jugoszláv vendégek megtekintették Szeged nevezetességeit, ellátogattak Kiskunfélegyháza állomásra, ahol megismerkedtek az új szociális létesítménnyel és az állomás munkájával. Voltak a vendégek *Kunfehértón* is, ahol *Tánczos Sándor*, a Kiskunhalas városi tanács végreható bizottságának elnöke fogadta őket.

E találkozó utat nyitott a szorosabb, baráti együttműködés felé.

Sz. M.

O. K.

Öregfiúk teniszversenye

A vasutas-szakszervezet és a BVSC elnöksége a 28. vasutasnap tiszteletére, július 8. és 10. között, az idén is megrendezte az **öregfiúk nemzetközi páros teniszversenyét** a BVSC tenisztelepén. A verseny célja a magyar és a külföldi sportklubok versenyzői közötti sportbarátság elmélyítése volt. Az első három helyezést pár tiszteletdíjban részesült. Az ünnepélyes díjkiosztásra július 12-én a vasutas-szakszervezet székházában került sor.

A díjkiosztó ünnepségen **Molnár György**, a vasutas-szakszervezet titkára köszöntötte a verseny résztvevőit. A szakszervezet elnöksége és a BVSC vezetői nevében megköszönte, hogy az idén is szép számban vettek részt az öregfiúk versenyén. Végezetül annak a reményének adott kifejezést, hogy erre a hagyományos vasutasnap rendezvényre a jövőben is elfogadják majd a meghívást.

Az elismerő szavak után **Koszorús Ferenc** főtitkár átadta a díjakat a győzteseknek és helyezetteknek, majd pohárköszöntőjében elismerését fejezte ki a verseny résztvevőinek és a rendezőknek a sportszerű küzdelmekért, illetőleg a színvonalas lebonyolításért.

Eredmények: (45-54 évesek) 1. Lénárt K.—Lénárt L., 2. Vad—Jákfalvi, 3. Sochmann—Peglián (NDK), 3. Sheffer—Püffeld (NDK), (55-60 évesek) 1. Lénárt K.—Esztergály 2. Bati—Goór, 3. Pető—Murin dr. Birkás—dr. Nemes, (60 év felett) 1. Bojár—Esztergály, 2. Pető—Murin, 3. dr. Birkás—dr. Nemes, Pataki—Tamási.

A BVSC nyerte a tenisz kupát

Sopronban rendezték az 1978. évi háromnapos országos vasutas teniszbajnokságot. A közel száz teniszezőt felvonultató mezőnyből kiemelkedtek a BVSC és a Szombathelyi Haladás versenyzői.

Eredmények: Férfi egyes: 1. Szöllősi (BVSC), 2. Erős (Nyíregyháza), 3. Kocor (Haladás), 4. Kocsa (Nyíregyháza). Női egyes: 1. Szabó (Haladás), 2. Schuth (BVSC), 3. Lakatos (Haladás), 4. Farkas (BVSC). Férfi páros: 1-2. Szöllősi—Kollér—Zarand, Argyelán (BVSC). A döntőt Budapesten játszották le. 3. Kiss, Unger (Haladás), 4. Erős, Koczka (Nyíregyháza).

Tisza Express a Szőnyi úton

Az MTK-VM nyerte a tornát a BVSC előtt

Az idén négy magyar és két külföldi csapat — az MTK-VM, a BVSC, a Szombathelyi Haladás, a Debreceni VSC, a jugoszláv NK Zágráb és a francia Auxerre — részvételével rendezték meg a **Tisza Express** ifjúsági labdarúgó-tornát. A mérkőzéseket a BVSC Tatai és Szőnyi úti labdarúgópályán játszották le. Az utolsó forduló két mérkőzését, a tulajdonképpeni döntőket július 9-én, a vasutasnapon bonyolították le. Az első mérkőzésen az MTK-VM fiataljai nagy küzdelemben 1:0 arányban legyőzték az NK Zágráb együttesét. **Ezzel veretlenül nyerték a tornát, függetlenül attól, hogy a**

Ünnepi díszközgyűlés

Ötvenéves a Nyíregyházi VSSC

A Nyíregyházi VSSC megalakulásának 50 éves jubileumát a 28. vasutasnap ünnepességét keretében ünnepelték a szabóesi megyeszékhelyen. A vasutas egyesület jogutódja, a **Nyíregyházi Vasutas Spartacus SC**, Tiszántúli egyik legnagyobb sportköre, gazdag fél évszázadról adott számot. A díszközgyűlésen részt vett **Molnár György**, a vasutas-szakszervezet titkára, **Mindszenti János**, a Magyar Atlétikai Szövetség szakfelügyelője, **Kovács János**, az OKISZ sportosztályának vezetője.

Szemerszki Miklós, a városi pártbizottság titkára ünnepi beszédében kiemelte, hogy az egyesület büszkeséggel tekinthet vissza az elmúlt öt évtizedre. Az 1928-ban alakult vasutas egyesület három szakosztálya — **birkózó, labdarúgó és atléta** — rövid időn belül a legjobbak közé került. A birkózók sokáig meghatározó szerepet tölthettek be a sportág kerületi bajnokságaiban. A labdarúgók 1939-ben már a Nemzeti Bajnokság III. osztályában szerepeltek, az atléták pedig a legjobb 10 vidéki szakosztály közé küzdöttek fel magukat.

A felszabadulást követően az első között kezdte meg munkáját a Nyíregyházi Vasutas Sport Club. Az 1940-es évek végén és az 50-es évek elején olyan versenyzők kerültek ki Nyíregyházáról, mint **Kovács József** olimpiai ezüstérmes atléta, **Mitró György** úszó Európa-bajnok, **Balczó András** olimpiai és többszörös világbajnok öttusázó.

Jelenleg 13 szakosztálya, 400 minőségi versenyzője van az egyesületnek. A válogatott versenyzők száma 40. Az 1970-es évek elején az atlétikai szakosztály az A kategóriába került, az olimpiai pontszámokat illetően pedig a 20. helyen áll az egyesületek rangsorában.

Az ünnepi közgyűlés szónokája kiemelte, hogy az egyesület munkájához a megye párt-, állami és társadalmi vezetői, valamint a bázisszervek, a Vasutasok Szakszervezete, az OKISZ, a MÁV vezérigazgatóság, a debreceni vasútigazgatóság és a területi bizottság minden erkölcsi és anyagi támogatást megad. Ez kifejezésre jut abban is, hogy az anyagi bázis a korábbi

BVSC a másik mérkőzésen 2:1 arányban bizonyult jobbnak francia ellenfelénél. Ez az eredmény csak a második helyhez volt elegendő. A harmadik helyre az Auxerre került, a negyedik helyet a debreceni, az ötödiket a Szombathely szerezte meg. Zágráb pont nélkül az utolsó helyen végzett.

Az utolsó mérkőzés után **Vágvölgyi Mátyas**, a BVSC elnöke adta át a tiszteletdíjakat. A vándordíjat az MTK-VM nyerte, a Tisza Cipőgyár ajándékával együtt. A torna legjobb játékosak **Lopez** (Auxerre), gólkirálya **Boda** (MTK-VM), kapusa pedig **Varga** (BVSC) lett.



Erdélyiné Szabó Ildikó edzésre készül

évekhez viszonyítva megtöbbszörözött.

A klub atlétikában, teniszben és ökölvívásban a válogatottak sorát adja. Az úszó és súlyemelő szakosztály az ország egyik vidéki „fellegvárja” lett. A röplabdázók és labdarúgók a sportág „második vonalának” élcsapatai közé tartoznak. A birkózók, a tekézők, a vívók, a tollaslabdázók, a sakkosok és a kézilabdázók szintén elismerésre méltó eredményeket értek el.

Az ünnepi beszéd elhangzása után a bázisszervek nevében **Molnár György**, a vasutas-szakszervezet titkára, a sportszervek nevében pedig **Vámos István**, a megyei sporthivatal elnökhelyettese, a testvéregyesületek nevében a Budapesti Spartacus elnöke köszöntötte a jubiláló klub játékosait, versenyzőit, szakvezetőit és a pártoló tagokat.

Ezt követően kitüntetések

átadására került sor. Kiváló munkáért kitüntetést kapott **Farkas Erzsébet**, az egyesület gazdasági vezetője, **Erdélyiné Szabó Ildikó** atléta és **Choma János**, a labdarúgó-szakosztály elnökségi tagja. Kiváló társadalmi munkáért kitüntetésben részesült **Mirgai János** társadalmi edző, **Pálosi László**, az egyesület volt sportolója. Szakszervezeti munkáért oklevelet kapott **Rácz János**, a labdarúgó-szakosztály vezetőségi tagja, **Görbe Lajos** ügyvezető elnökhelyettes és **Gerhák Ferenc** szertáros. Az OKISZ által adományozott Kiváló munkáért sportkitüntetés arany, ezüst és bronz fokozatát kilencen kapták. A vasútigazgatóság vezetője és az egyesület elnöksége 37 főt pénzt jutalomban részesített.

A díszközgyűlés ünnepi, baráti találkozóval ért véget. **V. J.**

Tiszántúli tömegsportkupa

Vasútépítő fiatalok sporttalálkozója Miskolcon

Az idén a miskolci építési főnökség volt a házigazdája a vasútépítő dolgozók háromnapos tömegsport-versenyének, amelyen négy sportágban mintegy 100 szentesi, debreceni, jászkiiséri és miskolci fiatal mérte össze erejét.

Kispályás labdarúgásban és a sakk csapatversenyben a szentesiek lettek az első. Asztaliteniszben és lövészetben a debreceniek bizonyultak a legjobbnak.

A tömegsport-vándorkupát, a négy sportág összetett eredménye alapján a debreceni

építési főnökség nyerte, második a szentesi építési főnökség, harmadik a miskolci építési főnökség és negyedik a jászkiiséri gépjárató üzem. A tiszántúli kispályás labdarúgókupát a szentesiek nyerték.

A vendéglátó miskolci házigazdáknak **Nógrádi Sándor**, a szentesi építési főnökség szb-titkára mondott köszönetet és egyben bejelentette, hogy 1979-ben ők lesznek a tömegsportverseny rendezvényeinek házigazdái.

Mátészalka:

Kiállítás, sportversenyek

Jól szervezett, gazdag program várta a dolgozókat **Mátészalkán**, a vasutasnap alkalmából. Július 8-án az úttörő- és ifjúsági házban rendezett ünnepségen megjelentek a város társadalmi vezetői és a szállítató vállalatok képviselői.

Loncz János, a városi tanács elnöke mondott ünnepi beszédet, majd sor került a kitüntetések és jutalmak átadására. Nyolc Kiváló dolgozó, és egy Kiváló vasutas kitüntetését adták át. Az állomás dolgozói összesen ötven ezer forint jutalomban részesültek.

A vasutasnap alkalmából „A szabad idő hasznos el-

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Viski Ferenc
Szerkesztőség:
1066 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: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszám/aszámunk:
MNB 213 - 11 839
78-2865 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató



— **Túlteljesítették a tervet.** Ajka állomás dolgozóinak kettős ünnepet jelentett a vasutasnap, mert túlteljesítették az előző félévi szállítási tervüket. Fél év alatt 832 ezer tonna árut szállítottak, amely tízezerrel több a tervezettnél. Sikeresen túlteljesítési a kocsikhasználatra és a tehervonatok átlagos terhelésére vonatkozó tervet is.

— **Véradónap.** Debrecen állomáson június 12-én és 13-án önkéntes véradónapot tartottak, amelyen 115-en összesen 34 liter vért adtak. A véradást májusban egészségügyi előadássorozat előzte meg.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Dombóvár csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban taggyűléssel egybekötött nyugdíjastalálkozót rendezett a vasutasok művelődési házában. A megjelent kétszáz tagot Nagy Géza állomásfőnökhelyettes köszöntötte és méltatta munkásságukat. Utána Kuti István magyarnóta énekes, valamint a Kaposmenti tánccsoport és zenekara szórakoztatta a nyugdíjasokat.

— **Meghívó a nyugdíjasoknak.** Vámosgyörk és Kál-Kápolna állomás gazdasági, társadalmi vezetői elhatározták, hogy ezentúl minden évben meghívják a vasutasnap ünnepségre az egy éve nyugalomba vonult dolgozókat és munkájukért nyilvánosan mondanak köszönetet. Az idei vasutasnapra már mindkét állomás nyugdíjasainak meghívót küldtek.

— **Névadó.** Szegeden már jó hagyományai vannak a névadóünnepségeknek. Legutóbb **Ádám Szilvia**, **Harmath Tamás** és **Újvári Szilvia** névadóját tartották meg. A szülőknél az igazgatóság szakszervezeti bizottsága virággal és ajándékkal kedveskedett.

— **Átvették a bizonyítványt.** A budapesti Távközlési és biztosítóbiztosítási építési főnökség szakszervezeti bizottsága bizonyítványosított ünnepséget rendezett június 16-án az általános iskola V—VI. osztályát elvégzett dolgozói részére. Kilenc vasutas vette át a bizonyítványt és a jutalmat, akik közül négyen, két évvel ezelőtt még irástudatlanok voltak.

— **Vetélkedő.** A szombathelyi igazgatóság vonatási főnökségein 61 fiatal jeletkezett a „Ki minek a mestere?” című szakmai-politikai vetélkedőre. A dízel- és villamosmozdonyvezetők munkahelyi versenyét július 31-ig bonyolítják le.

— **Teljesítették tervüket.** A miskolci járműjavító üzem dolgozói elhatározták, hogy a vasutasnap tiszteletére a félévi tervet maradéktalanul teljesítik. Vállalásukat már június 30-ra sikerült megvalósítani. A termelékenység növekedése elérte a négy százalékos mértéket. A vasutasnapon közel félmillió forint céljutalmat fizettek ki a dolgozóknak.

A pótfelajánlást teljesítették

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói a 28. vasutasnap tiszteletére tett pótfelajánlásukat teljesítették. A szarvasi IV-es pályamesteri szakasz **Dózsa** brigádja például a nyíltvonalis őrhelyek és az állomási peronok takarítását vállalta. Kétegyháza II-es pályamesteri szakaszának **Petőfi** brigádja is hasonló felajánlást tett. Parkosították az állomást, kitaraktatták a rakományokat és előtereket, gyomtalanították a vágányt.

A szerkesztőség üzeni

Németh Gyula, Ajka; Ifj. Kovács Béla Debrecen; Léval Laura Dombóvár; Bánsági Ferenc, Magyaros Györgyné Budapest; Bogárné Károly Tapolca; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kisvárdai János, Pál István, Miskolc; Szűcs Ferenc, Hatvan; Bödör Béla, Nagykanizsa: leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Molnár József, Miskolc; Bolla Géza, Budapest; Szalai Katalin, Szekesfehervár: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

Ecsereim Budapest VIII. kerületben levő két szobás, 80 négyzetméteres gázfűtéses, komfortos lakásomat másfél szobás, 40-45 négyzetméteres komfortos tanácslakásra. Erdéklődni 8-16 óra között a 173-982 sz. telefonon.

Ecsereim Budapest 45 négyzetméteres lakásomat Budapest, Vagy debreceni tanácslakásra. Erdéklődni: Tóth 1153. Budapest. Vasutasház u. 3. sz.

Ecsereim Budapest VIII. kerületben levő két szobás, 80 négyzetméteres lakásomat Budapest, Vagy debreceni tanácslakásra. Erdéklődni: Tóth 1153. Budapest. Vasutasház u. 3. sz.

Ecsereim Tatabánya újravárosi 2 szobás összkomfortos II. emeleti tanácslakásomat Budapesti tanácslakásra vagy MÁV-bérlakásra Erdéklődni a 30-82 sz. telefonon.

Eladnám másfél szobás érdeklődni 172 négyzetméteres telekkel, közlekedéshez közel. Azonnal beköltethető. Erdéklődni lehel: Keresztes Lajosné 1066. Budapest, Lenin krt. 94., IV. em. 7. sz.

VASUTAS DOLGOZÓK HOZZÁTARTOZÓIT.

BARÁTAIT, ISMERŐSEIT VÁRJUK

felvételeire

RAKOS MÁV-ÁLLOMÁSON LEVŐ

KORSZERŰEN FELSZERELT MŰHELYÜNKBE

- lakatosokat
- esztergályosokat
- villanszerelőket
- hegesztőket
- segéd munkásokat

Két műszakos munkarend.

CÍM: MÁV VILLAMOS FELSŐVEZETÉK ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG

1106 Bp. X., Jászberényi u. 42523/2. hrsz.

(Porcelángyárral szemben)



A díjakat Vágvölgyi Mátyas, a BVSC elnöke adta át a torna győztesének és helyezetteinek (Koppány György felvétele)



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM

ÁRA: 70 FILLER

1978. JÚLIUS 29.

Az elnökség napirendjén:

a szegedi vasútigazgatóság munkavédelmi tevékenysége

Szakszervezetünk elnöksége július 13-án ülést tartott. A testület elsőnek a szegedi vasútigazgatóság vezetőjének a 2019/1971. (V. 26.) sz. kormányhatározat, továbbá a 6/1972 (V. 7.) KPM sz. utasítás alapján a Vasúti Munkavédelmi Szabályzat végrehajtásáról készült jelentését, a szegedi területi bizottság kiegészítő jelentését, valamint a központ szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának állásfoglalását vitatta meg. A jelentéseket Lovász László vasútigazgató és Acsai Mihály, a területi bizottság titkára terjesztette elő.

Mindkét jelentés tárgyilagosan és nagyon részletesen elemzte a határozatok megjelenése óta végzett munkát, az elért eredményeket, kiegészítendőül feltárta a hiányosságokat, majd világosan megszabta a megvalósításra váró feladatokat. Az igazgatóság jelentésében többek között a következők olvashatók:

... a határozatok megjelenése óta a tárgyi feltételek folyamatosan javultak, annak ellenére, hogy igen sok a ten-

nivaló. Minden törekvésünk arra irányul, hogy a veszélyforrásokat feltárjuk, megszüntessük, ezáltal a baleseteket megelőzzük. A jövőben még inkább arra kell törekedni, hogy amit lehet, azt saját erőből oldjuk meg, ami a hatáskörünket meghaladja, annak megoldásához pedig felsőbb szerveinktől kérünk segítséget. Nem tartjuk például jonak, hogy vonalaink korszerűsítésével nem tart lépést a csomópontok átépítése. A vasutások szállításához, a pályán dolgozók étkeztetéséhez és ivóvízellátásához pedig több autóbusszra, egyéb, főként speciális közúti járműre lenne szükség...

A jelentés további részében is hasonló tömörséggel adtak számot az igazgatóság és a területi bizottság munkavédelmi tevékenységéről, a baleseti helyzet alakulásáról, az üzemi balesetet szenvedett dolgozók kártalanításáról és rehabilitációjáról. Végezetül mind az igazgatóság, mind a területi bizottság jelentése pontokba foglalva ha-

tározta meg az elkövetkezendő időszak legfontosabb tennivalóit.

Az elnökség megvitatta és kiegészítésekkel elfogadta a jelentéseket. A testület úgy ítélte meg, hogy a két jelentés reális képet adott a szegedi vasútigazgatóság munkavédelmi tevékenységéről, s a kitűzött célok is alkalmasak arra, hogy a jövőben még hatékonyabb baleset-megelőző munkát végezzenek.

Az elnökség ezután a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának vezető, irányító munkájáról, s tömegkapcsolatáról készült jelentést, majd a szakszervezeti politikai oktatás 1977/78. évi eredményeiről, a káderek és tisztségviselők oktatásának eredményeiről és tapasztalatairól, továbbá 1978/79. évi főbb feladatairól készült jelentéseket vitatta meg és fogadta el. (A két utóbbi napirendi pont keretében tárgyalás jelentés alapján, a tanácsalkotásról lapunk 2. oldalán külön cikkben számolunk be olvasóinknak.)

A Keletiben kimerültek a tartalékok



A Keleti pályaudvar látképe, előtérben a Baross térrel (Riport az 5. oldalon) (Laczkó Ildikó felvétele)

A brigád vendégei

A miskolci járműjavító Ligeti Károly szocialista brigádjának nyolc tagja — akik a vasúti teherkocsik mázolását végzik — már sok adatot, dokumentumot gyűjtöttek össze a névadó és a magyar internacionalisták életéről. Az utóbbi időben felkutatják az országban a Ligeti Károlyról elnevezett intézményeket, szervezeteket is. Így kerültek kapcsolatba a Dunántúli Fel-sőmocsolád község iskolájának úttörőcsapatával. A brigád múlt évi látogatását a kisdíjak most riszonozták.

Negyven úttörő és 4 tanár autóbusszal érkezett Miskolcra. Az autóbusszt a brigád tagjai várták. Közös városnézést vettek részt, majd felkeresték a Herman Ottó Múzeumot, az avasi tv-kilátót és a diósgyőri várat. Az Avason az úttörők műsora rögtönzötték a brigád tiszteletére, majd kölcsönösen tájékoztatták egymást a munkájukban elért eredményekről.

Az úttörők másnap Aggtelekre és Lillafüredre látogattak a brigádtagok kalauzolásával.

Vasutasok találkoztak

a Szovjet Kultúra és Tudomány Házában

Szinte már hagyománynak számít, hogy a budapesti igazgatóság, valamint a hozzátartozó nagyobb főnökségek vasutasai, jelesebb politikai ünnepek alkalmával összejöveteleket rendeznek a Szovjet Kultúra és Tudomány Házában. Legutóbb július 14-én, a 23. vasutasnap alkalmából mintegy kétszáz szocialista brigádtag, valamint a Magyar Szovjet Baráti Társaság aktivistái részvételével rendeztek ünnepséget.

A szívélyes hangulatú találkozóon Pady Géza, a budapesti igazgatóság pártbizottságának titkára mondott ünnepi beszédet.

Pady Géza beszédében utalt a szovjet vasutakkal való együttműködésre, azokra a

műszaki berendezésekre, amelyek a Szovjetunió bocsátott rendelkezésünkre.

Ezt követően Joszif Miromnyuk a szovjet vasutak záhonyi képviselője gratulált a budapesti vasútigazgatóságnak a szocialista munkaversenyben elért sikereihez, majd a szovjet vasutak munkájáról bemintegy kétszáz szocialista brigádtag, valamint a Magyar Szovjet Baráti Társaság aktivistái részvételével rendeztek ünnepséget.

A baráti hangulatú összejövetelt kultúrprogram zárta be. Elsőként szovjet katonák népdalokat adtak elő. Végül a résztvevők megtekintették a moszkvai, illetve a tallini olimpiai építkezésekről szóló filmeket.

Séra

Akik a vasutas fiatalokat képviselik a havannai VIT-en

Július 25-én startolt a Feriegyi repülőtérrel az a három utasszállító gép, amely 450 magyar fiatalot vitt Havannába, a XI. Világifjúsági Találkozó színhelyére. A magyar delegáció tagjai között két vasutas fiatal is van.

Hunyadi György, a vésztoi vontatási főnökség dízelmozdony-vezetője és Horváth Ferenc, az Északi Járműjavító villamosgép-szerelője lapunk megjelenésének időpontjában már Kubában, a VIT színhelyén tartózkodik.

Hunyadi György 1983-tól vasutas. Dízelmozdony-vezető szakmát tanult, majd mozdonyvezető lett.

— 1976-ban választottak meg az üzem KISZ-titkárává — mondja. — Eddig háromszor nyertük el a KISZ Központi Bizottság vörös vándoraszalját. Talán ennek köszönhető, hogy részt vehetek a havannai fesztiválon. Titkos szavazás útján esett rám a választás. Felejthetetlen élmény lesz számomra ez a találkozó. Hazatérve úti-beszámolókat tartok majd a főnökség fiataljainak.

Az Északi Járműjavító Horváth Ferenc szállhatott fel a Havannába induló repülőgépre. A választást valószínűsítő közvéleménykutatás előzte meg. A három jelölt közül végül mellelte döntöttek.

— 1966-tól voltam az alapszervezet titkára — mondja. — Vezettem a helyi ifjúgárda szakaszt és ötször is elsőként lettünk a kerületi szemlén. Most a KISZ-bizottság szervező titkára vagyok.

Feri egyébként a villamosmozdonyok segédberendezéseit javítja. A munkaidő után gyakran bent marad az üzemben társadalmi, vagy mozgalmi munkát végezni. Amikor megtudta, hogy a VIT delegációval utazhat, mindent elolvasott Kubáról. A találkozón szeretne tenni megbízatásának...

A VIT-küldöttségnek van még egy vasutas tagja: Gergely Gábor, a BVSC világ- és Európa-bajnok asztaliteniszezője. A népszerű sportoló nemcsak kiemelkedő sportteljesítményeivel, hanem az egyesület KISZ-szervezetének aktív tagjaként is kiérdemelte ezt a kitüntetést.

MOZGÓ SAJTÓTÁJÉKOZTATÓ

Javítja szolgáltatásait az Utasellátó Vállalat

Mozgó sajtótájékoztatót tartottak július 18-án az Utasellátó vezetői, az NDK nagykövettsége és a görögültzi vasongyár képviselőinek részvételével. A Budapest-Keleti pályaudvartól Szolnokig és vissza közlekedő különvonatot a legújabb beszerzésű háló-, étkező- és bisztrókocsikból állították össze.

A meghívott újságírókat illetve vendégeket Tóth László főigazgató köszöntötte, majd tájékoztatta őket a kocsipark korszerűsítésére tett erőfeszítésekről, a már elért eredményekről.

— Az elmúlt évek tapasztalatai arra utalnak — monotta a főigazgató —, hogy a hálókocsi szolgáltatás iránti igények gyorsabban nőnek, mint a vasúti személyszállítás iránt. A jelenlegi fődényben 10 nemzetközi járaton közlekedtetünk hálókocsit, többek között Budapest és Athén között is, hétfente kétszer. Új hálókocsijárat indult a Maestral Expresszen is Budapest és Split között, ugyancsak heti két alkalommal. A görögültzi vasongyárral létrejött megállapodás értelmében még az idén húsz hálókocsit kapunk. Ezek egy-két sorozták be a szolnoki különvonatba. A régi kocsikban 20 első osztályú hely van, ezeket viszont tetszés szerint — az utasok igényeitől függően — 20 ágyas első, vagy 30 ágyas második osztályú kocsiként lehet közlekedtetni. A kocsik egyedi rútését olajkazán biztosítja. A hidegmeleg vizes mosdók lecsukott állapotban asztalként szolgálnak. A középső fülkékből tágas szalon képezhető. Több hasonló praktikus megoldás

teszi kényelmesebbé a nappali és az éjszakai utazást.

Az új kocsik előreláthatóan augusztus első napjaitól lesznek részt a menetrend szerinti forgalomban, elsőként a Meridián Expresszen, Budapest és Berlin között.

A téli menetrend időszakában viszont felújítják és korszerűsítik a dunakeszi járműjavítóban régebben gyártott 12 hálókocsit, hogy jövőre már ezek is kielégítsék az utazóközönség megnövekedett igényeit. Az újabb hálókocsikon a vendéglátóipari szolgáltatásokat is színvonalasabbá teszik.

— Jövőre alkalmunk lesz a ma még csak külföldről ismert, 30 fekvőhelyes (kuset) kocsik beszerzésére is — mondotta a főigazgató. — Ezeket az 54 személyes kocsikat szintén az NDK-ból, a bautzeni gyártól vásároljuk meg. Erkezésük már az idei év végén várható.

A gyakorlatban már ismert bisztrókocsik és szolgáltatásai fejlesztéséről is szó esett a sajtótájékoztatón. A budapesti pályaudvarokon újabb peronkocsik beállításával és választékaik bővítésével kívánják megvalósítani az utazóközönség jobb ellátását.



Az Utasellátó új hálókocsija

(Skoda László felvétele)

Két oktatási évad között

Mérlegen a tisztségviselők képzése és a szakszervezeti politikai oktatás

Szakszervezetünk elnöksége július 13-1 ülésén értékelte az elmúlt oktatási év tapasztalatait és meghatározta az 1978—79-es év főbb feladatait. Az oktatás szervezeti és tartalmi tapasztalatait illetően megállapítható, hogy eredményes évet fejeztünk be.

A különböző szintű, testületek, az irányításuk alatt működő oktatási bizottságok, propagandisták és aktivisták felelősségteljes munkája biztosította a határozatokban és a feladattervekben megfogalmazott tennivalók teljesítését. Munkájuknak — az emberek nevelését szolgáló — odaadásuknak köszönhető, hogy a propagandamunka tovább fejlődött. Szervesen illeszkedett be az 5 éves oktatási célkitűzések programjába.

EMELKEDETT
A SZÍNVONAL

Eredményeink nemcsak a számszerűség tekintetében figyelemre méltóak, hanem az oktatás színvonalának emelésében is előbbre léptünk. A tömegpolitikai oktatásban 44 563 vasutas vett részt. A tisztségviselők alapszervezeti oktatásán 19 727, a központ, az szmt-k és az szbt bentlakásos tanfolyamain 1702-en részesültek alap- és továbbképzésben.

Propagandamunkánk tartalmi módszertani színvonalának további javulásával függ össze, hogy a különböző tanfolyamokon élénk, őszinte véleményt nyilvánító beszélgetések, viták alakultak ki. A hallgatók a „legkézenesebb” kérdésekről is bátran mondták el a véleményüket. A foglalkozásokon a szó legszorosabb értelmében politikai képzés folyt. Oktatásunk határozottan szolgálta társadalmi fejlődésünk olyan főbb kérdéseinek megértését

mint például az egyén és társadalom, a termelés és fogyasztás, a kül- és belgazdaság, a népgazdaság különböző ágazatai közötti kapcsolatok, továbbá politikai, gazdasági, kulturális, ideológiai életünk közötti összefüggést. Ez nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy az oktatásban részt vevők jobban megismerjék, értelmezzék az MSZMP XI., a Magyar Szakszervezetek XXIII. a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusa határozataiból adódó feladatokat.

MI VÁLTOZIK
AZ ÚJ ÉVADBAN?

Elért eredményeink joggal adhatnak okot a jól végzett munkával járó öröm érzésére, de elbizakodottságra nem, mert propagandamunkánkat, törekvéseinket gondok is kísérik. Változatlanul nehezen és nem elég széles körben tudjuk az oktatásba bevonni a kis alapszervezetek tagjait, tisztségviselőit, a bejáró, alakókocsikban és a munkásszállásokon lakó dolgozókat. E tekintetben különösen sok még a tennivalónk. Több helyen kifogásolható a bentlakásos tanfolyamok hallgatóinak kiválasztása is.

Az eddigiekénél is körültekintőbb szervezési és tartalmi munkát követel a SZOT Elnökségének 1978. január 30-1 határozata és szakszervezetünk elnökségének július 13-án elfogadott feladatterve. Végrehajtásuk sokrétű, összetett feladatot, hiszen elsősorban az oktatás minőségének javítását tűzik ki célul.

A minőségi munka, a tartalmi színvonal emelésének legfőbb biztosítéka a propagandisták tevékenysége. Kiválasztásuk, felkészítésük, munkájuk folyamatos segítése különös

gondosságot igényel. „A velük való foglalkozást a mozgalmi oktatás színvonal növekedésének alapjaként kell kezelni” — mondja ki a SZOT Elnökségének határozata.

A SZOT Elnöksége — mint köztudott — az oktatási formák fejlesztését is elhatározta. Egyszerűsödik a tömegpolitikai oktatás, csak két — egy-másra épülő tanfolyam indul. A „Társadalmunk kérdései” című tanfolyam 2 éves alapkepző lesz. Azok, akik ezt elvéggezték az „Időszerű kérdések” 1 éves továbbképző tanfolyamon tanulhatnak tovább. A tisztségviselők képzésénél is csökken a tanfolyamok típusa, miután ott is lesz alap- és továbbképzés külön a bizalmiak, külön a testületi tagok számára.

Szakszervezetünk szervezeti feladatait a felkészülést az 1978/79-es oktatási évre. A tagság új rendszerű oktatásának sikere az alaposan átgondolt, tervszerű, tartalmas előkészítő munkán múlik.

KÖRÜLTEKINTŐBB
SZERVEZŐ MUNKÁT

Alapszervezeteink akkor tudnak eredményesen eleget tenni feladataiknak, a határozatokban rögzített követelményeknek, ha a propaganda-munkában is megkapják a pártszervezetek folyamatos támogatását, mind az előkészítést, illetve irányítást, mind az ellenőrzést és segítséget illetően. A jól végzett munka, a határozatok végrehajtása érdekében szervezeteink — minden szinten — kérjék és igényeljék a pártszervezetek támogatását. Ez nélkülözhetetlen feltétele az új oktatási év jó kezdetének és eredményes befejezésének.

Albert Lajos

Egy szb-titkár vallomása

„A szakszervezeti tag ne csak érezze, hanem tudja is, hogy törődünk vele”

Harminc évi aktív szakszervezeti tevékenységért kaptam meg a „Szakszervezeti Munkáért” kitüntetés arany fokozatát Hámosi Károly, Salgótarján-Külső pályaudvar ügyeletes tiszte, a szakszervezeti bizottság titkára.

Amikor szakszervezetünk főtitkára, Koszorus Ferenc átadta nekem a kitüntetést, nagyon örültem, de mindjárt azokra gondoltam, akikkel együtt végzünk mi eredményes szakszervezeti munkát itt, Salgótarján-Külső pályaudvaron — emlékezett életnek erre a felemelő pillanatra Hámosi Károly. — Mert kollektív munka a miénk: a bizalmiakkal együtt 60 aktivistánk dolgozik rendszeresen a szakszervezeti bizottság irányításával. Most, amióta körzeti főnökség lettünk és Somoskőújfalu határállomás is hozzáánk tartozik, több mint 300-ra növekedett a taglétszámunk.

A szervezettség
98 százalékos

Hogyan alakult a szervezettségük?

Fölötte van az országos átlagnak: 98 százalékos. Nem könnyű tartani ezt a szintet, mert a hozzánk felvételre kerülők többsége olyan, aki még sohasem volt szakszervezeti tag. A bizalmiak mellett szakpolitai vezetők is segítenek abban, hogy nálunk lehetőleg mindenki tagja legyen a szakszervezetnek.

A bizalmiak jog- és hatáskörének érvényesülésében is fejlődést értünk el — folytatta — Sokat segített ebben, hogy a szakpolitai reszortvezetőket is elláttuk az új működési szabályzattal. Állomásfőnökünk pedig meg is követeli, hogy a bizalmiak hatáskörébe utalt kérdésekkel kapcsolatosan kérjenek véleményt a területükön tevékenykedő szakszervezeti bizalmiaktól.

Hogyan segíti a bizalmiak munkáját a szakszervezeti bizottság?

Javult a dolgozók
szociális ellátása

Rendszeresebbé tettük oktatásukat, tájékoztatásukat — felelte a titkár. — Megköveteljük, hogy bátran éljenek jogaikkal, de azt is, hogy rendszeresen tartoznak csoportértekezletet, tájékoztatásuk őket munkánk minden kérdéséről és gondosan intézzék az ügyeiket. Mindez nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a tag ne csupán érezze, de tudatában is legyen annak, hogy törődünk vele, helyesen képviseljük az érdekeit.

A másik, amit ugyan-csak nagyon fontos eredménynek tartok az, hogy sikerült megjavítanunk dolgozóink szociális ellátását. A budapesti igazgatóság segítségével az idén már gázfűtésre állították át az öltözőfüredő épületét. Saját üzemű konyhánk ugyan

nincsen, de tálalókonyhánk és az ebédlőnk nagyon jól megfelel a követelményeknek.

Ennyi év után, milyen tapasztalatokat szerzett a szakszervezeti munkában?

A szakszervezeti bizottságban megvalósított testületi vezetés nagyon sok segítséget adott és ad ma is számomra. De erőt adott az is, hogy mindig örömet leltem abban, ha valamit jól, eredményesen sikerült megoldani, elintézni szakszervezetünk segítségével, a tagságunk érdekében. Gondjainkkal, problémáinkkal ma is közvetlenül engem keresnek fel az állomás dolgozói. Még családi problémákkal kapcsolatosan is tölem kérnek véleményt, tanácsot. Aki ilyen kéressel jön, bízik bennem, nem mondhatom neki, hogy forduljon a bizalmijához... Sokszor bizony az ember eléggé felzaklatott idegállapotban kerül hozzám. Mert mindenkit türelmesen meg kell hallgatni és csak nagyon megfontoltan szabad véleményt nyilvánítani.

Mindig türelmesnek,
megértőnek kell lenni

Hogyan győzi mindezt idővel és türelemmel az szb-titkár?

Sokszor kérdezi ezt tőlem a feleségem is, aki számbitelt vezetője az állomásunknak és a szakszervezeti munkában is társam, ő a titkárunk. Mindig azt mondom ne-

Sikerés start után...

Munkásművelődés a szombathelyi igazgatóság területén

A szombathelyi területi művelődési bizottság tavaszi megalkulását követően, a közel-műltben 21 szolgálati helyen hoztak létre művelődési bizottságot az igazgatóság területén. A 11—13 tagú bizottságok évi üzemi művelődési terv alapján dolgoznak. Munkájukat segíti a területi művelődési bizottság.

Azokon a szolgálati helyeken, ahol korábban közművelődési tanács tevékenykedett, az aktív munkát végző tagokat bevonták az új szervezetbe, a közművelődési programban szereplő feladatokat pedig kibővítve bedolgozták az 1978. évi munkatervükbe.

Tálcán kínált
lehetőség

Az üzemi közművelődési bizottságok „start”-jához olymódon adott segítséget a területi művelődési bizottság, hogy ösztönözve a munkásművelődési tapasztalatokat és a feladatokat.

Lesz tennivalójuk mindazoknak, akik a munkásművelődésért fáradoznak. Az egyik legfontosabb a felnőttoktatás szorgalmazása. Az igazgatóság területén 2900 vasutasnak nincs meg az általános iskolai végzettsége. Ez az összlétszám 22,1 százaléka. Tavalyelőtt valamivel rosszabb volt a helyzet. A javulást a nagyobb csoportokon szervezett, sajnos nem nagy létszámú, hetedik-nyolcadik osztályok szervezésével érték el. Pedig példamutatón, kétféle tanulási lehetőséget is kínáltak: a hagyományos formát és — ami szinte páratlan munkahelyi segítségadás! — kétszer háromhetes, bentlakásos tanfolyamot. A tanfolyam idején fizetést, csaknem teljes ellátást és a munka alól felmentést kapnak azok, akik vállalják a továbbtanulást.

Sajnos, hiába a nagy kedvesség, mégsem ének vele elégsé a dolgozók. Sokkal nagyobb az érdeklődés a szakköznevelés, az egyetem és a főiskolák iránt. Most például, az 1978—1979-es tanévre 12-en jelentkeztek egyetemre, 24-en

főiskolára. Az építési és híd-fenntartási főnökségről és a zalaegerszegi pályafenntartási főnökségről hét fiatal jelentkezett a szakmunkások egyetemi előkészítőjére.

Személyenként
19 kötet

Sok még a kiaknázatlan lehetőség az olvasómozgalomban is. Hat góci- és 13 letéti könyvtár kínálja az olvasókat. A könyvtárakban 4300 beiratkozott olvasó tartanak nyilván, ez az összdolgozó 35,7 százaléka. Az egy személyre jutó olvasott könyvek száma évente 19 kötet. A statisztika nem rossz, azonban még így is van egy dolgozó réteg, amely szinte sohasem fog a kezébe könyvet. A szocialista brigádok ebben is előbbre járnak. A „Kell a jó könyv, s megértjük szavát” pályázatra 62 brigád nevezett. Az Ady-centenáriumra indított megyei vetélkedőn 34 szocialista brigád vett részt. A szépirodalmi könyvtárak mellett 15 önálló műszaki szakkönyvtár működik, továbbá 70 hazai folyóiratot lapozgathatnak az érdeklődők.

Az igazgatóság működési területén két művelődési központ áll a vasutaság rendelkezésére: Szombathelyen és Tapolcán. A szombathelyi központ funkciójában változás történt: ezután nemcsak a járműjavító dolgozóinak művelődési igényeit elégítik ki, hanem a csomóponton élő és dolgozó valamennyi vasutasét.

Celldömölki csoporton ilyen jellegű igényeinek kielégítésére szerződést kötöttek a szakmunkázi művelődési központtal. Ott 18 művészeti csoport, szakklub tevékenykedik. A fiatalok 8 klubot is látogathatnak. Ezeket azonban nem használják ki eléggé.

Az elmúlt évben szélesedett a vasutas művészeti csoportok tevékenysége: Celldömölkön citerazenekar, Tapolcán pártkör alakult. Tartalmasabbá vált a szombathelyi járműjavító művészeti csoportjainak tevékenysége. Örvedetes, hogy létszámában is megerősödtek a csoportok, s elsősorban a fotó, a zenekari és énekkari tagok között szép számmal találhatók fiatalok.

Laktanyában,
szálláson?

Minden erőfeszítés ellenére sincs haladás a munkásszállásokon, laktanyákban elhelyezett dolgozók művelődésében, kulturált szórakozásában. Pedig a szállásokon van rádió, televízió, olvasnivaló, csak kevesen veszik igénybe. A celldömölki építési főnökség kezelésében lévő szombathelyi munkásszálláson például TIT-előadássorozatot szerveztek, de kevesen hallgatták meg az előadásokat.

Az előbbre jutás további erőfeszítéseket igényel. Ebben a munkában számítanak a vezetők az aktivisták segítségére. A szocialista brigádok eddig is

Szenci Teréz

KOLTAI GYULA:

Nem mind fénylik,
ami Amerika

Ösztöndíjként hat hónapot töltött az Egyesült Államokban Koltai Gyula, a Szakszervezetek Elméleti Kutató Intézetének volt munkatársa azzal a céllal, hogy tanulmányozza a szakszervezeti mozgalmat. Magával vitte írógépét és az első naptól kezdve papírra vetette élményeit, tapasztalatait, gondolatait. Ezt írja könyvének előszavában:

„Amit ebben a könyvben elmondok, nem útleírás. A legegyszerűbb, ha politikai élménybeszámolóknak nevezem. Azt írtam le, amit láttam, amit a látottakból következtetést és tanulságot lezűrtem. Tudatosan kerestem a jó mellett a rosszat, a gazdag-

sokat tettem. Művelődési vállalásuk színvonalban, tartalomban jelentősen javultak. Ismerkednek történelmükkel, az irodalommal, szocialista társadalmunk eredményeivel. Mind több időt fordítanak önművelődésre. Az 1977—1978-as oktatási évben a három csoporton szervezett hetedik-nyolcadik osztályt is kivétel nélkül szocialista brigádtagok végezték el, számszerint 78-an.

A szocialista brigádok olyan kezdeményezésekkel is jelentkeztek, amelyek „megmozgatták” az ország vasutas kollektíváit. Ilyen például a celldömölki vonatási főnökség II. Rákóczi Ferenc brigádjáé, amely létrehozta a hasonló nevű vasutas brigádok országos találkozóját. Elutaztak Kassára, és megkoszorúzták névadójuk sírmelegét. Előtte sokat olvastak, vetélkedőkön vettek részt. A brigádok a községi és a repceszentgyörgyi MÁV-nevelőthon patronálásán túl, több iskolával kötötték társadalmi szerződést. A szombathelyi vonatási főnökség sokszorosan kitüntetett Luganszky szocialista brigádjáé is rendszeres kapcsolatot tart fenn iskolákkal. Többször meghívta a gyerekeket, hogy ismerkedjenek a vasúti munkával.

A művészeti nevelésnek is jó táptalaja a brigádmozgalom. Több sikeres kezdeményezés történt az igények feleltetésére. Ennek eredményeként sokan rendelkeznek állandó színházi bérlettel.

Politikai
és szakoktatás

Most nyári szünet van, de az összképhez hozzátartozik, hogy évenként 4000—4200-an vesznek részt tömegpolitikai oktatásban. A szocialista brigádfelvezetők képzése a legeredményesebb. Legutóbb 19 olyan szolgálati helyen szervezték meg a továbbképzést, ahol szocialista brigádok száma meghaladta a tízet. Ezen túl, valamennyi szakszervezeti bizottságnál rendeztek oktatást a bizalmiaknak és a tisztségviselőknél.

A szakoktatást két formában, egyrészt hagyományos módon, — szolgálati helyeken, szakszolgálatonként külön-külön —, másrészt körzeti gócktatási rendszerben a csomópontokon, (a hozzá tartozó körzetek szolgálati helyeinek bevonásával) rendezik.

Az igazgatóság területét 6 körzetre osztották fel. A körzeti góckon a tárgyi feltételeket már megteremtették. Valamennyi szakszolgálat szakoktatásra kötelezett dolgozóinak egységesített oktatásáról van szó. Szombathelyen, Zalaegerszegen és Celldömölkön, már az év elejétől bevezették a körzeti gócktatást. Tapolcán, Veszpremben és Pápan, az ezt szolgáló építkezések, illetve tervezések folyamatban vannak. Az igazgatóság területén a szakoktatásra kötelezett dolgozók 53 százaléka részesül oktatásban.

„Szakszervezeti munkánk középpontjába a legidőszerűbb feladatokat állítottuk”

A budapesti területi bizottság küldöttértekezlete, a Törekvés Művelődési Házban

A budapesti területi bizottság július 20-án a Törekvés Művelődési Házban — bizalmi küldöttekkel kiegészítve — együttes ülésen számolt be a szakszervezetünk IX. kongresszusa óta végzett munkájáról. A küldöttértekezleten megjelent és az elnökségben



Dr. Szabó Miklós, a területi bizottság titkára beszámolóját ismerteti

foglalt helyet Koszorus Ferenc főtitkár, Paczalai Tibor, a Budapesti Pártbizottság képviselője, Vundele György, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának titkára, Mester Alajos, a MÁV vezérigazgató-helyettese, dr. Fehér István, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, Padi Géza, a budapesti vasútigazgatóság pártbizottságának titkára.

Végh Ferenc, a területi bizottság elnöke köszöntötte az együttes ülést, majd dr. Szabó Miklós titkár terjesztette elő a területi bizottság beszámolóját.

va a beszámoló kiemelte, hogy megkezdődtek működésüket azok a fórumok, amelyeken a tagság közvetlenül gyakorolhatja jogait. Ezzel kapcsolatban emlékeztetett azokra az aggályokra, amelyek a bizalmi jogkör kiszélesítésével kapcsolatban annak idején támadtak. A tapasztalatok azóta alaposan rácafolták a felmerült kételyekre. Ebben jelentős része van annak, hogy a területi bizottság a különböző bentlakásos tanfolyamokon és oktatásokon nagy gondot fordított a szolgálati vezetők és a szakszervezeti tisztségviselők felkészítésére. Most már elvettve fordul elő, hogy a bizalmi jogkörbe tartozó kérdésekben a bizalmi nélkül döntenek.

Arra van szükség, hogy a bizalmi jogkört mindenütt a tagság jogaként fogják fel, és a bizalmiak egyetértése ne a saját, vagy egy-két munkatárs, hanem a csoport vélemények alapján alakuljon ki. Nagyobb figyelmet kell fordítani arra is, hogy a bizalmi ne csak a munkahelyi körülményekkel, és a szociális feltételekkel kapcsolatos jogait gyakorolja, hanem a dolgozó személyét érintő véleményezési, javaslatot, ellenőrzési, képviselői jogait is.

Növekvő teljesítmények

A termelést segítő szakszervezeti munkáról szólva taglalta a beszámoló: hogyan eredményesült a területi bizottság tevékenysége a budapesti igazgatóság teljesítményeinek növelésében. Kiemelte az igazgatóság vezetésében bekövetkezett személyi változásokat, amelyek jelentős erőforrásokat szabadítottak fel a vezetés demokratizmusára, a bizalomra alapított munkastílusra, az egész vezetői kollektíva önállóságának javára. Ezzel párosult a szakszervezet termelést segítő tevékenysége, amely a kongresszusi határozatok alapján a hatékonyabb, tervszerűbb, termelékenyebb munka elősegítésére irányult. A szakszervezet termelést segítő tevékenysége a dolgozók mozgósításában volt a legeredményesebb. A tervezésben való részvétel ugyanakkor elmaradt a várakozástól, noha a célok megvalósítását szolgáló igazgatósági szintű tervismertető értekezleteken a szolgálati főnököket, az szbtitkárokat az igazgatóság és a területi bizottság közösen készítette fel a tervfeladatok végrehajtására.

Részletesen foglalkozott a beszámoló a versenymozgalmakkal, amelyből a szakszervezeti szervek is eredményesen kivették részüket. Ezáltal elősegítették a vállalási készség növekedését, a verseny tartalmi céljainak gazdagítását. Ennek kiemelkedő eredménye volt, hogy a budapesti vasútigazgatóság 1977-ben,

hosszú idő után ismét eljutott oda, hogy az igazgatóságok versenyében első helyre került és elnyerte a KPM és a Vasutasok Szakszervezete Vörös Vándorzásdíját.

A területi bizottság, a munkabiztonság műszaki feltételeinek javítását, a baleseti helyzet alakulását is állandóan napirenden tartja, s kezdeményezésekkel, javaslatokkal él a helyzet javítására. Sajnos, a súlyos és halálos kimenetelű balesetek számát tekintve rosszabbodott a helyzet. Ennek egyik legfőbb oka — mutatott rá a beszámoló —, hogy az elegyfeldolgozás bizottságát célzó műszaki fejlesztések évről évre késnek, az elegyrendezési technológiai utasítások pedig elavultak.

Javuló körülmények

Részletesen felsorolta a beszámoló az egészségvédelmi és szociális ellátottság javítása érdekében tett intézkedéseket. Rákosszentmihályon az V. ötéves terv végéig 120 millió költséggel megépül a ferencvárosihoz hasonló, nagy befogadóképességű munkásszállás, amely jelentősen enyhíti majd az elszállásolási gondokat.

A beszámoló ezután annak a véleményének adott hangot, hogy a vasutas dolgozók lakáshelyzetének javítására fel kellene, hogy Budapest közvetlen környékén teremtsék meg a telepszerű, részben magánérőre támaszkodó vasutas lakásépítés feltételeit.

A beszámoló az üdülőjegyvet elosztási rendszerének javítanivalóit is felvetette, majd szép sikerként említette, hogy a budapesti területen 20,8 százalékra csökkent a nyolc általános iskolai végzettséggel nem rendelkező vasutasok száma, ami jobb az országos átlagnál.

A beszámoló elhangzása után Chemez Dénes, a számvizsgáló bizottság tagja ismertette a számvizsgáló bizottság jelentését, majd megkezdődtek a hozzászólások.

A TB tagok és a bizalmi küldöttek felszólalásai sorra megerősítették a beszámoló megállapításait, értékítéleteit, kiegészítve azokkal a gondolatokkal, javaslatokkal, kritikai megjegyzésekkel, amelyekben szolgálati helyeik dolgozóinak megállapításai tükröződtek. Csaknem minden felszólaló arról számolt be, hogy a bizalmiak jogkörének kiszélesítése jó úton halad. Akadnak ugyan még hibák is a megvalósításban, ezeket következetesen le kell nyesegetni, és mindenképpen kívánatos tovább növelni a bizalmiak és bizalmi testületek szerepét, a tagság demokratikus jogainak fejlesztése, a versenykedv táplálása és általában a termelés növelése érdekében. Többen szövték ar-

ról, hogy a IX. kongresszus óta gyarapodott a vasutas dolgozók bére, emelkedett életszínvonaluk, de még mindig sok a tennivaló a munkáslátásban. Javaslat hangzott el többek között a premizálás rendszerének megreformálására, mivel a jelenlegi rendszer már nem eléggé ösztönző. Az egyik felszólaló az újítómozgalmat fellendítésére hívta fel a figyelmet, egy másik a szakszervezeti tömegoktatás fejlesztését javasolta.

A szakszervezet szerepéről

A vitában felszólalt Koszorus Ferenc főtitkár is. Bevezetőjében örömmel állapította meg, hogy a felszólalók



Koszorus Ferenc főtitkár (Óvári Árpád felvétele)

jól számon tartják a kongresszusi határozatokat és pontosan ellenőrzik, hogyan halad végrehajtásuk. A beszámoló megfelelt ennek a kívánalomnak. Megállapításai, értékelésével egyetértünk. Igazolta azt is, hogy helyesen állítottuk munkánk középpontjába a termelés, az üzemi demokrácia, a nevelőmunka, a szakszervezeti munka színvonalának állandó növelését. Bizonyos dolgokat azonban korábban tévesen ítéltünk meg. Így például tíz évvel ezelőtt, a gazdasági reform és a közlekedéspolitikai koncepció kezdetén úgy láttuk, hogy lassabban növekednek majd a vasút szállítási feladatai. Ma már tudjuk, hogy sokkal dinamikusabb a fejlődés, mint eredetileg képeztük. Ez bizonyos problémákat, feszültségeket teremt, amelyeket a termelés növelésével enyhíteni lehet, de végleg megszüntetni nem. Tisztaiban kell azzal is lennünk, hogy a fejlesztés korántsem lesz olyan mértékű, mint kellene, és a munkaerőhiány a jövőben is gondot okoz. Közben a követelmények tovább nőnek, a műszaki fejlesztés pedig mérsékeltébb a szükségesnél, ezután is a dolgozók áldozatvállalására támaszkodunk. A szakszervezet szerepe továbbra is fontos abban, hogy ezt az erő kifejtését a maga eszközeivel előmozdítsa, megkönnyítse — mondotta befejezésül Koszorus Ferenc főtitkár.

Felszólalt a vitában Vundele György, az SZBT titkára, Paczalai Tibor, a budapesti pártbizottság képviselője és dr. Fehér István, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője is. A vitát dr. Szabó Miklós foglalta össze, majd az együttes ülés elfogadta a területi bizottság beszámolóját, valamint a számvizsgáló bizottság jelentését, továbbá a tanácskozási határozatát és a TB feladatitervét.

Az emlékezés sodrában

Írta: személyes tárgyait már összecsomagolta, civilben ül az asztalnál. Borlai Jenő, a Déli pályaudvar állomásfőnök-helyettese nyugdíjba megy. Negyvenegy évig szolgált a vasutat. Az utolsó napját tölti az íróasztalnál, de még sok a tennivalója. Munkatársai úgy dolgoznak, mint eddig, bemennek a szobájába és tanácsot, utasítást kérnek. Csak az arcuk árulja el a szorongást, a szomorúságot, mert tudják: Jenő bácsi holnap már nem lesz közöttük.

Az utolsó munkanapon megkísértik az emlékek. A fejében zsongnak, kergetőznek az események, mint mezőn a lepkék. A múlt vilámlanásai ezek, árnyékot vetnek a jövőre.

Tizenkilenc éves volt, amikor a vasútnál dolgozó édesapja hirtelen meghalt. Ő lett a családfenntartó. Ott kellett hagynia a közgazdasági egyetemet. Távirás lett a vasútnál, de hamarosan a forgalomhoz került Nagytéténybe. Elvégezte a tiszti tanfolyamot és forgalmi szolgálattevőként dolgozott tovább. Az évek során Martonvásáron, Rákosszentmihályon, Rákosszentmihályon, Rákosszentmihályon teljesített szolgálatot. Dolgozott a budapesti igazgatóság is, két évig pedig Kőbánya-Felső állomás helyettes főnöke volt. 1959-ben került a Déli pályaudvarra.

Akkor naponta 20—22 vonat indult a Déliből — emlékezik Borlai Jenő. — Hat vágányon kellett lebonyolítani a forgalmat, ami körültekintő munkaszervezést igényelt. Mindennap lerajzoltam a vágányokat, és pontosan bejegyeztem, hogy melyikre, mikor és honnan érkezik vonat. Ugyanígy tartottam számon az induló vonatokat is. Ma már ez könnyebb, hiszen

Tizenöt unokám van, nem unatkozom majd. A gyerekek már hetekkel ezelőtt eltervezték, hová megyünk, mit csinálunk. Van egy kis kertem is. Kedvenc hobbim a barkácsolás. Remélem, ezentúl több idő jut majd erre is.

Azt is elmondta, hogy hiányozni fog neki a vasút, amely meghatározta életmódját, behálózta gondolatait. A pályaudvaron szinte mindenkit ismer. Mindig volt néhány kedves szava az újságárushoz, a pénztároshoz, a jegyvizsgálóhoz, a pályamunkáshoz. Sokan szerették és becsülték őt. Tőlük tudtam meg, hogy az utolsó napon, a búcsúzásnál sajnos egyetlen vezetőnek sem jutott eszébe, hogy marasztalja. Azt sem mondták neki, hogy „néha visszavárunk!” Pedig sokan meríthetnének még vezetői tapasztalatából, tudásából, emberségéből...

Egy izig-veig vasutással ismét kevesebb van a MÁV-nál.

Fazekas Eszter

A pilisi hegyek „aranya”

A pilisi hegyek aranya a kőpor és a dolomitliszt. Pilis-vörösvár állomáson surrantó csúszdán át kerül a dolomitliszt a vagonokba. Naponta 70—80 vasúti kocsi raknak meg ebből az értékes nyersanyagból. A gépkocsi 30-szor fordulnak a bánya és a rakodóhely között. 1500—2000 tonna dolomitliszt indul naponta a hazai és a külföldi gyárakba.



Müller István brigádvezető és Frányó Ferenc a csúszdánál



Indulásra kész a szerelvény, megteltek a vagonok dolomitliszttel

(Óvári Árpád képriportja)



A küldöttközgyűlés résztvevőinek egy csoportja

Sz. F.

KÖVÁZÁK, SZÖNYEGÁGYAK

Virágos állomások kertészei

Megy a vonat Kanizsára. Az utas gyönyörködik az elsuhanó tájban, Lepsénytől pedig az állomásokon pompázó virágokban. Balatonaligán, Siófokon és a közbelső megállóhelyeken vonzzák a tekintetet a kövázák, szőnyegágyak tarka színei, s megcsodálhatjuk Balatonlellén a virító VIT-emblemát a zöld pázsit közepén.

Bogláron is derűs a kép. Itt találjuk egyébként a pécsi vasútigazgatóság épület- és hídfenntartó főnökségének X. számú építészeti osztályát, egyszerűbb nevén a MÁV balatonboglári kertészetét. Ötvenegy dolgozóból álló kollektíváját dicsérik a mintegy 400 kilométeres pályaszakaszon mentén virító dísznövények.

NYOLCVANEZER PALÁNTA

A két határállomás: Munkács és Gyékényes virágosítása, parkosítása is a mi feladatunk — mondja Mátyás Lajos építészvezető. — S nem szabad elfelejteni, hogy a kaposvári kertészet ugyancsak hozzánk tartozik. Ennél fogva összesen tíz üvegházban, egy-egy szegfű- és pálmaházban, valamint 18 hollandi házban termesztjük az állomások, irodák csinosításához szükséges palántákat, növényeket.

Az érdekesebbnél érdekesebb adatokat hosszán sorolhatjuk, de csak néhányat ragadunk ki közülük.

Az idén 80 000 virágpalántát neveltünk és ültettünk ki. A kihordott cserépes növények száma mintegy 5000. Csak a balatoni vonalon 30 000 négyzetméter pázsitot, 4800 négyzetméter virágágyást gondozunk — kaszálunk, kapálunk, gyomlálunk, locsolunk, kellő időben végezve az elvirágozott növények pótlását is —, amiért 280 kövázában és 30 lakkozott hordóban ápoljuk a különféle cserjéket, növényritkaságokat. A kiváló még pontosabb fogalmat alkothat tevékenységünkről, ha azt is hozzáesszük az elmondottakhoz, hogy a balatoni vonal csupán egyharmada a gondjainkra bízott területnek.

Tudvalevő, hogy a virágok ára elég magas. Meghatározható-e pénzben a kertészet munkája?

Természetesen — hanezik a felelet. — Tevékenységünk neresésének mondható, hiszen tetemes összeget fizetnek a vasút, ha a virágok más-honnan kellene beszerezni és a gondozást, parkosítást külső vállalat végezné. Adataink szerint egy-egy nyári idényben több mint félmillió forint értékű az állomások, irodák külső és belső díszítéséhez általunk előállított termék.

BRIGÁDOK HELYTÁLLÁSA

Ezzel még mindig nem értettük az ügyvezető tervén kívüli, társadalmi munkát. Az idén került sorra például a balatonfenyvesi új üdülő parkosítása. A tanácsokkal kötött szocialista szerződések pontjainak is becsülettel tesznek eleget a kertészet szocialista brigádja. Óvodákban, nevelőotthonokban tevékenykednek, hogy a gyerekek szebb környezetben tölthessék napjaikat. Rendszerint a szabad idejüket áldozzák erre a vasutas kertészek.

Két szocialista brigádunk van — jegyzi meg Mátyás Lajos. — A Petőfi Heiling Istvánné technikus vezető, a József Attila brigádnak pedig az ugyancsak technikus vezető, majd legutóbb, július 8-án kommunista munkásokban vettek részt. Az előző esetben a VIT-alapra ajánlották fel keresetüket, a másik alkalommal pedig itt, Balatonboglári állomásokon végeztek talajcserét, és virágágyat létesítettek a kerítés mellett.

A munka persze — mint mindenütt — itt is sok gondal jár együtt. Megoldották például a kaszálás gépesítését,



Bertalan Józsefné és Tóth Györgyné az üvegházban serénykednek

ugyanakkor újabb probléma is keletkezett általa: — hogyan szállítsák egyik állomásról a másikra a benzinmotoros fűnyírót? A vonatok kalauzkocsijába nem vihető fel, nem is szólva arról, hogy ritkán jönnek-mennek a vonatok kalauzkocsival. Az üzemeltetéshez pedig üzemanyag is kell, aminek tilos a szállítása. A gépésítés másik problémája, hogy így gyorsabb, hatékonyabb a munka, de az így megtakarított időt elviszi a vonatra várás.

A LEGTELJESEBB ELISMERÉS

Jó lenne, ha kapnánk egy kisteherautót — mondja az építészvezető. — Mert a kocsi-béreltetéssel ugyan megvan a felelős szervezettől, ám nyári időben sem a térszek, sem a kocsival rendelkező vállalatok nem adják bérbé járműveiket, hiszen ők is szűkben vannak ilyenkor a szállítási kapacitásnak.

Am nem volna helyes, ha gondokkal, problémákkal fejeznénk be ezeket a sorokat, amikor a kertészet munkájára inkább jellemzőek a kimagasló eredmények. Ennek elismerését számos dokumentum jelzi. Tavaly például a Balatonkeresztúri Tanács, az idén pedig a Hazafias Népfőnt boglári bizottsága adományozott kitüntető jelvényt, illetve oklevelet a vasúti kertészet dolgozóinak. Mátyás Lajos nevét külön is kiemeljük, mivel ő kiváló szervező és irányító munkájáért már több esetben kapta meg az érdemes társadalmi munkásokat megillető elismerést a Hazafias Népfőntől. Nem kisebb oka van a büszkélkedésre Menyhárt Józsefnek sem, aki a pécsi igazgatóság valamennyi vasútvonalain felelős a vegyszeres gyomirtásnak.

Mert a virág szépsége, üdésége csak ott érvényesülhet, ahol nem burjánzik a gyom, s mindenki vigyáz a rendre, tisztaságra...

Jurkiewicz Tibor

VÉSZTŐIEK VÁLLALÁSA:

Túteljesítik feladataikat

Jó munkát tükrosnek az eddigi eredmények

Vészti állomás dolgozói évek óta sikeresen birkóznak meg a rájuk háruló feladatokkal. Az igazgatóság által kiadott célkitűzéseket rendre teljesítik. Az idén arra vállalkoztak, hogy a tervet egy százalékkal túteljesítik.

Az első félév alapján máris kiváló eredményekről adhatnak számot. Az operatív szállítási tonna-tervet 147 százalékra teljesítették, a teherkocsi terhelési kapacitását pedig az előző 98 százalék helyett 103,46-ra használták ki. A szállítató felekkel kialakított szoros kapcsolat eredményeként a kocsiartózkodási időt is sikerült lecsorítaniuk. Fokozott figyelmet fordítottak a menetrend szerinti vonatközlekedésre.

Kerés vágány, nagy forgalom

Állomásunk fontos csomópont a térségben — mondja Huszár János állomásfőnök. — A személyszállító vonatokon kívül három irányból egy-egy pár tehervonat közlekedik, s azok érkezési utáni megrendezése, a kocsiok összesorozása a mi feladatunk. Különösen az éjszakai szolgálat erős, hiszen az esetenkénti 3-4 tehervonat tolatási mozgása mellett a személyvonatok kocsiainak beállítására, takarítására is ekkor kerül sor.

A megnövekedett feladatokkal az állomás már nehezen birkózik meg a rendelkezésre álló öt vágányon. Nincs külön kocsi mosó vágány, ezért a személykocsi mosását, takarítását a vonatfogadó vágányokon végzik. Télen külön nehézséget jelent az elavult, kétféle személykocsi kilyhátának fűtése, mivel a szükséges szereszmók, a begyűjtéshez

használt tüzfűtő tárolására nincs külön helyiség. Az állomás épülete is felújításra szorul. Az elégtelen vágánykapacitás sokszor a folyamatos rakodást is zavarja.

Az, hogy az említett gondok ellenére jó eredményeket érnek el, az állomáson dolgozó vasutasok munkaszeretetének, helytállóságának tudható be. A létszám Vésztiön sem teljes. Jelenleg két váltókezelő, kilenc vonatkísérő, egy állomási tartályos hiányzik és egy oktató munkatárs is betöltésre vár. Ugyanakkor tizenhárom dolgozójuk állandó kirendeltségben dolgozik Budapesten.

A hiányzó létszám pótlására a községi tanács és a pártbizottság segítségét kérték, s felvették a kapcsolatot a helyi gimnáziummal is. Szeretnénk minél több fiatal megnyerni a vasút számára. Az állomás dolgozóit közül, akit lehet, továbbtanulásra buzdítanak. Jelenleg ötven tanuló van Szegeden, a forgalmi-kereskedelmi tanfolyamon. A vészti létszámhelyzetet nehezíti az is, hogy a Gyoma-Déaványa vonal átépítéséhez napi egy-két vonatkísérő szakaszt is kell biztosítaniuk anyagoláshoz.

Szolgálati ágak szersződése

Az állomásfőnök elmondta azt is, hogy a munka élénjárói a szocialista brigádok. Az állomás dolgozóinak több mint fele hét szocialista brigádban tevékenykedik. Legeredményesebb az Egyetértés brigád, amely a minőségi munkában élénjár, emellett a társadalmi munkából és a közéleti tevékenységből is részt vállal. Öket követi a Béke brigád. Az elmúlt években tevékeny részt

KISVÁRDA ÁLLOMÁS

Mindig az elsők között a szocialista munkaversenyben

SIKEREIK ZÁLOGA A JÖL VÉGZETT SZAKSZERVEZETI MUNKA

Kisvárdát úgy tartják számon szakmai berkekben, mint legnagyobb szárazföldi kikötőnk, Záhony előkapuját. A feladatok nagysága a csomópont szakszervezeti bizottságának tevékenységében is érezteti hatását. Erről beszélgetünk a minap Zsoltár Árpád állomásfőnök társaságában Vékony Béla szb-titkárral, az éppén szolgálatban levő forgalmi szolgálattevővel.

Élnek jogaikkal a bizalmiak

Szakszervezeti bizottságunkhoz tartozik Kisvárdán Hármasút megállóhely, Ajak és Pátróha állomás vasutas kollektívája is — mondotta a szb-titkár. — A nyolcvan főnyi közösség ügyes-bajos dolgait héttagú szakszervezeti bizottság intézi, s munkánkat egyre hatékonyabban segítik a bizalmiak. Csomópontunk gazdasági, párt- és KISZ-szervezetei

vel hasznos együttműködést alakítottunk ki. Nálunk az együttműködés nemcsak a jutalmazások és a béremelések megvitatásánál érvényesül, hanem szakszervezeti bizalmiaink keresztül a fegyelmi és a tervügyek intézésében is élünk a megnövekedett hatáskör adta lehetőségekkel. Ennek a közös érdek képviselőitén túl azért is nagy a jelentősége, mert a kollektívánkkal együtt dolgozó szakszervezeti aktivisták jobban ismerik a dolgozók problémáit, a közösségben felmerülő hasznos ötleteket, kezdeményezéseket is.

A csomópont szakszervezeti tagságának és az agitációs munkának fontos szerepe volt abban, hogy az állomás MÁV-Volán komplex brigádja négyeszer az első helyen az elmúlt évben pedig a második helyen végzett a debreceni igazgatóság területén kibontakozott versenymozgalomban. Rajtuk kívül a Lenin és a Kándó Kálmán szocialista brigád

tagjai ugyancsak nagyszerű helytállással segítik a tervek teljesítését. A múlt évben négy alkalommal szerveztek kommunista-, illetve barátságmszakot, az idén pedig a szakszervezet és a KISZ felhívására csatlakoztak az országos VIT-műszakhoz is.

Megalapozott vállalások

A forgalmi iroda falán látható elismerő oklevelek mutatják, hogy az állomás kollektívája a debreceni igazgatóság területén mindig az elsők között található a szocialista munkaversenyben. A szakszervezeti bizottság és a társszervezetek együttműködésének, kezdeményezőkedvességének nagy szerepe volt abban, hogy a személyszállításban is jó eredményeket értek el. Az idén, az MKP megalakulásának 60. évfordulójára is élenjáró szolgálati helyezés méltóan tették meg vállalkozásukat a kisvárdai vasutasok.

Szakszervezeti bizottságunk a többgyerekes családokat is rendszeresen segíti. Többször adtunk már beiskolázási és tanszersegélyt, nőnap és társadalmi ünnepeinkre is mindig színvonalasak. A bizalmiak hasznos tanácsokkal segítették a kamatmentes lakásépítési kölcsön odaítélésének elbírálását. Összehangolt, meggyőző munkával, elkötelezettséggel még javítani tudunk gazdasági és egyéb társadalmi céljaink megvalósításán. s elsősorban a bejárók, a naponta ingázók, az eltérő időbeosztásban dolgozók körülményeikhez kell rugalmasabban alkalmazkodnunk. A helvi kiserítő kolát patronáljuk, s májushan a mekkörtött szocialista együttműködési szerződés értelmében buszkiutalásra vittük a piros és kék nyakkendős gyerekeket a baktai erdőben elhaltolt Császár László Tolnai István és a többi kommunista mártír síremlékéhez.

Mind magasabb színvonalon

A szakszervezet kezdeményezésére kihelyezett iskolában valamennyi dolgozó élvezte a nyolcadik osztályt, a minap létrehozott közművelődési bizottság azonban még sokat tehet a dolgozók olvasási, kulturális, szórakozási iránti igényei kielégítéséért, illetve a lehetőségek javításáért, a szakszervezeti munka színvonalának további emeléséért.

Orosz Károly

Drégely Vilmos

Felújítás után a Városligetben

Ismét megnyílt a Múzeumpresszó

A Városligetben a Közlekedési Múzeum egyik kedves színterét — immár tizenegyedik esztendeje — a szabadban álló Wagon Lits étkezőkocsija. A múzeum tulajdonában levő kocsiban 1967. április 4-től az Utasellátó Vállalat bisztrót üzemeltet.

A régi favázas kocsi, amelyet 1912-ben Prágában gyártottak, a Wagon Lits vállalat magyar részlegének 1950-ben történt államosítása után került a budapesti Közlekedési Múzeum tulajdonába. Egy évvel később — 1967. áprilisában — adták át jelenlegi rendeltetésének.

Idén, az első félévben a kocsit ismét felújították a dunakeszi járműjavítóban. A munkát Reisz Ödön üzemvezető irányította. Egykor ő is a Wagon Lits pestszentlőrinci üzemében dolgozott. A felújítás során a külső és a belső borítást konzerválták. Az eredeti rézalkatrészeket újracsiszolták, a korhadó deszkákat kicserélték. A mosdót és a világítást is korszerűsítették. A konyhában és az étellelőkezdőben rozsdamentes mosogatókat, villanybojlereket szereltek fel. A kerthelyiséget ernyős asztalokkal rendezték be.

Július 4-től az Utasellátó többféle melegételet is felszolgál a kocsiban, és zenével szórakoztatja a vendégeket.

Gellert József

VASUTAS PORTRÉK

Hárman, a kanizsai csomópontból

A nagykanizsai csomóponton a forgalomhoz, a vontatáshoz és a pályafenntartáshoz tartozó több száz vasutas a legmostohább időjárás körülmények között is az emberkegyelmét szolgálja. Övék az érdem, ha simán suhan az expressz, ha időben érünk Budapestre, vagy ha a grárak rakodó rampáitól a megrakott vagonok késedelem nélkül indulhatnak céljuk felé. Hogy érdemeiket máshol is jegyzzük, azt számos Kiváló csomópont kitüntetés fémjelzi, a legutóbbit az idén kapták. A 28. vasutasnap alkalmából több dolgozót is kitüntettek. Közülük ezúttal hármat mutatunk be.

A kazánkovács

A poros, kormos, olajszagú műhelyeket a vontatás dolgozóit népesíti be. Fehér inges, nyakkendőes ember jobb, ha elkerüli ezeket a munka-

helyeket, mert nem ússza meg peccéses nadrág nélkül. Csizmadia Kálmán kazánkovács is sűrű elnézések közepe nyújt kezét, pedig az én kéresemre büjt elő egy öreg gözösből. Mintegy négy méternyi hosszú, öblös, szét-szedett kazánt hagyott ott a beszélgetés kedvéért.

Megragadtam a vasútnál — kezdi minden kérdést megelőzve. — Rajtam kívül az apósom révén van még vasutas a családban. Én járműlakatos ipari tanulóként kerültem ide 1964-ben. Két évvel ezelőtt kazánkovácsra volt szükségem. Az eredeti szakmám révén ehhez is konyitottam valamit, és mivel szükség is volt rám, elvállaltam.

Az alig 28 éves fiatalember azóta a gözösök kazánjainak mestere. Molnár György kollégájával együtt.

Hogy nálunk meddig kénytelen a gép állni, az függ a tüzelési technológiától, a beépített anyagok minősé-

gétől. A kazánokban levő mintegy 150 acélszelet átvizsgáljuk, a rozszakat cseréljük, javítjuk. Elég volna egy tévedés és máris retteghetnénk a kazánrobbanástól. Mondanom sem kell: inkább háromszor nézzük át mindent, nehogy egyszer baj történjen.

Az elmúlt évek egyéb változásai is eredményeztek Csizmadia Kálmán életében. A munka mellett elvégzte a gépipari szakközépiskolát. S a MÁV segítségével, 27 ezer forint készpénz befizetésével, kétszobás lakáshoz jutott. A vasutasnapon átvújított Kiváló dolgozó kitüntetéssel élte első elismerésének örülhet.

A munkaügyi előadó

Ország László, a pályafenntartási főnökség munkaügyi előadója először az ötvenes évek elején részesült

KITÜNTETETT GÉPLAKATOS

Régi szakismereteit
állandóan újítja

— A húgom hallotta, amikor az ünnepség után megkérdezte a riportert. Örömben kiszaladt az utcára, s a szomszédoknak kiabálta: „a mi Józsinak hallottam az előbb a rádióban... Nagy öröm volt az egész családban, amiért Kiváló Vasutas kitüntetést kaptam — mondja Scheffer József géplakatos, a budapesti MAV Gépjármű Üzem dolgozója.

Csakis

a Józsi bácsi...!

— Nemcsak a család örült. Mi is boldogok voltunk, hiszen róla az járja, hogy tényleg itt is született az üzemből — szól közbe Plestyán István, a szakszervezeti bizottság titkára. — De ennek a kitüntetésnek története is van. Ebben az évben először megváltoztattuk a jutalmazás módját. Az üzemből már előtte is többször megjegyezték nekem, miért van az, hogy a kitüntetésről legtöbbször a vasutas újságiból szereznek tudomást. Ugyanis nálunk az volt a szokás, hogy a javaslat felelősről jött. Az igazgató elvtárs az üzemi négyesekkel megbeszélve leadta nekünk a listát, mi pedig jóváhagytuk. Így azonban csak az a bizalmi tudott róla, akinél az illető dolgozott. Most már más a helyzet. A főbizalmi rendszer igen jól bevált, és jobban tudunk dolgozni. A jutalmazást pedig úgy oldjuk meg, hogy a bizalmiak, akik ismerik csoportjuk véleményét, javasolnak kitüntetésre embereket, s akkor maradhat a listán az illető, ha a dolgozók megszavazzák. A rostan most Józsi bácsi maradt felül, vagyis egyöntetűen részesít a választásuk...!

Nem csoda, hiszen a zömök, szőke lakatos valóban jól ismerik. Harmincnégy éve dolgozik az üzemből. Így azután azt sem lehet csodálni ha némi esetben azt kéri, hogy azt vagy azt a gépet csak Józsi bácsi javítsa. De olyan is volt már, hogy a raktáros is őt hívta át, hogy a számszámokról véleményt mondjon.

A nehéz munka
nyugtaltja

— Ebben nincs semmi különös — mondja csendesen az dós géplakatos. — Hiszen a hosszú évek alatt már megismerhették a munkámat. Nem ez az első munkahelyem, s ez lesz az utolsó is. Amikor géplakatosként felszabadultam, déljártam a „Kapagyárba”. Régen így hívták az üzemet, ma s így ismerik még sokan. Emelkeztem, hogy műhelyünk helyén egy kis fából készült suf-

ni volt. Ott kezdtem. Édesapám is itt dolgozott az üzemből... Józsi bácsiról azt mondják, nincs olyan munka, amit ne végezne el szívesen. Lehet ünnep, vagy vasárnap, ha sürgős munka van, akkor bent marad. A legutóbb is, amikor az univerzális darus járműprogram megindult, egy gépet sürgősen ki kellett javítani. Szombat és vasárnap egyhuzamban dolgoztak rajta, de hétfőre elkészült. Nem állt a gép a lakatosok miatt.

Az üzem pályafenntartási gépeket önállóan tervez és gyárt. Munkájuknak mindössze tíz százalékát teszi ki a javítás. De igen nagy szükség van az olyan szakemberekre, mint Scheffer József, aki bár régen tanulta a szakmát, a legmodernebb gépeket is megjavítja.

— Nincs különösebb funkciója a szakszervezetben — mondja magáról az idős lakatos —, de a felszabadulás óta tagja vagyok a pártnak is. Tudom a kötelességem.

Ha Józsi bácsi nem érkezik meg Ceglédbercelre a megszokott vonattal, felesége nem aggodik. Tudja, hogy a férjének megint sürgős munkája akad. A fiúk, aki szintén lakatos, hasonló szellemben nevelődött, s neki is szerelme a munka.

— Harmincan dolgozunk az állomáson — mondja Solyom József állomásfőnök-helyettes. — Sajnos munkaerőgond nálunk is van, mert három szállási szakszervezet van, ketten betegállományban, három tartalékosunkat pedig Bajára vezényeltek. A munkaerőhiány különösen a személyes árupénztárban érezteti hatását.

— Nagyon sok a munkánk — kapcsolódik a beszélgetésbe Bagóczy István árupénztáros. — En kezelem az iparvágány- és munkabérfizető számlákat is. Sokat kell túlórázni. A legtöbb munka 14-én és 23-án van. Ekkor fizetjük a pályafenntartási dolgozók bérét is. Régebben volt egy segítőt, aki fél napot dolgozott itt. Nagyon hiányzik ez a munkaerő, mert a jegyzőkönyvek írása sok időt igényel. Harminchat éve dolgozom a vasútnál, hamarosan

ka... a barátok... a levegő... Olyan kötődés volt, amelyet nem lehet és nem is szabad elfelejteni. Azután 1969-ben megint hívtak. Mihalecz Károly, az akkori szakasz-mérnököm keresett fel: „Laci bácsi szükség van rád. A tapasztalatodra az irodában most nagyobb szükség van. Kérünk, gyere vissza.”

— Nem tudtam nemet mondani. Gondoltam, ha valóban kelletek, majd elvállalok. Úgy érzem, tényleg hasznomat vetétek. Sokáig dolgoztam belső ellenőrként, most munkaügyi előadó vagyok. Ha nincs is annyi iskolám, mint a fiataloknak, a tapasztalatomat bizonyára hasznosíthatják. Így igaz, ezért kapta meg immár másodszor a Kiváló dolgozó kitüntetést.

A térfőnök

Fiatalabb ember, de szintén egy életre szóló szerződése van a MAV-val Kopházi József térfőnöknek. — Nem tartozom vasutas dinasztiaiba, bár a feleségem apja, nagyapja egyaránt a vasút kenyerét ette. Én 1952-ben öltöttem fel az egyenruhát. Forgalmi gyakornokként kezdtem Gelsén, azután Ba-



— Amikor van egy kis szabad időm, a műszaki könyveket bújom, mert abból igen sokat tanulok. Kell is, mert a gépek rengeteget változtak, s minél bonyolultabb egy gép, annál szívesebben foglalkozom a javításával. Ha bármilyen ideges és ingerült vagyok, ez a munka megnyugtat...

A megbecsülés
kötelez

Amikor a géphez hívják, mint egy jó orvos, ő is kifagatja a „beteg” állapotáról a melette dolgozót. Azt valjaj, hogy a pontos diagnózist így könnyebb megállapítani, mint-ha nem venné figyelembe a gépen dolgozó véleményét.

Amikor nemrég kapott Kiváló vasutas kitüntetéséről faggatom, szeme könnybelábad, és a következőket mondja: — Nem számítottam rá, de nagyon jólesett a megbecsülés és az elismerés. Ez arra kötelez, hogy ezután is végzsem jól a munkámat. Becsülettel, ahogy eddig tettem... Szalai Mária

Örömeik és gondok Bácsalmáson

Bácsalmás állomáson nyáron mindig nagy a forgalom. A környező termelőszövetkezetek és állami gazdaságok itt adják fel áruikat, ezen kívül a személyforgalom is jelentős.

— Harmincan dolgozunk az állomáson — mondja Solyom József állomásfőnök-helyettes. — Sajnos munkaerőgond nálunk is van, mert három szállási szakszervezet van, ketten betegállományban, három tartalékosunkat pedig Bajára vezényeltek. A munkaerőhiány különösen a személyes árupénztárban érezteti hatását.

— Nagyon sok a munkánk — kapcsolódik a beszélgetésbe Bagóczy István árupénztáros. — En kezelem az iparvágány- és munkabérfizető számlákat is. Sokat kell túlórázni. A legtöbb munka 14-én és 23-án van. Ekkor fizetjük a pályafenntartási dolgozók bérét is. Régebben volt egy segítőt, aki fél napot dolgozott itt. Nagyon hiányzik ez a munkaerő, mert a jegyzőkönyvek írása sok időt igényel. Harminchat éve dolgozom a vasútnál, hamarosan

latonmártárfürdő, Fonyód volt az állomáshely. Az utóbbi 13 év Nagykánizsához köt. Egész sereg tanfolyam, iskola és a tisztképző van mögöttem... A térfőnök mindenért felelős parancsnok az állomáson. Szünet nélkül jön-megy a sínek között. Vékony alakja hol a jelzőnél, hol az iparvágányokról érkező vagonok mellett tűnik fel. Leülni a forgalmi irodában is alig van ideje.

— Így megy ez egész nap — törli meg verejtékező homlokát. — Csapatunka ez a javából. Ha a forgalmi szolgálattal nem lennének hozzáértő segítőtársaim, talán nem is bírnám. De ugyanezt mondhatom a váltókezelőkre, a kocsirendezőkre is. Én csak összefogom, irányítom azt a bonyolult munkát, amit a vonatok rendezése jelent.

Intézkedései nyomán a száz számar érkező vagonokból szerelvények állnak össze, gyorsul a kanizsai üzemek anyagalkatrész-utánpótlása, készsára szállítása. Még így is jut idő a társadalmi munkára, mert ahol szükség van rá, ott Kopházi Józsefet mindig megtalálják. Ezúttal negyedszer lett Kiváló dolgozó. Győri András

A munkaerőhiány szorításában

A Keletiben kimerültek a tartalékok

Mi van a „függöny” mögött? — Tolatás egy plusz egy fővel

A vasút egyik legnagyobb gondja a munkaerőhiány. Különösen a budapesti pályaudvarokon aggasztó a helyzet. Az előrejelzés sem biztató, 1990-ig nem várható lényeges javulás. Összesen kétezer dolgozó hiányzik a kulcsfontosságú szolgálati helyekről. Ez a szám a 142 ezer vasutashoz viszonyítva nem tűnik riasztónak, a valóságban azonban mégis szerteágazó gondokat okoz. Képvés a kocsirendező, a sarus, a váltókezelő, a kocsitisztító, a jegyvizsgáló. Hiányukat nem lehet egyszerű adminisztratív intézkedéssel, átcsoportosítással pótolni. Sajátos helyzetet teremtett ez a MÁV-nál. Kötvetkezmenveit és az orvoslására tett erőfeszítéseket néhány budapesti nagypályaudvaron — elsőként a Keletiben — próbáltam regisztrálni.

Perdöntő számok

— A létszám a minimumra csökkent, a tartalékok kimerültek — magyarázza Molnár Gábor állomásfőnök. — Örheleket szüntettünk meg, vagy részlegesen üzemeltetünk. A további létszámcsökkenés már a forgalom biztonságát, a munka hatékonyságát veszélyeztetné.

Jegyzetfüzetet vesz elő, abból olvassa a perdöntő számokat. Hiányzik 63 váltókezelő és kocsirendező, 14 személyépítő, 6 raktárnok, 27 kocsitisztító, 31 vonatvezető és jegyvizsgáló. Ebben az évben 33 dolgozót vettek fel és 32-t helyeztek oda. Ugyanakkor 66-an hagyták el a pályaudvart. A forgalom szempontjából fontos (frequentált) szolgálati helyeken 94-en hiányoznak.

— Tíz év óta élünk a Keletiben a munkaerőhiány okozta gondok szorításában — folytatja a főnök. — A réghajtó szolgálatnál most stagnál a létszám. Huszorkét kocsirendezővel van kevesebb a szükségesnél. A második félévben harmincegyenvenenemnek nyugdíjba a pályaudvarról. Szerencsére huszonegyen — az ösztönző bérezés és kedvezményes hatásra — vállalták a továbbmozgást. Jelenleg 43 nyugdíjast foglalkoztatunk, főleg az utazó- és a kereskedelmi szolgálatnál.

— Milyen következményekkel vannak a pályaudvaron a munkaerőhiányok? — Sokrétűek a gondjaink. Nagyobbik részét csak mi, vasutasok érezzük. Hatása azonban sajnos az utasokatis sújtja. A tolatást egy plusz egy, azaz két kocsirendező végzi az optimális négy helyett. Ezt még engedélyezi az utasítás, de így lassúbb a munka és balesetveszélyesebb. A vasút nem állhat meg. Ezért nem tudjuk biztosítani a pihenőnapokat. A havi négy helyett csak egyet engedélyezhetünk. Pedig a dolgozók pihenni szeretnének. Ez hatásos van a munkahelyi légkörre is. A negyven éven felülieket általában a pihenőnap érdekli, nem az érte járó pénz. A frequentált munkakörökben egy dolgozónak havonta általában 30–40 túlórája van. Ez gyakran válhat konfliktusok forrásává. A munkaerőhiány miatt sokszor kénsé a vonatok, az induló szerelvényeket nem tudjuk feltölteni vízzel, a kocsik piszkosak stb. Az utasok joggal panaszkodnak. Ők gyorsan, kulturáltan szeretnének utazni, nem a magyarázatokra kíváncsiak. Igazuk van.

Technika óh!

A helyzetet súlyosbítja, hogy a Nyugati pályaudvar átépítése miatt négy nemzetközi gyorsvonattal több indul a Keletiből. Nyáron egy 24 órában 120 vonat érkezik a pályaudvarra és ugyanennyi indul innen. A Keleti műszaki állapota sem felel már meg a mai követelményeknek. A fejlesztés csak a VI., vagy a VII. öt-éves tervben kerül sor. A váltóállító berendezések korszerűtlenekek, kezelésküszök sok vas-

utásra van szükség. A központi állítású váltókat hét dolgozó kezeli; az integráldominó berendezésekhez elég lenne három. Sok gondot okoz a pályaudvarhoz tartozó hat-száz személykocsi külső tisztítása is. Nincs mosóberendezés, ezért huszonegy óránként hat szerelvényt állítanak össze és küldenek a Nyugati pályaudvar kocsimosójába. Ez szintén többletmunkát jelent. Enyhíthetné a gondokat az is, ha a pályaudvarnak lenne munkásszállója. A dolgozók 75 százaléka vidékről jár szolgálatba.

— Kérés a nemzetközi forgalomban közlekedtetendő kocsink — jegyzi meg Molnár Gábor. — Egyszer bejött az irodámba egy alezredes és arra kért, hogy tegyünk meg egy kocsit a Balt Orient expresszre, mert száz utasnak nincs helye. Sajnos nem tehettem. A vonatok zsúfoltak, az utasok idegesek és a vasutat szidják. Pedig ha ismernek az igazi okot... Itt nem lassálnak a vasutasok, nincs idejük pihenni.

Keményen dolgoznak

Kónya János tanácsossal, a Keleti belső ellenőrével indulunk a „függönyön” túrra. Így neveztek el a vasutasok a csarnokon túli „birodalmat”, ahol többek között a kocsirendező és a váltókezelők dolgoznak. A csarnok érkezési oldalának végénél jobbra fordulunk. A betűs vágányokkal szemben van az első őrhely. „Fináncórhely” a neve. Bemegyünk néhány percre. Banka Pál váltókezelő ül az asztalnál. Kezeli a telefon és tájékoztatja az érdeklődő utasokat. 1969-ben jött a Keletibe. Azelőtt a fészánati vontatási főnökségnél dolgozott. Jól érzi itt magát, a keresettel elégedett. Gyalogváltóórnek és gépkísérőnek is beosztható. Most éppen helyettesít. A pályaudvaron gyakran előfordul, hogy más beosztásban is helyt kell állni.

Virág László és Pivarnyik II. József kocsirendezővel a tárolóvágányok közelében találkozunk. A négyes tartalék mellett dolgoznak.

— Sokat szaladunk tizenkét óra alatt — mondja Virág László. — Egy tartalékgép mellett két kocsirendező dolgozik. Ez különösen télen és ködben balesetveszélyes. Én már huszonehét éve vagyok vasutas. Újszázon lakom. Másfél óras az út. A feleségem nemrég halt meg. Nem panaszkodom a túlórák miatt. — Egy hónapban három szabadnapot ledolgozunk — szól közbe Pivarnyik II. tolatásvezető. — Huszonehét éves vagyok, én is jobban örülök a pénznek, mint a szabadnapnak... Az „öregkezelő” őrhely vágányai mellett haladunk tovább. Nagy a forgalom. A V43-asok hozzák, viszik a szerelvényeket. Kísérőm bemutatja Győri János vezető váltókezelőt. Tizenhat éve dolgozik a Keletiben.

Nézze meg a ruhám! Két napja mosta ki a feleségem és már olajfoltos — panaszkolja. — Ez azért van, mert mások helyett is dolgozni kell. Mint váltókezelő, kocsirendező és gépkísérő teendőket is végzek. A társaim is ezt csinálják, különben megállna itt a forgalom.

Közben odajött Szobota Imre vezető kocsimester is. Bekapcsolódik a beszélgetésbe. — Nem panaszképpen mondom, de itt keményen kell dolgozni. Most is csorog a víz a hátamon. Egy tizenkétórás szolgálat után nagyon elfáradunk. Naponta 130 kocsit is leaszakot, pedig egyet sem kellene. A váltóór ugyanezt csinálja. Leaszak és bekísér vonatokat, mert nincs ember. Tizenhat pár nemzetközi vonattal van most több naponta, mint ezelőtt tíz éve. Télen még nehezebb a dolgunk.

— Az állomás kapacitása nehezen bírja ezt a forgalmat — veszi át ismét a szót Győri János. — Sok a vonat, kevés a hely. Néha egy-egy kocsit hatszor is elmozdítunk a helyről, mert „útban van”, akadályozza a forgalmat. A vágányok is rövidek. A csarnoknak csak egy olyan vágánya van, amelyre befér egy tizennyolc kocsi szerelvény. A többin általában csak kilenc fér el. Egy alkalommal huszonegy kocsiból álló vonat érkezett a külsőre. A vége kilygott a váltókig. Az utasok bördöndöklél bukdácsoltak a vágányok között és káromkodtak. Én az őrbódé mellé húzódtam, mert szűgyeltem magam. Nekem egy szolgálat tizenkilenc óras távolléte jelent a családtól, mert bejáró vagyok. Tudnék örülni a havi négy szabadnapnak, de meg kell elégedni az eggyel.

Kinek a szívügye?

A Keletiben az állomásfőnök asztalán jelenleg egy felmondási kérelem van. Egy idős vasutas N-be megy, a temetkezési vállalathoz ügyintézőnek. Nem felelőtlen ember, mindig megmondja, mit cselekszik. Nehéz szívvel hagyja itt a vasutat, hiszen katonának is innen vonult be.

Az igazgatóság munkaerőfelvételi irodája a Keletiben van. Vezetőjével, Major Józseffel beszélgetek. Rögtön a lényegre tér: — Az első félévben 1695 dolgozót vettünk fel vasutasnak az igazgatóság területén. Tavaly hat hónap alatt 1442-t. Ugyanakkor fél év alatt 1821-en hagyták el a vasutat. A kilépköz száma tavaly 2123 volt. A frequentált munkakörökbe betöltésére 1411 jelentkezőt köztvetítettünk. Ebből 1143-at vettek fel. A budapesti csomópontok kulcsfontosságú szolgálati helyeire csak 209-en kerültek.

A központi munkaerő-felvételi iroda és kirendeltségeinek dolgozó harminc járási hivattal, kilenc megyei pályaválasztási intézettel és mintegy 250 községi tanácsal tartják a kapcsolatot. Nagy erőfeszítéseket tesznek a munkaerő-utánpótlás érdekében, de munkájukat nem mindig koronázza siker. — Gyakran előfordul — folytatja —, hogy a szolgálati helyek munkaügyi ügyintézői nem küldik vissza a felvételi irodába a hozzájuk közvetített dolgozót, ha az egészségügyi okok miatt nem felel meg valamilyen munkakör ellátására. Pedig mi javasolhatnánk neki más munkakört is. Azt tapasztaljuk, hogy több szolgálati helyen a főnökök nem tekintik szívügyüknek a munkaerő-utánpótlást. Az első félévben felkerestük az Észak- és Dél-budapesti Munkaerő-gazdálkodási Hivatalt. Negyvenöt szolgálati hely munkaerőigény-bejelentését ellenőriztük. Megállapítottuk, hogy fél év alatt mindössze tizen-négy szolgálati hely adott le ilyen igénylést.

A Keletiben nem,
a Nyugatiban igen

A vasutasnak jelentkezők közül tulajdonképpen senkit sem lenne szabad eltanácsolni. A szolgálati helyek mégis válogatnak. Ha nekik nem felel meg a jelentkező, egyszerűen eltanácsolják. A Keletiben történt nemrég. Egy huszonekét éves fiatalember jegyvizsgáló akart lenni. A munkaerő-felvételi iroda az állomás munkaügyi vezetőjéhez küldte. A vasútorvos harmadik csoportosnak minősítette a jelentkezőt, ezért a munkaügyi vezető eltanácsolta. Azzal érvelt, hogy harmadik csoportos nem lehet jegyvizsgáló. Pedig csak az erre vonatkozó utasítást kellett volna elolvasni. Az ugyanis kevésbé szigorú... A fiatalember ezután a Nyugatiba jelentkezett, ahol azonnal felvették. Úgy látszik, ott az utasítást is ismerik... Napjainkban már többet kell tenni azért, hogy újabb munkaerőt szerezzünk, és a meglévőt ne veszítsük el.

Kaszala Sándor

Szocialista brigádvezetők tanácskozása egy vasútépitő katonai alakulatnál

Ha egymás után mondjuk, vagy halljuk ezt a két fogalmat, hogy „szocialista brigádmozgalom” és „néphadsereg”, az első pillanatban sokak számára nem tűnik összetartozónak. Aki azonban részt vett a Magyar Néphadsereg bicskei műszaki-építő katonáinak július 4-i tanácskozásán, egészen másképpen vélekedik, s tudja, hogy a két látszólag egymástól eltérő kategória milyen szorosan kapcsolódik egymáshoz.

Igazodás a feladatokhoz

A tanácskozás résztvevőit — köztük a MÁV részéről megjelent Gulyás János vezérigazgató-helyettes és a budapesti vasútigazgatóság, illetve az alakulattal együttműködő építési főnökség párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetőit — Mészáros István főzsrőrmester, a katonák KISZ-bizottságának titkára köszöntötte, majd Gyarmati András alezredes (aki 35 évvel ezelőtt maga is vasutas-ként kezdte pályafutását) mondott vitaindító beszédet. Az alezredes rámutatott, hogy a brigádmozgalom 20 évvel ezelőtti kibontakozása a ma katonai szolgálatot teljesítő fiatalok számára történelem, hiszen születésük időpontjával csaknem egybeesnek azok az évek. Kétségtelen azonban, hogy a munkások legjobbjainak akkori kezdeményezését híven követte a fiatalabb nemzedék, így a brigádmozgalom jelenleg is a szocialista építőmunka lendítő ereje, sőt meghatározója országunk gazdasági és társadalmi fejlődésének.

— A szocialista brigádmozgalom a Magyar Néphadsereg alakulatainál is képes volt igazodni az elmúlt évek során egyre növekvő feladatokhoz — mondotta Gyarmati András. — Ennek folytán egységünk 1977-ben is teljesítette, sőt túlteljesítette százalékos tervét, szoros együttműködésben a „kooperáló” vállalatok dolgozóival. A mai tanácskozás időszzerűsége növeli, hogy a népgazdaság V. ötéves tervének második felidejéhez érkezünk, s országosan is tartanak az értékelések, amelyek alapján világosabban látjuk a még hátralevő feladatokat.

Kitüntető címek tulajdonosai

Az egység parancsnoka hivatalozott az MSZMP KB legutóbbi határozataira, s ebből következően a további tennivalókra. Beszámolt arról is, hogy az 1977. évi munkaversenyben — amelyet az együtt-

működő vállalatok vezetőivel közösen értékelték — három alegység katonái kiérdemelték a Szocialista Építészázad címet. Más alegységek, illetve egységek a Szocialista Építészszakasz, illetve a Szocialista Vasútépitő Zászlóalj kitüntető címet szerezték meg. A mozgalom ideai fejlődéséről szólván elhangzott, hogy a szocialista munkaversenybe egyénileg benevezett a személyi állomány 97,5 százaléka, ugyanakkor valamennyi egység (raj, szakasz, század) teljes létszámmal pályázik a kollektív címre. A feladatok a parancsnok ezzel összefüggésben részletezte, majd a katonák élet- és munkakörülményeinek állandó és folyamatos javulásáról adott számot.

— Korábban fabarakk, modulbarakk és nem egyszer hosszabb időtartamra is „guruló elhelyezés” jellemezte szállásunkat, ezzel szemben ma már korszerű, komfortos épületekben lakunk. A változás kapcsán is őszinte elismeréssel és köszönettel szólhatunk az együttműködő vállalatok segítőkészségéről és arról a nagy arányú minőségi fejlődésről, amelynek feltételeit számunkra megteremtették — mondotta az alezredes. Beszédének végén mind az alakulat teljes személyi állománya, mind a saját nevében jókívánságait fejezte ki a 28. vasutasnap alkalmából a vasutasok nagy családjának.

A vitaindító előadást számos hozzászólás követte, s különösen nagy tetszést és egyetértést váltott ki Vágó Imre főhadnagy, Süttö Ferenc, Dettai László, Tózsér András, Bécsi András őrzvezető és Hegedűs Zoltán alezredes felszólalása, amelyek a feladatok végrehajtását segítették elő.

Köszönet a helytállásért

Szót kért Gulyás János vezérigazgató-helyettes is, aki ez alkalommal már másodszor vett részt az egység szocialista brigádvezetőinek tanácskozásán. Nagyra értékelték, hogy a katonafiatalok változatlanul törekednek a hármas jelszóban megfogalmazott követelmények betartására, távol az otthontól eleget téve hazafias kötelezettségeiknek is. Beszédének további részében a vezérigazgató-helyettes a MÁV távlati terveit ismertette, hangsúlyozva, hogy azokat a mai feladatok végrehajtása alapozza meg, s nem túlzás, hogy a VI. ötéves terv a technikai színvonal nagymérvű emelésének időszaka lesz. Végül a vasút vezetése nevében köszönetet mondott a katonák helytállásáért, eddig végzett, becsületes munkájukért.

A tanácskozás aktív, előremutató fórumnak bizonyult, s híven tükrözte a résztvevők tenniakarását.

Kiss Géza
hadnagy

Ne bízzuk a véletlenre...

Legyen 1978 a balesetmegelőzés éve! — Olvashattuk a nemzetközi vasútegyetem felhívásában, amelyhez a MÁV Budapesti Igazgatósága is csatlakozott. Ahhoz, hogy csatlakozásunk ne csupán formális aktus maradjon, minden szolgálati helyen többet kell tenni a balesetek megelőzése érdekében. Nem maradhatnak ki ebből a közös akcióból a kis szolgálati főnökségek sem.

Nagymaros állomáson június 26-án reggel nem történt baleset. De ez csak a véletlennek volt köszönhető.

Az állomás forgalmi szolgálattevője sem a hangosbemondó útján, sem más módon nem tájékoztatta a 137-es számú, menetrendszerű személyvonatra várakozó utasokat arról, hogy 7,53 órakor — a vonat érkezési idejében — előbb a 209. számú nemzetközi gyors halad át a IV. vágányon. A III. és a IV. vágány közötti peronrészén

mintegy 30 utas várakozott. Amikor észlelték, hogy Szob felől gyorsvonat jön, Verőcemaros felől pedig a 152. számú tehervonat közeledik, hogy áthaladjon a III. vágányon, több nő kisgyermekekkel igyekezett kimenekülni a két vágány közötti, sodrásveszélyes helyről. Ez szerencsésen sikerült nekik, de többen a veszélyes zónában maradtak.

A forgalmi szolgálattevő mindezt nem láthatta, mert nem tartózkodott a téren, elmulasztotta figyelési kötelezettségét is. Így azután azt sem vette észre, hogy a tehervonat utolsó, fedett kocsijának kerekai és féktuskói már annyira át voltak tüzesedve, hogy szinte lángoltak. Amikor mindezek után beérkezett a 137. számú személyvonat. Nagymaros állomáson ismét némák maradtak az utastájékoztató céljára felszerelt hangszórók.

(gaj.)

DÁVID JÓZSEF:

Intő az óvodából

Soós Péter olyan helyzetből támadja Krisztinát, amit kétségtelenül csókolózásnak neveznek.

Na és aztán — mondaná erre a naiv felnőtt ember —, mi van ebben? Az óvodások között ez még ártatlan, sőt bübbajós jelenség.

— Igen ám — meséli tovább az óvodónő —, csak hogy Péter a rendre utasítás után tíz perc múlva újra kezdi a támadást, és nem az Andreák, Zsuzsák, Ágnesek, hanem csakis Krisztina ellen.

— Mert Soós Péter — mentem a gyerekek — valahol máris egy jellem, hiszen ő noha meglehetősen, nem ugrobuzgál egyik kislánnyal a másikig. Kitart az én unokám mellett.

— De Krisztinának — mondja tovább az óvodónő —, aki épp egy beteg játékbaba ápolásával volt elfoglalva, nem tesszett ez a meg-megújuló szerelmetes roham. És sikított.

Sikított, ahogy csak a kis torkán kifért.

A szép szavaz intelem itt már mit sem ér, így hát a szerelmetes legényke a sarokba állított. Konokul, leszegett fejfel — és a falnak fordulva — viselte a „paradicsomból” való első kiütést. A többi kiscsoportosok között meggy tovább a megszokott, mindennapi élet.

Az óvó néninek más dolga is van. De egy idő után észbe jut a sarokba állított, és siet a terembe, hogy Soós Pétert feloldja a büntetés alól.

— És mit lát?
Krisztina — az én kis unokám — csicsigatja, babusgatja a szenvedőt, akinek az arcára kiadós puskákat is cuppant.

— Hát így bizony, kedves nagypapa! — tárja szét karját az óvó néni, majd folytatja: — aztán a „vallatás”-nál kiderült, hogy a fő bűnös nem is a legényke volt, hanem a kisasszony, mert — ahogy a gyerekek is elmondták — Krisztina kezdte a csókolózást Péter tulajdonképpen csak vi-

Apu, mikor lesz megint vasutasnap?

Minden résztvevőnek felejthetetlen élményt jelentettek a ferencvárosi rendezvények



A Gubacsi sátor előtt elkészült a pörkölt, lehet tálnálni (Óvári Árpád felvétele)

— Ilyen még nem volt! — Ez az általános vélemény a ferencvárosi vasutas dolgozók körében a nálunk megrendezett vasutasnapra ünnepségekről. Ezen a változatos, sokféle játékot, jó szórakozást kínáló rendezvényen gyermek és nyugdíjas, fiatal és idősebb vasutas egyaránt jól érezte magát. Egyik munkatársam mesélte a minap, hogy kislia, akit magával hozott a vasutasnapra, egyre kérdegetti tőle: — Apu, mikor lesz megint vasutasnap?

Bár a Magyar Vasutas legutóbbi számában már részletes tudósítást olvashattunk a ferencvárosi vasutasnapról, úgy gondolom még érdemes néhány tény, eredményt elmondani ezzel kapcsolatban. Mindenekelőtt azt, hogy ezen az ünnepségünkön csomópontunk nem kevesebb, mint 445 dolgozója kapta meg a törzsgárda jelvény különböző fokozatát és jutalomként több mint 300 ezer forint került szétosztásra. Heten kaptak igazgatói dícséretet, 83-an Kiváló Dolgozó jelvényt és nyolc fiatal vehette át a Kiváló Ifjú Szakmunkás kitüntetést.

A valóban gazdag ünnepi sportprogram nem csupán a nézőtérre, hanem a pályára is hívta dolgozóinkat. A hívó szónak volt is fogantatója, hiszen hat csapat vett részt az itt rendezett kispályás labdarúgó villámturnán és 25-en küzdöttek az asztalitenisz bajnok címért. Tömegsport rendezvényünk rangos eredménye volt, hogy ezúttal tartották a budapesti területi bizottság labdarúgó bajnokságának döntőjét. Ezen az Északi járműjavító csapata legyőzte a székesfehérvári járműjavító együttesét és bekerült az or-

„Közös erővel”

Dicséret, jutalom

A Szakszervezetek Országos Tanácsa 1977-ben hirdette meg a „Közös erővel a munkások és a műszakiak eredményes együttműködésért” című pályázatot. A vasút területéről — mint arról lapunkban is beszámoltunk — 52 pályamű érkezett a bíráló bizottsághoz. Ebből tizet a szombathelyi igazgatóság területén dolgozó fiatalok készítették.

A pályázókat a közelműltben fogadta Biri Sándor, szombathelyi igazgatóság helyettes vezetője. A hét kiemelkedő pályamű alkotóját dícséretben és ezer forint jutalomban részesítette az igazgató-helyettes.

Emlékplakett

békemunkáért

Július 24-én a Landler Jenő Művelődési Házban ünnepséget rendeztek, amelyen átadták Sándor Gézának, a művelődési igazgatójának és négy munkatársának: Bilszky Ferencnek, Árvai Anikónak, Galaschek Ferencnek és Hunyadvári Lajosnak a békemozgalomban kifejtett eredményes munkájuk elismeréseként az Országos Békemunka Elnöksége emléklapját és Békaplakettjét. A kitüntetés, valamint a vasutaszakszervezet elnökségének pénztálmát Révay Sándor osztályvezető adta át.

A GONDOSKODÁS JELE:

Összkomfortos őrhely

Tapolca állomás Ukk felőli végén a múlt század nyolcvanas éveitől vigyázta a vonatok érkezését az I. számú őrhely. A szűk, levegőtlen, komfort nélküli házikóban szorongott a szolgálatban levő vezető- és beosztott váltótőr. Nehezítette helyzetüket, hogy innen semmi kútlás nincs a bevágásban és éles kanyarban húzódo uktti, illetve zalahalapi vonalra, nem is szólvá a 10 ezrelékes lejtőtől és a kéziállítású váltótőről.

A nehézségek egy része megszűnt. A közelműltban ugyanis megüresedett az őrhely szomszédságában levő

lakás, s a szombathelyi igazgatóság azt alakította át váltótőri helyiséggé. Az „összkomfortosított” szolgálati helyiségben van víz, mosdó, mellékhelyiség, sőt, még hűtőszekrény sem hiányzik. Felszerelték természetesen a kulcsazonosító és egyéb, forgalom biztonságához szükséges berendezéseket is.

A váltótőrök — akiknek helytállására továbbra is szükség van — örülnek az új szolgálati helyiségnek, és a vasutasokról való gondoskodás újabb bizonyítékának tekintik azt.

Bognár Károly



FEL VESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT — FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint: forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékvezető, kocsielőőr, személy- és áruipentáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.

Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és hűtőipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés-fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBA: festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAI DŐ minden beosztásban havi 191 óra! Nagyobb budapesti főnökségeinken — egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.

VALTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu) TELEFON: 145-010.

NEMZETKÖZI ÉLET

A sínek világa összeköt minket

Olasz szakszervezeti delegáció látogatása

Július 3-tól 9-ig újabb olasz vasutas szakszervezeti delegáció járt hazánkban. A küldöttséget *Sanguanetti Antonio*, a vasutas-szakszervezet genovai tartományának titkára vezette. A delegáció tagjai voltak: *Parenti Antonio*, a vasutas-szakszervezet genovai tartományának körzeti titkára, *Lasagna Franco*, az SSI Novi-Ligure tartomány titkára és *Veirana Albino*, az SSI Savona tartomány titkára.

A vendégek azzal a céllal érkeztek hozzánk, hogy a vasutas-szakszervezet, ezen belül egy területi bizottság életével, munkájával ismerkedjenek. Választ kerestek arra is, hogy milyen a kapcsolat a szakszervezet és a dolgozók, valamint a gazdasági vezetők és a szakszervezeti vezetők között. Érdekelte őket továbbá az is, hogy szakszervezetünk vezetőinek milyen a viszonya az állami vezetőkkel, beleértve a MÁV-ot, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vezetőit.

Az olasz delegáció a budapesti területi bizottság vendéglétezt találkozt a munkabizottság vezetőivel. A megbeszélésen *dr. Szabó Miklós*, a területi bizottság titkára és *Rékasi István* vasútigazgatóhelyettes válaszolt kérdéseikre. A vendégek ezen kívül megtekintették a dunakeszi járműjavítót, továbbá a Balaton és környékét. Jártak szakszervezetünk balatonkene-



Koszorús Ferenc főtitkár a szakszervezet központjában üdvözlöli az olasz delegációt

sej és balatonboglári üdülőjében, valamint Szegeden és Kecskeméten.

Július 7-én részt vettek a budapesti igazgatóság vasutasnapjára rendezett ünnepségen. Ugyanezen a napon *Koszorús Ferenc* főtitkár fogadást adott az olasz küldöttség tiszteletére. Beszédében többek között elmondta, hogy a közelmúltban üdvözölhettük nálunk az olasz vasutas-szakszervezet magasabb szintű vezetőit. Mindkét delegáció tagjai megismerkedhettek a magyar vasutasok életével, eredményeivel és gondjaival. Munkájukban állt megtekinteni színbe az egész országot.

— Örömmel fogadtuk baráti szándékú látogatásukat. A sínek világa összeköt minket! Kérjük, hogy hazájukban ismertessék az itt szerzett tapasztalatokat, mondják el, hogyan élnek és dolgoznak a magyar vasutasok — fejezte be beszédét *Koszorús Ferenc*.

Ezután *Sanguanetti Antonio*, az olasz vasutas-szakszervezet genovai tartományának titkára foglalta össze látogatásuk eredményét. Hangsúlyozta, hogy itt tartózkodásuk során nagyon sok olyan tapasztalatot gyűjtöttek, amit munkájukban hasznosíthatnak majd.

VENDÉGEK KENYÁBÓL

Eljöttek meggyőződni a valóságról

Július 17—22 között szakszervezetünk vendégül látta a kenyai vasutas szakszervezet téttagú küldöttségét: *John G. Mollo*-t, a kenyai vasutas-szakszervezet főtitkárát és *David Karivki Githingá*-t, a kenyai vasutas-szakszervezet elnökét. A vendégek 17-én érkeztek a Ferihegyi repülőtérre. Másnap, 18-án délelőtt szakszervezetünk központjában *Koszorús Ferenc* főtitkár fogadta őket. Tájékoztatta vendégeinket a vasút és a szakszervezet

Július 21-én a szakszervezeti központban fogadást tartottak tiszteletükre, amelyen megjelent *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Molnár György* és *Kajcsa József* titkár és a központi vezetőség osztályvezetői.

John G. Mollo főtitkár tájékoztatta szakszervezetünk képviselőit a kenyai vasutas-szakszervezet munkájáról, a kenyai vasút helyzetéről, a jelenlegi politikai és gazdasági körülményekről.

tatást adni. Igyekszem azt a hamis képet megváltoztatni, amit a nyugati propaganda önkörműről festett. Szeretném, ha a főtitkáruk és szakszervezetük küldöttsége is ellátogatna hozzánk — fejezte be szavait a kenyai főtitkár.

Sz. M.

Brigádok együttműködése

Amikor a Hejőcsabai Cement Műveket Miskolcon átadták üzemeltetésre, több vágánycsoportot is építettek a cementkudmerek fogadására. A vágánycsoportok biztosító berendezésbe való bekapcsolása érdekében pedig 1977-ben 8 millió forintos beruházással megkezdtek a hozzá tartozó létesítmények megépítését.

Az építési munkálatokat egy 20 tagú kollektíva, a miskolci építési főnökség MÁV Kiváló brigádja címmel kitüntetett „Egyetértés” szocialista brigád végzi.

Az építési munkálatokat nagyban hátráltatja a rendezőpályaudvar szűk keresztmetszete. Ezért az építkezéshez szükséges anyagok odaszállít-

tása, a kitermelt föld elszállítására sokszor emberfeletti munkát követelt, nemcsak a brigád tagjaitól, hanem a velük szorosan együttműködő forgalmi dolgozóktól is.

— A rendező szocialista brigádjainak segítségével nem állnánk ilyen jól az építkezésen — mondotta *Kada András* az építő brigád vezetője, akit márciusban a „Munkaverseny Győztese” emlékéremmel tüntették ki.

Az Egyetértés brigád éppen erre a segítségre építve vállalta, hogy a HCM biztosítóberendezés építési munkálatait 1978. november 24-re, a KMP megalakulásának 60. évfordulójára befejezik.

Kisvárdai János

A megbecsülés jele

Minden év június végén vagy július elején, expressz levelet kézbesít édesapám részére a posta. Feladó: a MÁV Tisztképző Intézet. A levél tartalma: meghívó a tisztavatásra, s a vasutasnap rendezvényeire...

A meghívó, mint minden évben most is izléses. A zöldes címlapon az ország vasúti hálózatának fehér vonalakkal felvázolt térképe látható, rajta aranyozott betűkkel: 1978. július 9., 28. Vasutasnap.

Ez az expresszlevél mindig időben érkezik. A címzés pontos. Pedig már tizenhárom éve, hogy édesapám nyugalmába vonult. S nemhogy őt, de még egykori hivatali beosztását sem felejtették el, mert — valószínűleg a tévedések elkerülése végett — azt is mindig gondosan feltüntetik.

Szép gesztus, úgy is mondhatnám: a megbecsülés jele, hogy a Tisztképző Intézet számon tartja és a vasutasok ünnepeire minden évben meghívja egykori tanárait...

Ujházy György

Sajtókonferencia a Váci úti székházban

Prágából Budapestre tette át székhelyét

a Közlekedési Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége

Prágából Budapestre költözött a Szakszervezeti Világszövetséghez tartozó Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége. Ebből az alkalomból július 9-én sajtókonferenciát tartottak, amelyen *Blatenszky Kálmán*, a szervezet magyar titkára köszöntötte a megjelenőket, köztük *Timmer Józsefet*, a SZOT és *Borisz Averjanovot*, az SZVSZ titkárát, majd bemutatta a nemzetközi szövetség titkárait. Utána *Debkumar Ganguli*, a KSZSZNSZ főtitkára informálta a sajtó képviselőit munkájukról és terveikről.

Elmondotta többek között, hogy a KSZSZNSZ, amelyet korábban a Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Nemzetközi Szövetségének hívtak, 1953-ban jött létre. Egyesítette a vasutasok, a közúti szállítók, a polgári repülés, a tengerhajózás, a belföldi víziutak, a kikötők és a halászati dolgozók szakszervezeit. A szövetségnek megalakulásakor nyolcmillió tagja volt. A KSZSZNSZ-hez jelenleg 53 ország 17,5 millió szervezett dolgozója tartozik. Tiszteletben tartja egyes szervezetek szuverenitását és függetlenségét, szorgalmazza az együttműködést a világ összes haladó és demokratikus erőivel.

Ez az egyetlen olyan nemzetközi szervezet, amely egyesíti a szocialista, a kapitalista és a fejlődő országok közlekedési, kikötői és halászati dolgozóit. Alapszabálya kimondja, hogy: „A Nemzetközi Szövetség és az SZVSZ kapcsolatai a két szervezet céljainak és elveinek azonosságából fakadó testvéri együttműködés alapján jöttek létre.” A KSZSZNSZ önkéntes alapon egyesíti a közlekedési dolgozókat valamennyi szervezetét, amelyek elfogadják a nemzetközi szövetség alapszabályát. Az NSZ tagság nem jelent automatikusan SZVSZ-tagságot. A nemzetközi szövetséghez csatlakozott valamennyi

szervezet egyenlő jogokkal rendelkezik. A szövetség legmagasabb vezető szerve a Szakszervezeti Szakmai Világkonferencia, amely az összes testvér- és tagszervezet által megválasztott küldöttségekből áll. A világkonferenciát négyévenként hívják össze. A KSZSZNSZ a „Világ Közlekedési Dolgozói” címmel folyóiratot és rendszeresen megjelenő információs mellékletet ad ki.

A sajtókonferenciát követően került sor arra a bensőséges ünnepségre, amelyen megjelent *Gáspár Sándor*, a Szakszervezeti Világszövetség elnöke, a SZOT főtitkára, a SZOT elnökségének és titkárságának több tagja, valamint

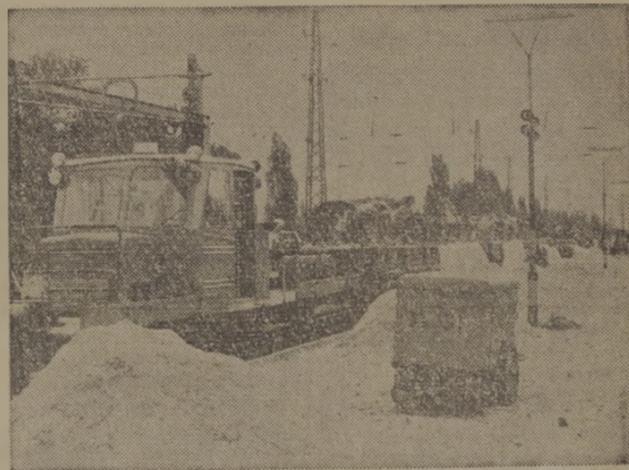
Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet és *Tóth István*, a KSZDSZ főtitkára is.

Földvári Aladár, a SZOT elnöke köszöntötte a hazánkba települt szövetséget, annak vezetőit és sok sikert kívánt munkájukhoz. A SZOT elnökének szavaira *Debkumar Ganguli* válaszolt. Megköszönte a fogadtatást és kifejezte reményét, hogy a Budapesten rendelkezésükre álló lehetőségek közt eredményes munkát tudnak majd végezni. Befejezésül köszönetet mondott a Magyar Népköztársaság kormányának és a Szakszervezetek Országos Tanácsának a kedves fogadtatásért és a munkához szükséges körülmények megteremtéséért.

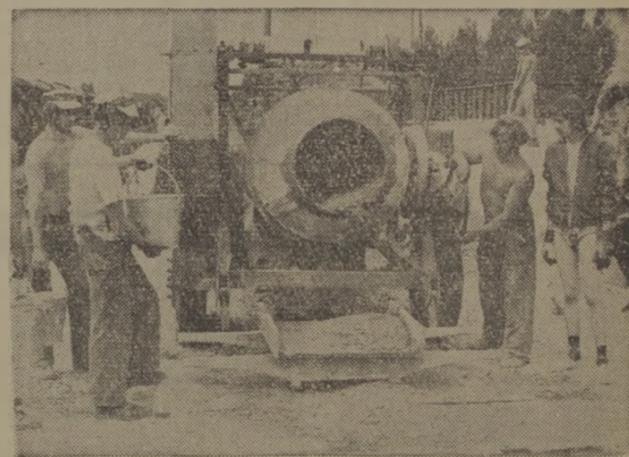
K. S.

KISZ-építőtábor Biatorbágyon

Biatorbágy állomáson KISZ-építőtábort létesítettek a befejezéséhez közeledő vonali rekonstrukció segítésére. A Ságvári Endre önkéntes vasútépítő táborba kéthetenként érkeznek 150—200 diák. Ottjártunkkor Szabolcs-Szatmár megyéből jöttek a fiatalok. Hat órát dolgoznak naponta a vonalon, utána a sátor táborban sportolással, szórakozással töltik a szabad időt.



Megérkezett a sóderszállítvány. A fiatalok jókedvvel lapátolják a nem könnyű építőanyagot



Forog a betonkeverő. A vizet vödörökben hordják a géphez



Új peront építenek Budaörsön. A KISZ-brigádok szorgalmát dicséri, hogy határidőre elkészül

(Tenta György képriportja)



Szakszervezetünk vezetői és a kenyai delegáció kölcsönösen tájékoztatták egymást a két szakszervezet munkájáról

helyzetéről és időszaki feladatairól.

A vendégek ellátogattak a budapesti igazgatóságra és megtekintették a ferencvárosi csomópontot. Meglátogatták az üdülővasutat és a MÁV Tisztképző Intézetet. Jártak a dunakeszi járműjavítóban, ahol számukra szakmai és szakszervezeti tájékoztatót tartottak az ott folyó munkáról; az izlemben beszélgettek a gazdasági vezetőkkel és a szakszervezeti aktivistákkal. Meglépték a tanműhelyt, a szocialisták, majd a kulturális létesítményeket.

Július 20-án Győrbe utaztak, s onnan Balatonkenesére az ottani gyermeküdülőbe és az oktatási központba látogattak. A szombathelyi területi bizottság munkatársai tájékoztatták őket üdülési és oktatási rendszerükről. Vendégeink még aznap láthatták Balatonfüred és Tihany nevelési tevékenységét is.

— Kenya hetven évig gyarmati sorban élt — mondotta *John G. Mollo* főtitkár —, s ennek nyomát még a mai napig is viseli. Nem lehet elmondani, hogy a kenyai vasutasok boldog emberek, de egyetlen biztató dolog számukra, hogy a szakszervezet értük tevékenykedik. Igaz ugyan, hogy a béreket rövid idő alatt sikerült megdupláznia, de ezzel párhuzamosan a fogyasztási árak háromszorosára növekedtek.

— Örömmel tapasztaltam az önök országában, hogy a nyugati sajtó propagandájával ellentétben, itt jól élnek az emberek. Mi ugyanis sok téves tájékoztatást kapunk Magyarországról, s kissé félve jöttünk el, de mindennek az ellenkezőjét tapasztaltuk. Őszintén mondom, hogy igyekszem a lehetőségekhez mérten magyarországi utamról pontos, részletes tájékoz-

Házhoz jött a tenger

Június elején *Tapolcán*, a Batsányi János Művelődési Központban diafilmetitással egybekötött *élménybeszámolót* tartottak a nyugdíjasoknak. A színes, érdekes beszámolót *Jóska H. Gyula*, a Bakonyi Bau-
xítbánya Vállalat nyugdíjas vezetője tartotta. Igen érdekes volt az előadás, leg-
alábbis nekünk öregeknek, akik még sohasem láttuk a *tengert*. A képeken meg-
jelent előttünk csodálatos szépségében a „nagy víz”, a kikötők, a strandok, száll-
odák és a tengerparti rú-
rosok.

Nem véletlen, hogy eze-
ken az előadásokon egyre
többben vesznek részt. Igen
népszerűek lettek ezek az
előadásorozatok, melyeket
a *vasutasok kezdeményez-
tek*. Mint legtöbbször, most
is telt ház előtt hangzott el
a tanulságos beszámoló.

A szerkesztőség üzeni

Várfalvi Gyula, Szepesi Józsefné, Nagykanizsa; Kerekes László, Emödi István, Budapest; Pintér Lajos, Vác; Bolczár Gyula, Békéscsaba; Nyíri Ferenc, Debrecen; Varga Imre, Kecskemét; Szűcs Ferenc, Rápi József, Iltan; Pál István, Kislivárdai János, Sipsi Gyula, Miskolc; Zsoltdos Barnabás, Mátészalka; Izeleiket lapunk anyagához felhasználjuk. Földvári József, Szolnok; Breznay István, Vác; Dénes Vince, Gyékényes; Stengserwald László, Pécel; leveleiket illetékes helyre továbbítotuk.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszer-
vezeti bizottságok és olvasóink fig-
yelmébe ajánljuk a következők-
et:
26. számból: 107 418 1978. Az
üzemfőnökségek VSZT ügyintéző-
sének szervezeti és működési szabá-
lyozása.
27. számból: 107 368 1978. „Be-
szolgáltatások ismertetése” c. szigorú-
an elszámolandó nyomtatvány
rendszeresítése.
28. számból: 107 112 1978. A munká-
ldóról, a munkaközi szünetről
és a készenlétről.

Lakásesere

Elszerelém Budapest, VIII. ker-
ületben levő két szobás, 80 négy-
zetméteres, gázfűtéses, komfortos
lakásomat másfél szobás, 43-45
négyzetméteres komfortos tanácsi
lakásra. Érdeklődni 8-16 óra kö-
zött a 173-982. sz. telefonon.
Nagyméretű másfél szoba össz-
komfortos, kertes, földszintes
MÁV szolgálati lakásom elcsere-
lém egy pesti vagy soproni tanácsi
lakásra. Levélcím: Horváth
Béla, 1387 Budapest, Pf. 32.
Elszerelém szentesi, négy laká-
sós társasházban levő két szobás,
komfortos, kerttel, garázzsal, mel-
léképüléssel kiegészített lakásomat
hasonló szegedire. Esetleg előadás-
ról is lehet szó, elfogadható áron.
Erdeklődni a 06 11-39-es üzemi tel-
efonszámom. Levélcím: Posztófs
János, 6600 Szentes, Felszabadulás
utca 25.

Szovjet és NDK siker

a IX. nemzetközi vasutas férfi úszóbajnokságon

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) meg-
bízásából a vasutas-szakszerve-
zet volt a házigazdája a IX.
nemzetközi vasutas férfi úszó-
bajnokságnak. A küzdelmekre
július 15-én és 16-án az idén
fennállásának felévszázados
jubiläumát ünneplő *Nyíregy-
házi Vasutas Spartacus SC*
rendezésében Nyíregyházán, a
festői környezetben épült *Sós-
tó: úszóudvar* került sor. A
bajnokságon tíz ország —
*Belgium, Bulgária, Csehszlo-
vákia, Finnország, Hollandia,
Lengyelország az NDK, Ro-
mánia, a Szovjetunió és Ma-
gyarország* — legjobb vasutas
versenyzői mérték össze tu-
dásukat.



Rajtol a 200 méteres mellúszás mezőnye

A kétnapos rangos sportese-
mény, július 15-én, szombaton
délelőtt az előfutammal vette
kezdését. A legnépesebb
mezőny — tizenkilencen áll-
tak rajtkőre — a 100 méteres
gyorsúszásban rajtolt. Egyéb-
ként már a délelőtti előcsatá-
rozásokból kitűnt, hogy a
szovjet és az NDK vasutas-vá-
logatott egyaránt jó képessé-
gű úszókat vonultatott fel. A
szovjet versenyzők például
minden előfutamban győztek és
döntőbe kerültek.

A nemzetközi vasutas úszó-
bajnokság ünnepélyes meg-
nyitójára egyébként szombaton
délután került sor. Az
úszóudvar felsorakozott csapa-
táit *Molnár György*, a
vasutas-szakszervezet titkára
köszöntötte. Bevezetőjében
utalt arra, hogy az 1946-ban
megalakult szövetség a *vasu-
tasok közötti sportbarátság
elmélyítését tűzte zászlójára*.
Arra kérte a résztvevőket, hogy
a kétnapos versenyen ennek
szellemében küzdjenek a baj-
nok címről és a helyezésekért.
Felhívta a vendégek figyelmét
arra is, hogy a versenyek
után a szabadidő kellemes el-
töltése céljából szervezett
programokon ismerjék meg
egymást, Nyíregyháza és a
környék nevezetességeit.

Molnár György rövid beszé-
de után *Hugó Fusch*, a Nem-
zetközi Vasutas Sportszövet-
ség képviselője megnyitotta a
versenyt.

A kétnapos küzdelmet iga-
zolták az elődöntőben látotta-
kat. A szovjet és az NDK vasu-
tas úszók szinte minden szám-
ban a dobogóra kerültek. A
magyar vasutas-válogatott tag-
jai egyéniben *dr. Szentirmay
István*, a BVSC egykori válo-
gatott úszója kivételével nem
érték el a dobogós helyezést, így

a magyar együttes csak közepes teljesítményt nyújtott.

Eredmények: 100 méter gyors: 1. Nyeszterov (Szovjetunió) 56,1, 2. Aliabjev (Szovjetunió) 56,2, 3. Georgiev (Bulgária) 56,7, ... 7. Hajós (Magyarország) 58,2. 200 m pillangó: 1. Bobrov (Szovjetunió) 2:09,2, 2. Podlesznij (Szovjetunió) 2:10,2, 3. Rees (NDK) 2:15,0. 200 m hát: 1. Stern (NDK) 2:12,8, 2. Zugaj (Lengyelország) 2:12,9, 3. Podlesznij (Szovjetunió) 2:17,9, ... 7. Márton (Magyarország) 2:28,2. 100 m mell: 1. Quaa (NDK) 1:09,2, 2. Medvegyev (Szovjetunió) 1:10,3, 3. Strelez (Szovjetunió) 1:10,6. 200 m vegyes: 1. Bobrov (Szovjetunió) 2:13,9, 2. Klahn (NDK) 2:16,2, 3. Janas (Lengyelország) 2:18,2. 1500 m gyorsúszás: 1. Kuschpelev (Szovjetunió) 16:18,8, 2. Jeroschenko (Szovjetunió) 16:50,0, 3. Karsten (NDK) 17:04,2, ... 7. Fekete (Magyarország) 18:10,3. 4x100 m gyorsváltó: 1. NDK (Stern, Jakab, Lorenz, Klahn): 3:50,2, 2. Lengyelország (Piekava, Olaszewski, Bonoch, Zugaj): 3:51,7, 3. Magyarország (Sunnyovszki, Márton, Hajós, dr. Szentirmay) 3:53,2.

A második pillangó-
eredményei: 100 m gyors: 1. Bobrov (Szovjetunió) 59,3, 2. Podlesznij (Szovjetunió) 1:00,9, 3. dr. Szentirmay (Magyarország) 1:01,2, 100 m hát: 1. Stern (NDK) 1:01,9, 2. Zugaj (Lengyelország) 1:02,4, ... 5. Márton (Magyarország) 1:05,1, 6. Kiss (Magyarország) 1:05,3, 400 m vegyesúszás: 1. Klahn (NDK) 4:47,9, 2. Francuzov (Szovjetunió) 4:51,2, 3. Schreiber (NDK) 4:58,7, 4. Sunnyovszki (Magyarország) 5:07,9. 200 m gyors: 1. Kuschpelev (Szovjetunió) 1:57,7, 2. Geor-

giev (Bulgária) 2:01,8, 3. Petkov (Bulgária) 2:02,9, ... 6. Hajós (Magyarország) 2:08,1. 200 m hát: 1. Quaa (NDK) 2:31,7, 2. Strelez (Szovjetunió) 2:32,9, 3. Medvegyev (Szovjetunió) 2:34,2, ... 6. Varga (Magyarország) 2:56,9, 7. Mészáros (Magyarország) 2:58, 400 m gyors: 1. Kuschpelev (Szovjetunió) 4:9,8, 2. Jeroschenko (Szovjetunió) 4:16,3, 3. Karsten (NDK) 4:18,8, ... 8. Fekete (Magyarország) 4:36,7, 4x100 m vegyes váltó: 1. Szovjetunió (Aliabjev, Medvegyev, Bobrov, Nyeszterov) 4:07,6, 2. NDK (Stern, Quaa, Leopold, Prizbylski) 4:09,8, 3. Lengyelország (Janas, Zugaj, Kostuk, Olszovszki) 4:15,02, 4. Magyarország 4:21,9. 4x200 gyorsváltó: 1. Szovjetunió (Fancuzov, Jevasenko, Nyeszterov, Kuspelov) 8:11,0, 2. NDK (Matthes, Rees, Jakob, Klahn) 8:23,1, 3. Bulgária (Szlavceev, Duncsev, Perov, Georgiev) 8:29,1, ... 5. Magyarország 9:27,4.



Ünnepélyes díjátadás

Az országok közötti pont-
versenyben első a *Szovjetunió*
203, második az *NDK* 162, harmadik *Lengyelország* 105, ne-
gyedik *Magyarország* 73 pont-
tal.

A kétnapos bajnokság be-
fejezése után *Koszorús Fe-
renc*, a vasutas-szakszervezet
főtájkára fogadást adott a
versenyzők, szakvezetőik és a
meghívott vendégek tisztel-
térére. Másnap, hétfőn a baj-
nokság résztvevői *Tokaj és Sár-
ospatak* nevezetességeivel ismerkedtek.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Viski Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-872.
üzemi: 18-77.
Kiadja és terjesztő:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekk számlaszámunk:
MNB 215 - 11 859
78-3060 Szikra Lapnyomda
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

A szakkörök bemutatkoznak

A „Győri nyár” műsorprogram keretében kiállítás nyílik
augusztus elején a vasutasok Arany János Művelődési Házá-
nak nagytermében. Az egy hónapig látható kiállításon a kul-
túrház szakköreinek munkáit mutatják be. Az évenkénti, las-
san hagyománnyá váló bemutatkozón a fotó, a háziparti szó-
nyegszó, a honismereti, az éremgyűjtő, a bélyeggyűjtő és
vasútmodellező szakkörök közel kétszáz tagjának alkotásait, il-
letőleg gyűjtését láthatják az érdeklődők.

— **Véradás.** A kecskeméti
góciállomás Vöröskeresztes
szervezete a közelmúltban
véradónapot szervezett. 116-
an összesen 42 liter vért ad-
tak tétiszűzmentesen a kecske-
méti kórház vérkonzerváló
állomásán. A debreceni építé-
si főnökség és gépállomása-
nak Vöröskeresztes Szerveze-
tei is rendeztek véradónapo-
kat. A két szolgálati helyen
160-an 54 liter vért adtak.

— **Évzáró.** A békéscsaba-
i vasúti csomóponton tanévzá-
rót tartottak a kihelyezett ál-
talános iskola hetedik osztá-
lyos tanulói részére. Huszon-
kilencen vizsgáltak eredmé-
nyesen. Az 1978/79-es tanév-
ben 45-en kezdik meg tanul-
mányukat a nyolcadik osz-
tályban.

— **Társadalmi munka.** A
28. vasutasnap tiszteletére egy
nap társadalmi munkát vál-
lalt Hatvan állomás Hámán
Kató női szocialista brigádja.
Józsefvárosban — Kovács Józ-
sef rakláros irányításával —
vagonkirakást végeztek. Egy
nap alatt háromszáz má-
sikat mozgattak meg.

— **Küldöttterkezelés.** Nagy-
kanizsán a Kodály Zoltán
vasutas művelődési házban a
körzeti üzemfőnökség meg-
alakításával összefüggésben
küldöttterkezelést tartottak
és megválasztották az üzem-
főnökség partnereként műkö-
dő szakszervezeti bizottságot.
A titkos szavazás eredménye-
ként az új testület elnöke
Csonka József, titkára pedig
Tóth János lett.

— **Szolidaritási nagygyűlés.**
A cellőmölki építési főnök-
ség gépállomásának nagyter-
mében július 17-én ciprusi
szolidaritási nagygyűlést tar-
tottak, amelyen a csomópont
150 dolgozója jelent meg. A
nagygyűlés szónoka Puskás
Sándor, az Országos Békéta-
nács tagja, a Vas megyei Ifjú-
ságvédő Intézet vezetője
volt.

— **Nyugdíjasok találkozója.**
A közelmúltban találkozót
rendezett a győri csomópont
szakszervezeti bizottságának
nyugdíjas csoportja, amelyen
320-an vettek részt. Hajnal
Gyula elnök üdvözölte a
megjelenteket, majd beszám-
olt az eddig végzett munká-
ról. Utána a vasutas művelő-
dési ház zenekara és tánckara
szórakoztatta a vendégeket.

— **Vasutasok kitüntetése.** A
28. vasutasnapon Kiváló hatá-
rtör állomás címmel tüntet-
ték ki Murakeresztúr állomá-
sát. Ezen kívül Kiváló hatá-
rtör jelvényt kapott Toronyi
László állomásfőnök, továbbá
Pánker Antal és Jakopáncz
Lajos vasutas is. A kitünteté-
s helyezésükkel a nagylétszámú
parancsnoka adta át.

Meghalt Zubor István

Hosszú, súlyos betegség után,
51 éves korában elhunyt Zubor
István, a MÁV Jármű-
ipari, Üzemszervezési-Munka-
szervezési és Technológiai Iroda
műszaki-vezetői tanács-
adója. Vasutas pályafutását
lakatos tanulólétként Miskolcon
kezdte. Onnan Dorogra került,
ahol a fűtőházban mozdony-
lakatos volt. 1953-ban, fiatalon
került a vasutas-szakszervezet
központi apparátusába, politika-
i munkatársnak. Tehetősége
és szorgalma révén 1960-ban a
Közszolgálati osztály vezetőjé-
vé nevezték ki. Ebben a beosztá-
sában 1969-ig dolgozott. Köz-
ben elvégezte a politika felső-
fokát.

Már a haitavas évek végén
sokát betegeskedett. Megrom-
lott egészségi állapotára való
tekintettel helyezték a JUMTI-
be műszaki-vezetői tanács-
adónak. Munkáját, amíg
egészsége engedte, lelkiismeret-
relesen végezte. Eredményt több
alkalommal szakmal, illetve
kormánykintüntetéssel ismerték
el.

Zubor István hamvait július
24-én a Farkasréti temetőben
helyezték örök nyugalomba.

— **Verőcemesarosan,** az ifjú-
sági kulturális- és sportnapo-
kon a MÁV Hírdéptési Fő-
nökség tíz fiatalal képvisel-
tette magát. Az ott rendezett
VIT-szellemi vetélkedő
mindannyian jól szerepeltek
s oklevelekkel, jutalmakkal
tértek haza, megelőzve kiváló
helyezésükkel a nagylétszámú
küldöttségeket is.

KERESZTREJT VÉNY

Vízszintes: 1. A 28. vasutasnapon került átadásra. 10. A fej legmagasabb pontja. 11. Egy társaság gyűlékezé helye. 15. ... náció, kisugárzás. 16. Végzetlenül kárá. 18. ... Tamás (1844-1908) esztétikus, történet író. 19. Dunántúli borvidék. 20. Európai ország. 22. Szappan márká. 23. Könnyen becsapható ember. 24. ... kaifer, néger törzs. 25. Nem sztereofonikus hangtomez. 26. Gyűrűalakú korallsziget. 23. Betűdőlással szovjet város. 30. Tok

a nyílvezető számára. 32. Üzlet. 33. Közelmúltban hazánkban járt uralkodó. 35. Kevert pult. 36. Régi úrmérték. 37. Napraforgót feldolgozó üzem. 39. Dunántúli csatorna. 40. Orosz helyeslés. 41. Lendület, lelkesedés (francia). 42. Csecesmódpólo. 44. Tinó páratlan beül. 45. Ilyen vásár is van. 47. Szibériai folyó. 48. E. M. 50. Csati. 51. I. A. H. 53. Személyes névmás. 55. Épület maradvány. 57. Az USA egyik állama. 60. Ecén magánhangzó. 62. Mértá-

ni test. 64. Nyelvcsap. 65. Vízszínhívó. 66. Arany latinul. 68. Nem megy. 69. Atilla másképpen. Függőleges: 1. Seb szélel. 2. Francia gyarmati gyalogos katoná. 3. Geometriai tudomány. 4. Igóvezető. 5. A hét vezér egyike. 6. Nyerő kártyája. 7. Japán nemzeti osztály tagja volt. 8. Fiatal szarvasmarha. 9. Mod... olasz város. 10. A kobalt vegy-
jele. 11. Nyelvjárat. 12. Férfi név. 17. Eseményét veszített. 19. Francia festő. 20. Ez is a vasutasnapon nyílt meg Nagyecenken. 21. Cél hangtalanul. 23. Sétáló számszám. 27. Finom szalonna. 28. Északafrikai város. 29. Vissza: homokdomb. 31. Elenjáró. 33. Fordítva a Kis-Szunda szigetek egyike. 34. Iható folyadék. 37. Az olajfa termése. 38. Víznyelv, vízkór. 41. Csapadék. 43. Becézett női név. 46. Afganisztán fővárosának lakója. 49. ... á. hangnemet változtat. 51. Vissza: egy pestmegyel helység lakója. 52. Halija vála. 54. Tessék, ez az (francia). 56. Egyik könyvkiadó. 58. Ló, egyes vidékeken. 59. A mai nap. 60. Mókustólé állat. 61. Korog a gyomra. 63. Munka kezdet. 65. Az SZTK elődje. 67. Római 1500. 69. Ige-
kötő.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20.
Beküldési határidő: 1978. augusztus 19.
Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A géprevárások csökkentése. A vágányzárak rövidítése.
Egy-egy könyvet nyertek lapunk 13. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtésért: Orosz Papp Endréné, Komló Kossuth u. 101. IV/4. 7300., Hegedűs József, Kislivárda, Szabadság út 27. 4600., Révész Lászlóné, Tuzsér, Presszó, 4823., Keiló János, Budapest, Bertől u. 139. 1172., Gelencsér József, Segesd, Kossuth u. 70. 7562.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

- Mozgószerkezet:**
önálló szakács, kizárólag vagy kizárólag, felszolgáló, segédmunkás, targoncavezető, takarító, gyors- és gépiró munkaeöket.
Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84. Mozgószerkezeti Igazgatóság (tel.: 315-317).
- KNP Igazgatóság területére:**
pavilonkezelő: Göd, Üllő, Zebegény, Csömör és Oroszlány, üzlethezető: Dömös, Vác-hajóállomás, Komárom, Herceghalom, Salgótarján, kizárólag: Fata, Vác állomásokon levő egységeibe
Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 140-803 v. 14-30)
- Budapesti Igazgatóság területére:**
cukrász, szakács, kizárólag, segédmunkás, pavilonkezelő, felszolgáló, büfé, pénztáros, kereskedelmi eladó munkakörökbe.
Jelentkezés: V., Kálmán Imre u. 14. (Tel.: 310-770 v. 41-96).



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. EVFOLYAM, 16. SZÁM

ÁRA: 70 FILLER

1978. AUGUSZTUS 12.

A vasút júliusi szállítási teljesítménye:

25 millió 937 ezer utas és 11 millió 137 ezer tonna áru!

Sok a géprevárás és a vonatácsorgás — Tovább növekedett a kocsiforduló idő — Romlottak a minőségi mutatók

A vasút júliusban 25 millió 937 ezer utast szállított. Ezzel utasszállítási tervét 97,4 százalékra teljesítette. A bázishoz képest 3 százalékos a csökkenés. Az utaskilométer teljesítése a bázishoz viszonyítva 97, a tervhez képest pedig 96,6 százalék.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 0,8 százalékkal romlott, a fajlagos késési idő viszont 39,2 percéről 35,1 percre csökkent.

A júliusban elszállított áru 11 millió 137 ezer tonna volt. Ezzel a vasút a bázishoz és a tervhez viszonyítva 102,9, illetve 99,6 százalékos

teljesítést ért el. A bázishoz képest a belföldi forgalom 0,3, az export 1,6, a tranzit 5,9, az import küldemények mennyisége pedig 11,8 százalékkal nőtt.

A tervet alapul véve a belföldről-belföldre feladott küldemények mennyisége 0,3, az exportforgalom 6,8 százalékkal, a tranzitált áruk volumene pedig 0,3 százalékkal csökkent, míg az importforgalom 4,1 százalékkal haladta meg a tervezett értéket.

A teherkocsigényes áruforgalomban a legfontosabb tömegáruk közül júliusban szénből, cementből és műtrágyából 1,9, 6,9 és 8,3 százalékkal többet, kőből, kavicsból, téglából, mészből, cementgyártmányokból és tűzfából viszont kevesebbet szállított a vasút mint 1977 azonos időszakában.

A tényleges áruszállítási igény az elszállított áruvolumen lényegesen meghaladta. Ezt tükrözi, hogy

a vasút júliusban közel 63 ezer teherkocsit nem tudott a rakodásokhoz kiállítani.

A kocsellátási zavarok elsősorban az építőipari alapanyagok, szállítást akadályozták. Az időszakos teherkocsihány elsősorban a vasút munkáinak minőségére utaló mutatók romlásával függ össze. Így például a kocsiforduló idő, a géprevárások és vonatácsorgások száma

55,2, illetve 38,4 százalékkal volt kedvezőlenebb a bázisnál, a vonatfelosztások száma pedig közel kétszeresére emelkedett.

Az üzemi munka minőségének romlását egyrészt az állandósult munkaerőhiány és a szomszéd vasutak nem kielégítő fogadási készsége, másrészt a dízelmozdonyok javítását akadályozó alkatrészhány, valamint a nélkülözhetetlenül szükséges pályakorszerűsítéssel együttjáró vágányzári órák nagymértékű emelkedése idézte elő.

Az üzemmenetet akadályozó nehézségek kedvezőtlenül befolyásolták a tehervonati mozdonyok kihasználását is. A mozdonyok átlagos napi hasznos futása a bázishoz képest

a gőzvontatásnál 1, a villamos vontatásnál 6, a nagy dízelmozdonyok esetében 6, a kis dízelmozdonyoknál pedig 10 kilométerrel csökkent.

Júliusban a vasút nemzeti teherkocsi-gazdálkodási szintje, mivel az idegen teherkocsik átlagos tartózkodási ideje 5,3 százalékkal nőtt, ugyancsak kedvezőlenebb volt, mint 1977 azonos időszakában.

Az elkövetkező időszakban mind a belföldi, mind az export forgalomban erőteljes szállításvégességgel kell számolni. Fontos feladat tehát a fennálló nehézségek — elegytorlódások, gépre várások, vonatácsorgások, vonatfelosztások — felszámolása és ezen keresztül a teherkocsi-, és mozdonypark maximális kihasználásának biztosítása.

A TETTEK BESZÉLNEK

Ifjúságunk méltó a társadalom bizalmára

Az alkotmány 52. paragrafusa alapján a Magyar Népköztársaság különös gondot fordít az ifjúságra, a fiatalok képzésére és nevelésére. Társadalmunk ezt megtisztelő feladatnak tekinti. Ennek viszont az az eredménye, hogy az ifjúság zöme becsületese, igyekvő, munkáját és tanultait, egyben az idősebbeket tisztelő fiatal.

Hosszú szakvonalai pályafutásom alatt magam is tapasztaltam, hogy a vasútnál egyetlen fiatal nevelése sem reménytelen ügy, csak meg kell találni a közös hangot, és jó példát kell mutatnunk számukra.

A munkában tanúsított szorgalom, a fegyelmezett magatartás, a hivatástudat mind olyan tulajdonság, ami hat az ifjúságra, s többet ér minden ékes szólásnál. A KISZ-szervezetek elsőrendű feladata, hogy bevezessék a fiatalokat a közösségi életbe, ám a KISZ csak akkor felelhet meg

ennek a feladatnak, ha következetesen támogatást kap az idősebbektől, mindenekelőtt a pártszervezet, a szakszervezeti bizottság tagjaitól, illetve a szakvonalai vezetőktől, mindannyiunktól.

Ezek a gondolatok jutottak eszembe az Alkotmány ünnepe közeledtével, s csak azért vettem ezeket papírra, hogy ezúton is kifejezzem elismerésemet a fiatalok iránt, akikkel sok évi szolgálatom alatt együtt dolgoztam.

Varga József nyugdíjas



KIS ÁLLOMÁSOK

a Balaton északi partján

Gyenesdiás, Vonyarcvashegy, Balatonyörök, Ederics. Kisforgalmú vasútállomások a Balaton partján. Osnádasok, szendes falvak, lankás dombok őrzik a balatoni romantikus tájat. A július végi nyár kedvezett a strandolónak. Ifjalkok csoportja siet a hűsítő vízhez. Egy sínpár, néhány pad, barátságos állomásépület fogadja az ide látogató utast. Lázár Károly jegykiadóér is szívesebben ülne most a vízparton.

— Állomásunk Keszthelyhez tartozik — mondja izzadó homlokát törölgetve. — Váltótársammal, Szép Lajossal minden munkát egyedül végzünk itt. Nyáron naponta 15—20 személyvonat áll meg Diáson. Száz—százötven jegyet adunk ki naponta. Tizenkét éve, amióta itt dolgozom, tulajdonképpen semmi sem változott ezen a szolgálati helyen. Hat óra húszkor kezdem a munkát, takarítok, eligazítom az érdeklődő utasokat. Kezelem az expresszárut, menesztek néhány tehervonatot. Tizenkét óra negyvenkor ér véget a szolgálat, aztán hazasétálok mert itt lakom Gyenesdiáson. Másnap veszem a horgászbotot, aztán irány a nádas. Fogtam már tíz kilós tőpontyot is. Az idén nincs szerencsém. Még keszeg is alig akad a horogra. Talán majd ősszel... Délután öt órakor érkezem

Edericsen is. Öt éve vállaltam el Balatonyörök állomás kezelését. Négyen váltjuk egymást a szolgálatban. Váltótársaim: Horváth István, Légránt Ferenc, Dencs Károly, tapasztalt vasutasok. A szolgálatot én is takarítással kezdem. Aztán kiadom a jegyet, kezelem az árut. Naponta öt—hatszáz utas fordul meg az állomáson. Közél van a hajókikötő is.

— Mivel tölti a szabadidőt? — Szeretem a természetet. Dolgozgatok a szőlőben, ápolom a gyümölcsfákat. Ez megnyugtató, kikapcsol. Van egy unokám, vele is sokat foglalkozom. Lassan sötétedik. Az állomáskezelő pihenni megy, mert holnap ismét szolgálatban lesz.

Szatmári Jenő István

— A főnök otthon van, látogassa meg — mondja udvariasan és megadja a címét. Elindulok. A főnökkel, pontosabban Tollár János állomáskezelővel a családi ház udvarán találkozom. Éppen indulna meggyet szedni. Leülünk egy kicsit beszélgetni, a meggy még érhet a fán. Egy óra múlva kitért a vihar. A zápor eláztatta a virággyásokat, megijesztette a strandolókat. A zivatar gyorsan elvonult. A szürkülő ég alatt még beszélgettünk egy kicsit Tollár Jánossal.

— Huszonnyolc éve élek ezen a tájon — mondja elgondolkozva. — Harmincöt éve viselem a vasutas egyenruhát. Dolgoztam Keszthelyen és

Tapasztalatcsere

Karcag állomás dr. Csanádi György szocialista brigádja a közelmúltban találkozót rendezett a vasút hasonló nevű brigádjai részére. A találkozóon megjelentek a budapesti kikötő MÁV kirendeltségének, a budapesti Masped raktár, a MÁV Tervező Intézet és a KPM 11/c. szakosztály dr. Csanádi brigádjainak vezetői, illetve tagjai.

A brigádvezetők beszámoltak munkájukról, vállalásaik teljesítéséről és gondjaikról, terveikről. A tapasztalatcsere kultúrumsor és a berek-fürdői kirándulás tette még emlékezetesebbé. A brigádok elhatározták, hogy kapcsolatukat a jövőben is ápolják, gazdagítják.

KI, MINEK A MESTERE?

Ezzel a címmel tartottak szakmai-politikai vetélkedőt július 25-én Tapolcán a körzeti üzemfőnökség létszámába tartozó fiatal dízelmozdonyvezetők részére. A vetélkedő célja a fiatalok szakmai-politikai ismereteinek a bővítése volt. A vetélkedő győztese Tüttő Zoltán lett. Második Simon II. László, harmadik pedig Horváth III. György. Az első két helyezett részt vesz az augusztusban Szombathelyen sorra kerülő területi középpontú versenyen. A zsűri hat versenyzőt összesen 4500 forint jutalomban részesített.

A munkaerőhiány szorításában



A Nyugati pályaudvar látképe, a Marx tér átépítése miatt elterelt villamosforgalommal. Riport az 5. oldalon (Tenta György felvétele)

Barátságvonattal a Szovjetunióba

Augusztus 11-én elindult a Keleti pályaudvarról az a Barátságvonat, amelyen ismét 340 munkában élenjáró vasutas, szocialista brigádvezető és brigádtag utazott a Szovjetunióba. Az elmúlt tíz év alatt közel háromezren vettek részt ilyen jutalomutazáson.

A Barátságvonat utasait gazdag program várja a Szovjetunióban. Megismerkedhetnek majd többek között Kijev, Leningrád, Moszkva nevetességeivel, láthatják a hatalmas ország gazdasági, kulturális és tudományos fejlődésének eredményeit. A tizenkét nap alatt látogatást tesznek több vasúti üzemben, és kicserélik tapasztalataikat a szovjet vasutasokkal.

Képeslap Balatonkeneséről

Kétezer-háromszáz kisiskolás nyári vakációja
szakszervezetünk korszerűsített gyermeküdülőjében



A gyermekek minden délben kétféle menüből választhatnak

Szokrázó napfény, árnyat adó fák, rózsakert és ameddig a szem ellát a kék éggel egybemosódó víztükör. Ilyen paradicsomi környezetben pihennek, szórakoznak a vasutasszakszervezet balatonkenesei gyermeküdülőjének vendégei. Nyaranta 2300 gyermek tér innen vissza felejthetetlen élményekkel, emlékeztetükbe zárva a balatoni tájat, a játékokat, a fürdést, a csónakázás örömeit. A két hét alatt szövődött baráti kapcsolatok pedig a hazulról írt képeslapok és levelek soraiban élnek tovább.

A tizenkét hektárnyi területen fekvő üdülőnek hosszú története van. Jó ismerője ennek CsönDES János, a répceszentgyörgyi MÁV nevelőtábor igazgatója, aki húsz éve táborvezető itt Kenesén, és Vágó István üdülővezető.

Nemrég ajándékoztak nekem egy képeslapot, amely 1932-ben készült — mondja Vágó István. — fénykép ezt a helyet ábrázolja. Akkor egy vasutas cserkészcsapat üdülője volt. Be is ragasztottam az üdülő fejlődését, építését nyomon kövélő képes albumba, hogy az utódok is lássák: nem mindig volt ez az üdülő ilyen szép. Az évtizedek során sok vasutas társadalmi munkával alakította, csinósította ezt a területet. A munkából még erre az évre is jutott. Az üdülő dolgozói fészkel öt ezer köbméter földet mozgattak meg a parkosítás során társadalmi munkában. Ez a gyönyörű rózsakert kárpótol bennünket a fáradtságért.

a kényelmes szobákat, sportpályákat, valamint az irigylésre méltó játék- és sportfelszereléseket. Az öröme azonban egy kis üröm is vegyül. Kedvét szegi a gyerekeknek és a 48 felügyelő pedagógusnak az Utasellátó által üzemeltetett büfé. A minden igényt kielégítő, korszerű hűtőgépekkel felszerelt büfében ugyanis kevés az üdítő ital. Ha van, az is langyos, mert éjszakára — ki tudja miért — kikapcsolják a hűtőket. Nem lehet kapni olcsó édességet, képeslapot — egyszerűen: a szolgáltatás elmarad a gyermeküdülési színvonalától.

A büfé elvileg 9 órától délután öt óráig van nyitva, a gyakorlatban azonban nehezen lehetne meghatározni a nyitást és zárás rendjét — jegyzi meg a táborvezető.

A gyerekek a Balatonban keresnek és találnak kárpótlást. Vidáman lubickolnak a hűsítő hullámokban, természetesen gondos felügyelet mellett. A Testnevelési Főiskola minden évben elküldi ide két hallgatóját, akik úszóoktatást is tartanak a gyerekeknek. A tábor vezetői játékos vetélkedők szervezéséről sem feledkeztek meg. Vannak különféle sportrendezvények, szórakoztató kulturműsorok és még szobatisztasági verseny is. A jutalmat táborzáráskor adják át. A győztes raj nem kevesebb, mint száz szelet tortát kap.

A szórakozást, a pihenést ügyesen kapcsolják össze a neveléssel. Ezt bizonyítja az is, hogy minden reggel, a napi-

szik a gyerekek igyekezetét, mert ők is sikerményekre vágyanak. Ennek az emléke a későbbiekben is befolyásolhatja magatartásukat.

A vízparton sétálunk tovább. Az árnyat adó szomorúfűz alatt pattog a labda, száll a tollas. Távolabb éppen csónakázni indul egy csoport. A tízéves Nadas Zsuzsa napozik. Maglódról jött, az édesapja vonatfelvevő.



Kettesben a hintán

(Kaszala)

A KÖLTSÉGEKET A SZAKSZERVEZET TÉRÍTI

Bogláron üdül a tíz tagú Vanda család

— Ha Bogláron jár, feltétlenül látogassa meg a Vanda családot — mondta Plestyák István, a MÁV Gépjavító Üzem szakszervezeti bizottságának titkára. — Nagy szó, hogy egy nyolcgyermekes család együtt üdülhet. En beszélttem rá Lajost, hogy menjenek el nyugodtan. A szakszervezet vállalja a költségeket. Neki csak a gyerekek ruháit kell becsomagolni. Tavaly ugyan voltak már a vállalati üdülőben, de akkor csak önellátó beutalót tudtunk nekik szerezni, az meg egy kicsit költséges egy ilyen népes családnak. Most legalább az asszonyka is tud pihenni, hiszen teljes ellátást kapnak. Megérdemlik. Lajos igen jó munkaező, többszörös újtó. Mint bizalmi, a szakszervezeti bizottságnak is tagja.

Ragyogó napsütés fogadott Bogláron, a vasutas-szakszervezet üdülőjében. S kalauzum is akadt az egyik Vanda fiú szeméjében.

— Apukám ott pingpongozik az asztalnál — mondja Robi, amikor megtudta, hogy édesapját, Vanda Lajost keresem.

Az édesanyja egy pléden üldögél a kicsikkel. A kis Zsolt, aki ősszel lesz három éves, az autójával játszik. Péter, Annamária és Tamás napoznak. Kedves, beszédes gyerekek, jól érzik magukat és egymás szavába vágva mutatják be a nagy családot.

— Négyen vagyunk testvérek — mondja. — En még nem nyaraltam eddig. Itt nagyon jól érzem magam, sokáig emlékezem majd erre a két hétre.

Juhász Mariann már nagyobb. Ő az ősszel hetedik osztályos tanuló lesz. Az édesapja váltókezelő. Három testvére van.

— Már nyaraltam egyszer Fonyódligeten, de az nem volt ilyen kellemes — magyarázza társainak.

Most jött ki a vízből a tizenkétéves Havasréti Zoltán és a kis Orsós Csaba. Jólesett a délutáni lubickolás, most már az uzsonnát várják, mert nagyon megéheztek.

A parton idegen szót is hallani. Csereüdülés keretében nyaral itt tizennyolc szovjet és ötven NDK-s diák. A szovjet csoport vezetője Ludmilla Szefranova és Alexandr Szása. Ludmilla tanárnő, Szása pedig a brianszki járműjavító csoportvezetője.

— Csodálatos a Balaton, nagyon jól érezzük itt magunkat — mondja Ludmilla. Kitűnő a magyar konyha is. A gyerekek a tegnapi vacsorából kétszer is kértek. Mozdonyvezetők, pályamunkások lányai, fiai vannak itt jutalomüdülőben. Megbarátkoztak a magyar pajtásokkal, könnyen megértik egymást.

— Csak egy gondunk van — mondja mosolyogva Szása, aki a moszkvai vasúti főiskolán több magyar kollégával kötött barátságot. — Este alig tudjuk kicsalogni a gyerekeket a vízből. Reméljük, az időjárás is kegyes lesz hozzánk és tovább tart a kánikula.

Gerd Guddat, az NDK-csoport vezetője:

— En még nem jártam Magyarországon. A szívbetegség fogadtatás és ez a gyönyörű üdülő az új étteremmel lenyűgözött minket. A gyerekek gyorsan kapcsolatot teremtettek egymással. Remélem ez a barátság hosszan tartó lesz...

Ezekben a hetekben sok balatonkenesei képeslapot továbbít a posta. Küldenek belőle a határainkon túlra is. A szeretettel írt sorok örök a vasutas gyermeküdülő jó hírét, nehezen felejthető emlékét.

Családos üdültetés

A budapesti vasútigazgatóság balatonkenesei családi üdülőjében május 30-tól szeptember 18-ig nyolc turnusban üdülhetnek a beutaltak. Az önköltséges üdültetést a nyári vakáció idején különösen sok olyan család veszi igénybe, ahol iskolás korú gyermekek vannak.



A beutaltak már kora délelőtt elindulnak a vízpartra



Vadrédi Lajos, a MÁV Központi Szertár targoncavezetője családjával a stégen

(Terta György felvételei)



Fürdés után a vízparton folytatódik a vidám játék (Terta György felvételei)

— Húsz évvel ezelőtt itt az itroda helyén még Balaton volt — emlékezik CsönDES János. — Nádasok, vadvizek gyűrűje vette körül kis táborunkat. Akkor sátrakban laktak a gyerekek. Egy-egy éjszakai esőzés után sóprúnnyel emeltük meg a ponyvát, hogy a víz lecsorogjon róla. A Balaton feltöltése, a nád irtása itt a parton 1961-ben kezdődött. Az üdülő múltjáról, fejlődéséről filmet is készítettünk. Le szoktuk vetíteni a gyerekeknek, hogy tudják, mennyi fáradtság árán született ez a kincset érő telep.

Hogy valóban milyen kincset ér ez a gyermekbirodalom, arról én is meggyőződhettem. Kísérőim büszkén mutatják a tavaly átadott új éttermet és az ezer adag étel főzésére alkalmas konyhát,

parancs-hirdetésen dicsérettel képeslappal jutalmazták azokat a tanulókat, akik előző napon kiválóan viselkedtek vagy kifogástalanul látták el a napos-szolgálatot. A képeslapot elküldik a szülőknek. A hátoldalán ez olvasható: „Kedves Szülő! Ertesítjük, hogy... nevű gyermekét jó magatartásáért az üdülő gyermekközössége előtt dicséretben részesítettük.” Aláírás: a táborvezető. Augusztus 3-án például Dichter Anna Mária, Barnai Melinda, Magyar Ágnes és Pungér Erzsébet kapott többek között ilyen lapot. Gyakran kedves hangú levél érkezik a szülőkötől. A tábornaplóban láttam az egyiket: „Örömmel olvastuk lányaink, Kovács Csilla és Erika dicséretét. Köszönet illeti a tábor vezetőit azért, hogy észre-

Az édesapa a két nagyobb fiúval pingpongozik, Lajossal és Zoltánnal. De jöttökre csatlakoznak hozzánk. Kati, aki hatodikos, a legmerészebb, már többször megmártóztott a Balatonban. A fiatal apa és anya csendesen ad egy-két utasítást a gyerekeknek. De látszik, hogy nem szükséges különösebb fegyelmező szó. A gyerekek jólneveltek.

— Nagyon kedves család — erősíti meg állításomat Mustos László, a balatonboglári üdülő gondnoka. — Amikor tavasszal a vendégeket telefon egyeztettem az üdülési felelőssel, nem akartam hinni a fülemnek: kettő plusz nyolc személy, ez egy család? Ez az első eset, hogy ilyen nagy család nyaral üdülőnkben. Az étteremben a szülők mellett ül a két kicsi. Amikor vége az ebédnek, egyszerűen állnak fel az asztaltól.

A tiztagú Vanda család életében nagy örömet jelent ez a nyaralás a boglári új üdülő első 100 személyes épületében, amelyet július 6-án adtak át rendeltetésének.

— Nehezen szántuk rá ma-

gunkat az útra, de mindenki segített — mondja Vanda Lajos. — A Déli pályaudvar szakszervezeti bizottsága azt is elintézte a miénk kérésére, hogy külön fülkében utazhassunk. Ilyenkor, a turnusváltás napján rengetegen utaznak. Nekünk azonban nem kellett aggódnia a helyfoglalás miatt. De jöjjön, tekintse meg a „lakosztályunkat” — invitál kedvesen.

A kétszintes új üdülőépület földszintjén szállásolták el őket. Összesen négy helyiségben. A szobák hangulatosak, bennük kényelmes heverők, egy-egy fotelágyval. Kis asztalka a pipere és egyéb személyi holminak. A gyerekek és a szülők büszkén mutatják szobáikat. Egy szobában van a tizenöt éves Lajos, a nyolcadikos Zoltán, és a hetedik Róbert. Kati és Annamária foglalta el a másik szobát. A hét éves Péter és a négy éves Tamás alszik a szülők melletti szobában, a pici Zolt pedig a szülőkkel.

Az egyik szobában televízió is van. Egyébként ez minden szobatulajdonosnak jár.

Délután Vandáné a vízparton ülve kézimunkázott és néha rápillantott a kicsikre. Az édesapa pedig Tamással és Péterrel csónakba szállt. A júliusi nap, magasan úszott a fejük felett, bearanyozva a magyar tengert.

A Vanda család az étteremben

Szalai Mária

Közlekedéspolitikai:

A koncepció egy évtizede

A mikor Széchenyi István a múlt század közepén felvázolta a magyar közlekedés fejlesztésének irányát — ezzel az első hazai közlekedéspolitikai koncepciót alapozta meg. Ennek megvalósulása-ként rajzolódott ki már a századforduló előtt az a csiljagszerű vasúti és közúti hálózat, melynek középpontjában Budapest állt, s mely mindmáig csaknem minden vasúti fővonalnak és főközlekedési útnak kezdő vagy végpontja.

Ezt a közlekedéspolitikai helyzetet tekintette kiindulópontnak a tíz évvel ezelőtt, 1968-ban az Országgyűlés által elfogadott, a mai politikai, társadalmi és gazdasági viszonyok követelményével számoló közlekedéspolitikai koncepció. E koncepció alapelve a népgazdaság közlekedési és szállítási szükségleteinek gazdaságos, pontos és megbízható kielégítése, a személy- és áruszállítás növekvő feladatainak megoldása, a közlekedés különböző ágazatainak egységes fejlesztése, optimális munkamegosztás a vasúti és közúti fuvarozási ágazatok között, a gyengeforgalmú, gazdaságtalan vasútvonalak felszámolása és a forgalom köztúra való átterelése, ahol erre a feltételeket megteremtik.

E nagyszabású elképzelés lényegét tekintve helyesnek bizonyult. Az élet azonban, mint minden más területen, itt is bizonyos módosítást, változtatást diktált. Gondoljuk el, hogy a közlekedés teljesítményei 10 év alatt csaknem megkétszereződtek. A személyszállítás 90 százalékkal, az áruszállítás 78—80 százalékkal emelkedett 1968-hoz viszonyítva. Ez nagyjából azt jelenti, hogy hasonló teljesítmény-növekedéssel számolhatunk a következő 10 esztendőben is. Sajnos ugyanakkor a közlekedés fejlesztésére fordítható anyagi eszközök nem növekednek ilyen dinamikusan. Ezért kell bizonyos feszültséggel számolnunk a tervezőknek. Várható, hogy a közlekedésben is el kell véselnünk olyan ellentmondásokat, melyek a fejlődő technika és az azt kezelő ember ismeretei között fennállnak. Az elmúlt 10 évben nagy lépéseket tettünk a fejlesztés érdekében. Elég, ha ezek közül csak az autóbánya programot, a metró és a tömegközlekedési eszközök fejlesztését, a vasút villamosítását és a dízelesítést említjük meg.

Alapvető, strukturális változás elsősorban a közlekedés munkamegosztásában történt. Felmerül a kérdés, célszerű-e a különböző vállalatok, termelőszövetkezetek, és más, a közlekedési tevékenységen kívül eső állami és szövetkezeti termelőegységek saját szállítóképességét gépjárművek beszerzésével létrehozni? *Hatalmas kapacitás ez, ha tekintetbe vesszük, hogy ez a gépjárműállomány az ország teljes közúti szállítóképességének felét teszi ki és ezzel a közúti szállítást 40 százalékát teljesíti. A VOLÁN, amely a tehergépkocsik másik 50 százalékának birtokosa, a közúti szállítások 60 százalékát teljesíti. A vállalatok és szövetkezetek szállítási igénye viszont a népgazdasági tervekhez kapcsolódik, azok valóra váltásának része. Ezért e kapacitások fenntartása — gazdasági kihatásuk esetén — feltétlenül helyes. Igaz, hogy a közúti fuvarozás költsége a vasútnak közel tízszerese, bizonyos rakományoknál mégis kifizetődő. Gyorsan romló áruk és átrakásra érzékeny áruk esetén feltétlenül az.*

Tíz évvel ezelőtt azonban egyes szakemberek, elsősorban a főkérszágokban lebecsülték a vasutak szerepét és azt hirdették, hogy a fuvarozási tevékenység főleg a közútra terelődik. Azóta bebizonyosodott, hogy ez nem helytálló elképzelés. *A nagytávolságú és nagytömegű áruk szállításánál a vasút továbbra is alapvető fuvarozási eszköz marad. Persze ezt is gazdaságosabbá kell tenni a pályák és a kocsipark korszerűsítésével, a vonóerő pedig ma már több mint 90 százalékban nagyteljesítményű dízel- és villamosmozdonyból áll.*

A közlekedéspolitikai koncepció a magyar közlekedésügy egységes fejlesztésének terve. Nem szabad elfelejteni, hogy a népgazdaság összes eszközállományának egyötödét a közlekedés működteti, az összes beruházások 14—15 százaléka a közlekedés fejlesztését szolgálja és éppen az elmúlt 10 évben technikai korszerűsítésnek lehettünk tanúi.

Vasúton és közúton — a városi közlekedést is beleértve — naponta 2 millió tonna árut fuvaroznak, 5 millió utas elszállításáról kell gondoskodni, a munkabajárók ingázó utazásával együtt naponta 8 és félmillió utazással kell számolni.

Ilyen körülmények között hallatlanul megnőtt az egyes közlekedési ágazatok (például vasút—közút) egymásra támaszkodása. Az áru fuvarozás és személyszállítás nem egyszerűen a közlekedési nagyvállalatok feladata, hanem a népgazdaság újratemetési folyamatának egy igen fontos láncszeme.

A közlekedés ugyanakkor tekintélyes nemzetközi feladatokat is ellát. Hazánk részese az európai szállítási munkamegosztásnak, és a tranzitszállításoknak fontos devizakitermelő szerepük is van. A nemzetközi forgalom az elmúlt 10 évben, az 1968. évinek két és félszeresére nőtt és zömmel az ország 9 vasúti és 16 közúti, határátkelő helyén, állomáson bonyolódik le. Ezek fejlesztése kiemelt állami feladat. A záhonyi vasúti átrakókört fejlesztésére nem kevesebbet mint évente 1 milliárdot fordítanak.

A tíz évvel ezelőtt felvázolt tervek fokozatosan megvalósulnak. A gyengeforgalmú vasútvonalak közül 1400 kilométer hosszúságú vonal megszűnt, a további 600 kilométerre nézve a népgazdaság időközben változott igényeit és a távlati tervek figyelembe véve hoznak döntést.

A közlekedés — nagy erőfeszítésekkel ugyan — képes teljesíteni a feladatait, a vele szemben támasztott igények és a lehetőségek viszonylagos egyensúlyban vannak. *Nem látszik célszerűnek olyan tartalékkapacitások létrehozása, melyek az esztendő nagyobb részében kihasználatlanok volnának. Csak a működő és mindennapi feladatok megoldásához nélkülözhetetlen kapacitások megteremtését tartja indokoltnak a kormányzat. A közlekedésben is át kell térni az extenzív fejlődésről (eszköz- és létszámnövelés) az intenzív fejlődésre, a kapacitások jobb kihasználására, a gazdaságosabb munkaszervezésre.*

Bermann István

Hivatást választottak

Szakközépiskolások, üzemi gyakorlaton

A vasúti munka sajátos jellegéből adódóan a MÁV-nál nincsenek „forgalmi ipari tanulók” vagy 18 éven aluli alkalmazottak, mint a szolgáltatás és az ipar más területein. Ez azonban nem jelenti azt, hogy itt nem találunk pályaválasztás előtt álló ifjú embereket. Őde színt volt több állomáson is a jegyzeteket forgató, érettségi-, illetve vizsgatételeket kidolgozó fiatalok jelenléte, igyekező érdeklődése a forgalmi iroda, a személypénztárak dolgozó, a váltókezelők, tervfelügyelők, kocsirendező munkája iránt. A fiúk a tolatómozdonyra is felmentek, megnézték a gép műszereit, a dübörgő motor működését.

Más-más indíttatás

Rákospalota-Újpesten öten töltötték gyakorlati idejüket, a Kvassay Jenő Ut., Híd-, Vasútipéti és Közlekedési Szakközépiskola forgalmi tagozatának tanulói közül: Pusztai Edit, Blasics Magdolna, Horváth Ilona, Asztalos Péter harmadik, Pálffy Róbert pedig második osztályos.

Arról kérdeztem őket, miért ezt az iskolát, miért a vasutas hivatást választották. *Hogy tetszik az üzemi gyakorlat, s mik a tervek az érettségi után?*

— *Az úttörővasútnál szolgáltam négy évig — válaszolta Horváth Ilona — Felváltva, sokféle munkát láttam. Voltam személypénztáros, váltókezelő, forgalmista. Az F 1-es jelzésű utasítást úgy kellett ismernünk, mint az ábécét... Az úttörővasutasokkal többször külföldre is eljutottam: Két alkalommal Romániában, egyszer pedig Franciaország fővárosában, Párizsban voltam tapasztalatszeren, jutalomképpen. Ismerkedtünk az emberekkel, vasúttal. Természetesen, amit úttörőként megtanultam, az töredéke sem volt annak, amit a szakközépiskolába el kell sajátítanunk, de ahhoz elég volt, hogy ott az egyszerűsített szolgálatot ellássam, és a vasutat megszeressem. Ezek után nem okozott gondot, hogy mi-luen pályát válasszak az általános iskola elvégzése után.*

Ilonka tavaly Rákospalotán volt gyakorlaton. Úgy érzi, hogy most, Rákospalota-Újpesten többet tanulhat, mivel ez kisebb állomás, s jobban áttekinthető, hogy mit, miért kell csinálni, s a dolgozókkal is könnyebb az ismerkedés. Az érettségi után forgalmi szolgálattevő szeretne lenni.

Blasics Magdolna hasonlóképpen vélekedik, majd a következőket mondja:

— *Szüleim, ismerőseim közül senki sem vasutas, sőt úttörővasutas sem voltam. Inkább a véletlen irányította érdeklődésemet erre a pályára. Az általános iskola elvégzése után híradástechnikai szakközépiskolába jelentkeztem. Oda nem vettem fel, de átírtattam a közlekedési szakközépiskolába. Itt azután a közlekedési földrajz, a személyszállítási és áru fuvarozási díjzabás, az egyéb közlekedési és forgalmi ismeretek megszerzése közben feltámadt bennem a vágy a vasutas hivatás iránt. Az érettségi után szívesen vállalnék forgalmi szolgálattevő-gyakornoki szolgálatot, vagy a nemzetközi jegypénztárban sem lenne rossz. Igaz, ahhoz az idegen nyelveket még jobban kellene tanulnom...*

Játékvasúttól az igazihoz

Pusztai Edit — Blasics Magdolnához hasonlóan — először ugyancsak a híradástechnikai szakközépiskolába jelentkezett, s átírtással került közlekedési szakra.

— *Egy osztályba jártunk az általános iskolában is — szót mosolyogva —. A szakközépiskolában elsősorban a forgalmi tantárgyakat szerettem meg.*

Jó, összetartó az osztályunk. Közvetlen a légkör, így nem bántam meg, hogy idekerültem. Az állomási gyakorlatot is a barátnőmmel töltöttem el. Az érettségi után forgalmi munkakörben szeretnék dolgozni. Persze, messze van még az érettségi...

Asztalos Péter az édesapját követve választott pályát.

— *Apám húsz éve forgalmi szolgálattevő Rákospalotán pályaudvaron, előtte pedig körülbelül tíz esztendőt szolgált Budapest-Ferencvárosban — jelentette ki büszkén. — Így tehát az éjszakázás, a vasár- és ünnepnapon végzett munka sem idegen számomra. A vasutasok mindennapi életét, godjait édesapám elbeszéléseiből ismerem, de a tananyag el-sajátításnál semmi előnyöm nem volt a többiekkel szemben. Meg kellett tanulnom a szakkifejezések pontos értelmét is.*

Péter bevallotta, hogy gyermekkorában még autószerelő, vagy katonatiszt szeretett volna lenni, de végül is nem bánta meg, hogy a közlekedési szakközépiskolába jelentkezett, ahol felkészülhet apja példájának követésére.

Pálffy Róbert az utazás varázsa mindig vonzotta.

— *Az ajándékba kapott el-*

ső játékvasutamát is örömmel — mondotta. — Talán ennek köszönhetőem, hogy mindenféleképpen valami közlekedési szakmát kívántam tanulni, s hogy végülis felvettem a vasútforgalmi tagozatra...

Róbertnek sportkapcsolatai is vannak a vasúttal: a BVSC ifjúsági kerékpáros csapatának a tagja. Régebben az Újpesti Dózsában kerékeztet, de ott megszűnt a kerékpáros szakosztály. Ezek után természetesen a vasútszakklubot választotta. Az érettségi után mozdonyvezető szeretne lenni.

Ami rajtunk múlik...

Az öt fiatalal folytatott beszélgetés — az elhivatottság érzékeltetésén kívül — azt is bizonyítja, hogy jó a középiskolák átírtási rendszere. A legdivatosabb, „lerohan-tabb” szakmák iránti nosztalgia, a gyakran téves elképzeléseket helyesen befolyásolják, a szakiskolák pedig képesek, alkalmasak a választott hivatás elmélyültebb megismertetésére és megkedveltetésére.

A többi azután már csak rajtunk fiatalokan fogadó szolgálati helyeken, azaz valamennyi vasútvonalon múlik...

Pelsőczy István

Rivaldafényben a megállóhely

Mostanában sokat beszélünk a takarékoságról. Minden okunk megvan rá, hiszen nagyon drága az energia. Ezt azonban nem mindenütt veszik figyelembe. Gyakran találkozunk pazarlással. Több esetben továbbítottam a P 450-es postavonatot, ami éjjel 2—3 óra körül halad Gödöllő felé. Ebben az időszakban személyszállító vonat egyáltalán nem közlekedik. Gödöllő Állami Telepek megállóhelyén mégis közel 60 neon-cső olyan világitást áraszt, ami egy színház kivilágításának is becsületére válna.

Úgy gondolom, hogy csupán egy kis figyelmesség, egy kapcsoló szabályszerű kezelése elég volna ahhoz, hogy havonta pár száz forint villanyszámlát megtakarítsunk a vasútnak és a népgazdaságnak.

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

TÁVKÖZLÉSI MŰSZERESZK

Készülnek az új technika fogadására

Szakaszukon évek óta nem készt miattuk személyvonat

A vasúti közlekedésben oly fontos távközlő- és biztosítóberendezéseket fenntartó és üzemeltető műszereszek és lakatosok munkájáról viszonylag ritkán esik szó. Ők általában akkor kerülnek reflektorfénybe — mondják —, ha valami hiba adódik. Most rójuk szól a híradás, nem azért, mert hibáztak, ellenkezőleg: jól végzik munkájukat.

Szomba helytől Ágfalváig

A többszörösen kitüntetett szombathelyi biztosítóberendezési fenntartási főnökség „Széchenyi” szocialista brigádja mindössze hattagú. A kollektíva a Szombathely—Sopron—Ágfalva közötti 64 kilométer hosszú vasútvonal biztosítóberendezéseinek üzemeltetését és karbantartását végzi. Székelyük Bük, a mind népszerűbb nyugat-magyarországi fűrdőhely.

A 11 éve együtt levő brigád még a régi, hagyományos elektromechanikus, vágányutas berendezésekkel dolgozik, de a tudományos-technikai forradalom szele már hozzájuk is elért. A most átépítés alatt álló vonalon hamarosan megjelennek az önműködő, a vonat által vezérelt fényzorompók. Sopron GYSEV állomáson — ami szintén hozzájuk tartozik — *Integra dominó rendszerű biztosítóberendezés segített majd a forgalmat.* Ezek a változások új fejezetet nyitnak a brigád életében.

A brigádtagok már készülnek az új technika fogadására.

Egyéni tanulással, tanfolyamon sajátítják el a tudnivalókat. Nagy segítséget kapnak ehhez a főnökség vezető szakembereitől, akik előadásokat tartanak számukra.

A brigád fő feladata a fenntartás, de emellett külön munkákat is el kell végezniük. Különösen most, hogy az évek óta tartó vonalrekonstrukció az állomásukon folyik, és ez a szakszolgálatra is nagy feladatokat hárít. Váltókat, jelzőket helyeznek át, csatlakozó vezetéseket szerelnek. Mindezt jó összhangban végzik a pályaeépítőkkel, s a közreműködő vállalatokkal.

Tóth József művezetőnek nem könnyű a munkát koordinálni a celladóműki építési főnökséggel, a gépesített mozgó pályamesteri szakasszal, a Győri Betonútépítő Vállalattal és a Soproni Vízmű Társulással, különösen úgy, hogy a munkaidőt jól kihasználják. Márpedig a szocialista brigádnak ez az egyik fő erénye, törekvése. Például, amikor az átépítéssel kapcsolatos biztosítóberendezési munkákat elvégzik, egyúttal a fenntartási teendőket is ellátják.

Kihasznáva a munkaidőt

A dolgok természetesen maguktól nem mennek ilyen „olajozottan”. A brigád jó összhangja, egészséges munkaszelleme segíti át őket a nehézségeken. A sok pluszmunkát például csak úgy tudják elvégezni, hogy gondos, megelőző

Kis állomás — nagy feladatok

Helvécia állomás áruforgalma évről évre emelkedik. A közsgben levő állami gazdaság, a tsz-ek és más üzemek fejlődése hatással van a vasút áruszállítására is.

— *A gazdaságok és az üzemek egyre több munkát adnak nekünk — tájékoztatott Kovács András állomásfőnök.*

— *A két vonatfogadó és rakodóvágánnyal rendelkező állomásunk régen kinőtte már a forgalmat. Tavaly havonta 400—450 vasúti kocsit raktunk meg, az idén ennél többre lesz szükségünk. Nehézséget okoz, hogy rakodóvágányunkon egyszerre csak 13—14 kocsi fér el, az igény azonban jóval több lenne. Így is többször előfordult, hogy 18—19 kocsit is megraktunk, sőt fogadtunk már végigruval és göngyölgel megrakott irányvonat is.*

Legnagyobb szállítópártnérik az állami gazdaság, amely főként palackozott és hordós bort szállít, főként exportra. Évi fuvarozási igényük 500 vagon, ebből mintegy 400—500 kocsit gyümölcessel raktunk meg. A gazdaság új palackozója az elmúlt év végén készült el, ez az állomás munkáját 800 kocsi feladásával és ezer kocsi fogadásával növelte. Leadásként főleg műtrágya, építőanyag, bor, üvegáru és göngyöleg érkezik a gazdaság címére. A korlátozott rakodóhely miatt nagyobb tömegű árut nem tudunk fogadni, így a közelmúltban a gazdaság részére érkezett ezer vagon tözeget is Kocsikeméti-Állomás állomáson rakták ki.

A nehézségek ellenére végzett eredményes munka az állomásunk dolgozó vasutasok helytállásának köszönhető. Az állomásunk hatan dolgoznak, kereskedelmi munkakört betöltő dolgozóink nincsenek, pedig igen sok a mérlegelés, a darabszámlálás és az egyéb kereskedelmi munka is. Ezek óta szocialista brigádban dolgozunk. Munkájukért az elmúlt húsz év alatt 16 alkalommal kaptak elismerést. Legutóbb az Eleniőről szolgálati hely címet kapták meg. (Gellert)

Értik egymást

A brigádtagok kamatoztatják gazdag tapasztalataikat és vasútszeretüket. Tóth József, a többszörösen kitüntetett művezető 1942 óta vasutas. Harmadik éve a szakszolgálatnál dolgozik. Jó szakemberek sora nőtt fel mellette. A brigád vezetője, Horváth József is nagy tekintélynek örvend. Hallgatnák a szavára. „Mennek utána”. Oktatja, neveli a fiatalokat, az utánpótlást.

Nemrégén két fiatal került a kollektívába, akik új színt, a ma emberének jó-rossz stílusát, világát vitták be a megszokott, középkorúaktól álló brigádba. Azóta jól billeszkedtek, s frissítő hatású áreztető a közösségi szellemben. Ez a munkán kívüli idő egy részében is együtt tartja a brigádot. Társadalmi munkákat végeznek, segítik egymást tanulni, művelődnék.

Sz. T.

A munkaerőhiány szorításában (2)

A Nyugatiban a létszámhoz igazítják a technológiát

SOK A VÁNDORMADÁR – IRODATAKARÍTÁS TÁRSADALMI MUNKÁBAN
— HA NINCS TOLATÁSVezető, „BEUGRIK” A KOCSIMESTER

Nyugati pályaudvar, délután két óra. Ostromlott várhoz hasonlít az utascarnok, a lebontott falak körül porfelhő lebeg. A vágányokhoz vezető utak, folyosók zsúfoltak. Az utasok többször is megkérdezik a kapust, hogy hanyadik vágányról mikor indul a vonat. A nyári csúcsforgalomban itt kétszer nehezebb a vasutasok dolga. Kijác József állomásfőnök irodája is a „hadiállapotokra” emlékeztet. A mennyezet öles gerendákkal van alátámasztva, a túldalolon megrepedtek a falak. Ebben a környezetben beszélgetünk a legszorongatóbb gondról, a munkaerőhiányról.

A tervteljesítés ára

Nem hangzik panaszként, amit mond. Számokat, tényeket sorol, amibe régen bele-törődtek. Nem keseregnek a több munka miatt, inkább a létszámhiányhoz próbálják igazítani a technológiát. Ennek a felfogásnak a helyességét erősíti meg az elmúlt hét hónap mérlege is. Terveiket a kiváló csomóponti szintet meghaladó eredménnyel teljesítették. De milyen áron, milyen körülmények között? Jegyzetfüzetemből idézem a főnök szavait:

„A létszámhiány szinte alig változik. A perspektíva sem kedvező. Ötven jegyvizsgálóra, tizenegy kocsirendezőre, nyolc pénztárosra, tizenkilenc rakodómunkásra, hetven kocsitisztára lenne szükség. A frekventált szolgálati helyekről körülbelül 48 vasutas hiányzik. Emiatt sok a túlóra, a pihenőnap pedig lassan ismeretlen fogalom lesz. A kocsimesternek és több váltókezelőnek havonta szinte egy nap pihenőt sem tudunk biztosítani.”

Egyre kevesebben vállalják

— Milyen az utánpótlás? Kik jönnek dolgozni a Nyugatiba?

Az állomásfőnök összeráncolja a homlokát és nagyot szippant a cigarettájából.

— Mit mondjak? Ezer dolgozóból 192 a harminc éven aluli. Nyolcvan százalékuk gyakran igazolatlanul hiányzik, mert szombat-vasárnap nem szívesen jönnek be a munkahelyre. Aki az „igát” húzza, az a javakorabeli vasutas. Az újfelvelesek nagy része rövid ideig marad nálunk. Könnyebb munkahelyet keresnek. A jelentkezők 85 százaléka „vándormadár” vagy büntetett előéletű. A nyugdíjasok pedig a kedvezmények ellenére sem vállalják a továbbszolgálatot. Egy váltókezelő örül, hogy nem csinált balesetet, és „tisztá” lappal mehet nyugdíjba. Elhasználódik itt a szervezet. Tovább szolgálni ilyen beosztásban...

A Nyugatiból most 110 vonaton indul és ugyanannyi érkezik huszonnegy óra alatt. A pályaudvar teljes terheléssel üzemel, a technikai berendezések elavultak. Talán 1985-re elkészül az integratív berendezés. Az enyhítendő a váltókezelő hiányt. Az építkezés miatt megszűntek a csarnoki vágányok. A meglévők is rövidek. Kettőn 11 kocsi,

hármon pedig csak nyolc kocsi szerelvény fér el. Az utazószerelvény panaszokodik a rossz forda miatt. Rövid távolságokra járnak és nem gazdaságos a munkaidő-kivételhasználat. Három óra alatt 120 kilométert utaznak. Ez kedvezőtlen hatással van a bérezésre.

— Az első felévben 66 ezer 201 túlórárt és pihenőnapot fizettünk ki a dolgozóknak. Ez huszonkét százalékkal több, mint tavaly. A létszám is 43-mal csökkent 1977. első felévéhez viszonyítva. A nagy igénybevétel miatt gyakori a betegség, szaporodott a táppénzes órák száma. A kocsirendezők, váltókezelők általában 240 órát dolgoznak havonta. Az idősebbek egyre gyakrabban dőlnek ki a sorból. Egészségi állapotukat rendszeresen ellenőrzítjük az orvosokkal. Az elmúlt hónapban például három kocsirendező bizonyult csoportos munkakörre alkalmatlannak. A frekventált munkaterületeken a betegállományban levők száma eléri a 12 százalékot is. Emiatt az utazóknál a veszteségszám havonta húsz százalék. Ebben az évben hatvanan mennek nyugdíjba. A helyzet tehát jövőre még rosszabb lesz.

A rakodógép-karbantartók jövedelme itt kevesebb, mint egy vállalatnál. Dolgoznak a Nyugatiban olyan szakemberek is, akikből az egész országban kevés van. Például vésnök, zárlakatos (közismertebb nevén mackós), mérleg- és daruszerelő. Ha elmegy a mackós vagy a vésnök, szinte alig lehet pótolni. Pedig a vasútnak nagy szüksége van rájuk. A vésnök bélyegzőket készít, a mackós páncélszekrények zárait szereli. Orabérük 19—20 forint. Egyéb pótlékot, prémiumot nem kapnak. Az egyetlen vésnök tavaly felmondott a Nyugatiban. A vasút külső vállallattal végeztette a munkát. Csillagászati árat fizetett érte. Szerencsére az idén sikerült betölteni ezt az állást. Egyelőre nincs tehát baj. A mérleg- és daruszerelők lakókocsikkal járnak az országot. Rosszak a szociális körülményeik, sokat vannak távol a családtól. Egyre kevesebben vállalják ezt a munkát is.

Rendkívüli helytállás

— Milyen munkaszervezési intézkedésekkel próbálják enyhíteni a létszámhiány okozta gondokat? — kérdezem ismét Kijác Józsefet.

— Már nincs sok lehetőségünk erre. Mi is kimerítettük a tartalékokat. Egy dolgozó több munkakört is ellát. A raktári munkások például éjszaka a vágányok közötti területet takarítják. A kapusok száma is a felére csökkent. Két évvel ezelőtt még önálló munkakör volt a vonattáblázás. Ma már ezt a feladatot a gépkísérők végzik. Pedig a munka több, mert a nemdohányzó kocsikat is jelölni kell. Irodáinkat az ott dolgozó nők takarítják, társadalmi munka-

nagy igénybevétel ellenére az elmúlt hét hónapban mégis csökkent a személyi- és tárgyi balesetek száma, vonatkésés pedig az állomás hibájából alig fordult elő.

A Nyugatiban nem sajnálják a fáradságot egy-egy újfelveleles dolgozó megnyerésére. Ha az orvosi vizsgán megállapították, hogy nem alkalmas annak a munkakörnek az ellátására, amelyre jelentkezett, akkor rábeszélik, hogy próbáljon szerencsét egy másik beosztásban. Sajnos ennek ellenére sok a kilépő. A fiatalok vándorolnak. Pedig a szolgálati vezetők türelmesek, eínéznek néhány fegyelmel-

lenséget, nem büntetnek azonnal.

— Az italozást azonban könnyörtelenül üldözzük — magyarázza Becze Tibor személyszállítási vezető, miközben az őrhelyek felé kísér. — Ha a szonda kimutatja, hogy valaki szeszitalt fogyasztott, azonnal hazaküldjük. A fiatalok nevelése a szívügyünk. Az egyik toronyban dolgozik egy huszonhat éves fiatalember. Kezdetben sok baj volt vele, nehezen szokta meg a vasúti fegyelmét. Türelmesek voltunk, nem küldtük el azonnal. Most az egyik legjobb munkaerő. Megtanították szakszervezeti bizalmiakra is.

„A vasút az én világom”

Közben megérkeztünk a „telefonos” őrhelyre. A kis téglalapú épületben Sill József kocsimester fogad. Huszonnégy éve vasutas. Azóta itt szolgál a Nyugatiban. Az újfelvelesekéről rossz a véleménye. A magakorabeli vasutasokban bizik.

— Az utóbbi években szaporodott a munka, de azért jól érzem itt magam — mondja. — Kevesen vagyunk. A tartalék általában három helyett két dolgozóval tolat. Ha nincs tolatásvezető, akkor én is besegítek. Nem szoktam szabadsnapot kérni, még bírom a munkát. Valamikor a feleségem is vasutas volt, megérti a sorsomat. Én már nem mennék másik munkahelyre, mihez kezdenék ott? A vasút az én világom...

Megyünk tovább a vágányok egymást keresztező, fénylő párhuzamosai között. Kerülgetjük a váltókat, néze-

lődünk. A sínek közelebb tartó a levegő. A „csengős” őrhely közelében találkozunk Földi István tolatásvezetővel. A kettős túrban dolgozik. Harmincegy éve vasutas.

— Ez az első munkahelyem — mondja. — Gödöllőn lakom, hét gyermekem van. Négy lányom már férjhez ment. Régebben munkaidő után egy sírköve-mél dolgoztam, mert kellett a pénz. Most már csak a házkörüli munkával töltöm a szabadidőt. Havonta ötezeröttszáz forintot keresek, a feleségem bedolgozó. Elégedett vagyok. Itt sokat kell ugyan dolgozni, télen csúsznak az utak, nyáron meleg van, de megszokja az ember. Sokat futunk egy-egy szolgálatban, este már fáznak a lábaim. Öt év múlva megyek nyugdíjba. Mihez kezdenék a vasút nélkül? Olyan ez a munkahely, mintha ott-hon lennénk.

„Az apám is itt szolgált”

Kovács István vezető váltókezelőnek a „csengős” őrhely a birodalma. Berendezése: egy asztal, két szék és a kulcsos váltó kezelő-pultja. Helyell kinál, de ő percenként kiszalad a helyiségből váltót állítani, jelzést adni. Kísérőm, Becze Tibor fiatal vasúti tiszt. Látja, hogy ilyen munkatempó mellett estig sem tudnánk szót váltani. Elkéri tőle a vörös zászlót és néhány percre átvállalja a szolgálatot. Amíg beszélgetünk ő vágányutat állít, telefonál, kezeli a kulcsokat. Kovács István leül mellem az asztalhoz, de látom, hogy lopva kifelé tekinget a sínekre. Olyan nyugtalanul ül, mintha bármelyik pillanatban ránk dőlhetne az épület.

— Harmincnyolc éve dolgozom ezen az őrhelyen — mondja jelentősen. — Hét vágány tartozik a felügyeletem alá. Ismerem minden négyzetcentiméterét ennek a területnek. Tizenhat váltózárát kezelek. Az apám is ezen az őrhelyen szolgált tizenöt évig. Negyvenegy évet töltött a vasútnál. Nekem három év van még a nyugdíjig. Ha megérem, akkor negyvenkét éves vasúti szolgálat lesz mögöttem.

Tisztképző előtt

Sáránáról rendelték Rákosrendezőre a tiszti tanfolyamra készülő Mészár Jenőt, ennélfogva három hónapig dolgozott nálunk, az Új Élet szocialista brigádban kocsirendezőként. Talán mondanom sem kell, hogy az ifjú vasutas munkájával, szorgalmával igen meg voltunk elégedve, holott nem könnyű egy kis, középállomásról elkerülve beilleszkedni egy nagy pályaudvar kollektívájába. Ezzel szemben a fiatal vasutas a következőket mondta:

— Rákosrendezőn mindenki segített, ezért egy pillanatra sem csalódtam a kirendeltséghez fűzött elképzeléseimben. Otthon forgalmi szolgálattevő munkakört láttam el, viszont Rákosrendezőn a szó szoros értelmében fizikai munkás lettem. Nehézséget ez mégsem jelentett, mivel a munkát tel-

jes egyetértésben végzik a rendezői vasutasok. Az állomás régi dolgozói sem rálogatnak a feladatokban, legyen bármi a beosztásuk. A magas teljesítményeknek ez az egyik titka. Szállásunkat és az étkezési lehetőséget is körültekintően biztosítják Rákosrendezőn a kirendeltettek. Szabad időmben sokat olvastam, és kényelmesen pihenhettem...

Megkérdeztük a fiatal vasutastól azt is, hogy a tiszti tanfolyam elvégzése után nem volna-e kedve végleg állomásunkra jönni, mire azt válaszolta, szívesen dolgozna nálunk továbbra, de otthon, illetve a debreceni vasútgazgatóságnál ugyancsak számítanak rá, s nem szeretne hűtlen lenni.

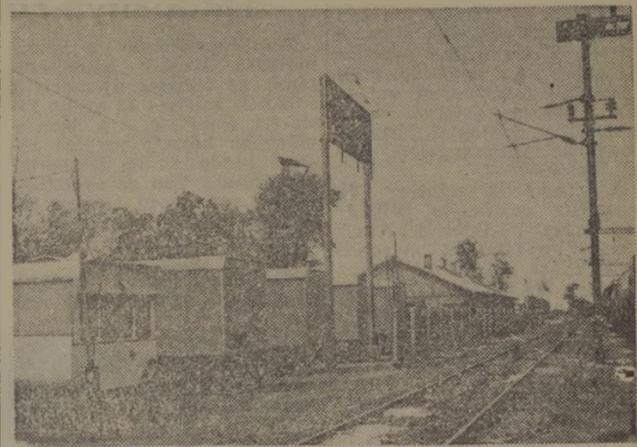
Váradi Lajos
brigádvezető

Vasútvillamosítás Kiskőrös térségében

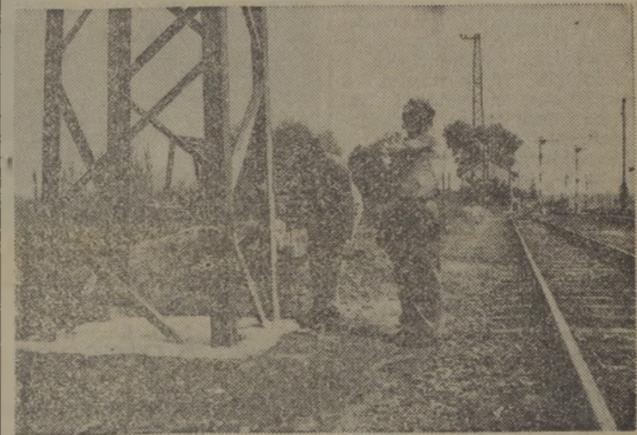
Néhány hét óta megváltozott Kiskőrös állomás arculata. Hatalmas acéloszlopok néznek le a varakozó és áthaladó vonatokra. A MÁV villamos felsővezeték építői elérték Petőfi szülővárosát, most végzik az oszlopokon az utolsó járulékos munkálatokat, ezt követően jön majd a szerelő csoport és megkezdődik a felsővezeték kifizetése.

A felsővezetéképítők Kunszentmiklós—Tass állomáson levő lakókocsikból és faházból álló „mini-falujában” Fáciska János építészvezető és Mikus János szb-titkár volt a kalauzunk. A kicsi, de kényelmes lakószobákban mindenütt van rádió és hűtőszekrény. Külön-külön vagonban zuhanyoznak és étkeznek. Egyszóval a szociális ellátást illetően kicsiben minden ugyanúgy megvan a telepen, mintha üzemben dolgoznának.

Ottjártunkkor az építők nagy része Kiskőrösön tartózkodott. Az aznapi munka befejezéséhez közeledett. A 11 kocsiból álló betonovonatot éppen anyaggal töltötték fel. A munkát Konyári Sándor, a Petőfi ezüst koszorús szocialista brigád vezetője irányította. Másnap már elhagyva Kiskőröst, Kiskunhalas felé haladva folytatták az oszlopállítást.



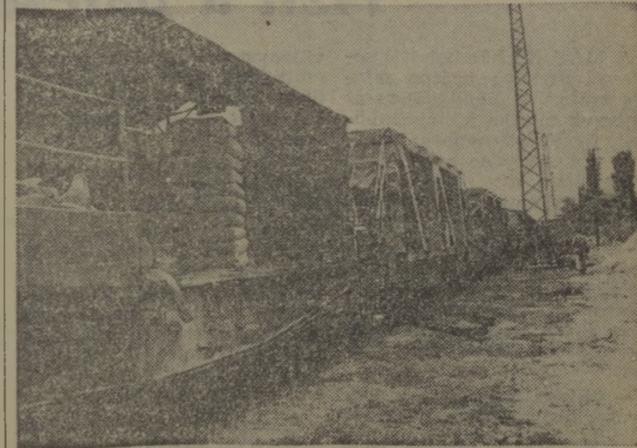
A felsővezetékcsök gondosan berendezett telephelye Kunszentmiklós—Tass állomáson



Papp Antal és Szunai János Kiskőrös állomáson a vezeték-tartó oszlop biztonsági földelését készíti elő



Konyári Sándor Petőfi brigádja anyagot készít elő a másnapi munkához



A „betonvonat” anyagokkal megrakva várja az engedélyt az indulásra

Szöveg: Séra Sándor

Fotó: Óvári Árpád

ÉLETREVALÓ KEZDEMÉNYEZÉS

Ötletpályázati hónap Szombathelyen

Az eredmény felülmúlta a vezetők várakozását

A MÁV Vezérigazgatóságának egy korábbi rendelete alapján júniusban ötlet hónapot tartottak a szombathelyi vontatási főnökségen és az állomásfőnökségen.

A vontatás és az állomás gazdasági vezetőinek, valamint a tömegszervezetek felhívása nyomán a főnökségek dolgozói közül igen sokan éltek a lehetőséggel. A vontatási dolgozók 222, az állomásai dolgozók 56 ötletét juttatták el a bíráló bizottsághoz. Az eredmény minden várakozást felülmúlt.

Mind a két főnökségen egy hónap alatt csaknem annyi ötletet, illetve újítási javaslatot adtak be a dolgozók, mint az elmúlt fél évben. A vontatási főnökség dolgozói több mint kétszáz ötlettel járultak hozzá az újítómunka felméréséhez.

A résztvevők mintegy 65 százaléka szocialista brigádtag, a legtöbb ötlet a „Petőfi Sándor” újítóbizottság nevéhez fűződik: az öttagú kollektíva összesen 34 ötletet dolgozott ki és ebből 17-et díjaztak, mintegy 2000 Ft értékben. Egyénileg legeredményesebb volt Purgai László lakatos, 18 ötletével.

A szolgálati helyek dolgozóinak széles rétegét foglalkoztatták a célul megjelölt feladatok problémáinak feltárására és megoldására vonatkozó igények. Az ötletek nagy részét fizikai dolgozók adták, akik a munka termelékenyebbé tételére, a baleseti veszélyforrások csökkentésére, a technológia fejlesztésére, a gépesítésre, a nehéz fizikai munka könnyítésére tettek javaslatokat.

Hozzájárult a hónap sikeréhez az is, hogy az elfogadott ötletek díjazása időben megtörtént. A beadott ötletpályázatokból összesen 103 újítási javaslatot díjaztak, köztük olyanok, amelyek az ötletpályázati hónap nélkül talán évekig sem lettek volna benyújtva.

A beküldött ötletekből a bíráló bizottság a vontatási főnökségen 113-at, az állomásfőnökségen 17-et fogadott el. Közülük a vontatásnál 91, az állomásnál 12 ötlet újításként minősült.

A hasznosításra elfogadott ötleteket 100–300 Ft-ig díjazták. Az olyan ötleteket, amelyeket újításként is hasznosítani lehet, az ötletdíj felül a javaslattevőt az újítási díj is megilleti.

Az ötletek díjazására fordított összeg elérte a huszonegyszer forintot.

A szombathelyi tapasztalatok is bizonyítják, hogy az ötletnapok rendszeres megtartását igénylik a dolgozók, sok helyen a vezetők is, annak ellenére, hogy a beadott pályázatok javaslatainak nagy száma az értékelő bizottságnak is nagy gondot, illetve többlet feladatot jelentett.

Kezdetben a szakvéleményezők ugyanis csak a többletmunkát látták, ezért nem túlzottan lelkesedtek, de a

zsúrielnök személye (vezetőmérnök és állomásfőnök) „serkentette” őket a löbblétszám elvégzésére.

Az ötleteket értékelő bizottságba való felkérés azonban szakmai rangot is jelent, s nem kis mértékben befolyásolta a kedvező hozzáállást. A gazdasági vezetők nemcsak felkarolták, hanem közvetlenül is segítették ötletnapon tevékenységüket.

Az ötlet hónap csak egy a sok közül, mellyel az újítók és a feltalálók táborát szélesíteni lehet. A lehetőséggel azonban kevesen élnek, mert nem ismerték meg fel kellőképpen az ötletnapok, illetve az újítómunka jelentőségét.

Dr. Gyóni Béla

Új szociális létesítmény Tatabánya-Felső állomáson

Tatabánya-Felsőn a közelmúltban átadták rendeltetésének az állomás új szociális épületét, amelyet 12 millió forintért építettek. A létesítményben kétszáz vasutas részére rendeztek be fekete-fehér öltözőt. Van az épületben mosdó, zuhanyzó, befejező, oktatóterem, lársaló és 14 szobában 48 személy részére kényelmes pihenőhely.

Mint Kerékgyártó László, az állomás üzemmérnöke el-

mondta: a tatabánya-felsői vasutasok örülnek az új létesítménynek. A November 7., a Május 1., a Béke forgalmi szocialista brigádok például az átadás óta parkosítják az épület környékét, létesítenek egy kis méretű labdarúgó pályát. Tekintettel a munkaerőhiányra a Hámán Kató kereskedelmi női szocialista brigád pedig társadalmi munkában takarítja a szobákat...



Az állomás új szociális épülete (Tenta György felvétele)

Kölcsönös tisztelet

A közelmúltban Székesfehérvárról utaztam Várpalotára az 1346. sz. vonattal. Az indulás után egy fiatal jegyvizsgáló lépett a kocsiba és kérte a menetjegyeket. Az utasok mind „köszönöm” szóval kapták vissza jegyüket, ezután én következtem. Az arcképes igazolvánnyal együtt felmutattam a 30 évi szolgálat után járó szabadjegyet, mire az ifjú kaptársróm nemcsak köszönömöt mondott, hanem katonásan tiszteletet is.

A figyelmességnek, a megbecsülésnek ez a külső megnyilvánulása nagyon meglepett, ezért Várpalotára érkezve odamentem a jegyvizsgálóhoz, és megkérdeztem bemutatkozás után, hogy miért tiszteletet nekem. Erre azt válaszolta: „Akinek ilyen összvonulás szabadjegye van, az mind idős vasutas. Engem is ilyen idős vasutasok tanítottak meg, tehát megérdemlik valamennyien, hogy mi, fiatalok tisztelegjünk előttük. Azok előtt, akik a mainál sokkal kedvezőtlenebb körülmények között is helytálltak, majd átadták tapasztalatukat a fiataloknak.”

Azt hiszem, ez a kollégán „kézenfekvő magyarázata” ellenére is megérdemli, hogy ideírjuk a nevét: Hegedűs Józsefné, honállomása Veszprém.

Varga József Várpalota

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetései

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

vezetőt, Székesfehérvár Jj. U.; Várszegi János csop. vezetőt, Szeged Vasútiig.

Ministeri Dicséret

Kitüntetés kaptak: Bódis Imre művez., MÁV Jobbpart BFF; Cifra Zoltán vízvez., szerelő csop. vezető, Bp. MÁV Épületfenntart., Főn.; Gyetvai Gyula rakt. vezető, Bp. MÁV Hídép. Főn. Rákosrendező; Hőbe Endréné fertőtlenítő, Pécs MÁV Ter. Egészségügyi Képz. Irre Ferenc ügyintéző, Debrecen Vasútiig.; Kiss Hedvig ügyintéző, KPM Vasúti Főoszt.; Kubl Lajos normatechnológus, Miskolc Járóútvivő U.; Ludányi László szekrénylakatos, Landier Jenő Járóútvivő U.; Németh Sándor oszt. vez. helyettes, Szombathely Vasútiig.; Porcsaimi István oszt. vezető, Békéscsaba Vont. Főn.; Terestyényi József áll. főnököt, Zalakomár áll. A MÁV vezérigazgatója

Munka Érdemrend arany fokozata

Kitüntetésben részesítette: Turba Sándorné szakosztályvezető-helyettes, KPM Vasúti Főosztály.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

Kitüntetésben részesítette: Bajor Rezsőt, az államtitkár titkárát, KPM; Gubinyi Sándor ügyintézőt, Bp. Vasúti; Steinecker Kálmán állomásvezetőt, Aszófő áll.; K. Szabó János művezetőt, Szolnok, Járóútvivő U.; dr. Szednicsék János osztályvezető helyettes, KPM Vasúti Főosztály.

Munka Érdemrend bronz fokozata

Kitüntetésben részesítette: Balogh Lajos főnökség vezetőt, Székeszárd Pft. Főn.; Bazsik László művezetőt, Bp. Keleű áll.; dr. Esztergályos József oszt. vez. helyettes, BVKH; Gömböri Béla műsz. tud., gazd. ügyintézőt, VATUKI; Juhász Dezső szolg. főnököt, Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Lángi Józsefné munkást, Bp. MÁV VIII. Felsővez. Ep. Főn.; Lengyel József művezetőt, Győr Vont. Főn.; Pitzer György belső ellenőrt, Pápa Pft. Főn.; Szabó József vonatvezetőt, Debrecen áll.; Tóth Lajos vonalkészítőt, Vác Pft. Főn.; Tóth László forgácsoló csop. vezetőt, Bp. MÁV Gépjármű U.; Zsibai Károly váltókezelőt, Szob áll.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló Munkáért

Kitüntetésben részesítette: Börzsei Gyula állomásfőnököt, Mosonmagyaróvár áll.; Farkas József vonatvezetőt, Miskolc-Tiszai áll.; Havasi György csop. vezetőt, MAVTI; Kiss János ügyintézőt, Debrecen Vasútiig.; Kogler József rakt. munkást, MÁV Hídép. Főn. Rákosrendező; Perlaki Lajos csop. vez. előmunkást, Székeszárd Pft. Főn.; Szabó Sándor TMK-lakatos, Bp. Hámán Kató Vont. Főn.; Szita István műsz.-gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Tóth Jenő TMK-főmü-

DEBRECEN:

VIT-juliális

A KISZ Hajdú-Bihar megyei, Debrecen városi, az Alföldi Nyomda és a Kossuth laktanya KISZ-bizottságai szervezésében július 30-án VIT-juliális rendeztek a Veker-tónál. A MÁV üzemi KISZ-bizottság is csatlakozott a rendezvénysorozathoz és mintegy 100 fiatal családtagjaival együtt részt vett az egésznapos rendezvényen.

A találkozó Lukács Mária, a KISZ Hajdú-Bihar megyei bizottságának titkára nyitotta meg, majd megkezdődtek a kulturális és sportrendezvények. Irodalmi színpadok, ének- és zenei együttesek léptek fel. A kispályás labdarúgó bajnokságban a debreceni vasutas fiatalok a legjobb nyolc között végeztek. Volt csónakverseny, légpuska lövészet, fejelőbainokság.

Ifj. Kovács Béla

Így is lehet, úgy is lehet

Amikor packáznak a hivatalban

Újszász állomás szabályszerű záradékolásával kerestem fel július 24-én, hétfőn a budapesti vezérigazgatóság menedzseri csoportját, hogy 1978-ra érvényesíthessem a FIP-igazolványomat. A csoportvezetőnő — aki közismert szaktudásáról és szolgálatkészségéről — éppen szabadságon volt, ezért megértést és önfelajánlást tanúsítva túrtem el a modortalan elutasítást, miszerint a MÁV Nyugdíjhivatalhoz kellett volna mennem igazolásért.

Vigasztalásul hivatalos, pecsétes igazolást kaptam 40 éves vasúti szolgálatomról az igazgatóság személyzeti osztályától, mire a menedzseri csoportnál ismét összeszédítak, mondván, hogy ők a nyugdíjhivatalba küldtek engem.

Hetvenhét éves fejjel nem könnyű eljutni a Népköztársaság útjára, de zokszó nélkül folytattam a kálváriát. A nyugdíjhivatalban kiderült, hogy hétfőn nincs félfogadás, mégis a legnagyobb előzékenységgel fogadtak és kiadták részemre az igazolást. Mikor azonban az előadó meglátta kezemben a FIP-igazolványt, megjegyezte, hogy annak érvényesítéséhez semmiféle igazolás nem kell, hiszen ez világos, logikus. Más a helyzet új igazolvány kiállításánál. Úgy látszik, a menedzseri csoportnál egyesek nem ismerik a saját munkájukra vonatkozó előírásokat sem.

Akárkinek van igaza, nagyon bántott az udvariatlan és megalázó bánásmód, amelyben a menedzseri csoportnál részesítettek. Nem szeretném, ha más, idős vasutasok is így járnának. Ugyanakkor köszönöm a személyzeti osztály és a nyugdíjhivatal dolgozóinak segítőkészségét.

Keszthelyi Béla, ny. főfelügyelő

FELVÉTELRE KERESÜNK

Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas vasútvillamosítási munkáihoz kiskunfélegyházi telephelyre

Közéiskolát végzett

fiatlokat,

vasipari szakmunkásokat,

segédmunkásokat,

takarítónóket.

Állandó szabad szombat, térítéses étkezés, munkásszállítás és díjtalan vasúti utazás, térítésmentes munkásszállás.

Jelentkezés személyesen vagy levélben.

Cím:

MÁV Villamos Felsővezeték

Építési Főnökség

1106 Budapest,

Jászberényi út 42523/2. hrsz.

(Porcelángyárral szemben).

Palásti Marianne

Vizit a baleseti sebészeten

A MÁV Kórház baleseti sebészeti osztálya nyáron mindig zsúfolt. A kánikulában az emberek mintha könnyelműbbek, figyelmetlenebbek lennének. A korszerűen berendezett vizsgálóban dr. Farkas Imre adjunktus éppen egy gerincsérültet kezel.

— Az elmúlt hetekben gyakorik voltak a töréssel járó balesetek — mondja. — A cseresznye- és meggyaszűret után sokan kerültek a kórházi ágyra törött kézzel vagy lábbal.

— Milyen balesetek a leggyakoribbak most a vasúton?

— Elsőként a saruzás, nagy a kocsirendezés közben történt sérüléseket, zúzódásokat említem. A villamosított vonalakkal együtt sajnos nőtt az áramütéses balesetek száma is. Nemrég távozott osztályunkról egy huszonöt éves

villanyserelő, aki a nagyfelelősségtől olyan súlyos áramütést szenvedett, hogy mindkét kezét és egyik lábát amputálni kellett.

— Előfordul persze nem tipikus baleset is — kapcsolódik a beszélgetésbe dr. Kenderessy István adjunktus. — Néhány héttel ezelőtt operáltunk egy húszéves fiatalembert, aki otthon kisméretű ágyút barkácsolt magának. A veszélyes szerkezet sebességével és gyufafejével működött. A lövedék egy csavar volt, ami az alkarjába fúródott.

Elérkezett a vizit ideje. Az orvosokkal együtt én is végig járom a kórtermeket.

— Nemrég volt fizetésnap — jegyzi meg az egyik doktor. — Azokat a férfibetegeket, akiket most lát majd, az alkohol juttatott a kórházi ágyra.

B. Zsigmonddal a folyosón találkozom. Harmincöt éves lehet. Az arcán jókora horzsolás, a lábán járógipsz.

— Hogyan történt a baleset?

— A csúszós út volt az oka mindennek — bizonygatja. — Este, amikor kiléptem a lakó-kocsiból, megcsúszott a lábam. Ennyi volt az egész...

Látom az arcán, hogy maga sem hiszi, amit mond. Amikor szóba hozom az alkoholt, felháborodottan tiltakozik:

— Egy kortyot sem ittam!

A kezelőorvosának más a véleménye.

K. F. pályamester. Vidékről hozták ide. Olyan súlyos alkoholemberzés volt, hogy az orvosok az elmeosztályra való beutalását fontolgatták. Keletlenül, idegesen beszél. Az ő arcán is látszik a zúzódás nyoma. Munkába igyekezett,

Bemutatjuk Fazekas Lajost

MÁR NEM PÁLYAKEZDŐ KÖLTŐ. TÚL VAN A BUKTATOKON, A KÉTSÉGBEESÉS ÉS ÚTKERESÉS SZORONGATÓ, GYŰJTŐ TISZTÍTÓTŰZEIN. NEGYVENHAT ÉVES. 1956 TAVASZÁN LETT VASUTAS. EDDIG HÁROM VERSESKÖTETE JELENT MEG. ELKÖTELEZETTSÉGÉRŐL VALLJA:



Azoknak írok, akik vállalják közös sorsunkat

A Kapos menti Regöly köz-
ségben születtem 1932. augusztus 4-én. Gyermekkori emlémeim forrása volt az a táj, nem lehet elfelejteni. Szüleim földműveléssel keresték kenyerüket, sajnos korán kellett búcsúznom tőlük. Három testvérem közül a nővérem is meghalt 1962-ben.

Huszonnégy éve élek Budapesten és több mint két évti-

zedek a vasútnál dolgozom. A MÁV Központi Nyomtatványtárban kezdtem a munkát. Voltam raktári munkás, beszerző és ügyintéző. 1971-ben kerültem a MÁV Központi Szertárba fizetősítetnek. A hivatali munka mellett folytattam tanulmányaimat. Az Eötvös Lóránd Tudományegyetem bölcsészkarán 1966-ban irodalom és történelem

szakos tanári diplomát szereztem.

Életemet, sorsomat az irodalom iránti vonzódásom határozta meg. Első verseim 1953 nyarán jelentek meg a Magyar Ifjúságban. Azóta költeményeimet több napilap, folyóirat, illetve megyei lapközölte. A Magyar Vasutashoz szoros szálak kötnek. 1959-től hasábjain rendszeresen megjelennek vasutastárgyú verseim. Más oka is van azonban annak, hogy ez a lap annyira közel áll hozzám. Elsősorban az, hogy cikkei, riportjai annak a „közegnek” íródnak, amelyben én is élek és dolgozom. A másik ok pedig az, hogy külső munkatársként verslektori munkát végzek a szerkesztőségnek.

Eddig félezernél több versem és három kötetem jelent meg. Kereszt a hegyen, Tiszta kút és Találkozások címmel. A negyedik kötetem most van a kiadónál. Részt vettem irodalmi pályázatokon is. 1957-ben például a MÁV Vezérigazgatóság által hirdetett pályázaton a Vaserek című versciklusomat a bíráló bizottság második díjjal jutalmazta.

Munkahelyemen legutóbb az a megüsztelletés ért, hogy engem választottak a közművelődésügyi bizottság uttkarává. Az olvasómozgalom és a tanulás népszerűsítését, a kultúra iránti igény felkeltését mindig kötelességemnek tartottam. Nem mindig sima a tollat forgató emberek útja. Én sem kedvezem a kitaposott utakat. Sikerek és kudarcok sora formálta bennem a költőt, érlelte a mondanivalót, amely nekem az élet kiteljesedését jelenti.

A vasút számomra nem csupán munkahely. Több annál, lényegesen több. Bő forrása az élményeknek, az emberi kötődések felismerésének, egyszerűen: versek ihletője. Azoknak írok, azokhoz szólok, akik vállalják közös sorsunkat és jövőnk formálását.

Hol vannak már azok az idők, amikor okkal, ok nélkül jelmondatok köszöntek ránk? Továbbantek, hál' istennek. Ünnepi feliratok — miként é napokban is — időnként feltűnnek ugyan, de csupán az ünnep ünnepélyességét fokozandó. Így van ez rendjén, így van jól. Most viszont egy hétköznapi feliraton tűnök, amely az egyik vasútállomáson — pontosabban: az állomás egyik árusító pavilonjának kicsiny kirakatában — piroslik: „GYÖNYÖRŰ A MI ORSZÁGUNK!”

Nézem a feliratot, mustrálgatom a kirakati portékát — van ott cigaretták is, meg népművészeti baba is —, és kezem az összefüggést. Ily módon kívánnák elterelni a figyelmet arról, hogy a boltoska csupán magyar gyártmányú cigarettákat és kozmetikai cikkeket kínál? Nem mondom, ennek kapcsán merenghetnék a rosszul értelmezett importkorlátozáson... de nem most, a nyár utolsó harmadában, s nem e hasábjokon. Vagy netán így akarnak tiltakozni a szomszéd utcában levő maszek bazár árukinálata ellen, mivel ő zömmel külföldi portékát forgalmaz — pult alól? Ez sem áll.

Töprengök: mégis milyen következtetésre jussak? Mit takar e hont dicsőítő megnyilatkozás? ... Igaz, állították már ennél nehezebb választást

Meleg percek a nádas szélén

Motorkerékpárját könnyedén, biztos kézzel vezeti. Útja sietős. Munkából jön és odahaza még dolgozni akar. Vársárhelyi Imrénének megígérte, hogy estig elkészül egyenruhájával, testre adjusztálja a túlzottan bő ruhát. Munkásortársra holnap szolgálatba megy, lötyögő dzsekiiben mégsem jelentkezik. Imre kisportolt alkát, karcsú, szélesvállú. Derékban leszűti majd dzsekijét és olyan lesz, mintha ráöntötték volna.

Délután három órakor Szegebről élénk a kifelé áramló forgalom. Kritikus percek ezek. Sietni kell, másként értékes perceket veszít, főként, ha leeresztik a dorozsmai sorompót. Gázt ad a motornak. Még teheti! Alatta van a megengetett sebességnek: légáramlat bújik póloinge alá. Hatása jóleső, olyannak érzi, mintha hűvös, bársúlyos kezek lágyan simogatnák. Szerencsése van. Még magasban a sorompó, útja akadálytalan. De ahogy áthalad a vágányokon, csilingelés hangzik a sorompó mezmozdul és lassan leereszkedik. Így legalább negyedórát megtakarít s hamarabb hozzáfoghat Imre ruhájához.

Autóbusz megállt mellett halad el. Szemesarkából odapillant. Két személyt lát, egy karcsú nőt, és egy tagbaszakadt férfit. Furcsán viselkednek. Egymást ölelik, vagy dulakodnak inkább? Közöttük a buszmező vasoszlópa szürküll. Szokatlan dolog! Valami nincs rendjén! Bűncselekmény készül? Meglehet! Akkor pedig nem hagyhatja! Gyorsan fékez, s visszakanyarodik.

Különös látvány tárult elé. A férfi, görnyedten, öles léptekkel halad a nádas felé. Karjaiban tehetetlenül vergődik a törékeny nő. A munkásor előtt minden világos. A gorilla külsejű férfi szándéka egyértelmű: erőszakoskodik a nővel. Ezt nem teheti — villant át agyán — neki kötelessége közbelépni. De sehol egy lélek. A vasútállomás is 80—100 méternyire van. Borbély Ferenc motorját balra kormányozza. Keresztül hajít az árkon. Egyetlen cél vezérli: utolérni a támadót, mielőtt áldozatával együtt elnyeli a nádas. Motorjának kerekei harmatgyöngye fűvön suhannak. Megsúszik, de nem bukik fel, tovább hajt előre. Közél van már üldözöttjéhez, a gyereklányt cipelő elvetemültözhöz. Az nem érzi, veszélyt! Vad eksztázis uralkodik rajta, s csak aljas tervére összpontosít. Borbély lefékezi motorját, s bariton hangja elszabadul: — Mit csinál ön?! Azonnal engedje el a lányt!

A férfi megtorpán és lassan visszafordul. A lányt földre-



ejti, s Borbély felé indul. Kezefejei csaknem térdig lógnak. Termetéről látszik, rettenetes erő szorult belé. Izmos nyakán szögletes fej, bronzvörös hajjal. Tekintetében gyilkos harag lobban.

— Zsaru volnál, hékás? — kérdezi gúnyosan.

Borbély Ferenc előbbre lép, magatartása határozott:

— Munkásor vagyok! Szolgálatba helye...

A szögletes fejű szavaiba vág:

— Csiba te! Kit érdekel az. Tűnj el a balszélre, mert...

Borbély nem vesz tudomást a fenyegetésről.

— A törvény nevében felszólítom, igazolja magát!

Intézkedésének nem lett fogantatja. Közben a gorilla külsejű durva szavakat mormol, keze ütésre lendül.

A munkásor félrehajol, s közben ökle meglendül. A szögletes fejű térdre megrögzőnek, feje előre billen, s összeszűkül. Szájából, orrából vér folydogál. Köhög egyet-kettőt, és előbb maszatos állára, onnan a pázsitra fogak hullanak. Aztán nem mozdul. Békesen fekszik a fűvön, mint-ha napozna.

Szovjet vasutasokat köszöntöttek a Keletiben

A Szovjetunióban minden esztendőben augusztus első vasárnapján tartják a vasutasok napját. Ez adott okot arra a rögtönzött kis ünnepségre, amelyet 5-én a kora reggeli órákban tartottak a Keleti pályaudvar érkezési csarnokában. Az alkalmat kihasználva a budapesti vasútigazgatóság, a Keleti csoportigazgatóság, a Szovjet Baráti Társaság tagcsaportjának tagjai és KISZ-esei, valamint tíz egyenruhás úttörővasutas várta a Tisza, illetve a Budapest expressze-

Borbély Ferenc közben észre sem vette a mellette zokogó, megrémült kislányt. Karján véraláfutások. Szavait halalkan suttogja:

— Köszönöm munkásor bácsi!

Közeliükben hirtelen zizzen a nád. Hegedűs István vasutas siet feljűk. Már messziről kiabálja:

— Látom, Feri! Nem kell a segítség. Meleg perced lehetek. Ez ördög...

— Az, pajtás! Plútó személyesen, a poklok fenekéről!

Hozzájuk ér Hegedűs, az aléltat mustrálja. Arcán megvetés. Aztán a munkásorhoz fordul:

— Félreértettél Feri! Nem túlvilági beosztásról beszéltem én, hanem a nevé mondjam: Ördög Jánosnak hívják! Förtelmes alak. Hej, ha túlrekedsz a sorompón...

Lábuk előtt a bűnöző mozgolódni kezd. Hozzálép a munkásor, hangja parancsoló:

— Felkelni! Irány a vasútállomás. Ott várjuk meg a rendőröket. Figyelmeztetem! Ne próbáljon szökni, mert újabb nézeteltérésünk támad...

Tihanyi János

AZ ÚT

Aldott indulás, áldott érkezés.
Aldott légy út: sorsom, életem.
Akarom, hogy — mint anyám méhe — a föld, ahol nyugszom is, áldott legyen!

ARCOK

Mutasd meg arcodat, ember, az igazit,
amit az élet barázdált, vésetti;
vagy haláldódig viseled álarcaid,
ha tekintetünkől arcodra égnek.

FÖLDIJEIM

Itt járnak a metropolisban,
olcsó aktatáskáikban hordják
— országhatártól országhatárig —
s pályaudvar-zugban falatozzák
útravalójukat: Kenyeret, szalonnát.

A REND

Homályos, csöndes reggelekben járok.
S mikor a virradat fénye már dereng,
rendezem magam körül a világot.
— A dolgokban kiteljesedik a rend.

Aki hazáját járja

Az utazók közt — ahogy ez szokás —
meg-megtörök a hosszú hallgatás.
A szó szót követ; s a világ felett
eldöröglik olykor az ítéletet,
a szóbeszéd is egyre csak dagad,
s időt görget, mint fát az áradat.
— Otthoni gondok, vidámság, kemény
harag, szerelem, öröm és remény
keveredik a szavakban. S aki
hazáját járja: ő tud vallani
a hazáról — a költő, ki a szó
zenéjéből megérti a tájat,
s úgy üti ő is a parolákat,
mint akl — tudja — közülük való.

Falusi anyák

Földszínű, nehéz ruhákba öltözködnek,
— fiaiknak és lányaiknak
útravalóul a napot babusgatják,
— és a szemük: könnyező csillag.

Mozdulatukban tegnapi alázat
s kapához szokott hajlongások.
— Lélegző, szabad, táblás mezőinken
láthatatlan gyökerű virágok. —

Kötényükkel törlik le verejtékük
— és szemükből a sűrű könnyet,
mikor városi fiaik, lányaik
búcsúzáskor visszaköszönnék.

Vágta

Acélutak. — Micsoda vágta
nappalokba és éjszakákba! —

Minden célunk holnapba-vívó.
A tegnap csak intésnyi idő.

Acélutak. — Élet-vonatok. —
Csillagmezőn futunk át. Bagyos.

S utunk mellett földzúgnak a fák,
mint reggel az ébredő világ.

FELIRAT

volt ám a nehéz döntés: mikor vagyok szolidáris; ha nem térek be az ABC-áruházba és csökkentve a napi húsdagomat, magam is éhezni kezdek, vagy ha szolidaritásból több datolyát, narancsot, banánt (egykor nevükön: több gyarmatárut) vásárolok? Nemrég más feliratok jelentek meg élelmiszer- és italtoltó-jaink kirakatában: kicsinyek, szerények voltak — az égetett szeszes italok ára utáltak. Az új ár.

Dehát most egy pályaudvari pavilon előtt toporgok és találgatom: mi ama költői közlés indítéka, miszerint gyönyörű, nagyon gyönyörű a mi valóban gyönyörű országunk? Talán az idezenforgalomra, az átutazó külföldiekre gondolnak? De hiszen aki idejön, az

meggyőződhet a saját szemével ennek igazáról... aki viszont csak áttuzik, meg lehet, nem ért magyarul. Nem kéne töprengem, ha más hatóságok-boltok-vállalatok mintájára e kirakatban is azt olvas-

nám, hogy: „AZ ÉRTÉKSZELVÉNYRE A BÉRLETTULAJDONOS TARTOZIK A BÉRLETT SZÁMÁT TINTÁVAL, ÖLVASHATÓAN RÁVEZETNI”, vagy: „A VEVŐ TARTOZIK A MÁSHOL VÁSÁROLT ÁRUT A PÉNZTÁRBÁL ELLENŐRZÉS VÉGET BEMUTATNI” (... bemutatam az árut: marhafelsől... bemutatam az eladót: Kovácsné Mariska...), esetleg: „AZ UTAS TARTOZIK AZ UTAZÁST A TÁRGYNAP 24. ÓRÁJÁIG MEGKEZDENI”. Ez világos, egyértelmű, megcsuktuk. De minderről nincs szó.

Talán egy okkal eifeleddt dalt idézett rövidtve, pontatlanul a pavilon üzemeltetője, mely szerint: „SZÉP VAGY, GYÖNYÖRŰ VAGY MA-

GYARORSZÁG, GYÖNYÖRŰBB, MINT A NAGYVILÁG”? Ezt is kétkem. Részint mert magyarok, irredenta gőgöt mentes ország lettünk és saját szemünkkel győződhetünk meg arról, hogy Magyarország bármily szép is, nem gyönyörűbb, mint a nagyvilág — másrészt a nagyvilág is számon tartja, hogy Magyarország szép és gyönyörű; ezért költik készségesen mind több dollárjukat, zlotyjukat, fontjukat, koronájukat. Azt pedig újfént kétkem, hogy éppen egy vasútállomáson akarnák ily módon lebeszélni a világlátni vágyó honfitársainkat az utazásról.

További lehetőség. Arra figyelmeztet a felirat, hogy a gyönyörű a mi országunk. Ildomtalan rontanom a városképet viseltes öltönyben? Lám, ez meglehet; hazafias kötelességem a kifogástalan megjelenés... A hang végülis nem kioktató, hanem meghitt, melegengető; a kirakati matyó baba szép, a babát mellettem néző lányok csinosak, a vasúti sínpályán villamosított szerelvény száguld, az augusztusi napfény aranvölgy fénylen vonja be mindezt, e de szép nap a mai! Hamarjában nem is tudom, hogy mit mondjak a meghatótságtól.

Valami magasztos kíváncsók zik a tollam hegyére Megvan! Gyönyörű a mi országunk.

F. T.

A VÍVÓ VB VASUTASSZEMMEL

A BVSC négy vívója közül három aranyérmes lett Hamburgban

Ha a magyar vívás egészének nem is, a BVSC vívószaosztályának feltételül sikeres volt az idei világbajnokság. Az egyesületnek négy versenyzője szerepelt a hamburgi VB-n, s közülük hárman — Gerevich Pál, dr. Fenyvesi Csaba és Pap Jenő — aranyérmesek lettek hazánkat képviselve.

No persze, a gyengélkedő magyar vívósport egészébe beletartozik a BVSC is, következőképp az értékelésnél nem szabad túlságosan különválasztani a kettőt. Arról van szó csupán, hogy a vasutas-szaosztály — hasonlóan az elmúlt évekhez, évtizedekhez — változatlanul az egyik pillére, erőssége a sportágnak.

Amire még nem volt példa

A hamburgi Alsterdorf sportcsarnokban lebonyolított világbajnokság egyébként nem a legjobban kezdődött számunkra. Férfi törzsiök ugyan a várakozásnak megfelelően szerepeltek — a hatodik helyen végeztek a csapat. Jóval nagyobb csalódást okoztak a női törzsiök... Olimpiai és világbajnokokkal, vilákeklasz-szokkolt felvonult együttesünk — amire még soha nem volt példa — csak a hetedik lett. Kardozóink az egyéni versenyben nyújtott mérsékelttel teljesítmény után csapatban már jobban szerepeltek és aranyérmesek lettek.

Párbajtörben dr. Fenyvesi Csaba legjobb napjára emlékeztető vívással, sziporkázó fúrfanggal, taktikával vezéregyénisége, húzóembere tudott lenni a csapatnak. S persze volt kikre hatnia... Drámai küzdelemben, szoros versenyben nyert világbajnoki címet párbajtör-együttesünk!

Kevesebb siker született az egyéni versenyeken. Csupán egyetlen magyar résztvevője volt az egyéni döntőknek. Gerevich Pál, aki egy évvel korábban aranyérmes szerzett a Buenos Aires-i világbajnokságon, most beverekedte magát a legjobbak közé. Kétszer is kezében volt a nagy lehetőség, karnyújtásnyira volt az újabb aranytól, ám végül — holtversenyek után — „csak” negyedik lett.

Dr. Nedeczky László, a BVSC vívószaosztályának vezetője, aki maga is jelen volt a világbajnokságon, egyáltalán nem tűnt megelégedett embernek a küzdelmek befejezése után. Mértékárton beszélt a két aranyról, s önkritikusan elmezte a többi fegyvernem halvány szereplésének okait.

Pap Jenő régiképp befutott

Gerevichről és dr. Fenyvesiről már szótunk, de megérdemel néhány dicsőítő szót Pap Jenő is. Ez a huszonhatéves, nyurga, szakállas fiú, a maga meghökkenítő, naturalista stí-

lusával végképp befutott a párbajtörvívás nagyjai közé. Sorsdöntő csörtékben győzött, elsősorban okos taktikája, kiköz-kenthetetlen nyugalma révén. „Ki ez a vívó? — kérdezték a külföldiek a döntő előtt. Biztosak lehetünk benne: jövőre már nem tessük föl ezt a kérdést...”

A balkezes Maros Magda két-ségkívül a női törmezőny leg-jobbjai közé sorolható, mint ahogyan azt már nem egy alkalommal bebizonyította. Hamburgban az egyéni versenyben kiemelkedően vívott, egészen addig, míg a küzdelem nem vált igazán élessé. Ekkor viszont, a nagy lehetőségek kapujában, nem tudott megbirkózni a hatalmas lelki teherrel: nyert állásból veszített, majd a vívás után is kikapott, s kiesett a versenyből.

Ezen a világbajnokságon egyéb összefüggésre, érdekességre is föl kellett figyelni. Például arra, hogy a nemzetközi mezőny egésze alaposan megfiatalodott. Szinte valamennyi résztvevő ország a moszkvai csapatkeresés jegyében állította össze együttesét. Ez a fölfrisítés gyakran még a pillanatnyi eredményesség rovására is történt. Persze, akadtak olyan országok is, mint például Magyarország, ahol gyakorlatilag alig történt fiatalítás. Együttesünk átlagéletkora (30 év) tekintetében alighanem felülmúlta valamennyi riválisát. Kétes dicsőség ez...

Persze, az is igaz, hogy vívósportunk háttérben pillanatnyilag nincsenek, vagy

csak elvétve akadnak olyan fiatalok, akiket a szövetségi kapitány figyelembe vehetne válogatott csapat kialakításánál. Sajnos mindez a BVSC vívószaosztályára is vonatkozik, hiszen az utánpótlás kérdésében dr. Nedeczky Lászlóknak is akad éppen elég gondjuk-bajuk.

Nagyobb gondot az utánpótlásra

A vívás az utóbbi években elvesztette vonzerejét a fiatalok körében. Hogy mindez miért történt, arról számos, szépen hangzó elmélet kering, holott valószínűleg csak arról van szó, hogy túlniformizáltak, túlságosan is merev keretek közé szorítottuk ezt a sportágot, amely éppen hogy játékoságával, sziporkázó fúrfangjaival, ezernyi lehetőségével ejtette rabul a gyerekeket hajdanán. Most ott tartunk, hogy már a legfiatalabb korosztályok is valamiféle behatárolt követelményrendszer szerint, egyhangú és nehéz edzéssel készülnek a versenyekre.

Dr. Nedeczky László azt is elmondta, hogy a BVSC házatáján már régebben felfigyeltek erre az ellentmondásra, s éppen ezért mindent megtesznek a fiatalok visszahozásáért. Bizonyos értelemben ezt a célt szolgálja az egyik legjelentősebb hazai verseny, a BVSC által rendezett Tokaj Expressz is.

Pilhál György

HÉT SPORTÁGBAN VETÉLKEDTEK, A szelnokiak végeztek az első helyen a járműjavítók MHSZ és sportpartakiáján

Az idén második alkalommal került megrendezésre a járműjavító üzemek MHSZ és sportpartakiája, amelynek rendező házigazdája ezúttal a Landler Jenő Járműjavító Üzem volt.

A kétnapos eseményt ünnepélyes megnyitására július 29-én, reggel 8 órakor került sor a Testvériség Sporttelepén. A megnyitást részt vett Molnár György, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, Oroszváry László vezérigazgató-helyettes, Kardos Tibor, a Vasúti Főosztály 1. szaksztaályának vezetője, a sportakiád fővédője: a kerületi pártbizottság, az MHSZ, a járműjavító üzemek politikai, gazdasági szerveinek, valamint a Landler Jenő Járműjavító Üzettel testvéri, együttműködési kapcsolatban álló szovjet katonai alakulat képviselői.

A találkozó igazi értékét az adta, hogy ezt megelőzően a járműjavító üzemek rendezésében megtartott helyi sportakiádokon mintegy 7000 vasutas

dolgozó vett részt a különböző sportágak csapat- és egyéni versenyein. Így az országos döntőbe az üzemek legjobbjai kerültek, akik hét sportágban — MHSZ-versenyek, atlétika, labdarúgás, asztalitenisz, tenisz, sakk, horgászat — mértek össze erejüket és tudásukat.

Valamennyi csapat nagy lelkesedéssel, fáradhatatlanul küzdött a helyezésekért. Ez önmagában is imponáló, nagy-szerű látványt nyújtott a szépség- és közönségnek. De maradandó élményt adott a versenyzőknek is, hiszen a játék szépségén és örömen túl lehetőséget teremtett régi barátságok megerősítésére, újabbak megkötésére.

A sportakiád elérte célját. Az elmúlt évben született kezdeményezés szakszervezetünk-nél is azért talált kedvező fogadtatásra, mert céljaiban meggyezik azzal a társadalmi törekvéssel, hogy mind többen legyenek azok, akik a tömeg-sport mozgalom adta lehetőségekkel élve részt vesznek a testkultúra fejlesztésében, az egészséget megővő életmód kialakításában. De jó alkalom volt arra is, hogy galgarpodjanak a szellemi értékek is, amelyeket ez alkalommal a vasutas-szakszervezet képző-művészeti köreiben alkotó amatőr művészek sokszínű,

Kispályás labdarúgás

Első a járműjavító

A szombathelyi területi bizottság kispályás labdarúgó-bajnokságában az idén 28 csapat indult. A csapatok hét csoportban küzdöttek az elődöntőbe jutásért. Az elődöntőbe jutott hat együttes július 8-án, Szombathelyen körmerkőzéses rendszerben mérkőzött a döntőbe jutásért. A döntőre július 9-én, a 28. vasutasnap központi ünnepsége keretében került sor.

A szombathelyi terület kispályás labdarúgó-bajnokságának végeredménye: 1. Szombathelyi MÁV Járműjavító, 2. Szombathelyi TBFF, 3. Celledömölki Vontatási Főnökség, 4. Soproni Vontatási Főnökség, 5. Szombathelyi Vontatási Főnökség, 6. Zalaegerszegi Pályafenntartási Főnökség. Az országos vasutas bajnokság döntőjében a szombathelyi járműjavító csapata képviseli majd a területi bizottságot.

A szombathelyi területen ezzel nem fejeződtek be a tömegsportversenyek. A vasutasnap után megkezdődtek az asztalitenisz, sakk csapat és egyéni bajnokság elődöntői. A döntőt Szombathelyen rendezik meg augusztus 12—13-án.

K. A.



— Társadalmi munka. A békcsecsabai pályafenntartási főnökség szarvasi főpályamesteri szakaszának Dózsa szocialista brigádja anyagkarakés-sági tervét 110 százalékra teljesítette. Elen járnak a társadalmi munka végzésében is. Részt vettek például Szarvas úttörőháza környékének csinosításában és kerítést építettek. Összesen nyolcvan óra társadalmi munkát végeztek.

— Siremléket ápolnak. A badacsonytördemici vasúti kertészet Kossuth Lajos szocialista brigádja az idén is vállalta a tapolcai temetőben levő Batsányi házaspár, továbbá Miltényi József, Kerékjártó Kálmán és Sándor Lajos vértanúk siremlékének ápolását. A brigádtagok virágot ültettek a sírokra és koszorút is hoztak.

— Nyugdíjasok kirándulása. Berente csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas-csoportja július 26-án kirándulást szervezett a mezőkövesdi gyógyfürdőbe. A díjmentes kiránduláson részt vett 75 nyugdíjas jól érezte magát a gyógyfürdőben. Elhatározták, hogy a jövőben is szerveznek hasonló kirándulásokat.

— Igazgatósági döntő. A miskolci vontatási főnökség műszaki klubjában augusztus 1-én rendezték meg a Ki, minek a mestere vetélkedő igazgatósági döntőjét. Az első három helyezett képviseli majd a miskolci igazgatóságot az országos döntőn. A tíz legeredményesebb versenyzőnek Hernádi István igazgatóhelyettes összesen 16 ezer forint jutalmat adott át.

— Hajókirándulás. A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjas klubja balatoni hajókirándulást szervezett. Utána Keszthelyen megtekintették a Festetics kastélyt és az ott rendezett kiállítását.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Viski Ferenc Szerkesztőség: 1068 Bpest VI., Benczúr utca 41. Telefon városi: 229—872. Üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszt: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Bpest VII., Rákóczi út 64. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekk számlaszámunk: MNB 215—11 858
78—3273 Szikra Lapnyomda Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

— Téma a lencse előtt. A miskolci vonatási főnökség KISZ-szervezete fotókiállítását rendezett a közelmúltban az üzemi étkezdében. A „Téma a lencse előtt” című kiállításra 24 fotó érkezett. Az életképeket ábrázoló alkotásokat a főnökség fiataljai készítették. Első Ivácsi Csaba villanymosdony-vezető, második Mór József, harmadik pedig Sándor István villanymosdony-lakatos lett. Jutalmuk: fotolaboratóriumi felszerelés.

A szerkesztőség üzeni

Varga József, Várpalota; Bognár Károly, Tapolca; Sepsí Gyula, Miskolc; Keszthelyi Béla, Újszász; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Várdi Lajos, Budapest; Ifj. Kovács Béla, Debrecen; Szentiványi Lajos, Szécsény; Ilevékei István, angyalkői felhagyás; Szántó Imre, Hódmezővásárhely; levelét illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest XV. kerületben levő 46 négyzetméter, cserépkályhás lakásomat hasonló budapesti tanácsi lakásra. Cím: Tóth, 1153 Budapest, Vasutasház u. 3/4.

Elcserélném szentesi, négylakásos társasházban levő kétszobás, komfortos, kerttel, garázzsal, melléképülettel kiegészített lakásomat hasonló szegedi-re. Esetleg eladnám elfogadható áron. Érdeklődni a 05 11—39-es üzemi telefonszámon. Levélcím: Posztás János, 6600 Szentes, Felszabadulás u. 25.

Elcserélném nagyméretű, másfél szoba összkomfortos, kert, földszintes MAV szolgálati lakásom egy pesti vagy soproni tanácsi lakásra. Levélcím: Horváth Béla, 1387 Budapest, Pf. 32.

Elcserélném Budapest VIII. kerületben levő kétszobás, 80 négyzetméteres, gázfűtéses, komfortos lakásomat másfél szobás, 40—45 négyzetméteres, komfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni 8—16 órá között a 173—982 sz. telefonon.

Eladnám másfél szobás érdi házat, 172 négyzetméteres telekkel, közlekedéshöz közel. Azonnal beköltözhető. Érdeklődni lehet: Keresztes Lajosné, 1066 Budapest, Lenin krt. 94. IV. em. 7.

Elcserélném Debrecen központjában levő egy szoba összkomfortos lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni: Balogh Jánosné, 03—13—59 sz. telefonon, 7—15 óra között.

Elcserélném Budapest VIII. kerületben levő két szoba összkomfortos, 92 négyzetméteres, nagy udvar, magasföldszinti, tanácsai, eszelenári társbérleti lakásomat, egy szoba, hallos, összkomfortos lakásra, lehet 4—5. emeletig. Érdeklődni: 184—822/24 telefonon Zbrásne.

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

1. Mozdgyszolgálatához:

önálló szakács, kézilány vagy kézilány, felszolgáló, segédmunkás, targoncavezető, takarító, gyors- és gépiró munkaeöket.

Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84.

Mozdgoszolgálati Igazgatóság (tel.: 315—317).

2. KNP Igazgatóság területére:

pavilonkezelőt: Göd, Olló, Zebegény, Csömör és Oroszlány, 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, büfé, pénztáros, kereskedelmi eladó munkakörökbe.

Jelentkezés: V., Kólmán Imre u. 14. (Tel.: 310—770 v. 41—96).

Újjáalakult a Soproni VSE

A GySEV Soproni Igazgatóság tanácstermében július 24-én tartotta alakuló közgyűlését a Soproni Vasutas Sportegyesület. Horváth István, az előkészítő bizottság elnöke köszöntötte a mintegy 60 sportolót és meghívottat, majd ismertette a két napirendi pontot, amelyet a közgyűlés elfogadott.

Megemlékezett a régi SVSE-ről és a későbbi jogutód SKSE-ről, amely 1978. július 1-vel megszűnt. Eimondotta, hogy a szervezeti változásokat a sportolók, a szakemberek és az anyagi erők centralizálása tette indokolttá.

Sopron város vezetői úgy határoztak, hogy a város sportjának előbbre lépéséhez, az utánpótlás biztosításához nagy segítséget nyújtó vasút, ismét újjáalakíthatja az SVSE-t. Az új egyesület öt szaksztaállal működik: lab-

darúgás, női kosárlabda, tenisz, teke és sakk. Az egyesület színe lila-fehér, a Rákóczi Sporttelepen tartja edzéseit, versenyét.

A közgyűlés második napirendi pontjaként a héttagú elnökségre és a háromtagú számvizsgáló bizottság megválasztására került sor. Az elnökség tagjai: Borsodi István (az SVSE elnöke lett), Baán Jenő, Bácskai Kornél, Bánhegyei Endréné, Edlinger János, Horváth Lajos és Keglovich István; a számvizsgáló bizottság elnöke Hammer Róbert, tagjai: Landesz Lajos és Saly Jenő. A közgyűlés egyhangúan elfogadta a vezetőséget.

Az újjáalakult vasutas sportegylet több lehetőséget biztosít a tömegsportban is a sportolni vágyó vasutas fiataloknak, időseknek egyaránt.



Kardos Tibor és Révay Sándor átadják a díjakat

Közvetlenebb lett a választók és a választottak kapcsolata

Tudósítás a területi tanács és a bizalmi küldöttek együttes üléséről

Együttes ülést tartott augusztus 10-én a vasutas-szakszervezet szegedi területi tanácsa és a bizalmi küldöttek testülete a Petőfi Sándor Művelődési Házban. Annus István, a területi bizottság elnöke üdvözölte a megjelenteket, közöttük Koszorús Ferencet, a vasutas-szakszervezet főtitkárát, Bányai Sándort, a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa osztályvezetőjét, Lovász Lázárt, az igazgatóság vezetőjét és Balogh Józsefet, a vasúti pártbizottság titkárát.



Acsai Mihály beszédét mondja

Acsai Mihály, a területi bizottság titkára számolt be a választás, 5 óta végzett munkáról és a feladatokról. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a beszámolási időszakban

a legfontosabb feladatnak a termelés segítését tartották. Az igazgatóság áruszállítási teljesítménye — a csökkenő létszám ellenére — tavaly húsz százalékkal emelkedett. A budapesti pályaudvarok munkájának könnyítése céljából elterelt vonatok a Baja-Bátaszék közötti vonal teljesítményét tavaly több mint 90 százalékkal, a Kiskunhalas-Kiskunfélegyháza és a Fülöp-szállás—Kecskemét vonalét 35-40 százalékkal növelték. 1976-hoz viszonyítva tavaly

több mint 300-zal csökkent a létszám, ezért növekedett a túlórák száma. Az átlagosnál nagyobb arányú bérfejlesztést kaptak a pályafenntartási és biztosítóberendezési szakszolgálat fizikai állományú dolgozói és a termelésirányítók. Sajnos, ennek hatására sem stabilizálódott a létszám.

Az utóbbi években javult a dolgozók szociális helyzete.

Az ötödik ötéves tervben 48 millió forint hitelt kapott a területi szociális beruházásokra, további 38 milliót pedig az újszegedi rendelőintézet építésére. A pft és az építési szakszolgálat dolgozói részére — a munkásszállítás fejlesztése céljából — két mikro- és kilenc Ikarus-autóbuszt vásároltak. Naponta 700 vasutast szállíthatnak így a munkahelyekre. 1975-től 491 dolgozónak 23 millió forint kamatmentes kölcsönt adtak lakásépítésre. Ebben az évben erre a célra 13,8 millió forintot fordítanak.

A szakszervezeti bizottságok 1700 választott tisztségviselője fontos feladatának tartja a balesetmegelőzést.

Kilencszázan vesznek részt a munkavédelmi órhálózat munkájában.

Acsai Mihály ezután részletesen elemezte a politikai nevelőmunkát és a művelődés érdekében tett intézkedéseket. A politikai tömegoktatásban a dolgozók 30 százaléka vett

részt. Az is igaz viszont, hogy az igazgatóság területén a dolgozók húsz százaléka hiányzik az általános iskolai végzettsége.

A szakszervezeti demokrácia érvényesülésével kapcsolatban a területi bizottság titkára megállapította, hogy a korábbi évekhez képest fejlődés tapasztalható.

Növekedett a bizalmi önállósága, többségük eredményesen gyakorolja jogait.

Több szakszervezeti bizottságnál a korábbi műhelybizottsági rendszert a főbizalmi rendszer váltotta fel. Közvetlenebb lett a bizalmiak és a tagság kapcsolata.

A beszámolót követő vitában a területi tanács tagjai és a bizalmi küldöttek ismertették munkaterületük eredményeit és gondjait.

Nem kenderőzték el a szolgálati helyeken tapasztalt hiányosságokat.

Többen kifogásolták az egyre szaporodó adminisztrációt, a szervezetenélküliséget és a különböző elszámolások bonyolultságát. Megemlítették azt is, hogy az új bérbesorolást nem mindenütt fogadták kedvezően, mivel az nem tükrözi a különböző munkahelyeken dolgozók leterheltségét.

A vitában felszólalt Koszorús Ferenc főtitkár is. Értékelte a területi bizottság munkáját, és hangsúlyozta a jó munkakapcsolat szükségességét. Beszélt ezenkívül a munkaerő-gondokról, a munkafegyelméről és a műszakpótlék bevezetésének szükségességéről.

Az együttes ülés ezután elfogadta a területi bizottság beszámolóját és a számvizsgáló bizottság jelentését, valamint a tb. második félévi feladat-tervét. **G. J.**

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM

ARA: 70 FILLÉR

1978. AUGUSZTUS 26.

NAGY ERŐPRÓBA VOLT AZ IDEI NYÁR

Csúcsforgalom a Déliben

Naponta hetvenezer utas a vonatokon — Egymillió forint bevétel
A gépek helyett is dolgoztak — Az utasok bőrig áztak

Hamarosan vége a nyárnak, befejeződik az üdülési szezon. A Déli pályaudvaron júniustól szeptemberig tart a csúcsforgalom. Sok ezren utaznak innen a Balatonra, a Velencei-tóra és a Dunántúl melegvízű strandjaira. A pályaudvar vasutasainak mindig nagy erőpróba a nyár.

— Milyen volt az idei csúcsforgalom? — kérdezem **Kercsók István** állomásfőnököt. — A szezélyes nyár alaposan próbára tett bennünket — mondja. — Az esős, hűvös idő sem csökkentette a balatoni forgalmat. Ha hét közben rossz volt az idő, csökkent ugyan a forgalom, de a hét végén már nagy tömeg rohamozott bennünket. **A legtöbben vasárnap reggel utaztak. Ilyenkor szinte minden vonatot „erősíteni” kellett. Hétköznapokon négyöt szerelvényt gyermekvonatot indítottunk. Ez is növelte a forgalmat. Naponta 65—70 ezer utast szállítottunk. A téli menetrendhez viszonyítva naponta nyolc pár vonattal indult több a pályaudvarról. (Kettővel több, mint az elmúlt nyáron). A nyári menetrend tapasztalatai kedvezőek, minden utast elszállítottunk.**

A helyjegyes vonatok már több gondot okoztak, mert nem jutott minden utasnak ülőhely. **A jegyvizsgálók gyakran jelentették, hogy több eladott ülőhelyet üresen találtak. Ennek az volt az oka, hogy az elővetelben vásárolt jegyek tulajdonosai gyakran másik vonatra szálltak — jegyüket pedig nem váltották vissza. A távolsági vonatok egyébként kihasználtan közlekedtek.**

A rendkívüli forgalom próbára tette a személypénztárosokat is. A csúcsforgalomban tizenhatalcal kevesebben dolgoztak. Eifert Mihály pénztárfőnök sokat töprengett azon, hogyan ossza be szolgálatra a dolgozóit úgy, hogy lehetőleg minden pénztár nyitva legyen. Olyan vezénylési rendet dolgozott ki, amely végül az utasoknak kedvezett. A pénztárosok nagy munkáját a bevétel is bizonyítja. Ez több volt, mint tavaly nyáron. **A szombati napokon a bevétel meghaladta az**

egymillió forintot, hétköznapokon pedig a hétszázszertet. Az idén — az előzetes becslések szerint — tízmillió forinttal több bevételre számíthatnak, mint tavaly nyáron.

Éles Sándorné pénztárátadó, akinek feladata a pénztárak ellenőrzése is, elmondotta, hogy a júliusi-augusztusi forgalom idején számadási hiba a személyi, a ruhatári és a poggyászpénztárakban nem fordult elő. Pedig a pénztárfőnökségen sok — kevésbé tapasztalt — fiatal dolgozik. A hétvégi kisegítő szolgálatban is példamutatóan helytálltak.

Amikor a helytállásról van szó, nem szabad megfeledkezni a kocsirendezőkről, és a váltókezelőkről sem. **A létszámihiány szorítása náluk érződik a legjobban. A kocsirendezőknél 12, a váltókezelőknél 9 dolgozó hiányzott. Ennek ellenére hibájukból egyszer sem fordult elő vonatkésés. Elismerés illeti a pályaudvar takarító**

személyzetét is. Sok dolguk volt a nyári csúcsforgalomban. A gépek helyett is dolgozni kellett, mert a Tenant nevű seprő-felmosót — amely húsz ember munkáját végzi — nagyjavításra vitték. Helyette egy kisebb teljesítményű Rapid gépet küldtek a Keleti pályaudvarról. A csarnokok, a peronok mégsem voltak szemetesek, mert a takarítók kézzel pótolták a gépi erőt. **Temesvári Henrik személyszállítási vezető és **Simon György**, a takarító brigád művezetője méltán büszke arra, hogy a Déli a nyári csúcsforgalomban is ragyogott a tisztaságtól.**

A csapadékos nyár okot adott a kritikára is. A Déliben hiányoznak a perontetők. Leszállás, vagy felszállás közben az utasok gyakran „bőrig” áztak. Az új pályaudvarnak nem az egyetlen szépséghibája ez...

(Szász)

GYORSÍTANI A MUNKÁT!

Átrakás helyett — kerékcseré

Elkészült a szerelőcsarnok • Romániából érkeztek a forgóvázak • Kezdődhet már az őszi csúcsforgalom

Új eljárással kísérleteznek Záhonyban, amelynek célja a Szovjetunióból érkező áruk gyorsabb továbbítása. A széles nyomtávú kocsik egy részéből nem rakják át az árut. hanem kicserélik a vagonok kerekeit. Ezzel a módszerrel gyorsabban kerül a megrendelőhöz a cement, a gépkocsi, a papírfa és a többi küldemény.

A kocsiszereléshez egy csarnokot alakítottak át a debreceni építési főnökség és a záhonyi vontatási főnökség vil-

lamos műhelyének dolgozói. Romániából szereztek be azokat a forgóvázakat, amelyeket a szovjet vagonok alá helyeznek. Naponta 50—60 teherkocsit szerelnek át a csarnokban. Ehhez hat szakmunkásra és négy segédmunkásra van szükség.

A kocsiszerelő üzembe helyezése különösen az őszi forgalomban jelent majd nagy segítséget. Az ötletes kerékcserével hat brigád munkáját takarítják meg.

Suba Jenő

EURÓPAI SZÍNVONALON

Fejleszti szolgáltatásait a jugoszláv vasutak

Üzleti körökben magától értetődő a tranzit jelentősége. Közép-Európa országai — Ausztria, Magyarország és Csehszlovákia — külkereskedelmi forgalmukkal a JZ fővonalaihoz, valamint az adriai kikötőkhöz orientálódnak, és mind több áru áramlik Lengyelországból, a Szovjetunióból, Romániából és Bulgáriából is Jugoszlávián át a tengerentúli országok felé.

Európának a Közel-Kelettel való erőteljesebb cserekapcsolatai, továbbá a Bosporus elégtelen kapacitásai feltételként kínálják fel a Jugoszláv Vasutaknak a kombinált közlekedés fejlesztését, mint például a „Hucke-Pack”, a „Kengeru” vagy a „Ro-Ro” rendszerű szállítási mód koncepcióinak kihasználását.

A szárazföldi tranzit útirányok korszerűsítésével a **Jezenice-Gengyelija, a Sezsána-Gyevgyelija, a Subotica-Dimitrovgrad** közötti útirányokon viszonylag biztosított

a nagyobb sebesség. A nagy kapacitású négytengelyes teherkocsik, a korszerű villamos- és dízelvontatás, a jelző- és biztosítóberendezések, valamint a villamosított fővonalak a jugoszláv vasutak alkalmassá teszik turizmi színvonalú tranzitszolgáltatásokra.

Az adriai kikötők rövidítik a földrészek közötti távolságokat. **Koper, Rijeka, Bakar, Plöcse, Bár, Split, Sibenik, Zadar**, stb. kapacitásaik révén valamint korszerű technikaikkal kedvezően kiegészítik a vasúti tranzit-, valamint a behozatali-kiviteli szolgáltatások lehetőségeit.

A jugoszláv vasutak rendkívül sikeres együttműködés-elősegítette meg a külkereskedelmi szervezetekkel, a kikötőkkel, valamint a szállítmányozó vállalatokkal. Ez is hozzájárul a tranzitforgalom növekedéséhez, amj egyben nagyobb bevételt, gazdaságosabb üzemvitelt tesz lehetővé.

Megvalósulnak a határozatok

Eredményes munkáról adott számot a területi bizottság

Augusztus 15-én tartották Miskolcon a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házának nagytermében a vasutas-szakszervezet miskolci területi tanácsa és a bizalmi küldöttek együttes ülését. **Kovács Imre**, a területi bizottság elnöke köszöntötte a megjelenteket és az elnökségben helyet foglalt **Koszorús Ferencet**, a vasutas-szakszervezet főtitkárát, **Gulyás János** vezérigazgató-helyettest, **Tóth Józsefet**, az SZMT vezető titkárát, **Makkai Lászlót**, a MÁV miskolci pártbizottság titkárát és **dr. Pásztor Pált**, a miskolci igazgatóság vezetőjét.

Zombori Lajos, a területi bizottság titkára számolt be a választás, illetve a IX. kongresszus óta eltelt két és fél év eredményeiről, gondjairól. Elismeréssel szólt arról a sikeres erőfeszítésről, amelyet a szakszervezeti szervek, a tisztségviselők fejtettek ki a gazdálkodás, a termelés, a szállítás segítése érdekében. Eredményesen képviselték a dolgozók érdekeit. A jó munkát tanúsítja többek között az is, hogy ez év első felében az igazgatóság 600 ezer tonnával több árut szállított a tervezettnél. Javult a személyszállító vonatok tisztasága, a technikai berendezések minősége, az utazó- és a kiszolgáló személyzet fegyelme. Az eredményekben nagy része van az igazgatóság területén működő 7515 tagot számláló 746 szociálista brigádnak.

A jó munka elismeréseként tavaly 7,2 százalékkal emelték a bérszínvonalat, és több millió forint jutalommal honorálták a kiválóan dolgozó munkáját. Ez év július 1-től a MÁV-nál is bevezették a műszakpótlékot, amely az igazgatóság területén 7100 dolgozót érint. Ennek anyagi kihatása 20 millió forint.

A területi bizottság titkára beszélt a gondokról is. **A frekventált munkakörben például nagy a létszámihiány, ennek következményeként sok a túlóra. Bár jó eredményeket értek el a dolgozók szociális körülményeinek mennyiségi és minőségi javításában, de egyes területeken még bőven van tennivaló.**

A beszámolót követő vitában 15 hozzászólás hangzott el. Többen szóltak az üzemi demokrácia erősödéséről, a szociális gondokról, sérelmezték, hogy a sokszori ígéret ellenére elmaradt a Tiszai pályaudvar felvételi épületének újjáépítése.

Az együttes ülésen felszólalt **Koszorús Ferenc** főtitkár is. Elismeréssel beszélt a területi bizottság eddigi munkájáról, a szakszervezeti aktivisták eredményes tevékenységéről és felhívta a figyelmet a legfontosabb tennivalókra.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes a vasút legfontosabb feladatáról tájékoztatta az ülés résztvevőit. Ehhez kérte a szakszervezeti aktivisták segítségét.

Végezetül az együttes ülés tagjai állást foglaltak a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusa határozatainak végrehajtásával kapcsolatos tennivalókról.

Csorba Barnabás

A munkaerőhiány szorításában



Ferencváros személypályaudvara

(Riport az 5. oldalon)

TUDNIVALÓK A TAGDÍJBESORO LÁSRÓL

Anyagi fedezet, amellyel a tagság rendelkezik

Az alapszervezetek évi feladattervében fontos helyet foglal el a tagdíjbesorolás. Érthető, hiszen a beszédett tagdíj a mozgalmi feladatok ellátásához szükséges anyagi források közül a legjelentősebb fedezetet képezi. Bár minden év őszén — a következő költségvetési év pénzügyi tervezése megalapozottságának biztosítása érdekében — általános tagdíjbesorolásra kerül sor, az úgynevezett évközi egyedi besorolásokkal — újfelvevételek, áthelyeztetések, illetmény nélküli szabadságról, katonaságtól visszajötték stb. — alapszervezeteinknek egész évben foglalkozniuk kell.

A számítás alapja

Nagyon fontos tehát, hogy az szb-titkárok és a gazdasági felelősök a jó politikai előkészítés érdekében sokoldalú tájékoztatást adjanak a bizalmiaknak a lebonnyolítás részleteinek megismerésére, a tagdíjleamaradások rendezésére, s főleg az elmaradások okainak feltárására. A három hónapnál hosszabb ideig elmaradókkal egyenleg kell beszélni, helyzetüket körültekintően mérlegelni.

A következő évre érvényes általános tagdíjbesorolás alapja az osztályos tagdíjzárókra nézve az előző teljes év (tehát most az 1977. év) SZOT-határozat szerint számított átlagkeresete, melyet az illetékes MÁV szervek bocsátanak az alapszervezetek rendelkezésére.

A nem osztályos tagdíjzárók, tehát a különböző jogfenntartók besorolása külön szabályozás szerint történik. Az osztályos tagdíjat fizetők besorolásának alapját képező havi átlagkereset megállapításához a táppénzes hónapokat nem kell figyelembe venni. Ezért ezek számával a 12 hónapos osztályos tagdíjzárókhoz kell táppénzes állományban volt.

A havi átlagkereset kiszámításánál a nyereségrészesedés összegét minden esetben 12-vel kell osztani.

Bérek, pótlékok

A besorolás alapját képező átlagkereset megállapítása az alábbi juttatások figyelembevételével történik:

a) a bértömeg terhére fizetett járandóságok, alapkeresetek, bértömeg, kiegészítő fizetések.

Alapkereset a fizikai dolgozók törvényes munkaidőre járó munkabérek, darabérek és teljesítménybérek keszete, munkadíja és prémios időbére, havibérek dolgozók alappérek (tranzit és munkaköri bérek), különböző prémiumok (balesetmentesség, munkásmínőség, központi, záhonyi, versenyteljesítéstől függő, gkv-üzemanyagmegtakarítási, darukezelési, kocsirendezői, siklotatási, irányvonati, célpremium, járulékok, stb.) bértömeg terhére fizetett jutalmak, ösztönző jutalmak, kiemelt forgalmi jutalmak.

A bértömeg közé tartozik az utazásdíj, az éjjeli pótlék, az időnyújtás, a munkahelyi pótlék, a munkapénz, a munkapótlék, a gépkezelői pótlék (csoporthelyettesítő, gépkocsivezetői, pótkocsivezetési, kiegészítő, stb.). Kiegészítő fizetés a készletdíj, a fizetett munkaközi szünet díja, a munkaszüneti nap díjazása, a szénpernye és egyéb hulladék gyűjtéséért járó díj, az utánfizetési és lejeladási jutalmak, az üzemi veszélyes sérülések feloldására járó jutalmak, egyéb le nem dolgozott idők fizetett díjazása, például állásidő, sorozás, szavazás tanulás, munkásorség, tanácsadói és népi ümökként elvett 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 túlórat, túlóra általán, a túlorpótlékok, a túlóra pótlékátalányt, egészségre ár-

talmas munka után járó pótlékok, munkaszüneti napos végzetési munkadíjazást, újtási díjat, egyenruhamegváltási díjat, veszélyességi pótlékokat (magassági, mélyszégi, stb.).

— a részesedési alap terhére fizetett juttatások közül: az esetenkénti jutalmakat, a törzsgárda-jutalmat, a kitüntetésekkel járó jutalmat, a jubileumi jutalmat;

— a jutalmazási keret terhére elszámolt jutalmakat;

— a mellékfoglalkozás és alkalmi munkák utáni díjazást.

Nyugdíjak, kismamák, tanulók

A nem osztályos tagdíjat fizetők, úgynevezett jogfenntartók besorolásánál az alábbiakra kell figyelemmel lenni:

— a nyugdíjasok besorolásának alapja a nyugdíjazási határozatban megállapított nyugdíjösszeg, a 110 forint árkiegészítés nélkül. Ennek megfelelően besorolásuk 3—5—10 forint differenciált jogfenntartói tagdíjzárókkal történik, 1500 és 2500 forintos nyugdíjhatárok figyelembevételével. A nyugdíjon kívüli egyéb jövedelemnek a besorolásnál nincs jelentősége.

A már korábban besorolt nyugdíjas szakszervezeti tagokat újlag besorolni nem kell. Újabb besorolásokra csak az alapnyugdíj általános emelése után kerülhet sor. Az évenkénti rendszeres nyugdíj-emelés miatt a korábbi besorolás nem változhat.

— A gyermekgondozási segélyen, illetmény nélküli szabadságon levőket, idénymunkásokat — e helyzetük időtartamára — 3 Ft-os tagdíjzáróra kell besorolni.

— A munkaviszonyukat önhibájukon kívül (átszervezés, indokolt családi körülmények, stb.) átmenetileg szüneteltető szintén 3 Ft jogfenntartói tagdíjzáróra sorolhatók be. E kedvezményes tagdíjzáró legfeljebb egy évig teljesíthető.

— A szakmunkástanulókat és a felsőoktatási intézmények hallgatóit 2 Ft-os tagdíjzáróra kell besorolni.

Az évenként egyszer sorra kerülő, minden szakszervezeti tagra vonatkozó általános tagdíjbesorolás mellett az alapszervezeteknek különböző változások miatt évközi egyedi besorolásokat is kell eszközöznük. Ilyenkor a besorolás nem az előző év átlagkeresete alapján történik, hanem egyéb szempontokat kell a tagdíjzáró 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;

— egy hónap betegállomány követően a betegállomány további időszakára az évi besorolástól eltérően a táppénz összegének megfelelő tagdíjzáró szerint kell fizetni a tagdíjat.

A tartós külföldi szolgálatra távozó dolgozóknál a külföldi szolgálatot közvetlen megelőző hónapra megállapított (folyósított) alappér, a bértömeg pótlékok és kiegészítő fizetések, valamint a külföldi szolgálatot közvetlenül megelőző naptári évben — január 1-től december 31-ig — a beralap terhére kifizetett jutalom, prémium és év végi részesedés egy hónapra jutó arányos része figyelembevételével kell a besorolást megállapítani. Az érintettekkel a tagdíjzáró módját külföldre távozás előtt meg kell beszélni. Az ennek elmulasztásából származó esetleges hiányosságokért a gazdasági felelőst és az szb-titkárt terheli a felelősség.

Beszélgetés a belépőkkel

A szakszervezetbe új tagként belépők, a más szakszervezethez tartozó vállalatól érkező szakszervezeti tagok, a

tényleges katonai szolgálatból leszerelők, a gyermekgondozási segélyről, illetmény nélküli szabadságról visszaérkezők, továbbá a jogfenntartói feltételek megszüntetésének egyéb eseteiben a várható keresetnek megfelelően kell a tagdíjzárót megállapítani.

Az évi általános besorolás alkalmával minden szakszervezeti tagot be kell sorolni, függetlenül attól, hogy aszemélyes beszélgetés során az előírt tagdíjkategóriát elfogadja-e vagy sem. A bizalmiaknak egyébként — az egyszerűbb lebonnyolítás érdekében — csak azokkal a tagokkal kell a besorolási ívet aláírni, akiknél az előző évi-ve képest a besorolás megváltozik.

Ha a beszélgetés során a tag a keresetének megfelelő tagdíjzáróra való besorolást nem fogadja el, alacsonyabb tagdíjzáróra besorolni nem szabad. Az aláírást esetlegesen megtagadókkal kapcsolatos problémáikat az alapszervezetek igyekezzenek meggyőző agitációval rendezni.

A besoroláskor megállapított tagdíjzárót és a tagdíjzáró tagsági könyv megfelelő oldallapjára, valamint a tagnyilvántartó kartonra fel kell jegyezni. A kartonok tagdíjzáró adatait gondosan ellenőrizni kell a tagkönyv adataival, a bélyeg átbélyegzésével, áthúzással történő egyidejű érvénytelenítés mellett. Az egyeztetés alól egyetlen tagkönyv sem maradhat ki! Az esetleges elté-

réseket a bizalmiak, illetve az alapszervezetek illetékes tisztviselői (titkár, gazdasági felelős, stb.) körültekintően tisztázzák és rendezzessék.

Egy bélyeg, havonta

A tagdíjzáró havonként csak egy bélyeggel történhet. Ettől azért nem szabad eltérni, mert ez egyrészt lehetőséget ad a tagkönyvbe történő szabálytalan bélyegberagasztásokra, másrészt rontja a tervezett, egy főre eső átlagtagdíj teljesítésének mérését, melynek kiszámítása a beszédett tagdíjnak az értékesített bélyegdarabszámmal történő elosztása útján történik.

A tagdíjbesorolással kapcsolatos sokirányú tennivaló időben és kellő pontossággal történő elvégzését nagyban segítheti, ha a számvizsgáló bizottságok, az aktivisták is bekapcsolódnak a részfeladatok megoldásába. Nélkülözhetetlen segítséget tudnak nyújtani a tagkönyvek és tagkartonok egyeztetésénél, valamint az esetleges eltérések, szabálytalanságok tisztázásánál.

Az általános, évi tagdíjbesorolás kitűnő alkalom arra, hogy az illetékes szakszervezeti szervek áttekinthessék és elemezzék a tagdíjzáró tevékenység minden részletkérdését, s ennek alapján megfelelő intézkedéseket tegyenek a szervezethez és a fizetési készség további javítására.

Semsei Károly

SZOMBATHELYI PÉLDA

Lakásépítési támogatás a munkásfiataloknak

Az elmúlt esztendőben majdnem kilencmillió forint összegű kamatmentes kölcsönt adott a szombathelyi igazgatóság a családi és társasház-építőknek. 142 vasutas család jutott ezáltal otthonhoz.

Az idén 184 lakás vásárlásához, illetve ház építéséhez adnak kamatmentes kölcsönt. Ennek összege 14 millió 600 ezer forint lesz.

Az első félévben 86 lakásba költöznek be a tulajdonosok. A kölcsön zömét — hasonlóan a tavalyihoz — ebben az évben is a fiatalok, illetve a munkások kapják. Az átadott és átadásra kerülő házak, lakások 70 százaléka is a fiataloké lesz.

SZ. J.

Munkavédelmi félév

A miskolci vojtatási főnökség szakszervezeti bizottsága július 1-től a munkavédelmi félév keretében versenyt hirdetett az üzmrészek dolgozó részére. A verseny célja a személyi és tárgyi balesetek csökkentése, illetve elkerülése.

A munkavédelmi ügyintézők a főnökség szolgálati helyein munkavédelmi órnaplót nyitottak, amelybe a dolgozók bejegyzhetik a baleseti forrásokat. A részlegvezetők naponta ellenőrzik a bejegyzéseket és azonnal intézkednek. A munkavédelmi félévet 1979. januárjában értékelik. A legeredményesebb három üzmrészt öt-, három-, illetve kétezer forint jutalomban részesítik.

ÁTSZERVEZÉS UTÁN BÉKÉSCSABÁN

Megfelelő partnert kapott a körzeti üzemfőnökség Küldöttértekezlet választotta meg az új szb-t és a számvizsgáló bizottságot

Békéscsabán július 1. óta működik a körzeti üzemfőnökség. Július 20-án több, mint kétezer dolgozó képviselőjében ült össze 99 küldött, hogy megválassza az új szakszervezeti és számvizsgáló bizottságot. A küldöttértekezleten megjelent Molnár György, a vasutaszakszervezet titkára, Acsai Mihály, a szegedi területi bizottság titkára és Bocskai Mihályné, a szakszervezetek Békés megyei tanácsának titkára is. A küldöttek a 15 tagú testület tit-

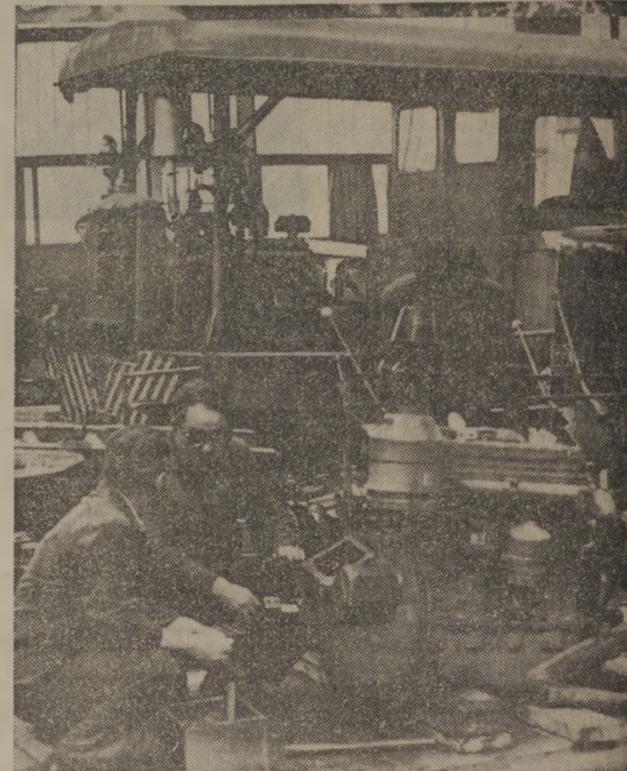
kárának Vajda Jánost, a területi bizottság volt titkárhelyettesét, elnöknek pedig Grósz Györgyöt választották. Az ülésen felszólalt Molnár György titkár is. Ismertette többek között az új gazdasági egység létrehozásával együtt járó szakszervezeti feladatokat. Hangsúlyozta, hogy a körzeti üzemfőnökség a meglévő technikai berendezések, eszközök birtokában jobban tud majd gazdálkodni a rendelkezésére álló munkaerővel. A szakszerve-

DEBRECENI GÉPÁLLOMÁS:

46 géptípust javítanak

Távrolról irigylésre méltó, takaros üzemnek tűnik a debreceni építési főnökség gépállomása. A szerelőcsarnokot, amely már kicsinek bizonyul, a hozzá tartozó műhelyekkel és speciális létesítményekkel együtt három éve adták át rendeltetésének.

A gépállomáson dolgozó, húsz szakmát képviselő szerelők, karosszerialakatosok, esztergályosok, építőgép-szerelők és vasútgépészek, szinte valamennyien komplex munkát végeznek. A gépkocsik és a pályakarbantartó gépek mintegy 46 típusát javítják. Így is előfordul, hogy egy-egy speciális munkához mint például a Plasser-gépek javítása vagy karbantartása hiányzik a szakember.



A gépekkel zsúfolt nagycsarnokban szorgalmasan dolgoznak a szerelők



Szállítószalagok érkeztek a gépállomásra. Lerakásukat kézi erővel végzik (Zelma Ferenc felvétele)

ISMERETBŐVÍTÉS

IFJÚMUNKÁS NAPOK

A záhonyi átrakóközvet mintegy kétezer fiatal dolgozója részvételével augusztusban az üzemi KISZ-bizottság vasutas ifjúmunkás napokat rendez. A fiatalok vetélkedő-

kön, kulturális és sportprogramokon vehetnek részt. Foglalkoznak a pályakezdőkkel, ezenkívül lehetőség nyílik az elméleti és gyakorlati ismeretek gyarapítására.

A szakmai vetélkedőkön mozdonyvezetők, anyagmozgatók, targoncavezetők és gépjárművezetők mérik össze tudásukat. A szakszolgálati ágagnál Ki minek mestere vetélkedőket rendeznek. Egyebek között villanszerelők, nehézgépkezelők, esztergályosok, lakatosok, motorszerelők, mozdonyoszerelők, kocsiszervizálók és kocsilakatosok versengenek az értékes jutalmakért. A jegyzőbizottság részére „Kérem a jegyet” címmel szakmai műveltségi versenyt rendeznek. A forgalmi szolgálattevőknek „Ki minek a szakértője” címmel tartanak elméleti és gyakorlati versenyt.

Augusztus 11-én a fiatal műszakiak és közgazdászok tanácskozottak, és sor került az ifjúsági brigádvezetők ülésére is. A kulturális program keretében a helyi művelődési házzal közösen rendeznek frólovasó társulást, és megnyitják Szilágyi Elek festőművész-tárlatát.

Az értekezlet Vajda János titkár zárszavával ért véget.

GONDOSKODÁS A DOLGOZÓKRÓL

KÖVETKEZIK VESZPRÉM ÉS PÁPA

Busz viszi munkahelyükre a pályamunkásokat

A szombathelyi igazgatóság nagy erőfeszítéseket tett az utóbbi esztendőben a dolgozók szociális körülményeier. Új létesítmények születtek Tapolcán, Szombathelyen, Várpalotán és Celldömölkön. Korszerűsödött az elmúlt időben az üzemi konyha Zalaegerszegen. Százszemélyes konyhát létesítettek az oktatási főnökség részére a szombathelyi volt MTH-épületben. Korszerűsítések, felújítások történtek Keszthelyen, Alsóörsön, Fertőszentmiklóson, Veszprémmvársányban és Zalabér-Bátykon. Két helyen, Bobán és Zalaegerszegen 30 személy ellátását biztosító, úgynevezett szociális konténert telepítettek. Ebben az előre gyártott építményben mosdó, zuhanyozó és öltözőszekrény sorok kaptak helyet.

H-alakú épületben korszerű szállás

— Mi várható még a munkahelyi körülmények javításában? — kérdeztük a MÁV Szombathelyi Igazgatóságán Biri Sándor igazgatóhelyettesétől.

— A jövő esztendőben Veszprémben adunk át egy szociális épületet. A városba vezető út mentén — közel a vasútállomáshoz — egy építészileg is tetszetős, H-alakú épület készül. Ebben harminc nő és háromszáz férfi öltözhet, tisztálkodhat, étkezhet. Ehhez

méretezték az üzemi konyha főzési kapacitását is. Az építményben a 46 ágyas laktanya és a 68 személyes munkásszállás is helyet kap. Az építkezés tervezett költsége 28 millió forint. Ezt követi a pápai rekonstrukció, amelynek a tervét a MÁVTI már készíti. Ott az utascsarnok jobb kihasználásával javítjuk a vasutasok szociális körülményeit — mondotta az igazgatóhelyettes.

A vasút területén — különösen a pályaeépítéseknél —

nagy munkálatok szemtanú lehetünk. A pályamunkások többsége távol lakik, s időnként utazik haza.

— Mit tudnak az érdeklőkben tenni?

Fürdő, mosdó, hűtőszekrény

— Nehéz kérdés és nagy gondunk ez. Feladatunk minden munkahelyen megteremteni a legelőlényesebb egészségügyi feltételeket, a fürdés, a kézmosás, az ételhűtés, illetve a meleg étellel való ellátás biztosítását, különben nem is tudnánk az embereket megtartani. Gondoskodunk ezenkívül a munkásszállításokról. Erre is eközben felkészülünk.

Jelenleg két mikrobusz, öt Robur teherautó és 10 Ikarusz fuvarozza a pályaeépítések dolgozóit. A jelenlegi szállítási kapacitás ötszáz fő, de feladat a fejlesztés és a meglévő szállítási kapacitás minél gazdaságosabb kihasználása.

Az igazgatóhelyettes szót a tervek megvalósítását akadályozó nehézségekről is.

Az étkezési normák költségének a megállapításánál a nyersanyag értéke a döntő.

Rugalmasabb szabályozást!

— Ezt viszont nem lehet alapul venni egy vidéki vendéglőnél, pedig kénytelenek vagyunk gyakran vendéglőkben étkeztetni — más megoldás hián — a dolgozókat. Az igazgatóság szívesen áldozna anyagilag is többet a nehéz fizikai munkát végzők étkeztetésére, de a fennálló rendelkezések értelmében ehhez külön engedélyt kell kérni. Mire az megjön, már tovább kell menni... Jó lenne valamilyen rugalmasabb szabályozó... — fejezte be a beszélgetést Biri Sándor igazgatóhelyettes.

Sz. Jakab István

PERMETEZŐ ELVÉN MŰKÖDIK A PORLASZTÓ

A jó ötlet sokat ér

Újítás, sőt találmány is lehet belőle

Az elmúlt hónapokban több szolgálati helyen ötletpályázati hónapot tartottak. Ennek célja, a jobb munkaszervezés, a termelékenység és a hatékonyság növelése, a kulturált utazás színvonalának javítása, a baleseti veszélyforrások csökkentése.

Világos célt kitűzni!

Ezeket a feladatokat csak adminisztratív intézkedésekkel nehéz megoldani. A dolgozók ötletei realitáshoz teszik ezeket a céloknak az elérését. Egy-egy ötlet sokszor újításnak is minősülhet, sőt találmánynak is lehet az alapja. Bánki Donát és Csonka János benzinporlasztójának az ötletét például a virágot permetező lány adta.

A hazai újítómozgalom kezdetétől a vállalatok és a vasúti szolgálati helyek eredményes ötlethónapokat, ötletnapokat szerveznek. Jó ötletek csak úgy születnek, ha a dolgozók ismerik a termelést akadályozó gondokat, ha azokra felhívják a figyelmüket.

Az ötletnap, ötlet hét, vagy ötlethónap időpontját legalább egy hónappal korábban célszerű meghirdetni. A szocialista brigádok között is lehet ötletnapokat szervezni. Az újítási feladattervezés hason-

lóan „Ötletnapi témák” címen az egyszerűbb termelési, munkavédelmi feladatokat össze kell gyűjteni, hogy azokat a dolgozók is megismerhessék. Az üzemek, főnökségek szakosított ötletnapokat is szervezhetnek: például munkavédelmi vagy takarékosági ötletnap.

A KISZ-szervezet is kezdeményezhet ötletnapokat.

A díjazás

Az újításnak minősülő ötleteket naplózni kell. A legeredményesebb dolgozóknak, vagy brigádoknak az értékelő bizottság vezetője igazolást adhat a hasznos ötletek elismeréséről. Az ötleteket pénzzel, tárgyjutalommal, illetve vásárlási utalvánnyal lehet díjazni. A „legjobb munkavédelmi ötlet” például a szakszervezet különdíját, a „legötletesebb fiatal” pedig a KISZ-szervezet ajándékát nyerheti el.

Fontos az ötletnap időpontjának helyes megválasztása is. A legcélszerűbb, ha havonta vagy negyedévenként rendezik, az aktuális termelési gondok megoldása céljából.

A Vasúti Újítási Szabályzat 41. §. (1) bekezdése értelmében az ötletdíj a „bérköltség terhére számolandó el”. Ha az ötletért kifizetett összeget újítási feladattervezés hason-

számítják, akkor az újítás díját kisebb (az ötledíjjal csökkentett) mértékben állapítják meg.

Az ötletnapokra érkező javaslatokat az értékelő bizottságnak (zsűrinek) nagy szakértelemmel, előrelátással kell bírálni. Elemezni kell, hogy a javaslat a „hirtelen támadt gondolat” fogalmába sorolható-e, vagy korábbi gondolkodás, felkészülés eredménye. Ha gyorsan, kísérletek nélkül bevezethető, akkor célszerű a javaslatot ötletként díjazni. A hasznosításra elfogadott ötleteket is az „Ötlet napló”-ban kell rögzíteni.

Eredményhirdetéssel végződjön...!

Az ötletek újításkénti elbírálása nem az értékelő bizottság feladata. Az újítási naplóba azokat a javaslatokat kell bejegyezni, amelyek (a bizottság véleménye szerint) tartalmazzák a megoldás módját és eszközeit, a nevet és a lakcímet. Az ötlet újításkénti elfogadására csak az egyszemélyi elbírálónak van joga.

Az ötletnapok eredményéről tájékoztatni kell a szolgálati főnökség dolgozóit is.

Dr. Gyóni Béla

KITÜNTETÉS

A SZOCIALISTA KULTÚRÁÉRT

Alkotmányunk ünnepe alkalmából a Szocialista Kultúráért miniszteri kitüntetésben részesítették:

Doma Sándornét, a Kelenföldi klubkönyvtár vezetőjét, Szabó Zoltánnét, a szegedi „Petőfi Sándor” vasutas műve-

lődési ház igazgatóját és Drégelyi Ferencnét, az Északi Járműjavító Üzem Törökvis Művelődési Házának könyvtárvezetőjét.

A kitüntetéseket augusztus 18-án a SZOT székházában adták át.

Nyitott kapu mindenki előtt

Dr. Boda Lajos, az 5. szakosztály helyettes vezetője még csak 43 éves. Bagon született, ami egyúttal azt is jelzi, hogy ez a szorgalmas nép lakta Galga menti falu indította el ifjú korában az aszódai gimnázium felé. A vasút iránti érdeklődése pedig abban az időben, bejáró diákként támadt fel benne. Valamikor sok bejáró tanuló választotta hivatásul a vasúti szolgálatot.

— Nálunk, ahol sok vasutas lakik — mondja —, a legtöbb családban szinte mindig akörül forgott a beszéd, hogy a papát véglegesítik-e, vagy hamarosan felmondanak neki. Akkoriban a véglegesítés, a rendszerezés egy egész életre szóló megnyugvás, boldogulás, biztonság volt a családnak.

A fiatal, érettségizett Boda Lajos Tura állomáson nyitott kaput a vasútra. Felvétele után első lépéseit dr. Hasznos József, Gödöllő későbbi állomás főnöke övta.

— Azt hiszem, a vasút szeretetét, fegyelmét a vasutasok mindig idősebb munkatársaitól és feletteseiktől kapják, akiket évtizedeken át számontartanak, példaképüknek emlegetnek. Én is így vagyok ezzel — vallja a szakosztályvezető-helyettes.

1955-ben Budapest—Kelenföldön teljesített szolgálatot, aztán katonaság, majd a vasúti tisztképző következett.

— Amikor forgalmi és kereskedelmi tartalékos lettem — folytatja —, tudtam, hogy a tanulásban nem szabad megállni. Már csak azért sem, mert a tartalékosnak mindenhez értenie kell...

Kőbánya—Felső állomás létszámába tartozott, amikor beiratkozott az Eötvös Loránd Tudományegyetem állam- és jogtudományi karára, s az ott töltött évek után esti tagozatosként diplomát szerzett.

V. Szabó Béla

— Nem tanulhattam volna a munkatársaim segítségével — mondja erről az időszakról. — Igaz, hogy a helyettem mások által végzett munkát minden esetben vissza kellett adnom, de mégiscsak azt jelentem, hogy társaim, köztük én is, nem tehettem volna egy lépést sem...

Immár huszonöt éve utazik naponta Bag és Budapest között. S nem volna teljes a portré, ha csak a szakmáról és az egyéni vágyak teljesüléséről esne szó. Boda Lajos a diákkorú ifjúsági mozgalomtól indult, s egészen fiatalon lett párttag. Éveken át dolgozott alapszervezeti titkárként. Jelenleg ugyanabban a körben propagandista, ezenkívül sokáig volt munkásőr, községének pedig jelenleg is — immár tíz esztendeje — tanácsstagja.

— Ha a falumban megállítanak az emberek, és elmondják gondolataikat, én annak örülök — szól csendesen. — Ha pedig a vonaton szólít meg ismerős kolléga, akkor úgy érzem, hogy ismét együtt dolgozunk valamelyik állomáson, a sinek birodalmában. Gyakran persze jogi tanácsot kérnek az emberek, de olyankor is úgy érzem, hogy bár a jog csakugyan segít eligazodni az igazság dolgaiban, de a belső töltést, a cselekvés indítékait ma is a forgalmi szolgálat jelenti számomra... meg a távlatokat, amelyek körvonalai ott vannak mindenki előtt. A vasútnál egyébként három ezer fajta beosztás található.

Dr. Boda Lajos szerint a 143 000 vasutas közül mindenki „valaki” a maga beosztásában. Valaki, aki érti és végzi a vasúti munkát, aki térben és időben mér mindent, mert a menetrend erre szoktatta, többnyire nehéz éveken át.

MILYEN A VEZÉR ÁLLÁS BIZTONSÁGA?

Fácán röppen, üveg koppan

Látogatás a MÁV Anyagvizsgáló Főnökségen

A vasútnak kevés olyan részlege van, ahol annyi féle anyaggal dolgoznak, mint a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség: acél, üveg, gumi, textil, műanyag, olaj, víz, vegyszer, stb.

A főnökségnek a józsefvárosi konténer-terminál melletti épületben van a székhelye. Hosszú folyosóról jobbra, balra nyílnak a laboratóriumok. Bent sejtelmes csend uralkodik. Az itt dolgozók elmélyülten vizsgálják az anyagokat, amiből később — ha alkalmas az összetételük — alkatrészeket készítenek majd.

Vermes László főnökkel az intézmény történetéről és feladatáról beszélgetünk.

— A MÁV anyagvizsgáló tavaly ünnepelte fennállásának 90. évfordulóját — mondja. — Jogelődünk régen az Északi Járműjavítóban lévő vegyszerlaboratórium volt. Kezdetben természetesen kevés anyagot vizsgáltak. Később egyre több alkatrésznek, víznek, szénnek rendelték el a szerkezeti vizsgálatát.

Féktuskót is esztergálnak

— Az egyik ajtón ez olvasható: „Anyagellátási igazgatóság”. Nem egyedül vannak az épületben?



Fajsúlymérés a laboratóriumban

(Óvári Árpád felvétele)

Ésszerűen, takarékosan

Hasznos kiadvány forog közkézben a vasutasok között. Témaja az energia-megtakarítás a vasúti közlekedésben.

Amint írja, a menetrend betartásával, a jó forgalomszervezéssel, a mozdonyok megfelelő vezetésével, a gazdaságtalan gépmenetek számának a csökkentésével

jelentős üzemanyag-megtartást lehet elérni. Olyan, látványos lényegtelen apróság, mint a nyitott ablakokkal való közlekedés, nagymértékben növeli a vontatási energia-szükségletet, mert az ablakokba „belekapaszkodik a szél”.

Figyelmet arra is, hogy van, amikor

túlzott spórolás is drága. A régi, elavult kályhák rossz hatásfokkal üzemelnek. Előnyösebb kinyitni a pénztárcát és újat venni. Sok hasonló, kisebb-nagyobb intellemmel, tanáccsal szolgál még ezen kívül, amelyekkel milliókat lehet megtakarítani népgazdaságunknak.

A füzetet a MÁV Vezérgazgatóság tervezési és műszaki fejlesztési szakosztálya adta ki. Írták: Belcsik József és Laczkó Pál. Az egyébként is könyveden, népszerűen fogalmazott szöveget Sajdik Ferenc karikatúrái teszik oldottabbá, szemléletesebbé. P. I.

fajsúlyát és repülési sebességét. Így számítottuk ki, hogy az üvegnek mekkora ütést kell elbírnia. Elkészítettük az „ütőberendezést”. A kísérletek eredménye pozitív volt. Hamarosan megkezdik az új szélvédő sorozatgyártását. (A mozdonyvezetők véleménye szerint azonban a legnagyobb veszélyt nem a madarak, hanem az elhaladó személyvonatból kirobbant üvegek és a véletlenül leszakadt felsővezeték okozzák. Sok súlyos baleset történt már emiatt. A védőüveg a szélvédőhoz csapódó szilárd tárgyak ellen nyújtott biztos védelmet. — A szerk. megjegyzése.)

Olaj, víz más-más célra

Az olajlaborban Zaránd Sándor vezető-vegyszermérnök kalauzol.

— A vasúton használatos valamennyi kenőanyag: benzín, gázolaj, petróleum, gépszir mintáját ide hozzák vizsgálatra. Nyolcvan féle anyagot vegyelemzünk. Köztudott, hogy minden gépszir és kenőolaj csökkenteni a fémek surlódását. Nem mindegy azonban, hogy egy-egy csapágyba milyen kenőanyagot töltenek. Másfajta olaj kell például a NOHAB-ba, és más a magyar gyártmányú mozdonyokba. Ezért vizsgálják a kenőolajok minőségét.

Megtekintettük az anyagvizsgáló legrégebbi „vegyszerháza”, a vizlaboratóriumot is. — Daru-, hűtő-, szenny-, akkumulátor- és építési vízet elemzünk — magyarázza Olajos Béláné vegyszermérnök. — Régebben a kazánokba használt daruvíz volt a legfontosabb, most a hűtővíz. Ennek összetételére nagyon kell ügyelni, mert befolyásolja a dízelmotorok működését. Ebből egy köbméter 250 forintba kerül...

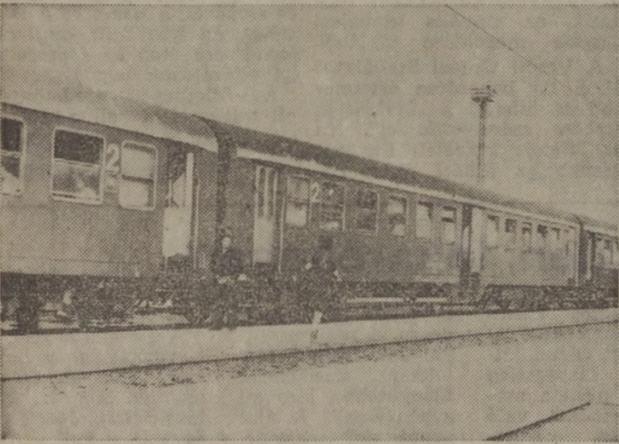
Séra Sándor

ÓBUDA ÁLLOMASON

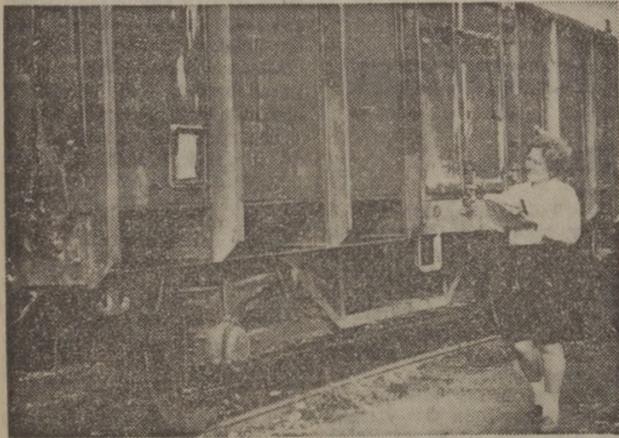
Fele létszámmal végzik a munkát



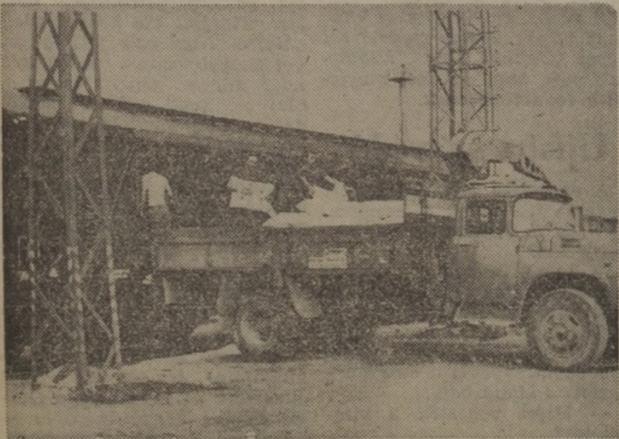
Antal János, Óbuda állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője a Dorog felől érkező 3413. számú vonat „bejáratás” készíti elő. Az Obudán tíz éve dolgozó vasutas a jelenlegi létszámhelyzetéről csak annyit mond: „Kevesen vagyunk. A 62 fős megszabással szemben mindössze harmincketten dolgozunk a MÁV-HEV határállomás három műszakjában...”



A 3413-as már beérkezett, de itt találkozik a Nyugatból Esztergomig közlekedő 3416. számú személyvonattal. Az utasok nem is sejtik — de ne is érzékeljék! —, milyen nehéz körülmények között végzik felelősségteljes szolgálatukat a vasutasok. A személyvonatok pontosságának például az az „ára”, hogy a teherkocsik rendezését, a vonatok összeállítását többször félbe kell szakítani. A kiesett idő pótlása a szűkös létszámhelyzetben nem kis nehézségeket támaszt...



Légrády Tiborné raktárnok számba veszi az üres OPW-kocsikat, hogy a fuvaroztató vállalatok munkájában ne legyen fennakadás. Neki személy szerint is — mint a többi vasutasnak — nagy érdemei vannak a rakodás gyorsításában, a jó partneri kapcsolatok kialakításában, ami azért sem könnyű, mert gyakran hetekig, hónapokig használhatatlan a városi telefon...



Pétsó érkezett a dunabogdányi térszék. A gazdaság dolgozói szerencsére késedelem nélkül hozzálátnak a vagon kiürítéséhez, mert mindössze 8-10 kocsi fér el a raktári vágányon. A IX. vágány mentén végzett tereprendezéssel és a rakodási feltételek biztosításával némiképp enyhült az állomás effajta gondja.

Purt Gusztáv képriportja

A Touropa szervezi

Idegenforgalom különvonattal

A Touropa Európa egyik legnagyobb utazási és idegenforgalmi irodája. Elénk nemzetközi idegenforgalmat bonyolít le, többek között hazánkkal is.

Június 10 és szeptember 2-á között szombati napokon NSZK és Ausztria érintésével különvonat hozza azokat a külföldi vendégeket, akik Siófokon vagy környékén töltenek egy hetet. Ezek a vonatokon a vendégek részére ebéd- és vacsoraszolgáltatást nyújt az étkezőkocsi az Utasellátó Vállalat. A határon belépők megismerkedhetnek a magyaros izekkel. Egy-egy úton 60-60 vendég veszi igénybe ezt az ellátást.

— Idegenforgalmi irodánk, amely behálózza Nyugat-Európát, szívesen szervez magyarországi utazást — mondja Herbert Gottschalk utazási vezető. — Az idén 25 százalékkal emelkedett a jelentkezők száma. Az utak árát szemlényként 125 márkával tudtuk mérsékelni. A magyar partnerekkel elégedettek vagyunk. Ezt bizonyítja az is, hogy egyre több a visszatérő vendég. A MÁV különvonatunk csatlakozását és az étkezőkocsi ki- és besorolását a határon rugalmasan végzi.

Az Utasellátó dolgozói közül sok dicsőretet kapott a vendégektől Varga Imre főpincér, Hegedűs Pál felszolgáló, Ernst János szakács és Bökönyi Lajosné büfés. Legértékesebb elismerése ez jó munkájuknak.

Drégely Vilmos

Jó utat, sok sikert!

INDULÁS VIETNAMBA...

Vasutas fiatal a „magyar iskola” tanácsadói között

A KISZ Központi Bizottsága 1972-ben határozatot hozott, hogy a Vietnami Demokratikus Köztársaságban segítségképpen ezer fiatal oktatására alkalmas szakmunkásképző intézetet létesítsünk. A tanintézethez tartozó felszerelések (gépek, szerszámok és egyéb eszközök) odaszállítását 1973-ban meg is kezdték, s az intézményt várhatóan az év végén adják át rendezésének.

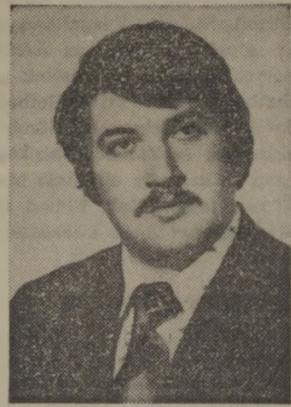
A szakmunkásképzőben teljesen magyar tematika szerint oktatják majd a vietnami fiatalokat. Következésképpen a KISZ KB arról is gondoskodott, hogy szakembereket küldjön az intézetbe. Az öt főből álló szaktanácsadó csoport a jövő héten indul el a tőlünk 11 800 kilométerre levő távoli keleti országba.

Régi kapcsolat

Megtudtuk, hogy a válasszítottak között vasutas fiatal is van: Heksch Ernő, a Keleti csomópont KISZ-bizottságának titkára, akit már a nagy készülődés közben kerestünk fel.

— Hogy esett rád a válasszás?

— Ennek több mint egy évtizedes előzménye van. 1967-ben kezdtem egyetemi tanulmányaimat a moszkvai Vasút Közlekedési Műszaki Egyetemen. Már ott szoros kapcsolatba kerültem vietnami fiatalokkal, akiket nagyon megszeret-



tem. Tanulmányaim befejezése után tagja lettem itt-hon a Magyar Vietnami Operatív Bizottságnak. Ezen belül az volt a feladatom, hogy tanulmányokat készítsék az ipari tanulók hazai képzéséről.

— Ezek szerint nem ért váratlanul ez a rangos megbízás?

— Gondoltam rá természetesen, de csak nemrég tudtam meg, hogy én is a kiutazók között leszek. Mondanom sem kell, örülök e megtisztelő feladatnak; ami feltétlenül arra ösztönöz, hogy jó hírnevet szerezzek a magyar, ezen belül a vasutas fiataloknak.

Megértik egymást

— Mit tudsz a leendő munkahelyéről?

— Az intézet, amelyben oktatni fogunk, Hanoiól 45

kilométerre, Son Taj tartományban, pontosabban Bavi nevű faluban van. Ott fogunk majd családostól lakni, egyelőre szállodában. Az intézetben ötfajta szakmát tanítunk, vagyis forgácsoló, kovács, lakatos, villanyszerelő és hegesztő szakmára képezünk ki fiatalokat. Én természetesen az elektromos tárgyú részleg szaktanácsadója leszek, mivel villamosmérnök vagyok.

— Milyen nyelven érkeztek majd az ottaniakkal?

— A szakmunkásképző oktatói valamennyien Magyarországon tanultak, így nyilvánvaló, hogy magyarul is jól megérthetjük egymást. Én egyébként az anyanyelvemen kívül beszéllek még oroszul, és az egyetemi éveim alatt rám ragadt egy kis vietnami nyelvtudás is, amit szeretnék annyira fejleszteni, hogy ha majd hazajövök, legalább középfokon vizsgázhassak ebből a nyelvből.

A feladathoz illően...

— Mennyi időt töltöttek Vietnamban?

— Egyelőre egy évet, de lehet, hogy kettőt. A feladatunk az lesz ugyanis, hogy mielőbb átadjuk tapasztalatainkat, vagyis olyan szintre hozzuk az intézetet, hogy azután az ottani oktatógárda a magyar tematika szerint zavarlatlanul vezethesse a szakmunkásképző intézetet.

S. R.

NAGYCENK HÍRNEVÉT ÖREGBÍTIK

Hany Istók, Kincses, András és a többiek

Állandó járműkiállítás az évszázados parkban

Nagycenken, a múzeumvasút Kastély állomása melletti parkban — a Széchenyi Múzeum szomszédságában — az idei vasutasnapon avatták és nyitották meg a szabadtéri állandó járműkiállítást.

A kisvasút egyébként 1970-72-ben épült, s 1973 óta a Közlekedési Múzeum tulajdonát képezi. Üzemeltetője a GySEV, s a vasúti szolgálatot nagy buzgalommal és látható jókedvvel látják el a soproni úttörővasutasok.

A Közlekedési Múzeum korábbi terve valósult meg most,

miután összegyűjtötte (a gyűjtést továbbra is folytatva)

a kiöregedett gőzüzemű, keskenyvágányú mozdonyokat, személy- és teherkocsikat. Igaz, a bemutatás még nem teljes, hiszen néhány sínpár még várja a restaurált, tetszetős kis mozdonyok, kocsik érkezését. Jelenleg

hat különböző nyomtávú és típusú gőzös, valamint 9 egyéb vasúti jármű látható a kiállításon.

Mindegyik mozdony vagy kocsi előtt tábla, amelyen a felirat részletesen ismerteti a jármű műszaki adatait, származási helyét, életútját. Érdekes, hogy némelyik mozdonynak beceneve is volt, például:

Kincses, Triglav, András, Hany Istók. Már e néhány sorból is sejtethető, hogy

a cenki kisvasút valóságos élmény gyermekeknek és felnőtteknek egyaránt.

Kastély állomáson külön érdekességnek számít a múlt idők stílusjegyeit viselő étterem is, ahol az asztaloknál kétoldalt kimustrált kisvasúti fapadok helyettesítik a székeket.

A kiszolgálás udvarias, az étel- és italfélesek válasszékta bőséges.

Az állomás mögött található a most kialakított erdei büfépark is. Ott rönkfából készült

asztalok és padok között szalonnasütőhelyek, láncos bogrács-állványok is vannak, a hátizsákkal érkező turisták, illetve autóbusszos felnőtt- és diákcsoportok legnagyobb öröme.

Nagycenk látinivalói közé tartozik a Széchenyi sirtól, a híres Hársfa-sor, a családi kastély.

Mindehhez járul az újonnan megnyitott kisvasúti szabadtéri állandó járműkiállítás. Még itt a nyár, és szépek ígérkeznek az őszi, van tehát alkalom, hogy ne szalasszuk el a sok örömet, látinivalót, érdekességet ígérő kirándulást!

Kodolányi Ferenc

Terv szerint dolgoznak

Kocsitakarítók a Nyugatiban

A Nyugati pályaudvaron dolgozik a kocsitakarítók 1965-ben alakult Hámán Kató szocialista brigádja. Feladatuk a személykocsik belső takarítása.

— A mi munkánk eredményességét a pályaudvarról induló vonatok tisztaságán lehet lemérni — magyarázza Fodor Józsefné brigádvezető.

— A brigád megalakulása után három évvel már dicsőretben részesített bennünket az igazgatóság vezetője. Kévs fiatal dolgozik közöttünk, mert az utánpótlás egyre nehezebb. Az elmúlt évben 264 óra társadalmi munkát végeztünk. Meghatározott program alapján dolgozunk. Az utóbbi években szerencsére már nem kell a takarításra

váró kocsik keresgélésével tölteni az időt...

A brigádvezető 25 éve vasutas. Tagja a pályaudvar pártalapszervezetének, és szak szervezeti szemínáriumvezető. Monorról jár be dolgozni. Az előadások anyagát sokszor még a vonaton átismétli. A brigád tagjai is szívesen végeznek társadalmi munkát, segítenek egymásnak. Amikor egyik dolgozójuk, Varga József házat épített, valamennyien elmentek segíteni. Néhány éve még csak egy brigádtagnak volt meg az általános iskolai végzettsége. Azóta hárman befejezték általános iskolai tanulmányaikat, Lender Mihályné pedig most iratkozott be a nyolcadik osztályba.



A Hámán Kató szocialista brigád

— Jut idő a szórakozásra, aktuális politikai eseményekről.

A brigád tagjai közül négyen tulajdonosai a Kiváló dolgozó kítüntetésnek, Fodor Józsefné pedig Kiváló vasutas.

O. K.

A munkaerőhiány szorításában (3.) „Olyan kalappal köszönünk, amilyen van”

Stabilizálódott a létszám — Nincsenek már fehérkesztyűs főnökök — A kevesebb túlóra, fél egészség — Átcsoportosítás házon belül

Új jegyzeteket teszek a táskámba. A ferencvárosi rendezőpályaudvarra indulok. A Fradiban gondolom sokat tudnak a munkaerőhiányról. Berendi, az állomásfőnök szabadságon van. Helyettese, Dömötör László felkészült a találkozásunkra. Tíz órákor kopogok irodája ajtaján. Előtte az asztalon jelenléteket, jegyzeteket. Amikor meglát, kiszól az előszobába, hogy ha nem muszáj, ne kapcsolják be a telefonhívásokat. Rögtön a tárgyra térünk, mert siet. Itt nem lehet egy percet sem megállni. Reggel öt órákor kezdte a munkát. Naponta 13—14 órát dolgozik. Ferencváros olyan, mint egy taposómalom.

Mint ruhán a folt...

A MÁV kocsiparkjának 11—13 százaléka fordul itt meg huszonegy óránként. Négyezer kocsi érkezik a pályaudvarra és 1600—2200 az átmenő kocsik száma. Átlagban ötezer kocsit gurítanak és 110 tehervonat indul. Ezt a forgalmat 1140 állomási dolgozó tartja mozgásban, nem számítva a többi szakszolgálatot.

— 1978 első félévében stabilizálódott a létszám — magyarázza Dömötör László. — A tavalyi első hat hónapoz viszonyítva huszonhatal többen vagyunk. A frekvenciát munkakörökben tizenkettővel többen dolgoznak és húszal kevesebb a kirendelt. Érdekes a többi adat is. Tavaly az első félévében hetvenen jöttek a pályaudvarra. Nyolcvan százaléka itt maradt. Ebben a félévében 99-en érkeztek. (Közülük 46 újfelvelel, 53 áthelyezett.) 1977. első félévében 111-en távoztak. (Ebből nyugdíjas 56, felmondott 14, kilépett 24, meghalt 6 és áthelyeztünk 11-et.) Az idén százhatal hagyta el a pályaudvart.

— Azt mondta: huszonhatal többen vagyunk az idén, és stabilizálódott a létszám. Minek köszönhető ez?

— Részben az új, négyszáz személyes munkásszállónak.

Tizenhétvenéret napl háromszori étkezést kapnak a lakók, és kulturált környezetben pihenhetnek. Ez is bizonyítja: a jó szociális körülmény vonzza a munkaerőt és maradásra készíti a régi dolgozókat. Sajnos, ez nem mondható el a pályaudvar egészére. Nincs korszerű szociális létesítményünk. 1954-ben fejezték be a pályaudvar rekonstrukcióját. Akkor még nem foglalkoztak az öltözőkkel, mosdókkal, „lavórra” tervezték az épületeket. A mosakodáshoz gőzmozdonyból vették a melegvizet. Azóta különböző helyiségekből alakítottunk ki mosdókat, de azok kicsik, elavultak. Olyan ez, mint ruhán a folt...

Gyakran kerül a főnök asztalára áthelyezési kérelem, mert sokan valamelyik kisállomásra szeretnének menni dolgozni. Ennek oka a jobb kereseti lehetőség. Ott több a túlóra és kevesebbet kell dolgozni.

— Ismerek olyan tartalékost, aki havonta tizenegyszer forintot vág zsebre — jegyzi meg a főnökhelyettes. — Mások azért mennek el, mert szolgálati lakást ígértek nekik, vagy a feleség megunta a sok távollétet.

Ha beteg a vasutas

Szó sincs tehát arról, hogy a pályaudvaron nem küszködnek a létszámihiánnyal. Ferencvárosban — a kirendeltelen kivétel — 150 vasutasra lenne szükség. A kollektív szerződésben előírt havonta 191 óra foglalkoztatást 1380 dolgozóval lehet megvalósítani. Sok váltókezelő, vonatkísérő és sarus hiányzik. Az utóbbiak kilenc helyett heten dolgoznak egy csapatban. Ez növeli a balesetveszélyt, mindemellett több kocsi és áru sérülhet meg. Tavaly az első félévében két halál és két csonkúlással járó baleset volt. Az idén ketten haltak meg szolgálat közben. Az összes balesetek száma tavaly az első félévében negyven, az idén tizenhárom volt. Emiatt a munkából kiesett napok száma 1009, illetve 474. A helyismeret és egyéb okok miatt gyakrabban a kirendelt balesete. Tavaly tizenhároman sérültek meg, az idén már csak öten. Ez részben annak köszönhető, hogy több igazgatóság ebben az évben már nem cserélte a kirendelteteket. Sokan vannak közvetítők, akik meghonosodtak, szívesen járnak ide. Munkájuk ferencvárosban nélkülözhetetlen. Létszámuk az idén 154.

Ősz hajú, idős férfi lép az irodába. Dömötör László felül az asztalra és szívélyesen üdvözl. Bemutatja nekem a

Három mosdótál, 30 embernek

— Mi a véleménye a létszámihiányról?

— Sok munkaerőt takarítunk meg a technika korszerűsítésével. Akármennyit fizetünk például a sarusoknak, már nem lesznek többen. Fel kellene szerelni a célvágányfékberendezéseket. A Nyugati, a Keleti és a gubacsi rendezőben minden váltó kézi állítású. Elég lenne negyven váltókezelő, ha korszerűsíténe valamennyit. Az utóbbi években csak toldozuk-foltozzuk ezeket. Kiábrándítóak a szociális körülmények is. Nálunk harminc ember mosakszik három mosdótálban és két zuhanyzó alatt. Fél óra alatt

kell tisztálkodniuk. Ilyenkor heringes dobozra emlékeztek a mosdó.

Felkel a fotelból és búcsúzik. Megigéri a főnökhelyettesnek, hogy vigyáz az egészségére. Mi a beteg vasutasokról beszélgetünk.

— Az idén kedvező volt ez a statisztika. Amíg 1977. első félévében 102 510 óra esett ki betegség miatt a termelésből, addig az idén csak 64 218. A csökkenés 38 292 óra. Ez azt jelenti a gyakorlatban, mintha huszonhatal dolgozóval több lenne a pályaudvar létszáma. Jó üzemorvosunk van. Eredményesen gyógyít, ezért kevesebb a beteg. A munkából va-

ló távollétek engedélyezését is szigorítottuk. Az igazolt távollemaradások száma ennek hatására 5056 órától 3883-ra csökkent. Az igazolatlanul távollamaradók órászáma pedig 1244-gyel kevesebb a tavalyinál.

— Tudnak-e vigyázni a vasutas egészségére?

— A lehetőség határain belül mindent megteszünk ennek érdekében. A kevesebb túlóra már fél egészség. Ha-

vonta általában két pihenőnapot tudunk kiadni, de a frekvenciát munkakörökben így is 220—240 órát dolgoznak. Minden hónapban vizsgáljuk a dolgozók leterhelését. Ha azt tapasztaljuk, hogy egy szolgálati helyen szokatlanul magas a túlórászám, felülvizsgáljuk a vezénylést, intézkedünk.

Az idén, az első félévében, a tavalyihoz viszonyítva 10 716-tal csökkent a túlórák száma.

Jövőre is várjuk őket

— Van más lehetőség is a munka könnyítésére?

— Azokról a szolgálati helyekről, ahol kevesebb a munka, átcsoportosítjuk a dolgozókat oda, ahol nagyobb szükség van rájuk. Kőbánya-hizlalónak például kisebb a forgalma, ezért nappal két kocsirendezőjük a Keleti rendezőben segít. Egy forgalmi szolgálattevő a térfelügyizót, egy raktárnok pedig a megállapító raktárnokot váltja ugyanitt. Enyhítette gondjainkat az idén az is, hogy 54 tisztképzős nálunk töltötte a háromhónapos termelési gyakorlatot. Példamutatóan dolgoztak. Jövőre is várjuk őket.

A munkaerőhiányt Ferencvárosban is súlyosbítják azok a dolgozók, akik a vasutat csak átmenetileg tekintik. A munkaerőnek itt van egy év szakhoz kötött vándorlása. Összel munkára jelentkeznek

Kilenc deci pálinka

Velünk szemben két munkás jön a sinek között. Amikor meglátnak bennünket, az egyik előrelép és jelentést tesz Dömötör Lászlónak:

— Állomásfőnök-helyettes elvtársnak jelentem, azt a parancsot kaptam, hogy N. B.-t kísérjem ki a pályaudvar területéről, mert ittas.

N. B. negyven év körüli saruzómunkás. Szolgálatban van. — Mennyit ivott? — kérdezi a főnök.

— Kilenc deci pálinkát — vallja be készségesen. — Ott-hon főztem. Nem kínáltam meg bölte senkit, egyedül ittam meg az egészet. Utána jelentkeztem a csoportvezetőmnél, mert egy kocsi helyett kettőt látok.

— Nem tudja, hogy a szolgálati helyre nem szabad italt vinni? Miért ivott?

— Bánatomban. Meghalt a nevelő apám, holnap temetik. Nem kaptam szabadságot. Nagyon el vagyok keseredve...

Látom kísérőm arcán, hogy ő is.

Szeretné tisztázni az ügyet, ezért hívja N. B.-t, hogy jöj-

„Megírom a felmondásom”

— A temetés sokszor csak ürügy a lógásra — jegyzi meg Kovács Ferenc. — Az előszobában vár még egy fiatalember. Ő is ittas. Reggel hétre kellett volna jönni szolgálatba, saruzni. Tíz órákor rángatták ki az ágyból. Őt is megszondáztuk. Huszonkét éves. Velem szóba se állt.

Dömötör László behívja az irodába. A kérdésekre cinikusan válaszol. Elmondja, hogy ez a tizenharmadik munkahelye. A Keletiben is dolgozott, mint ablaktisztító, de onnan elzavarták.

— Volt már büntetve?

— Még nem, de majd biztosan leszek.

— Miért?

— Mert hirtelen természetű vagyok. Ha felpánsítanak, akkor könnyen ütök.

— Miért nem jött reggel dolgozni?

— Mert egy sráccal iszogatunk. Csak egy liter bort és két deci pálinkát ittam. Ha úgy látják jónak, adjanak egy papírt, aztán megírom a felmondásom. En így szoktam ezt...

A főnökhelyettes lecsillapítja. Megigéri, hogy nem meti

el a dolgot, holnap este jelentkezni szolgálatba.

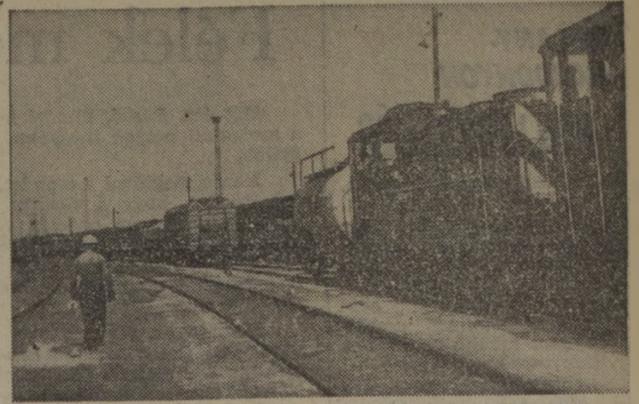
— Miért veszik fel a vándormadarakat? — kérdezem Kovács Ferencet.

— Ha nem vennék fel, megint kevesebb lenne egy emberrel. Különböző igazgatói utasítás van arra, hogy minden jelentkezőt fel kell venni!

— Nehéz lehet ilyen emberrel dolgozni.

— Mit csináljunk. Olyan kalappal köszönünk, amilyen van.

Szerencsére Ferencnek is próbált, sokat bíró törzsgárdája van. A munkafegyelmet nem a vándormadarakat viselkedése, szokása alapján kell megítélni. Irreális lenne a kép. Az igazi vasutasok helytállóak. Izzadnak a napon a váltók és kocsik között. Találkozunk velük a 3-as toronynál és a placcos őrhelyen is. Közéjük tartozik Antal Lajos kocsirendező és Békési János tolatásvezető is. Több évtizede vasutasok. Ők ismerik, tudják, mi a hivatásszeretet. Panszkozhatnak is néha — mint Varga XI. József saruelőmunkás a Nyugati rendező gurító-



Tolatás a rendezőben

(Óvári Árpád felvétele)

jában —, de jobbító szándékkal teszik.

— Nézzem szét itt, a gurítóban — mondja Varga. — Térdig ér a fű, el-elbukunk benne. Olyan, mintha gyomirtószert helyett műtrágyával szórta volna be a területet. Itt a bódé körül már én húzgáltam ki a dudvát. Heten vagyunk a csapatban. Egy dolgozóra négy vágány jut. A jó sarusnak tudni kell, hogyan „fogja meg” a rakott, vagy az üres kocsikat. Másképpen kell saruzni száraz és esős időben. En már tizenhatal éve csinálom. Ötvenéves leszek, de sokszor fűgőbb vagyok, mint a fiatalok. Itt nem lehet megállni. Éjszaka 1500 kocsit „fogunk meg”. Nem jó a saruk minősége. Puha anyagból készülnek. Van olyan saru, amelyik egy nap alatt elkopik. Száraz időben sokszor átugorja a kocsit.

Mellettünk, az egyik vágá-

nyon guruló kocsi nagy erővel csapódik a másiknak.

— Por került a saru alá, ezért nem fékezett hatásosan — magyarázza Dömötör László. — Néha ezért szakad, törlik a kocsit. Ilyenkor előfordul, hogy megcsúszik a rakomány. Idén, az első félévében 6414 vagon rakományt kellett megigazítani vagy átrakni. A kocsisérülés egyébként kevesebb mint tavaly.

Befejeztük a körsétát, becsukom a jegyzetfüzetet. A Nyugati rendező épülete előtt megállunk egy pillanatra. Egy agyagból készült, másfél méter magas szobor áll talapzatán a virágok között. Tisztelgő vasutat ábrázol, hóna alatt vörös zászlóval. Egy ferenci vasutas készíttette.

Dömötör László felvilágosít: — Azért állt itt ez a szobor — mondogatják viccesen a ferenciek —, hogy legyen, aki a vonatokat fogadja...

Kaszala Sándor

Magasak a falak

Az emberek nem gépek vagyis nem arra való, hogy munkába állítás után gombnyomással bekapcsoljuk őket. Az ember megkívánja, hogy barátí szó és megértés vegye körül, s vezetői meghallgassák, ha ő is akar valamit. A Magyar Vasutas írásai többször foglalkoznak a bánásmóddal, a vezetői és beosztottak közötti viszony kérdéseivel. A téma igen időszerű, hiba azonban, hogy az írásoknak ritkán van foganatjuk.

Köztudomású pedig, hogy a vasutasok közül az idősebbek évről évre tömegesen mennek nyugdíjba, s a helyükre lépő fiatalok közül kevesen vernek gyökeret. Így a MÁV mind nehezebb helyzetbe kerül, még akkor is, ha a berendezések folyamatos korszerűsítése miatt egyre kevesebb dolgozó szükséges a feladatok ellátásához. Úgy érzem tehát, igen megszívlelendő a lap július 29-i számában közölt, Kaszala Sándor által készített „A Keletiben kimerültek a tartalékok” című riport, annak is az utolsó bekezdése, amely így hangzik:

„Napjainkban többet kell tenni azért, hogy újabb munkaerőt szerezzünk és a meglévőt ne veszítsük el.”

Mi tehát a teendő? Véleményem szerint a felsőbb és a középszintű vezetők többször menjenek a dolgozók közé. Az elszakadás mértéke már-már túrheteren, mert sokan szinte „rangon aluli”-nak tartják, hogy a munkahelyen szóba álljanak a dolgozókkal. Ez a jelenség már „átragad”: a kisebb egységek vezetőire is. Az igazsághoz tartozik persze, hogy vezetőink többsége a különböző társadalmi szervezetekben is tisztséget viselnek — vb-tagok, népi ülnökök, tanácsstagok, s. b. — így kevesebb idő jut munkahelyük dolgozóira, a velük való foglalkozásra, a kapcsolat erősítésére, ápolására. A dolgozók egyébként nem a formális, mes'erkelt hangulatú találkozókra hiányolják — abból ugyanis még akad elég —, hanem az őszinte, kertelés nélküli beszélgetéseket. Az ilyen találkozók sok félreértésnek, valós vagy vélt sérelemnek vehetnek elejét.

Szeretném, ha levelemhez sokan hozzászólnának, vagyis megírnák véleményüket a Magyar Vasutasnak. Olyan javaslatokra volna szükség, amelyek feltárnák egy-egy szolgálati helyen a létszámihiányt javításának lehetőségét. Ne várjunk a tennivalók meghatározásával évekig, amikor már késő lesz segíteni a ma is égető gondokon.

Varga József,
Várpalota

Három évtizede vasutas

a motorkocsik lakatososa

Dóra István, a szolnoki járműjavító Petőfi szocialista brigádjának vezetője, harminc évet lépett a MÁV szolgálatába. Huszonöt évig az üzem gőzmozdonyjavító osztályán kazánkovácsként dolgozott. 1957-ben bízták meg a brigád vezetésével.

A közlekedéspolitikai koncepció elképzeléseként szabta meg a vasúti járműjavító szakosodását. A szolnoki üzemre a közlekedésszervezők által megtervezett, megelőző karbantartást bízták. Ez a profilváltás a gőzmozdonyok nehéz alkatrészeire szorított dolgozóknak, sok gondot okozott. Dóra István brigádjára az ABb és Bb motorkocsik alváz és szerelvényváz lakatosmunkáit bízták. Ezenkívül a motorkocsik forgóvázainak szét-

és összeszerelése, a fékberendezések és sérült motorvonatok helyreállítása is az ő feladatuk.

Dóra István kiváló újtó. A MÁV vezérigazgatója kétszer részesítette vezérigazgatói dicséretben.

— Sokan megszólítanak az üzemen, akik több-kevesebb ideig dolgoztak a brigádban — mondja. Majdnem száz tanuló szerette meg nálunk a mozdonyjavító szakmát. Újszászon lakom. Tagja vagyok a közlekedési tanácsnak és a pártvezetőségnek. A fiam a szolnoki MÁV kórház tml: lakatososa.

Dóra István az idei vasutanasnapon vette át a 30 éves törzsgárdatagságot bizonyító jelvényt és a vele járó jutalmat.

O. K.

VILLANY-
MOZDONYON

BEILLESZKEDÉS

Tóth László, a nyíregyházi vontatási főnökség villanymozdony-vezetője alig 30 éves, de már egy évtizedes vasúti szolgálat tapasztalatainak birtokosa. Az acélsínek országútjain egymásfél ezer tonnás szerelvényeket továbbító V43-as villanymozdonyt vezet.

— Rajongásig szeretem a hivatásomat — mondja. — Bevallom azonban, hogy nem gyerekkori elhatározásom volt, hogy mozdonyvezető leszek. Miután 1966-ban Kisvárdán érettségiztem, a helyi Vulkán-öntődében szereztem lakatos szakmát. A katonaságnál még jobban megkedveltem a gépeket, így nem véletlen mégsem, hogy leszerelés után — útban hazafelé — a MÁV álláshirdetésén felbuzdulva, mozdonyvezetőnek jelentkeztem. Az azóta eltelt évek állandóan érlelték bennem a hivatásszeretetet, s jó érzéssel jelenthetem ki, hogy fejelelmi vétségem, késésem soha nem volt...

A beszélgetésből az is kiderül, hogy a főnökség 12 tagú Ifjúsági brigádjának, a közösség összetartó erejének is nagy szerepe volt abban, hogy Tóth László végleg gyökeret vert a vasútnál. A bajszos, immár kétygyerekes családapa jellemzője az is, hogy szívesen végez társadalmi munkát a főnökség KISZ-szervezetében.

— Sokat éjszakázunk, illetve vasár- és ünnepnap is dolgozunk, mégis szép a mi foglalkozásunk — magyarázza. — Szabadidővel bejártuk már a szomszédos országokat, ezenkívül minden tekintetben megtaláltam számításomat a MÁV-nál.

Egyelőre Kisvárdán, a szülei mellett lakunk, de a főnökség szakszervezeti bizottságának támogatásával a munkásszakaszi akció keretében az idén önálló családi otthonhoz jutunk.

— További tervek?
— Ezek közül első helyen áll a továbbtanulás. A másik, amit a közeljövőben szeretnénk: ha a KISZ ajánlására felvonnának a pártba. A megítélő bizalomra munkámmal igyekszem rászolgálni...

Tóth László példája is bizonyítja, hogy a fiatalok érdeklődésük és végzettségük szerinti beilleszkedésének feltételei nem hiányoznak a nyíregyházi vontatási főnökségnél.

Orosz Károly

Félek megszólalni

Hét óra. Lassú, kimért léptekkel haladunk a vezényeltből a szolgálati helyek irányába. Ilyenkor mindig csapatosan megyünk.

Nehéz megtörni a csendet. Kicsit félek is megszólalni, mert már tudom, hogy a vasutas vagy hallgat, vagy káromkodik. Igaz, én még nem egészen vagyok vasutas. Csak másfél éve, hogy a MÁV-hoz jöttem, de szeretném igazán szeretni ezt a kis csapatot, amelynek tagjaival naponta együtt dolgozom. Szeretnék örülni a munkámnak, amit néha még el-elrontok. Valami azonban nyomást...

Nem értem például, hogy miért emel mindenki falat maga körül. Áttörhetetlen falat képez többek között még az is, hogy ki hány éve szolgál. Emiatt nem tudom megszokni a gondolatát sem annak, hogy egy nagy családba tartozom. Mert milyen család az, ahol egyedül vagyok.

A hideg, kegyetlenül rideg megszólítások is fájnak, oly annyira, hogy ez egymagában elveszi a munka örömet — az életörömet!

Sokszor gondolok arra is, hogy én nő vagyok, s talán amíg a vasútnál csak férfiak dolgoztak, nem ilyen volt a viszony. Látom azonban, hogy a férfiak között is megvan a válaszfal. Megoldást kellene találni erre az állapotra. Napról napra több fiatal dolgozik a vasútnál, de ezt a hangulatot képtelenek megszokni, elviselni.

Engem például a vezetőim a legtrikább esetben szólítanak a nevemen. Mindig csak így:

— Irja! Hozza! Vigye! Hallja? Menjen!

Ez nem a „parancs” szelleme, hanem egyszerűen csak modortalanság, amely nem emeli, hanem rontja az ügyvezető szolgálati előjáró vagy feljebbvaló tekintélyét, s megkeseríti a beosztott szájízét.

Hiszen — bár lehet, hogy csak önmagamot vigasztalom vele —, hogy egyszer majd az oktatás fő témája a jó modor lesz. S akkor talán megértik végre a modortalan „kisziteneke”, mi kell ahhoz, hogy a munkahelyemet én és a többi hozzám hasonló az „enyém”-nek, a „miénk”-nek nevezze.

B. J.-né

ÖNKÉNTES HATÁRÓR

„Vácrátót nem arra van”



Bükkös István, Balassagyarmat állomás átmenesztője, kétszer kapott Kiváló határőr kitüntetést. Tizenhét éves volt, amikor a vasúthoz került pályamunkásnak. A nógrádszalkai pít-főnökségen kezdte a munkát, majd Rákos állomásra került pályamunkásnak. 1954 őszén helyezték Balassagyarmatra vonatfékezőnek. 1955-ben lett jegyvizsgáló. Ebben a munkakörben több, mint húsz évig dolgozott.

— Már tíz éve voltam jegyvizsgáló, amikor a határőrség

balassagyarmati parancsnok-ságáról felkeresett bennünket egy tiszttel, és az együttműködésünkre kérte a határőrizeti munkában. Akkor határoztam el, hogy én is segítek a határőröknek.

Bükkös István azóta több alkalommal működött közre határsértők elfogásában.

A balassagyarmati határőrség kerületi parancsnoka jó munkája elismeréseként 1968. március 11-én Kiváló határőr kitüntetésben részesítette.

— 1967-ben egy alkalommal Vácról Balassagyarmatra utaztam — meséli. — Az egyik állomáson felszállt egy 20—22 év körüli nő a vonatra. Menetjegyének ellenőrzése során feltűnt, hogy izgatottan kinéz az ablakon, és a csehszlovák határ iránt érdeklődik. N. állomáson telefonon szóltam a forgalmi szolgálattevőnek, hogy mire D-re érünk, legyenek ott a határőrök. Később derült ki, hogy tiltott határátlépést akadoztam meg.

Szolgálatban történt a következő eset is. Egy fiatalember a vonaton közölte, hogy Vácrátóra akar utazni. A vonat éppen az ellenkező irányba haladt.

Kijelentése gyanút ébresztett bennem. D-n átadtam őt a határőröknek és kiderült, hogy egy körözött bűnöző került a hatóság kezébe — mondja a tapasztalt vasutas.

A határőrség és az állomás dolgozói között az évek során jó kapcsolat alakult ki. 1977. februárjában megalakították a tisztagú önkéntes határőrséget, amelynek munkájába Bükkös István is bekapcsolódott. A csoport tagjai igazolványt és önkéntes határőr feliratú karszalagot kaptak.

Bükkös István 1977. november 30-ig dolgozhatott jegyvizsgálóként. Betegsége miatt szőgre kellett akasztania a megszokott táskát. Jelenleg átmenesztői munkakörben dolgozik. Az idei vasutasnapon másodszer is Kiváló határőr kitüntetésben részesült.

A tények bizonyítják — nem érdemtelenül.

Ketykó István

— Ki minek a mestere? A hatvani vontatási főnökség harminc éven aluli villamosmozdony-vezetői részére Ki minek a mestere címmel vetélkedőt rendeztek. A győztes Gál Zoltán lett. Második Papp József, harmadik pedig Németh József. A legeredményesebb versenyzők pénzjutalomban részesültek.

Országjáró
fiatalok

Több éves hagyomány, hogy a Dunakeszi Járműjavítóban szakmát tanuló fiataloknak különféle nyári programokat szervez a MÜM 201. sz. Szakmunkásképző Intézete. Ebben az évben az Országjáró Diákok Országos Tanácsa által, az Edzett ifjúságért mozgalom jegyében hirdetett túrán vettek részt.

A járműjavító asztalos szocialista brigádjai által helyreállított túrahajókat, kajákat vonaton szállították Győrbe, s ott 30 fiatal a Kis-Dunán megtartott rövid felkészülés után vízre kelt, hogy Dunakeszig 200 kilométert evezzenek. A tanulásban és társadalmi aktivitásban élenjáró, úszni is tudó fiatalok a kétételes csónaktúra során négy alkalmi táborhelyen pihentek meg.

Dunaalmáson, az egyik pihenőhelyen megtekintették a Csokonai emlékművet, Lilla sírját, majd Esztergomban és Pilismaróton ismerkedtek a történelmi nevezetességekkel. A pilisi erdőben az esti táborútnál felhangzottak ajkukról a havannai Világifjúsági Találkozó dalai, miközben a bográciban főtt a halászlé. A többségükben Szabolcs-Szatmárból Zalából és a távoli vidékekről, Dunakeszin szakmát tanuló fiataloknak a csónaktúra felejthetetlen élményt nyújtott.

VASUTASOK
A TÉESZBENKazlat raktak
a brigádtagok

Cegléd állomás Dózsa György szocialista brigádja már a negyedik éve segít a helyi Kossuth termelőszövetkezet dolgozóinak az aratási munkában.

Az idén, július 14-től 29-ig négy brigádtag szabadsága idején társadalmi munkában dolgozott a földéken. Összesen 21 ezer köbméter szalmát raktak kazlakba. A tsz vezetői megköszönték a brigádtagoknak az önzetlen, gyors segítséget.

Kerékpár
ajándékba

A győri gépesített mozgó pályamesteri szakasz szocialista brigádjai elhatározták, hogy Németh Lajos nyugdíjas részére, aki majdnem járóképtelen, kézzel hajtható kerékpárt készítenek. A járművet a Kiss György vezette „Radnóti” sínhegesztő szocialista brigád társadalmi munkában készítette el, és július 26-án adták át Németh Lajosnak.

A hatvani tanács házasságkötő termében a közműltban renhdahgyó esküvőre került sor. Az ifjú pár út-törővasutasok disz-sorsfala között vonult el. En most harmadikos vagyok, Julika pedig másodikos.

— Ennek az iskolának köszönhetjük a házasságot. Most már együtt utazunk, egy vonaton teljesítünk szolgálatot. Ez egy jegyvizsgálónak nagyon megnyugtató érzés — fejezi be ismeretségük történetét Julika.

— Kinek az ötlete volt a vasutasesküvő?
— Az enyém — válaszolja Tóbi István. — Feleségem régebben

VIGYÁZZ! ROBBANTÁS!

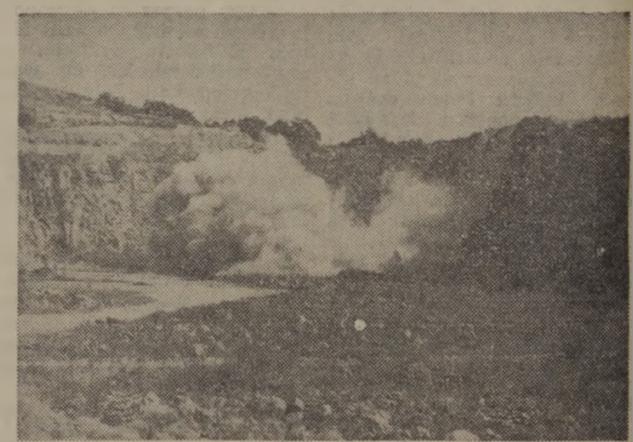
Szikla állja útját a Szárliget és Tatabánya közötti épülő vasút új nyomvonalának. Ez a pályaépítés is része a Budapest—Hegyeshalom vonal rekonstrukciónak. A MÁV Beruházási Iroda a Bányászati Kutató Intézetet bízta meg azzal, hogy a vasút vonal útjában levő természeti akadályt (közel 300 ezer köbméter sziklafalat) robbantsa le. Az anyag — mint nyersanyag — elszállításáról a Cement- és Műszerek gondoskodik. A sziklafal eltávolítása két évig tart



Varga Ferenc elhelyezi a robbanótöltetet a sziklafalban



Hanta László, a robbantó állomás vezetője elfordítja a robbanótó készülék kapcsolóját



Ezerötszáz köbméter sziklafal dől a mélybe

(Tenta György képriportja)

FELVÉTELRE
KERESÜNKCegléd—Kiskunfélegyháza—
Kiskunhalas

vasútvillamosítási munkáihoz kiskunfélegyházi telephelyre középiskolát végzett fiatalokat, vasipari szakmunkásokat, segédmunkásokat, takarítónókat.

Állandó szabad szombat, térítéses étkezés, munkásszállás és díjtalan vasúti utazás, térítésmentes munkásszállás.

Jelentkezés személyesen vagy levélben.

Cím: MÁV Villamos Felsővezeték
Építési Főnökség

1106 Budapest, Jászberényi út hrsz. 42523/2.
(Porcelángyárral szemben)

Vasutasesküvő után...

Cegléd állomáson teljesített szolgálatot. A vasútforgalmi szak-középiskolában ismertük meg egymást. En most harmadikos vagyok, Julika pedig másodikos.

— Ennek az iskolának köszönhetjük a házasságot. Most már együtt utazunk, egy vonaton teljesítünk szolgálatot. Ez egy jegyvizsgálónak nagyon megnyugtató érzés — fejezi be ismeretségük történetét Julika.

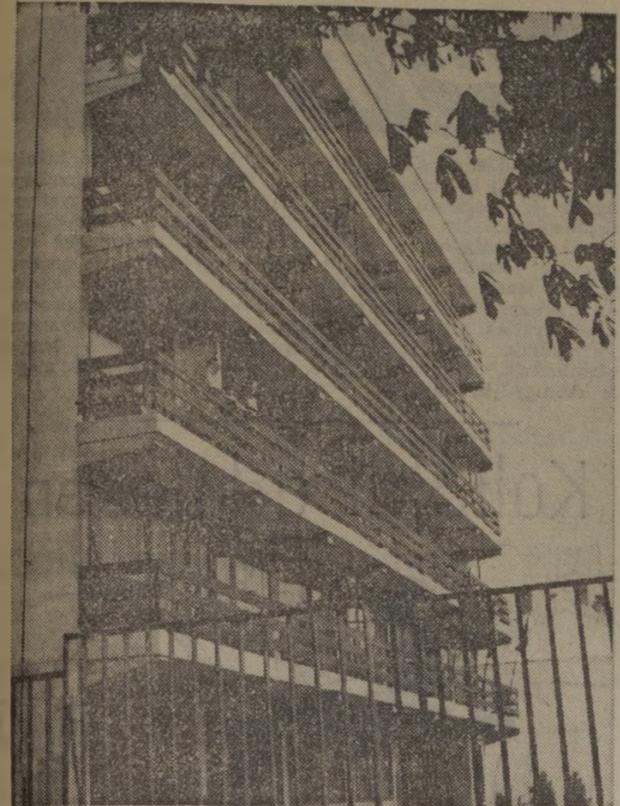
— Kinek az ötlete volt a vasutasesküvő?
— Az enyém —

válaszolja Tóbi István. — Feleségem régebben

vabban kell bekapcsolódnom a szakszervezeti munkába is.

— Mik a tervei?
— Mindenekelőtt szeretnénk befejezni tanulmányainkat — folytatja Tóbi István. — Utána el akarom végezni a tisztképzőt. Ami a feleségem jövőjét illeti, neki előbb-utóbb meg kell majd szakítani a pályát. Tudja, hogy van ez. Addig jöjjön a gyerek, míg fiatalok vagyunk...

Közben elérkezett a vonat indulásának az ideje. A fiatal házaspár megbeszélte a tennivalókat, majd elindultak a kijelölt szakasz felé. Először kezdtek így, együtt a szolgálatot. (Séra)



Hévízen a MÁV Szanatóriumban nemcsak nyári szezonban, hanem télen is gyógyulnak a beutaltak. Ilyenkor azonban ez a környezet is egészen más, Parkjai tele vannak virágokkal, utóháza szép, rendezett. Az üdülő orvosai és dolgozói szeretettel várják a vasutas dolgozókat, akik utókezelésre, gyógyulásra Hévizet választották

(Zelman Ferenc felv.)

Egy vagy két „d”?

A vasúti főosztály munkaügyi- és szociálpolitikai szakosztálya egy kis füzetet adott ki, amely az 1976–1980 évre kötött MÁV kollektív szerződés 1978. évi módosítását tartalmazza. A borítólapon a cím alatt zárójelben ez olvasható: (feddvény). Ez a szócska készített arra, hogy tollat fogjak.

A feddés szidást, megrovást, nemtetszést jelent. Ábrányi Emil írta egyik versében: „Nem mese ez gyermek, így feddi az apja...”. Az említett füzet készítői bizonyára azzal a szándékkal adták ki a kollektív szerződés módosítását, hogy a régít, a helytelen szöveget el-takarják, lefedjék. Ebben az esetben tehát a „feddvény” szót egy d-vel kell írni. Különbözik egy újabb feddényt lehet kiadni — a magyar helyesírás szabályai szerint.

A több ezer példányban megjelent füzet készítőit pedig ezennel megfeddjük!

Sínen vagyunk már?

Nem régen történt. Egy — az irányítására bizott színház műsorpolitikájának nevesítésén fáradozó — igazgató elégedetten dörszölgölte kezét a kelő unalmas (egy- vagy kétjű) szöveg szerint „irodalmi igénytel fogant”) dráma-kísérlet bemutatása után:

— Jól van, sínen vagyunk már...

— Ügyám — jegyezte meg a méltán népszerű komikus (akit e tartalmas játékban, szerepe szerint, a nyílt sínen húsz percen keresztül kinval-lattak) — de közeleg a vonat...

A „vonat” közelgett, megérkezett, s a színigazgató — nem sokkal a premier után — belebukott jobbító szándékába, mivel hogy a korábbi közönség elpártolt a profilt váltó társulattól, az új vizont csak nem akart összeverbuvalódni. A direktor már nem direktor, a kinvallatott komikus ismét csokornyakkendőben rophatja a táncot. A közönség pedig — az „ezerfejú cézár” — sorban áll és félárat fizet a jegyekért... nesze neked közművelődés.

Mielőtt bárki is haragvón összevonná szemöldökét, gondolván: e papírcsokoló betűvető egyszerre támad az igényesebb szórakoztatás, meg az iparvállalatok termékszerkezetének korszerűsítése ellen; teljes tisztelettel tiltakozom. Híve vagyok minden előrelépésnek, csak nem tudok — nem tudunk — egyszerre két lábbal hármalt lépni. A komédiás például ne drámázzon, a táncdalénekes ne túzzón műsorára Wagner operáridákat, a bicikligyárban ne készítsenek repülőgépet, s a vicinális ne akar-

jon express vonatot helyettesíteni.

Akar? Néha bizony akar. Pedig másként is kitűnhet. Miként? A komédiás például oly módon, hogy nem dadog, nem sántít, fejébe nem nyom pi-pacspiros kalpagot, hanem mélyről fakadóan — szívből, s nem rutinból; tehetségesen, fejedelméleten — formál jellemet. A táncdalénekes nem új erősítő vásárlására biztatja az öt kisértő együtttest, hanem napról napra szorgalmasan skalázik, hangját csiszolja, s nem nyugszik bele abba, hogy gyengébb legyen, mint az AB-BA. A bicikligyár dolga, hogy ráébredjen: korszerűbb-könynyebb — összecsukszható, a gépkocsik csomagartatójában is elhelyezhető — kétkerekűek kellenek. A vicinális pedig az-zal tűnhet ki, ha a menetrendet betartva pontosan — és ha igény van rá: sűrűbben — közlekedik.

... Rebesgetik: az egyik üzemeckében, ahol mitagadás, kevés gondot fordítottak eddig a szociális helyiségek karbantartására, most új irodaházat építettek, s a hivatali helyiségeket egyedi bútorokkal rendezték be. Szép az épület, szó se róla, büszkének lehetnek rá mindazok a kétkerekűek, akik kívülről szemlélik; s megnyugtattja őket, hogy bár a műhelycsarnok előregedett tetőszerkezetének résein becsordogál az eső, a legtetszetősebb tárgyalóban légkondicionáló berendezés zümmög. Az igazság-hoz tartozik persze: az irodaház jóvoltából az üzemecke valamennyi dolgozója központi fűtésű pénztárban veheti fel a fizetését havonta kétszer, s a pénztár ablaka mögött kifejezetten kellemes külsejű leányzó számolja az Adykat, a Kos-suthokat.

A népgazdaság igényeinek megfelelően

Gyors ütemben fejlesztik a bolgár vasutakat

A Bolgár Népköztársaságban a népgazdaság megnövekedett szállítási követelményeivel összhangban fejlesztik a vasutat. A fejlesztés mértékét — a népgazdaságon belüli helyzetét és szerepét — a párt- és állami szervek határozták meg. Az 1976–1980 közötti időszakban a vasúti szállításhoz sokkal nagyobb szerepet szántak, mint bármely más ágazatnak. Ezt leginkább az indokolja, hogy a közlekedés a gazdasági élet stratégiai ágazata, a társadalom harmonikus fejlődésének meghatározó faktora lett.

A hetedik ötéves tervben az ország szállítási feladatai az áruszállításban 40, a személyszállításban körülbelül 25 százalékkal emelkednek. A vasúti áruszállítás már a múlt évben ötszöröse volt a korábbi-nak.

A vasúti közlekedés fejlesztésére napjainkban az jellemző, hogy a legfontosabb fővonalakat fokozatosan átépítik kettős vágányúra és villamosítják. A nagyarányú pénzügyi befektetéseknek az a magyarázata, hogy a vasúti közlekedést a személyszállításban és a teherfuvarozásban, közép- és hosszú távon egyaránt tervszerűen fejlesztik, hogy megfeleljen a vele szemben támasztott nagyobb követelményeknek. A fővonalakon a kettős vágány kiépítése 1980-ig eléri a 20 százalékot. Ez az 1975. évinek a négyszerese lesz, a villamosítás pedig a régebbi 28 százalékkal szemben eléri a 45 százalékot.

A második vágányépítési és villamosítási tervben a nemzetközi és belföldi fővonalak közül a Szófia-Plovdiv, a Mezdra-Gorna-Orjahovica, a Gorna-Orjahovica-Russze, a Plovdiv-Szilvegrad vonalakat vették figyelembe.

A második vágányépítésen és villamosításán kívül nagy gondot fordítanak a korszerű biztosítóberendezések felszerelésére is. Távmenetirányító központ létesül Szófia, Szlara Zagora, Dimitrovgrad, Burgasz pályaudvarain, és több fontos, összesen 40 állomáson. Automata térközbiztosítással 50

kilométernyi vasútvonalat modernizálnak, további 600 kilométer vonalat díszpécserközponttal látnak el. A mozdonyoknak mintegy 60 százalékát automatikus vezérlésre állítják át.

Az anyagi befektetések jelentős részét használják fel arra, hogy az ország központi vasúti csomópontjainak ki- és berakási kapacitását növeljék. A tervnek szerint 1978-ban teljesen felszámolják a gőzvontatást. A gőzösök helyébe lépő dízel- és villanymozdony-szükségletet elsősorban szovjet importból szerzik be, de vásárolnak mozdonyokat más országokból is.

Bulgáriában a vasúti szállítás fejlesztése a KGST szállítási bizottsága határozatainak megfelelően történik. Különösen nagymértékben fejlődik a Szovjetunióval való integráció. 1977 végén Szófiában 1990-ig szóló szállítási

megállapodásokat és az általános tervnek megfelelően, szakosító és kooperációs szerződéseket írtak alá a Szovjetunióval. Közös kooperációban épül például az Iljicsovszk-Várna között közlekedő komp, melynek megépítéséhez ebben az évben kezdtek hozzá.

A vasúti szállításban szoros kapcsolatot létesítettek Magyarországgal, Csehszlovákiával, Romániával és más országokkal is.

A Közlekedési Minisztérium vezetői a vasúti hálózat és a gördülőállomány modernizálásával és bővítésével egyidejűleg nagy figyelmet fordítanak az utasok kiszolgálásának javítására, mind a nemzetközi, mind a belföldi vonatokon. Növelik az expressz- és gyorsvonatok átlagsebességét, javítják a személy- és hálókocsik kényelmét.

Ivan Zahariev
Szófia

VASÚT

Gyors fém bogarak szelik át a tájat. Fölöttük ezüstpókháló s veszültség ring. Utjuk a végtelen fes-párhuzam: Ország-Ér, Aortás Elet-csatorna.

Budaházi István

FÉL ÉVE SZAKMUNKÁS

Aki alaposan felkészül, annak „minden sikerül”

Az Utasellátó Vállalat 32-es számú győri üzemének cukrászműhelyében dolgozik Fülöp Judit cukrász. A fiatal

kislány márciusban részt vett — Az iskolában négyes-ötös tanuló voltam — mondja. — Nagyon sokat köszönhetek Baksa Józsefnek, a győri vendéglátóipari szak-középiskola technológiai tanárnak és Asztalos Lajosné szakoktatónak. Alaposan készültem a vizsga előtt. Szerencsem volt, minden sikerült. Tanulótársaim csak a napokban vették kezükbe első „segédvizetésüket”.

Fülöp Judit tovább tanul. Szeptembertől a győri vendéglátóipari szakiskola esti tagozatos tanulója lesz.

(Sz. Jakab)



FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT — FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint: forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékvezető, kocsifeliró, személy- és áruvezető, távgépi, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe. Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és hűtésiipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lokatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés-fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBA: festőket, mázókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betonított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKADÓ minden beosztásban havi 191 óra! Nagyobb budapesti főnökségeink — egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség. VALTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

IELENTKEZÉS. bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásán, vonatási, pályafenntartási főnökségein, valamint KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN Budapest, Keleti pu. (Cinkota kapu) TELEFON: 145-010.

ZÁHONYI HÁZASPÁR

A térfőnök és felesége

Záhonyban szinte mindenki ismeri a széles nyomtávú kocsik fogadó-pályaudvarának térfőnökét: Kalmár Györgyöt, valamint a kereskedelmi szakszolgálatnál dolgozó feleségét, Évát, aki régi záhonyi vasutas-dinasztia, a Szűk-család leszármazottja.

A férj a Szabolcs-Szatmár megyei Berkesz községből került a kisvárdai Bessenyei Gimnáziumba. Akkor még gondolni sem mert volna, hogy egyik osztálytársnője, Szűk Éva lesz majd a felesége, s hogy éppen ez az életre szóló kötelek meghatározza majd a pályáját is. Az érettségi után ugyanis — mert nem vették fel őket a választott felsőfokú intézménybe — a lány családja, amelyben a nagypapától kezdve mindig hagyomány volt a vasút szolgálatát, azt javasolta, hogy kövessék az elődök és a rokonok példáját. A fiatalok hallgattak a bölcs tanácsra, s a felvétel után a kocsifelirástól kezdve végigjárták szinte az összes létező beosztást.

Hét évvel ezelőtt, 1971-ben a csomópont vezetősége tiszti tanfolyamra küldte a Kalmár házaspárt, mert tudásukkal, gyakorlati munkájukkal mindketten kiérdemelték a bizalmat. A férj közben párttag lett, majd aktivitása alapján a párt-szervezet tagja, a vezető-székbe is beválasztotta. Ekkor már térfőnökként és kétszer kitüntetett kiváló dolgozóként irányította a széles nyomtávú pályaudvar 150 főnyi kollektíváját. A feleség ugyanakkor a szárazföldi kikötő raktáiraiban kapott felelősségteljes megbízatást. Szolgálati lakást ugyancsak biztosított részükre a vasút néhány évvel ezelőtt. Reggelként, szolgálatba menet onnan viszik két gyermeküket a csomóponti óvodába.

— A legteljesebb elégedettséggel szólhatunk élet- és munkakörülményeink alakulásáról, azok állandó és folyamatos javulásáról — mondja Kalmár György, bizonygatva, hogy helyesen cselekedtek, amikor a családi hagyomány folytatása mellett döntöttek, majd hozzáteszi: — Nem feledhetjük el természetesen, hogy viszonylag fiatalon, alig harmincévesen értük el mindazt, amit szüleink egy egész élet munkájával. Ezt a lehetőséget a vasút teremtette meg számunkra. Úgy érezzük tehát, hogy vele szemben van még törleszteni valónk.

A naponta tanúsított helytállás is ennek az esz-köze...

O. K.

Kerekek szaggatják

Mozdonyfűst darabja fel a kelő napot — az izzó gömb szétesik, sárga repcetáblába hull

kerekek szaggatják álmaim, tehetetlen vagyok — túrom szótlanul...

A Hivatalos Lapból

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

29. számból: 30/1978. (VI. 10.) MT a műszakpótlék emelés kiterjesztéséről és egyes rendelkezések módosításáról
108023/1978. A vasutas dolgozóknak a műszakpótléka
30. számból: 108666/1978. A MÁV Fatelitó Üzem megszűntetése 107953/1978. A dolgozó anyák és gyermekek egyedül nevelő apák fizetett szabadnapjaival kapcsolatos eljárás kérdések
32. számból: Az 3regségi nyugdíjkorhatár eléri dolgozók továbbdolgozását ösztönző rendszeres alkalmazása

A Haladás VSE nyerte a pontversenyt

Szombathelyen rendezték meg az országos vasutas atlétikai pályabajnokságot

Július 29-én a kétnapos országos vasutas atlétikai bajnokság alkalmából ünnepi díszbe öltözött a Haladás VSE Rohonci úti sporttelepe. Az első napi verseny kezdete előtt Kapronczai János, a Haladás VSE elnökhelyettese, az atlétikai szakosztály elnöke fogadást adott a csapatok vezetői részére, majd bemutatta nekik a szombathelyi vasutas sportegyesület létesítményeit.

A kétnapos országos vasutas bajnokságnak kedvezett az időjárás, bár a közel 30 fokos meleg, néhány eredményt hátrányosan befolyásolt. A kitűnően előkészített sporttelepen több számban is izgalmas, színvonalas küzdelmet vívtak a versenyzők. A vasutas-szakszervezet által felajánlott serlegért szoros versenyt vívott a Haladás VSE és a BVSC. Végül minimális pontkülönbséggel a Haladás VSE bizonyult jobbnak. A Haladás VSE első helyezése a pontversenyben azért is dicséretes teljesítmény, mert több versenyzőjük válogatottság, sérülés, betegség miatt nem szerepelhetett a bajnokságon.

A vasutas-szakszervezet főtájkára által felajánlott külön tiszteletdíjat, mint legeredményesebb versenyző, Halmosi Zoltánné, a Haladás VSE válogatott atlétája érdemelte ki. Külön tiszteletdíjat kaptak még: Szauer Pál (BVSC), Németh Pál (Haladás VSE), Lestár László (Haladás VSE), Szász László (MVSC), Vida József (Haladás VSE), Mallár Zoltán (MVSC), Irányi Margit (BVSC), Halmosi Zoltánné (Haladás VSE), Mikola Irén (MVSC), Kispál Mariann (MVSC), Verczelát Zsuzsa (NyVSSC) és Visnyei Márta (SZVSE).

Az 1978. évi országos vasutas atlétikai bajnokság győztesei és dobogós helyezettjei: Férfiak, 100 m: 1. Tóth I. (SZVSE) 11.1, 2. Káló (BVSC) 11.1, 3. Lestár L. (Haladás) 11.2, 200 m: 1. Káló (BVSC) 22.9, 2. Aradi (BVSC) 22.9, 3. Kiss I. (MÁV Előre) 23.4, 400 m: 1. Kiss I. (MÁV Előre) 51.0, 2. Sipos (Sz. MÁV) 52.0, 3. Tomatás (MVSC) 52.1, 800 m: 1. Boeska (BVSC) 1:54.7, 2. Tomatás (MVSC) 1:57.8, 3. Merkóvszki (NyVSSC) 1:50.3, 1500 m: 1. Boeska (BVSC) 3:52.3, 2. Máyer (NyVSSC) 3:52.9, 3. Vámos (Haladás) 3:56, 5000 m: 1. Bauer (PVSK) 14:42.6, 2. Máyer (NyVSSC) 14:43.8, 3. Küllői (Haladás) 15:14.7, 10 000 m: 1. Bauer (PVSK) 30:35.5, 2. Kiss J. (NyVSSC) 31:57.7, 3. Molnár (NyVSSC) 32:28.8, 3000 m-es akadály: 1. Kasparik (Haladás) 9:37.4, 2. Vass (NyVSSC) 9:44.8, 3. Merkóvszki (NyVSSC) 9:50.2, 110 m-es gát: 1. Aradi (BVSC) 14.7, 2. Sir (MÁV Előre) 16.4, 3. Mester (SZVSE) 16.6, 400 m-es gát: 1. Aradi (BVSC) 55.2, 2. Veress (NyVSSC) 56.1, 3. Mester (SZVSE) 56.6, Magasugrás: 1. Lantos (PVSK) 198, 2. Halász (Sz. MÁV) 198, 3. Sára (BVSC) 194, Távolugrás: 1. Jóvér (BVSC) 681, 2. Tatal (BVSC)

654. 3. Bondor (Haladás) 651. Háromugrás: 1. Tatal (BVSC) 15.04, 2. Bondor (Haladás) 13.85, 3. Máté (PVSK) 13.84, Rúdugrás: 1. Lestár (Haladás) 420, 2. Tóth F. (Sz. MÁV) 380, 3. Márton (Sz. MÁV) 360, Súlylökés: 1. Vecsey (BVSC) 15.06, 2. Horváth I. (Törekvés) 14.64, 3. Tarsoly (Sz. MÁV) 14.57, Diszkoszvetés: 1. Szauer (BVSC) 58.30, 2. Jakab (PVSK) 49.26, 3. Németh P. (Haladás) 43.44, Gerelyhajítás: 1. Bolgár (SZVSE) 73.44, 2. Terjéki (Sz. MÁV) 63.36, 3. Szabó (PVSK) 62.24, Kalapácsvetés: 1. Németh P. (Haladás) 59.14, 2. Horváth J. (Haladás) 51.92, 3. Németh R. (Haladás) 41.30, A 15 éves szombathelyi Vida József 7,25 kg-os kalapáccsal 44,30 m-t dobott, ez az eredmény korosztályában országosan a legjobb eddig elért teljesítmény!

Nők, 100 m: 1. Hrás (NyVSSC) 12.0, 2. Gyöngy (Sz. MÁV) 12.2, 3. Halmosi (Haladás) 12.2, 400 m: 1. Halmosi (Haladás) 54.8, 2. Schmidt (SZVSE) 56.8, 3. Benes (BVSC) 58.0, 800 m: 1. Horváth J. (Haladás) 2:06.6, 2. Visnyei (SZVSE) 2:09.8, 3. Meink (NyVSSC) 2:21.1, 1500 m: 1. Horváth J. (Haladás) 4:32.3, 2. Fedorné (Sz. MÁV) 4:39.2, 3. Mezel (PVSK) 4:39.2, 100 m-es gát: 1. Mikola (MVSC) 34.4, 2. Tóth J. (Haladás) 15.5, 3. Dobrosi

(MVSC) 15.8, 400 m-es gátfutás: 1. Benes (BVSC) 65.4, 2. Schmidt (SZVSE) 66.7, 3. Kirsch (MVSC) 67.3, Magasugrás: 1. Mikola (MVSC) 158, 2. Engelné (PVSK) 160, 3. Benes (BVSC) 160, Távolugrás: 1. Molnár (Sz. MÁV) 559, 2. Mikola (MVSC) 549, 3. Senczi (NyVSSC) 529, Súlylökés: 1. Irányi (BVSC) 16.08, 2. Oroszl (NyVSSC) 12.83, 3. Kispál (MVSC) 12.16, Diszkoszvetés: 1. Tomasovszky (NyVSSC) 50.00, 2. Dorogi (Sz. MÁV) 40.08, 3. Irányi (BVSC) 39.88, Gerelyhajítás: 1. Kispál (MVSC) 45.64, 2. Kovács J. (PVSK) 44.80, 3. Szabó M. (Haladás) 42.78.

Összesített pontversenyben: 1. Haladás VSE 138 p. 2. BVSC 131,5 p. 3. NyVSSC 94 p. 4. Szolnoki MÁV 76 p. 5. PVSK 74 p. 6. Székesfehérvári MÁV Előre 70 p.

A kétnapos bajnokság befejezése után a Szombathelyről távozó vasutas atlétikai és egyesületi vezetők elismeréssel nyilatkoztak a kitűnő versenyrendezésért és a baráti, szívélyes fogadtatásért.

Kiss Antal

NYÍREGYHÁZI TAPASZTALATOK

Érdemes volt az erőket egyesíteni

BEMUTATJUK A NYÍREGYHÁZI VASUTAS SPARTACUST

Egy esztendővel ezelőtt — 1977. július 18-án — több nyíregyházi sportegyesület döntött úgy, hogy Nyíregyházi Vasutas Spartacus néven egyesül. Az elmúlt év tapasztalatairól, az eredményekről beszélgetünk Czákó Istvánnal, a Nyíregyházi Városi Tanács elnökhelyettesével, a sportkör elnökével, valamint Jeles Istvánnal, a módszertani osztály vezetőjével és Kiss Gyulával, szervezési osztályvezetővel.

Szeretik a sportot

Czákó István sportszerető ember hírében áll a városban. Valamikor ő is rúgta a labdát, így nem lehet csodálni, hogy elsősorban a labdarúgást kedveli. Mivel felügyelete alá tartozik a város sportja, szívesen vállalta a több mint 700 sportolót számláló egyesület elnöki tisztét.

— Korábban is volt Nyíregyházán olyan törkevé, hogy egyesítsék az erőket, de az összefogás nem hozta meg a kívánt eredményt. Pedig a sportot szeretik a megyében és a megyeszékhelyen egyaránt. Erre bizonyítotték például az, hogy egy-egy NB III-as labdarúgó-mérkőzésre 4–5000 ember is kíváncsi. A megyében sok tehetséges sportoló tűnt fel az elmúlt években, de közülük sokan eltávoztak. Hiányzott egy ütőképes, jól

szervezett klub, amely a kiemelkedő tehetségeket is versenyre is lehetőséget biztosíthatott volna. A megyei és városi párt- és tanácsi vezetők ezért úgy határozott, hogy — együttműködve a Vasutasok Szakszervezetével és az OKISZ-szal — megfelelő előkészítő munka után létrehozza a megyeszékhelyi egyesített klubját, összefogva a sportért lelkesedő vezetők energiáját és az anyagi erőket.

Az egyesülés előkészítése három hónapot vett igénybe. A vezetők ellátogattak Kecskemétre, Egerbe és más olyan városokba, ahol már korábban ezt az utat választották. Összeváltották a tapasztalatokat, majd megállapodtak abban is, hogy milyen szakosztályokat működtessenek. Ezzel párhuzamosan meg kellett győzni a sportolókat és a sportvezetőket az egyesülés értelméről, fontosságáról. A vasutas sportklub például fél évszázados múlttal rendelkezik, a Spartacusnak is szép hagyományai vannak, a Petőfi — a tanácsi dolgozók sportköre — pedig tavaly volt 25 éves. Azt kellett megértetni, hogy az új egyesület tovább folytatója az eddigi sporthagyományoknak. Különösen a vasutas dolgozók félték attól, hogy az egyesülés a fél évszázados hagyományokkal ren-

Pályavaató

Rajka dílmás gazdasági és társadalmi szervezetei augusztus 19-én „Alkotmány Kupa” címmel nemzetközi tömegsportnapot rendeztek. A férfi, kispályás labdarúgó-mérkőzésekre nyolc csapat nevezett be.

Alkotmányunk 30. évfordulója tiszteletére átadták a MÁV-lakótelepen létesített sportpályát is.

Modellezők

Az MHSZ gödöllői repülőterén rendezték a közelmúltban a rádiótvírányítási műrepülő modellek 1978. évi Budapest-bajnokságát.

A versenyen eredményesen szerepeltek a MÁV modellező klub versenyzői. Első lett Stef Győző, 8480 ponttal, második Takács Béla 8290 ponttal. A Takács Béla 8290 ponttal. A győzelmet csapatversenyben a budapesti MÁV Modellező Klub szerezte meg.



— **Kiállítás.** Kiskunfélegyháza állomás Felszabadulás és Április 4. szocialista brigádjai kezdeményezésére a szakszervezeti bizottság és a KISZ-vezetési bizottság és a KISZ-vezetési bizottság kiállítás rendezett az állomás vándortermében. Nagy közönségsikerrel arattak a kiállított modellvasutak, épületmakettek, megtekintése és a lengye vasutak munkájának megismerése.

— **Tanulmányi kirándulás** A Közlekedési Tudomány Egyesület Nógrád megyei vasúti szakcsoportha háromnapos tanulmányi kirándulást szervezett Lengyelországba, amelyen tizenkét salgótarjáni vasutas vesz részt. A kirándulás célja a varsói új pályaudvar megtekintése és a lengye vasutak munkájának megismerése.

Külföldi üdülésen



— **Látod Lajos, hogy lehet itt könnyen ülőhelyet találni!** (Polgár Imre rajza)

— **Utazás Jugoszláviába.** A szombathelyi igazgatóság KISZ-alapszervezete augusztus 17-től 22-ig jutalomutazást szervezett Jugoszláviába huszonöt fiatal részére. Az ifjúsági és gazdasági munkában előrelépő fiatalok utazási költségeinek nagy részét az ifjúsági alapról fedezik.

— **Előadás.** A Közlekedési Tudományok Egyesület előadást rendezett a közelmúltban a tapolcai üzemfőnökségen. Dr. Gyóni Béla, a vezérigazgatóság főelőadója ismertette a dolgozókkal az újtömegmozgalm jelentőségét és célját.

— **Fejlesztés.** Új mozdonyvizsgálóval és vámáruaktárral gazdagodott a záhonyi átrakókörtér. Az értékes létesítményeket a Kelet-magyarországi Közmű- és Műépítő Vállalat dolgozói építették. Ezek a beruházások is a körzet nagy rekonstrukciója keretében valósultak meg.

— **A MÁV Számítástechnikai Üzem** miskolci területi üzemegysége sportpartikiad rendezését javasolta. A kezdeményezést a MÁV Szűz szakcsoportha bizottsága és gazdasági vezetői elfogadták és vándorkupát alapítottak. Az első sportkiadót július 15-én és 16-án rendezték Miskolcon.

Eredmények: asztalitenisz: 1. Szombathely, 2. Budapest, 3. Debrecen. Kispályás labdarúgás: 1. Budapest, 2. Miskolc, 3. Debrecen. Sakk: 1. Szeged, 2. Miskolc, 3. Budapest.

Az összesített pontszámok alapján Budapest csapata lett az első, és egy évig örizheti a vándorkupát. Jövőre Záhonyban rendezik a sportkiadót.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan; Gál Jenő, Kiskunfélegyháza; Bognár Károly, Tapolca; Kiss Róbert, Zalaegerszeg; Tomasi Erzsébet, Rajka; Pákozdi István, Cegléd; Seps Gyula, Miskolc; Varga József, Várpalota; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

T. Nagy István, Zákány; Gulyás József, Jászpáti; Csaba Ferenc, Veszprém; Demeter Ferenc, Tiszalapról; Sári Imre, Dombóvár; leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

— **Véradás.** Véradónapokat rendeztek a közelmúltban zalaegerszegi vasúti csomóponton. Több mint száz liter vért adtak összesen. A legtöbb ténylegesen. A legtöbb (66-an) a vonatfűzők között adtak vért. Miskolc-Tiszai pályaudvar Vöröskereszt-szervezete is szervez véradónapokat a vasúti közlekedésért. Háromszázhatvan összesen 94 liter vért adtak.

Lakászsere

Elcserelem Budapest VIII. kerületben levő két szoba összkomfortos, 92 négyzetméteres, nagy udvari, magasföldszintű, tanácskioszlop, magassági lakásokkal, felszerelt konyhával, fürdővel, szobával, hallos, összkomfortos, lehet 4-5. emelet. Érdeklődni: 184-822/24 telefonon Zbrásné.

Elcserelem Debrecen központi részén levő két szoba összkomfortos lakásomat budapesti házasok. Érdeklődni: Balogh János 03-15-59 sz. telefonon, 7-15 között.

Elcserelem velencei tóhoz közel fekvő 250 négyzetméteres, kellemes, komfortos lakásomat budapesti házasok. Érdeklődni: Kása Miklós Bpest, XIII. Papp K. u. 12. I. vagy telefonon 67-51.

Elcserelem Budapest XV. kerületben levő 46 négyzetméteres, kellemes lakásomat budapesti házasok. Érdeklődni: Kása Miklós Bpest, XIII. Papp K. u. 12. I. vagy telefonon 67-51.

Elcserelem nagyméretű, fél szoba összkomfortos, konyhával, magasföldszintű lakásomat egy pesti soproni tanácsi lakásra. Érdeklődni: Horváth Béla, 1387 pest. Pf. 32.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezete lapja Szerkesztő: a szerkesztőbizottság Felelős szerkesztő: Visszafordulás Szerkesztőség: 1068 Bpest VI., Benczúr utca 1. Telefon: 229-81

uzemi: 19-77. Kladjá és terjesztő: a Népszava Lapkiadó Vállalat Bpest VII., Rákóczi út 1. Telefon: 224-819.

Felelős kiadó: dr. Suth Pál a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekszámiaszámunk: MNB 215 - 11 858 78-3476 Szikra Lapnyomtatás Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

KERESZTREJTVEÉNY

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13				14					15		
16				17		18			19		20
21			22		23			24		25	26
		27					28			29	
30	31						32	33			34
35					36			37		38	
39				40				41		42	
43			44					45		46	
47			48			49			50	51	52
		53			54		55				
56	57		58			59			60		61
62		63		64			65				66
67			68								70

Ilyen vadász is van. 64. Kastély a versaillesi parkban. 66. Végtelelül kapál. 67. A Balaton jege teszi. 69. Kölcson vesz. 70. Becézett női név.

Függőleges: 1. Ez is javítja a személyszállítás minőségét. 2. Színházi alkalmazott. 3. Lakat. 4. Teve közepé. 5. Valuta szélei. 6. Mezőgazdasági szerszám. 7. Megye is, folyó is. 8. Mint 18 vízszintes. 9. Személyes név. 10. Eger fele. 11. Pest megyei község. 12. Halogén elem. 17. Lángész. 19. Turkesztáni folyó. 22. Földöv, névelővel. 23. Fohász. 24. Meggyőződés. 25. Vonal, írás, sor (latin). 27. Nyúlfejű. 28. A Duna melléklőfolyója. 31. Ritka női név. 32. Európai főváros. 34. ... Jenő, erdélyi származású költő. 36. A Kis-Szunda szigeteket egyike. 37. Szent, sérthetetlen. 40. A mai napon. 41. Morse-hang. 44. ... Claude (1840-1926) francia festő. 45. Rádióaktív elem (vegylet Ru) 48. Takar. 51. ... dús piacuit, ez így volt elrendelve. 54. B-vel az ébresztőóra teszi. 55. Fűszer, névelővel. 57. Dallam. 59. Milyen. 60. Nőró betűi keverve. 61. Szám a zenemű elején. 63. Rag. 65. Régi úrmérték. 66. Nem főlé. 68. Numero. 70. Itál fele.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 1. Beküldési határidő: 1978. szeptember 15.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Számítástechnikai központ. Szabadtéri állandó kiállítás.

Egy-egy könyvet nyertek a pontverseny helyes megfejtésért: Antal Mihály, Esztergom-kertváros Vasútállomás 2509; Csapó Józsefné, Dunaújváros, Dímítrovgrád tér 3. sz. 2400; Vályi Dezső, Budapest, Bőszörményi u. 13-15. sz. 1126; Vincze Tibor, Döge, Istvánmarty út. 4. sz. 4495; András Vörösmarty, Jászberény, Jászkürt u. 1. sz. 5100.

Vízszintes: 1. Minőségi követelmény a személyszállításban. 13. Algériai származású francia katonaköv neve volt. 14. Híres muskoly. 15. Pályaudvar. (francia). 16. Megrázkodtatásban van 18. Meggyőződés. 20. Futballmérkőzés téje. 21. Házilátat. 22. Téli sporteszköz névelővel. 24. Vízi állat. 26. M. Y. 27. Sokat beszélünk erről a demokráciáról. 28. Vissza: ... méter, 10 kilométer. 30. Olasz város. 33. ... Lantos Sebastyén. 35. A Vörös tenger egyik öble.

36. Dívatos zene. 38. Nem vagy gyáva. 39. Szovjet város. 40. A francia forradalom egyik vezetője. 42. Közelmúltban lezajlott világtalálkozó. 43. ... ománia, kóros vasvári partja. 44. Állami bevétel. 47. A samáriumi vegylet. 48. Mint 21 vízszintes. 49. Míuszban van 50. A. I. 52. Az arzen vegylet. 53. Jól van, helyes (latin). 55. Kápta ellentéte. 56. Skálahang. 58. Földtani formáció. 60. Hangszer. 61. Országos Terhivatal. 62.

Bánrévén maradt a vándorzászló

Bánréve és Sajóhernádfalva (Lenartovce) határállomások első félévi munkaversenyének győztese immár harmadszor Bánréve lett. A vándorzászlót augusztus 14-én ünnepségen adták át, amelyen megjelent Gál Sándor, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője, Szabó László, Sajóhernádfalva állomás vezetője és Kovács Béla, Bánréve tanácselnöke is.

Liszky János állomásfőnök mondott ünnepi beszédet. Ismertette többek között az elmúlt félév eredményeit, a szocialista brigádok tevékenységét és a legfontosabb feladatokat. Hangsúlyozta, hogy a fél év során lényegesen csökkent a vonatok állomási tartózkodási ideje, és kevesebb volt a visszautasított kocsik száma is.

Miskolci járműjavító:

Gyorsabb lett a kocsijavítás

A Miskolci Járműjavító Üzem dolgozóinak első félévi tervüket 103,2 százalékkal teljesítették. A járművek határidő előtti kijavítása különösen az őszi csúcsforgalomban fontos. A vasútnak ebben a félévben négy millió tonnával több árut kell szállítani, mint az elmúlt félévben, ezért a javításra szoruló kocsikat gyorsabban kell visszaadni a forgalomnak. Ennek érdekében az üzem kocsijavító részlege rövidítették a javítás időtartalmát és egy százalékkal csökkentették az üzemben való tartózkodást.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM

ARA: 70 FILLER

1978. SZEPTEMBER 9.

A vasút augusztusi szállítási teljesítménye:

25 millió 541 ezer utas és 11 millió 438 ezer tonna áru

Kedvezőn alakultak a minőségi mutatók — Növekedett a kocsis állásidő Sok a géprevárás és a vonatácsorgás

A vasút augusztusban

25 millió 541 ezer utast szállított.

Ezzel a személyszállítási tervét 93,7 százalékkal teljesítette. Ez a teljesítmény a bázishoz viszonyítva is csak 94,2 százaléknak felel meg. Az utaskilométer teljesítmény a tervhez viszonyítva valamivel kedvezőbb. Ez elsősorban az átlagos személyszállítási távolság növekedésének következménye. Sajnos a vonatok menetrendszerűsége tovább romlott.

Az áruszállítási teljesítmények lényegesen jobban alakultak. A vasút az elmúlt hónapban

11 millió 438 ezer tonna árut szállított. A tervhez viszonyított teljesítés 100,4,

míg a bázishoz 102,1 százalékkal volt.

A fontosabb áruféleségek közül jelentős volt az elmaradás tűzifából, mészből, téglából, cserép, szén, kő és kavics külföldi forrásból. Ezeknél az áruféleségeknél a teljesítés csak 71 és 98 százalék között ingadozott. Ezzel szemben a cement, műtrágya és cementgyártmányokból a bázishoz képest többet szállított a vasút.

A belföldi és importforgalomban

a múlt évihez viszonyítva 4,7, illetve 2 százalékos az emelkedés, míg az export és tranzitforgalom 3,1, illetve 4,3 százalékkal csökkent.

fordással. Különösen a munkaszüneti napokon sok kocsis várakozásra.

A minőségi mutatók közül a tehervonatok menetrend szerinti közlekedése csak kis mértékben javult. Tovább romlott viszont a teherkocsik átlagos fordulójel.

A ki nem állított kocsik mennyisége, a kocsisállásidő, a géprevárás és vonatácsorgási esetek száma pedig meghaladta a bázisidőszakot.

Nem érte el a tavalyit a korszerű mozdonyok fajlagos haszonkilométer teljesítménye sem.

Az egyes mutatók közül csupán a teherkocsik statikus terhelésének 3,3 százalékos, valamint a hálózaton dolgozó teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett napi termelékenységének 2,3 százalékos növekedése jelent fejlődést.

Szeptemberben megkezdődik a cukorrépa szállítás. A megnövekedett szállítási igényt csak jól szervezett munkával tudjuk kielégíteni, amelynek érdekében fel kell használni a belső tartalékokat, az őszi forgalom időszakára meghirdetett anyagi és erkölcsi ösztönzőket.

A belföldi és importszállítás a tervhez képest is kedvezően alakult, ugyanakkor az export és tranzitforgalom a tervezett szintet sem érte el.

Zavarta a forgalom menetét a szomszéd vasutak korlátozott fogadási készsége, amely megnövelte a belföldi vonatfelosztások számát. A szállítottak is késlekednek a ra-

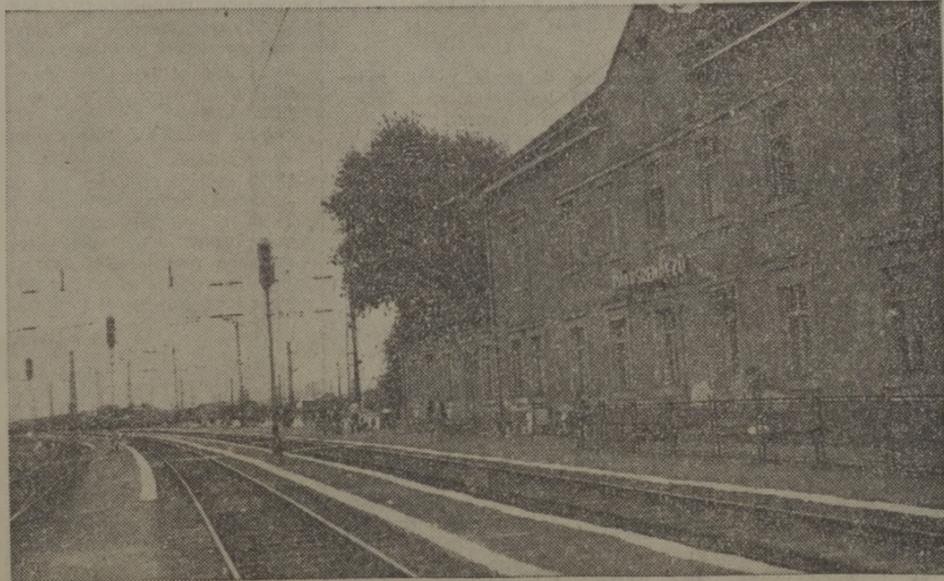
Ferencvárosi brigádok az őszi forgalom sikeréért

A ferencvárosi vontatási főnökségen augusztus 16-án brigádvezetői értekezletet tartottak, amelyen Princ János, a Kandó Kálmán szocialista brigád vezetője versenyfelhívást intézett a csomópont valamennyi szocialista brigádjához.

A verseny célja az őszi forgalom segítése. Kérte a

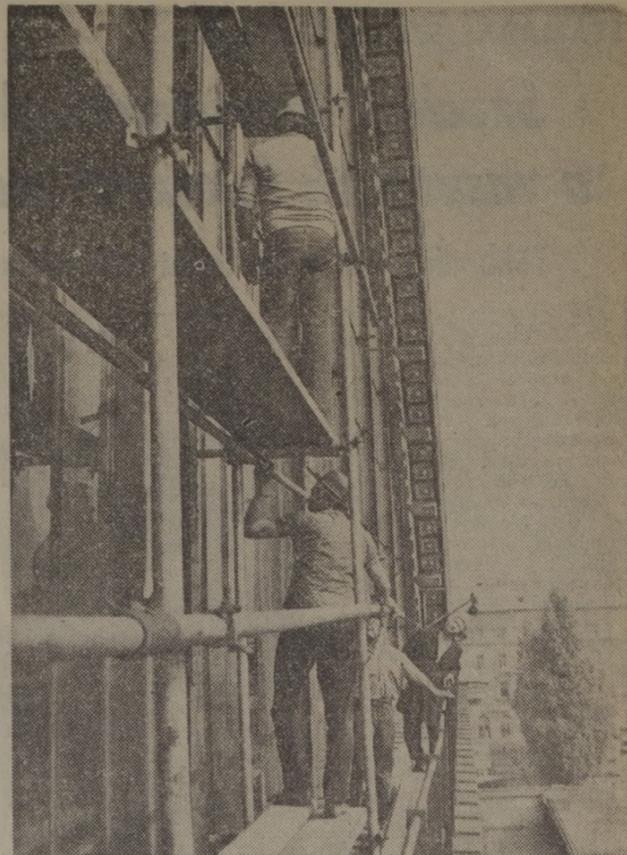
ferencvárosi, a kereskedelmi, a pályafenntartási, az anyagszervezési és a biztosítóbrigádok vezetőinek, hogy csatlakozzanak a munkaversenyhez, és konkrét felajánlásokkal járuljanak hozzá az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításához. A felhívás kedvező fogadtatásra talált.

A munkaerőhiány szorításában



Rákosrendező állomás felvételi épülete. (Riport az 5. oldalon) (Óvári Árpád felvétele)

Szépítik a Keletet



A budapesti igazgatóság forgalmi osztályának irányításával dolgozó központi épületgondozó és karbantartó csoport végzi a nagy személypályaudvarok, a Közönségszolgálati Iroda, a Velencei-tónál és a Duna-kanyarban levő állomások időszakos gépi nagytakarítását, higiéniai karbantartását. A géppark bővítése lehetőséget adott arra, hogy a nagy magasságú függőleges felületek tisztítása is elvégezhető legyen. A karbantartó csoport ezekben a napokban, Soós Ferenc művezető irányításával, a Keleti pályaudvar csarnokának szépítését végzi. Képünkön a csarnok 32 méter magas, 945 négyzetméter alapterületű üveghomlokzatának állványozása látható. Utána kezdetét veszi a mosás.

Elnökségi ülés Balatonkenesén

Nem először fordult elő, hogy szakszervezetünk elnöksége nem megszokott helyén, Budapesten, hanem ezúttal Balatonkenesén tartotta soron következő tanácskozását. Az ülés mégis rendhagyó volt. Hogy miért? Azért, mert a testület érdemi munkáját egy egész napos, Balaton körüli utazás előzte meg.

A két napra tervezett rendezvény első napján, augusztus 30-án az elnökség tagjai és a területi bizottságok titkárai a Balaton északi és déli partján olyan új, vagy nemrég korszerűsített létesítményeket látogattak meg, amelyekre joggal büszke lehet az egész vasutaság.

Az új első állomása Balatonfűredő volt, ahol elsőnek a Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének új, 68 ágyas üdülőjét tekintették meg a testület tagjai. A néhány nappal korábban átadott üdülő építéséről, az egyesület bővülő szolgáltatásairól Lengyel Zoltán elnökhelyettes adott rövid tájékoztatást.

Az üdülő megtekintése után a MÁV új Szívstanatórium következett. Az egy évvel ezelőtt átadott modern egészségügyi létesítményben dr. Tari Endre, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője és dr. Fehér Csaba, a szatórium igazgató főorvosa kalauzolta a vendégeket, majd az intézmény rendeltetéséről, az ott folyó gyógyító munkáról az igazgató főorvos adott részletes tájékoztatást.

Délután Keszthelyen a szom-

bathelyi járműjavító faházakkal betelepített, szépen gondozott családi üdülőjével, ezt követően szakszervezetünk Balatonbogláron épülő új, modern, ugyancsak családi üdülőjével ismerkedtek meg a vendégek.

Az érdemi munkára, pontosabban fogalmazva, az elnökség ülésére másnap délelőtt került sor Balatonkenesén. Szakszervezetünk felújított gyermeküdülőjében. Az elnökség a két kongresszus közötti időszak első felidejében végzett munkáról készült írásos jelentést és a szóbeli kiegészítőt vitatta meg. Mindkét anyagot — a vitában elhangzott észrevételekkel, javaslatokkal kiegészítve — fogadta el, majd végzetül káderügyekben döntött a testület.

Szocialista brigádok szellemi vetélkedője

A Miskolci Járműjavító Üzem pártbizottságának kezdeményezésére szellemi vetélkedőt rendeznek a polgári demokratikus forradalom, a KMP, és a magyar kommunista ifjúsági mozgalom 60. évfordulója tiszteletére. A szocialista brigádok részére rendezendő vetélkedő szeptemberben kezdődik és novemberben fejeződik be.

Az első helyezett csapat jutalma belföldi üdülés. A többi versenyző tárgy- és könyvjutalmat kap.

Szállítási csúcs Záhonyban

Az év végéig még hatmillió tonna áru — kocsis, vasérc, műtrágya, fa, pala, különböző iparcikkek, mezőgazdasági termékek és gépkocsik — átrakása és elszállítása vár a záhonyi átrakóközvet vasutasaira.

Az augusztus végén egy nap alatt elért 74 ezer 349 tonnás átrakási teljesítmény, amelynek eddig csupán egyszer ért el többet a záhonyiak, már sejteti, hogy a közelben megkezdődött a szállítási csúcsidőszaka.

A hagyományos munkaverseny-kapcsolatok keretében az idén első ízben versenyeznek a záhonyi gépesített rakodási főnökség dolgozóinak szovjet kollégáikkal. Versenyre kelnek a szovjet vasutasokkal a záhonyi műszaki kocsiszolgálat brigádjai is.

SZÁMADÁS SZOMBATHELYEN

Szociális létesítmények sora jelzi a vasutasok fokozott megbecsülését

Több mint 400 millió forint munkavédelmi beruházásokra

Augusztus 25-én tanácskoztott a vasutas-szakszervezet szombathelyi területi tanácsa és a bizalmi küldöttek testülete. A 15 ezer vasutast képviselő fórum színhelye a szombathelyi járműjavító kulturterme volt. Megjelent a tanácskozáson Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára, dr. Horváth Lajos, a szombathelyi igazgatóság vezetője és Fegyveres István, a szakszervezetek Vas megyei Tanácsának elnöke is.

Auguszt János tb-titkár beszámolójában elmondotta többek között, hogy

a területi bizottság jól képviselte a dolgozók érdekeit. A szakszolgálatoknál dolgozó vasutasok eredményes munkát végeztek, teljesítették a szállítási terveket.

Több alapszervezet példamutató munkakapcsolatot alakított ki a szállító vállalatokkal a kocsi forduló, a kocsi ki- és berakása gyorsítása, valamint a hétféle rakodás érdekében.

A termelést segítő tevékenység szerves része az üzem- és munkaszervezés kiszélesítése, a hasznos javaslatok, új módszerek alkalmazása. A szakszervezet közreműködött a szombathelyi igazgatóság szervezési feladattervének kidolgozásában is. Elsődleges cél volt a elegytovábbítási rendszer és a rendező pályaudvari munka fejlesztése, a munkaerőgazdálkodás és a szolgáltatás színvonalának emelése.

Bebizonyosodott, hogy a tervek teljesítése a szocialista brigádok példamutatása, kezdeményező készsége és áldozatvállalása nélkül ma már nehezen képzelhető el.

Javult a brigádok közéleti és közművelődési tevékenysége is.

A szombathelyi vasutasoknak ugyancsak sok gondot okoz a munkaerőhiány. Kulcskérdés tehát az: hogyan gazdálkodnak a rendelkezésre álló munkaerővel. Az általános létszámszökkenés ellenére kis mértékben (0,8 százalékkal) emelkedett a nőik száma. A tapasztalatok szerint

a nők közül kevesebben hagyják el a vasutat, jobban ragaszkodnak munkahelyükhöz.

A balesetek megelőzése érdekében tett erőfeszítésekért a szakszervezeti szervek mellett a társadalmi munkavédelmi örök, és szocialista brigádok tevékenységét illeti dicséret.

Csökkenett az üzemi balesetek száma. Ez a munkavédelmi beruházások megvalósításának is köszönhető.

Az igazgatóság területén 1975 és 1977 között 411 millió forintot fordítottak erre a célra. Több szolgálati helyen javították a munkakörülményeket, gépesítették a nehéz fizikai munkát. Régen várt szociális létesítményeket adtak át Celledömölkőn, Tapolcán, Körmanden, Fertőszentmiklóson, a szombathelyi járműjavítóban, Bobán, Zalaegerszeg és Várpalotán. A jövőben azonban még nagyobb gondot kell fordítani az ellenőrzésre, a munkatársak egymás iránti felelősségének fokozására, a munkavédelem társadalmisítására.

Jó eredménynek számít az is, hogy sikerült a dolgozók nevelését a szakszervezeti munka középpontjába helyezni, ám a nevelés komplex szemlélete még nem mindenütt érvényesül. Létrejötték a közművelődési bizottságok és megalkult a területi művelődési bizottság.

Legfontosabb feladatuknak a felnőtt oktatás szervezését tartják, mivel az igazgatóság dolgozóinak 22 százaléka (2900 ember) nem végezte el az általános iskolát.

A beszámolót követő vitá-



Az együttes ülés résztvevői a beszámolót hallgatják

ban tizenketten szólaltak fel. Pálhegyi Gábor, Szombathely állomás küldötte elmondotta többek között, hogy a gazdasági vezetők és a bizalmiak közötti kapcsolat szélesedett. Ez a mozgalmi és a termelőmunkában egyaránt jól kamatozik.

Sebestyén Lajos, a celledömölki építési főnökség dolgozója szavára tette a védőruhák rossz minőségét. Mitterstiller Matild, az igazgatóság dolgozóinak sokrétű, színes közművelődési tevékenységéről tájékoztatta a résztvevőket.

Meiszner Ferenc, a szom-

bathelyi vontatási főnökség szb-titkára elismeréssel szólt a területi bizottság és a szakszervezeti bizottságok kapcsolatáról.

Szót kért a vitában Kajcsa József, a Vasutasok Szakszervezetének titkára is. Beszédében hangsúlyozta, hogy a korábbi határozatokat nem kell módosítani, de mindenkinek felelősséget kell éreznie a végrehajtásért.

Az együttes ülés ezután elfogadta a területi bizottság beszámolóját, valamint a tb. második félévi feladattervét. Szenci Teréz

Elkészült az őszi program

Augusztus 31-én Győrben elkészítették a vasutasszakszervezet Arany János művelődési házában működő ifjúsági klub őszi programját. A második félévi munkatervét a csomóponti KISZ-bizottság és az állomás ifjúsági alapszervezetének képviselőivel együtt állították össze az intézmény vezetői.

A rendezvénysorozat szeptember 21-én kezdődik, ahol a Szovjetunió múltja és jelene címmel vetített képes előadás lesz. A következő összejevetelen az aradi vértanúkról emlékeznek meg, irodalmi összeállítás keretében. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójáról november 9-én emlékeznek meg. Az ünnepségen vendégül látják a győri

Kossuth Lajos utcai általános iskola felső tagozatos tanulóit is. Az iskolával már hosszú idő óta szoros a kapcsolat.

A program nem nélkülözi a tancos összejöveteleket sem, amely a fiatalok körében bizonyára igen nagy tetszést arat. A november 23-án megrendezésre kerülő Katalin-bálra például a csomópont összes Katalinja személyre szóló meghívót kap. A gazdag műsornaptár a vasúti csomópont színes Télapó-ünnepségével zárul.

Az augusztus végi megbeszélésen a csomóponti KISZ-bizottság tagjai egymás között felosztották az állomás különböző munkahelyeit.

Sz. Jakab István

SZARVASI VÁLTOZÁSOK

Teljesül az szb-titkár ígérete

A vágányok üresen nyújtóznak a késő délutáni napsütésben. A csendet csupán a Mezőtúrra 18 óra 18 perccor induló vicinális zaja töri meg.

— Nyugalmas napjuk van — mondom Frankó Lajos forgalmi szolgálatvezetőnek. Szarvas állomáson.

— Nálunk nyáron rapszódikus a munka — válaszolja. — Itt szeptemberben kezdődik a hajrá, a mezőgazdasági termékek szállításával. Meg aztán hamarosan elkezdődik az állomás és vonalrekonstrukció. Erre már nagy szükség van, mert az utóbbi két évben mintegy 25

százalékkal növekedett az állomás forgalma. A helyi vasipari ktsz egyre több lakásvilágítási és háztartási eszközt készít, s ezeket vasúton szállítjuk az ország különböző városaiba. A Szirén Ruházati Ktsz pedig termékeinek nagy részét exportálja.

Havonta 15—20 konténer árut adnak fel. Az idén átadott rishántoló és -főző üzem is növelte a munkánkat. A régi fuvaroztatóink közül a legnagyobb a malomipar és a mezőgazdasági üzemek. A havi le- és feladási forgalmunk eléri az ezer kocsit.

— Az állomáson négy váltókezelő hiányzik — kapcsolódik a beszélgetésbe Kugyelák Mihály szb-titkár. — Ezért sokszor a forgalmi szolgálattevők kezelik a váltókat. Az állomás két szocialista brigádjának tagjaira szerencsére mindig lehet számítani. Sajnos, nálunk még rosszak a szociális körülmények. A 78 éves felvételi épületben egyetlen vízcsap van, de a javulást már ígérték...

Az állomásépület mellett nagy méretű faház áll. Néhány nap múlva ebbe költöznek az állomás

GONDOK, EREDMÉNYEK

Elismerésre méltóan dolgozik a pécsi területi bizottság

Együttes ülésen értékelték a választás óta végzett munkát

Együttes ülést tartott augusztus 29-én a vasutas-szakszervezet pécsi területi tanácsa és a bizalmi küldöttek testülete a Szakszervezetek Megyei Tanácsa székházában. Megjelent a tanácskozáson dr. Szabó Miklós, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja, a budapesti területi bizottság titkára, Szemők Béla, a Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának helyettes vezetője, Szili József SZMT-titkár és Földesi Gyula, a pécsi igazgatóság helyettes vezetője.

Halmai Árpád, a pécsi területi bizottság titkára beszámolójában ismertette a többek között az elmúlt három évben végzett munkát, az elért eredményeket és a megoldásra váró gondokat. Kiemelte, hogy a növekvő szállítási feladatokat csak úgy lehet teljesíteni, ha gazdaságosabban használják ki az eszközöket, és jobban, körülmények között szervezik a munkát. Ezért fontos, hogy — élve az üzemi demokrácia lehetőségeivel — már a tervek kidolgozásában is vegyenek részt a szakszervezeti bizottságok.

A pécsi igazgatóság területén az elmúlt években sokat fejlődött a munka és üzemszervezés. Dombóváron és Nagykanizsán üzemfőnökséget hoztak létre. A pályafenntartási szakszolgálat fejlesztését a főpályamesteri szakaszok létrehozása jelentette.

Halmai Árpád szóbeli kiengesztelőjét hozzászólások követték. Súlyom József, a nagykanizsai pft. főnökség bizalmi tagja arról beszélt, hogy nem egyszer vállalniuk kell a népszerűtlen feladatokat is a közösség érdekében. Keserű Árpád, a pécsi vontatási főnökség szb-titkára szavára tette, hogy aggasztóan emlékezik a vasútnál azoknak a száma, akik nem végeztek el az általános iskolát.

Badacsonyi Imre, a nagykanizsai csomópont pártbizottságának titkára elmondta, hogy néhány gazdasági vezető nem veszi figyelembe a szakszervezet és a pártalapszervezet döntéseit, javaslatait. Azt tapasztalja, hogy romlik a munkafegyelm, gyakori az ittasság. Szigorúbb ellenőrzéssel és hatékonyabb nevelőmunkával kell ellene küzdeni.

A vitában felszólalt dr. Szabó Miklós a budapesti területi bizottság titkára is. Tolmácsolta a vasutas-szak-

szervezet elnökségének elismerését a pécsi területi bizottság jó munkájáért. A termelést segítő versenymozgalom támogatása az egyik legfontosabb eleme a pécsi területi bizottság munkájának. A felszólaló méltatta ezenkívül a területi bizottság szociális, kulturális, oktató és nevelő munkáját is.

Szemők Béla, a Vezérigazgatóság szakosztályvezető-helyettese is értékelt a beszámolót. Felhívta a figyelmet arra, hogy az utóbbi időben csökkent a fiatalok száma az igazgatóság területén, ezért

nagyobb gondot kell fordítani helyzetük javítására. Helyeselte azt az intézkedést, hogy a lakások 75 százalékát a fiataloknak utalták ki. Továbbra is fontos feladat marad a dolgozók szociális helyzetének, munkakörülményeinek a javítása, mert a szabadjegy önmagában már nem csábítja a fiatalokat...

Az együttes ülés résztvevői végül elfogadták a területi bizottság beszámolóját és a számvizsgáló bizottság jelenlétét, valamint a tb. második félévi feladattervét. Sz. M.

IHÁSZ-KOVÁCS ÉVA:

Emlékek között

Csak úgy emlékszem Apámra, hogy néha-néha ölebevit, s e büszke trónon, mint király — ettem a zsíros kenyeret.

E boldog lét átmenet volt, pünkösdi királyság csupán, három éves sem voltam még s elment örökre az Apám...

Elment, hogy távol — jaj, messze igazgassa a vonatot, hányszor kértem: — Apu, vigyél el, engem — mégis — itt hagyott...

Azóta sok vonat elment, rajta remények, utasok, zúgó időben — emlékek közt még mindig, mindig — itt vagyok...

Füstrezedak

Barátom, aki mellettem állsz az éggel befedett pályaudvar huzatos csarnokában, aki lekésted — mint jómagam — az ifjúság gyorsvonatát, mondd, mióta vársz, mire várunk makacsul, a végső jelzés ideérete előtt?

A hegyek ködkenődkkel lobogásak. A pocsolókban széttörök arca a holdnak; s az utak hátán odamázolt olajfolt csak a képzelt szivárvány. Az est állványzatait szél szövi át lengő, fekete szomorúsággal. Csak a szivhangok félrevert csillagai, meg az emberi hűség megfoghatatlan, türkiz gyöngyszemei lobognak a tudat égővein, s az éj sárgasárga szemöldökű holdja alatt kivirágzanak a holnap vonatfüst-rezedái.

Pályázati felhívás

A SZOT Kulturális, Agitációs, Propagandaosztálya és a Magyar Újságírók Országos Szövetsége „A hármas jelszó jegyében” címmel sajtópályázatot hirdet a szocialista brigádmozgalom minőségi továbbfejlesztését tükröző kezdeményezések és tapasztalatok mozgósító erejű bemutatására. A pályaművek kapcsolódjanak a Szocialista Brigádvezetők V. Országos Tanácskozása állásfoglalásához, az e dokumentumban megfogalmazott célokhoz és követelményekhez. (Az állásfoglalás megjelent a tanácskozás rövidített jegyzőkönyvében, a Táncsics Könyvkiadó gondozásában 1977-ben, valamint a SZOT Alapszervezeti Tájékoztató 1978/7. számában, amely a szakszervezeti bizottságoknál megtalálható.)

Pályázni lehet minden olyan publikációval, amely megfelel a tartalmi követelményeknek, és az 1978. augusztus 1.—1979. március 1. közötti időszakban a sajtóban megjelenik, vagy a rádióban, televízióban elhangzik.

A pályázat jellegés, a jellegés pályaműveket 1979. március 15-ig kell beküldeni két példányban a SZOT kulturális és agitációs propagandaosztályára (1415 Budapest, Dózsa Gy. út 84/b.). A pályaművekkel együtt zárt borítékban kérjük a szerző nevének, lakcímének és munkahelyének közlését. A sajtóban megjelent frásokból újságpéldányokat kérünk, a rádiós és televíziós anyagokból gépelő változatot. Egy pályázó legfeljebb két munkával pályázhat.

A pályázat díjai:

sajtó és rádió:

I. díj: 5000 forint

2 db II. díj: 4000 forint

3 db III. díj: 3000 forint

4 db IV. díj: 2000 forint

televízió:

I. díj: 8000 forint

II. díj: 6000 forint

III. díj: 4000 forint

Séra Sándor

Szabó Béla vezérigazgató-helyettes:

A vasúton egész évben csúcsgyörgalom van

HÁROMNAPOS SZÁLLÍTÁSI TANÁCSKOZÁST TARTOTTAK A VASÚTI FŐOSZTÁLYON

Augusztus 29-én, 30-án és 31-én, a MÁV Vezérigazgató-ság konferenciatermében országos szállítási tanácskozást rendeztek, abból a célból, hogy a vasút vezetői az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében összehangolják a tennivalókat a fuvaroztatókkal. A tanácskozáson részt vett és az elnökségben foglalt helyet Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára, Csoltó László, a központi szállítási tanács titkára, Nagy Károly, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára. Ott voltak a tárcaközi operatív bizottság tagjai, a bel- és külkereskedelem, a trösztök és nagyvállalatok képviselői, összesen mintegy 350-en.



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes vitaindítóját tartja

A tanácskozást Juhász Miklós, a kereskedelmi szakosztály vezetője nyitotta meg, majd Szabó Béla vezérigazgató-helyettes tartott vitaindító előadást.

— Örömmel állapíthatjuk meg, hogy az együttműködés évrel-évre javult, de azazal is tisztában vagyunk, hogy a lehetőségeket még nem aknáztuk ki teljesen — mondotta bevezetőjében a vezérigazgató-helyettes. — Sokféle lehetőség van például arra, hogy újabb tartalékokat tárjunk fel és állítsunk az őszi forgalom-szolgálatába.

A szocialista iparosodás előrehaladása, a kereskedelmi kapcsolatok fejlődése nagy változást idézett elő a „nagyományos” csúcsgyörgalom-ban. Bár ebben az időszakban továbbra is nagy feladatot jelent a mezőgazdasági termékek szállítása, részarányuk az összes elszállított árumennyiségben belül azonban lényegesen csökkent. A szállítási feladatok az év egyes időszakában kiegyenlítődték: 1977. első negyedében 31,3; a csúcsgyörgalmi időszakot jelentő IV. negyedében 34,3 millió árut szállítottunk. Ez már csak mintegy 10 százalékkal több az első negyedévinél, és gyakorlatilag azonos a második és a harmadik negyedévben elszállított árumennyiséggel. Nagyon is megalapozott az a megfogalmazás, mely szerint „a vasúton egész évben csúcsgyörgalom van”.

A vasút évek óta megkísérli az első negyedévi szállítási teljesítmények növelését az előszállítási kedvezmények meghirdetésével. Bár az utóbbi két évben jobbak voltak a kampány eredményei, az előszállítás alapvető célját, a csúcsgyörgalmi időszak lényeges tehermentesítését mégsem sikerült elérni. Csak példaként említem, hogy 1977-ben az előszállítás címén kezdeményezett árumennyiség mintegy 10 százalékat érte el az 1 hónap alatt átlagosan szállított árumennyiséghez képest, jóllehet bővítettük a kedvezményben részesíthető árucikkek körét, alkalmazási idő-

tartamát is meghosszabbítottuk és mintegy 80 vállalattal megállapodást is kötöttünk az év második felére tervezett szállítások átütemezésére.

Az év előszállítási időszak sem hozta meg a várt eredményeket. Ösztönzőink hatására 110 fogadó vállalattal kötöttünk előszállítási megállapodást. E vállalatok részére 622 ezer tonnával több áru érkezett s előszállítási kedvezményként 8,5 millió forint fuvardíj-visszatérítést adtunk. Különös módon, éppen a tárolásra legkevésbé érzékeny tömegáruk szállításában maradtunk el a kívánt szinttől. Ebben nyilván szerepe van a vasút hibájának is, mivel a meghirdetett akció során közel 9 ezer kocsi nem tudunk kellő időben kiállítani. Elgondolkodtat az is, hogy csak a fogadó vállalatokat ösztönözzük az előszállításra; a feladót esetében megelégszünk azzal, az egyébként ki nem mondott „ösztönzővel”, hogy a korábbi évek tapasztalata alapján az év hátralévő részében majd kocsihány fogja nehezíteni munkájukat. Nép gazdasági szintű intézkedésekkel kellene módot keresni arra is, hogy a készletgazdálkodás kötöttségeinek zavaró hatását csökkentve kedvező feltételeket teremtsünk az előszállítások számára.

A vezérigazgató-helyettes ezután az első félévi szállítási tapasztalatokat értékelte, majd így folytatta:

— A népgazdaság egészére jellemző munkaerő-gondok a vasutat is igen érzékenyen érintik. Alapvető fontosságú, vesélyes és nehéz munkakörökben egyelőre műszaki intézkedésekkel nem pótolható, a forgalom lebonyolítását nagymértékben nehezítő létszámbiánnal küzdünk, s a feladatokat csak jelentős túlóráztatással tudjuk ellátni. Munkánk fogyatékoságai között leginkább a menetrendszerű közlekedés, az iparvágányok ütemes kiszolgálása terén fennálló, kielégítőnek egyáltalán nem nevezhető helyzetet, általában üzletfeleink kiszolgálásának hiányosságait kell megemlíteni. Ez nemcsak fuvaroztatóinknak jelent bosszúságot, hanem a meglévő szállítókapaacitás kihasználásának hatékonyságát is károsan befolyásolja.

A rakodási igények változaltanul a hét közepére koncentrálnak. A zavartalan szállításhoz kapcsolódó folyamatos rakodási igény és a szabad idő iránti igény egyre nagyobb feszültséget okoz a rakodásoknál. A késze kirokott kocsik száma 3 ezerrel magasabb, mint a bázis félévben, jóllehet a rakodások következtében jelentkező veszteségidő összességében 15

százalékkal csökkent. A rakodások elemzéséből levonható az a következtetés, hogy az éjszakai és munkaszüneti napok csökkentett ütemű rakodását, a nappali időszakban egyre intenzívebb erőfeszítéssel rekompenzálják fuvaroztatóink. E jelenség, mely megszakítja a folyamatosságot — végső soron ütemtelenséget növelő tényezőként hat.

Fuvaroztatóink gyakran kifogásolják az ütemtelen érkezést. Bizonyított tény — melyet egyes forgalmak részletes elemzése kapcsán szereztünk, hogy ezek elsődleges előidézője az ütemtelen feladás. A szállítás szervezése során tehát a jövőben a feladásokra sokkal nagyobb gondot kell fordítani és a fogadó lehetőségeit fokozottabban figyelembe kell venni.

Az eddigi tapasztalatok értékelése után az előadó rátért a második félévi feladatok és intézkedések ismertetésére.

— A vasútnak a hátralévő 4 hónapban a tervek szerint 46,2 millió tonna árut kell elszállítani. A kényes és nagy pontosságot igénylő mezőgazdasági áruk szállítását, mint kampányforgalmat az érdekelt fuvaroztatók közreműködésével időben megszerveztük — hangsúlyozta. — A rövid távú szállításokat — az elmúlt évhez hasonlóan — az idén is, szeptember 15-től közútra tereljük. Intézkedéseinkben érvényesíteni akarjuk az elmúlt év során szerzett tapasztalatokat, hogy elkerüljük a múlt évihez hasonló nehézségeket. A forgalomátterelésre vonatkozó hirdetményt a jó felkészülés érdekében időben nyilvánosságra hoztuk. Így lehetőség nyílik arra, hogy fuvaroztatóink és a közhasználatú autóközlekedés szervezeten felkészüljön.

Az export lemaradásokból következően az idén is várhatóan forgalomszabályozásra, kontingentálásra kényszerülünk, elsősorban a Szovjetunióba rendelt exportküldeményeknél. Az év utolsó harmadában a szomszédos vasutak forgalma is jelentős mértékben növekszik. Ismerve a környező vasutak kapacitás-problémáit, úgy vélem ez évben is számolnunk kell más vasutak áruforgalmi korlátozásaival.

A legfontosabb feladatok közé kell sorolni a szállítás ütemességének javítását. Tisztában vagyunk azzal, hogy az exportforgalom ingadozása összefügg a piaci helyzettel és a negyedéves szállítási határidőkkel. Ami az import szállításokat illeti, a hajócsatlakozásos küldeményeknél ez évben sem lesz elkerülhető a lóketyszerű érkezés, ezért erre technikailag fel kell készülniök az átvevőknek. A

nagyobb importszállítások ütemezése és a fogadó helyek kapacitásának megfelelő diszponálása kellő előrelátást és szervezést igényel. Természetesen a vasútnak is törekednie kell a Záhonyba belépő áruk ütemes, folyamatos átrakására és továbbítására.

Az év második felében jelentkező szállítási feladatok megoldását mind a fuvaroztatók, mind a vasút számára megkönnyítené a feladatok pontosabb ismerete, tervezése.

A csúcsgyörgalmi időszak kocsigényeinek kielégítése érdekében folytatni kényszerülünk azt a gyakorlatot, hogy a teherkocsik megelőző jellegű karbantartási munkáit szüneteltetjük és a lejárt fővizsgás teherkocsikat a műhelybe állítás napjáig fokozott felügyelet mellett cukorrépa, építőanyag, stb. szállítása, zárt vonatokban közlekedtetjük. Ez az intézkedés csak kényszermegoldásnak tekinthető, az elhalasztott műszaki vizsgálatok a kocsipark fokozott elhasználódásával járnak. Kérjük szállító feleinket, hogy ha már a szűkség rákényszerít bennünket erre az intézkedésre, legyenek segítségünkre e szerelvényeknek maximális kihasználásában a gyors rakodás biztosításával.

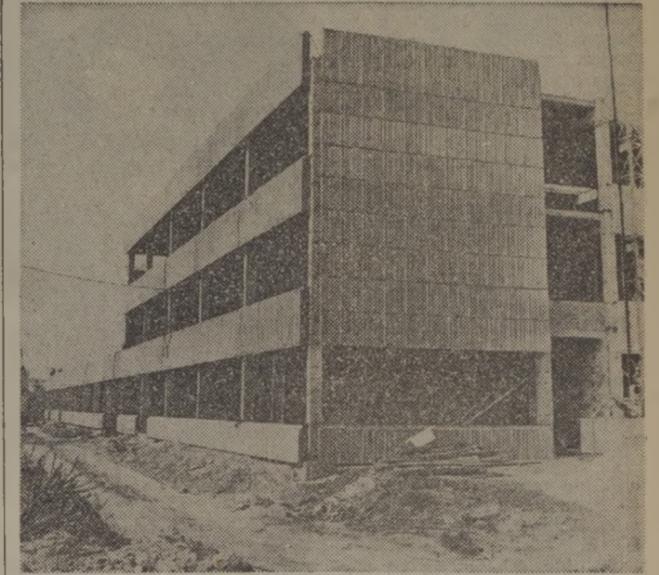
A szállítóeszköz kapacitás növelése érdekében közel 400 nyitott kocsit béreltünk az osztrák vasúttól, melyeket fordában közlekedtetve, kizárólag kavics és bauxit szállításához használunk fel, előreláthatólag október 31-ig.

Felhasználva a Közös Konténerhasználati Egyezmény (SZPK) lehetőségeit, mely korlátlan viszonylatú nagykonténer felhasználását jelenti a részes vasutak között, 450 forintos díjkezdésmennyel bocsátunk rendelkezésre export megrakáshoz konténereket. (Jelenleg is több száz üres konténer vár felhasználásra.)

— Az őszi forgalom sikere alapvetően politikai és társadalmi érdek. A siker előfeltétele az ipar, a kereskedelem, a mezőgazdaság és a közlekedés széles körű együttműködése. Olyan munkakapcsolat kialakítására van szükség, amelyben mindenki tudja és érzi munkájának jelentőségét és saját felelősségét. Ezen belül azonban feltétlen szükség van a külső szervek, a minisztériumok, az országos főhatóságok, a megyei szállítási bizottságok és nem utolsósorban az érdekelt fuvaroztató vállalatok, üzemek hatékony segítségére is. Csak közös erőfeszítéssel, összehangolt munkával biztosíthatjuk az őszi forgalom sikerét — fejezte be vitaindító előadását Szabó Béla vezérigazgató-helyettes.

Szociális létesítmény épül Györszabadhegyen

Györszabadhegyen negyvenmillió forintos beruházzással új szociális létesítményt építenek. Az UNIVÁZ-elemekből készülő épület a hegyeshalmi vonal rekonstrukcióján dolgozó vasutasok szociális ellátását biztosítja majd. Konyháján 300 adag ebédet főzhetnek, munkásszállóján pedig kétszáz dolgozó pihenhet kulturált körülmények között. A kivitelező a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség. A létesítményt előreláthatóan 1979 első félévében adják át rendeltetésének.



Elkészültek a kétemeletes munkásszálló falai



Mennyezetcsaluzás az első szinten



Megkezdődött a fődémiszigetelés. A salakot szállítószalaggal juttatják a helyszínre

(Tenta György képriportja)

A „tűlbuzgó” jegyvizsgáló

Nagyon megalázó jelenetnek voltam a szenvedő alanya július 30-án, a Dombóvárról 9 óra 35 perckor induló 6014-es számú személyvonaton. Elég sűrűn utazom ezen a vonalon, de még önértetemben ennyire soha senki nem sértett meg.

Harminc éve dolgozom a vasútnál, így arany törzsgárdajelvényem van. A IV. minitájú szabadjegyem első osztályra is feljogosít. Mivel két kiskorú gyermekemmel utaztam, s nekik csak másodosztályra szóló jegyük van, mindannyiunknak oda váltottam meg a jegyet. A vonat elindulása után hamarosan jött a jegyvizsgáló, s amikor felmutattam szabad jegyemet, fele-

lősségre vont, amiért nem vettem első osztályú jegyet valamennyiünknek. Kissé meglepetőzve mondtam, hogy jónéhányszor már figyelmeztettek a pénztárban, hogy ezen a vonalon nincs első osztályú kocsik. A fiatal jegyvizsgáló azonban sértő és drasztikus hangnemben kioktatott. Szégyenemben a sok csomaggal és a két gyermekkel kénytelen voltam átmenni a másik kocsiba.

Nem tudom mi váltotta ki a jegyvizsgáló ellenszenvét? Talán a vasútnál becsülettel eltöltött 30 év után járó szabadjegyem? Vagy a fiatalos tűlbuzgóság?

Kovács Imréné
Dombóvár



A tanácskozás részvevői Szabó Béla vezérigazgató-helyettes tájékoztatóját hallgatják (Laczko Ildikó felvétele)

JÓZSEFVÁROSI HÉTVÉGE

Csúcsforgalom a poggyásraktárban

A 911-essel érkeznek az áru a budapesti piacokra

Beesteledett. Lassan nyugovóra térnek az emberek. Am a józsefvárosi pályaudvar poggyásraktárában pezseg az élet. A Bátaszék felől érkező 911-es számú vonat fogadásához készülődnek. A rakodók a tárgomcsák kiskocsikat kapcsolják össze, s azt latolgatják, milyen hosszú legyen a betonon futó kis „szerelvény”. Vajon mennyi áru érkezik ezen a napon?

Csütörtök mindig erős nap. Ilyenkor az östermelők a pénzeiket piacra hozzák a gyümölcsöt, a zöldséget, a vágott baromfit, a tojást. Ez a vonat minden állomáson és megállóhelyen felveszi a küldeményeket.

Az ügyfeleket név szerint ismeri

Még néhány perc és befut a 911-es. A raktár bejáratánál Rombola Mihályné vált szót Tóth G. Péter raktárnokkal.

— Lassan múlik az idő. Ez a hideg megcsúfolja a nyarat — mondja fanyar humorral, mintha már az éjszákára gondolna.

Délután érkezett, s itt várja küldeményét.

— Ezzel a vonattal érdemes szállítani, mert este mindig könnyebb teher-taxit kapni, amely a piacokra szállítja az asszonyok áruját — magyarázza Tóth G. Péter. — Romboláné a Bosnyák téri piacra jár évek óta, s hajnalig vagy reggelig virraszt árúja mellett.

A poggyásraktárnok öt esztendeje látja el azt a feladatot a józsefvárosi pályaudvaron. Az ügyfeleket név szerint ismeri. Tudja, ki hol adja fel áruját, általában mit szállít, s hogy milyen napokon érkezik. A törzsvendégek hetente jönnek a budapesti piacokra, de van, aki hétfőtől szombatig kétszer is megfordul az állomás poggyásraktárában.

A szerelvény lassan gördül az első vágányon. A rakodók már a megszokott helyen várakoznak. A poggyászkocsiból először a ládákat emelik ki, azokat egymásra rakják, majd a tojással megtöltött, lekötött kosarakat óvatosan egymás mellé helyezik. Ezután a hatalmas füleskosarak, tekintélyes súlyukkal feszítik meg az emberek izmait. A kocsis személynézet az utó okmányokat is leadja, s amíg a teher-taxi megérkezik, a szállítmány a raktárba kerül.

Ehhez a munkához sok türelem kell

Tóth G. Péter asztalát a fuvarlevelek borítják el. Gyorsan, pontosan végzi tennivalóit, s miközben az ügyfelek aláírják a szükséges okmányokat, örömeikről, gondjairól szólnak.

Havonta 500 kocsi javítanak



Havonta ötszáz kocsi javítanak a dorogi kocsijavítóban. Naponta két-három köbméter faanyagot használnak fel. Alkatrészhiány csak ritkán nehezíti munkájukat. A műhely 18 tagú Petőfi Sándor szocialista brigádja példásan helytáll.

(Jurkiewicz Tibor felvétele)



Az asszonyok átveszik az áruval tele kosarakat (A szerző felvétele)

— A szőlő nem tud beérni a hidegtől — mondja az egyik.

— Tegnap kiadás eső volt, már nagyon kellett — jegyzi meg a másik.

— Hát ezért érkezett olyan kevés áru a mai napon. Más-kor kétszer ennyit kellett kirakni — válaszol a poggyásraktárnok.

Húsz éve szolgál Józsefvárosban

— Ne ott, itt tessék aláírni — mondja nyugodtan, a papír alsó szélére mutatva, majd így folytatta: — Sok türelem kell ehhez a munkához. Óvatosan, gondosan kell a küldeményeket kezelni, hogy ne okozunk kárt. Akik évek óta szállítanak és rakodnak nálunk, ismerik a rendet, s maximálisan bíznak bennünk. Am vannak, akik külön kívánságokkal lépnek fel, s nekik türelmesen magyarázzuk, hogy mit ír elő a szabályzat, s ha elsőre nem érti, vagy nem akarja megérteni, úgy megismételjük.

Harminkilenc esztendeje szolgál a vasútnál Tóth G. Péter. 1958 óta van a józsefvárosi pályaudvaron. Tizenöt évi tartalékos beosztás után lett itt poggyásraktárnok. Im-már öt esztendeje hétről hétre találkozik a jánosalmi Kiss Ferencnével, Magyar Mihálynéval, Mészáros Mártonnéval,

a tompai Rombola Mihálynéval és másokkal. Ha egyik-másik nem érkezik meg a szokott napon, megkérdezi a többiekét, hogy mi történt, miért nem jött. Nem az „frásztal mellől” intézi az ügyeket, s az arcokról olvassa le a türelmetlenséget, ha úgy este tíz óra felé még mindig nem érkezett meg a teher-taxi.

Nem valami könnyű munka, amit ezek az asszonyok vállaltak. Közülük a legtöbb már nyugdíjas. Az utazás, a cipekedés és a kevés alvás, vagy a virrasztás emberfeletti erőt igényel, s nem csoda ha egyik-másik idegeskedik.

Este tíz órakor megérkezett a teher-taxi. A poggyásraktárnok felemeli az asztalról az egymásra rakott fuvarleveleket és elindul. Csak annyit mond halgan:

— Ez az utolsó szolgálati évem, jövőre már nyugdíjas leszek.

Puri Gusztáv

Nem tudom, hogy a kedves olvasó elgondolkodott-e már azon, hogy mennyi esemény történt egy vasúti személykocsiban. En például egy kis emberke világrajzított is végigvizsgáltam, negyven évvel ezelőtt Vásárosnamény és Nyíregyháza között.

A szárnyvonalon döcögő vonaton nemcsak orvos akadt, hanem egy fűrészteleknő is, amibe a masinista melegvizet eresztett, hogy a kis legénykét, akit édesanyja szerencsésen megszült, mindjárt tisztába is teheressék a bábáskodó asszonyutak.

A regényíróknak, filmeseknek egyik kedvenc témája még ma is a robogó vonat. De különösebb fantázia sem kell ahhoz, hogy az ember elképzelje: mennyi ismeretség, jó barátság, a fiatalok közt sokszor házasságra torkolló szerelem kezdődik utazás közben a vonaton.

Es ezernyi egyéb.

Édesanyám — falusi, batyuzó, piacozó asszony lévén — soha nem jött úgy haza a vonatozásból, hogy valami továbbadható, friss élményt ne hozzon magával. A legtöbb-ször étel- és süteményrecepteket.

Nagyapám szokta volt mondani gyermekkoromban: nagy dolog a vasút fiam, igen nagy dolog. Aki kitalálta, okosabb volt az Istennél, mert az nem teremtett ilyet.

Pedig hát, a jó öreg vajmi keveset élvezte a „nagy do-

Gyorsmérleg félidőben

Hol tartunk a beruházások megvalósításában?

Most, az V. ötéves tervidőszak felén túl érdemes számvetést készíteni arról: hogyan tettünk eleget vállalt kötelezettségünknek, mit kell tennünk a hátra levő időszakban a beruházások terén.

Egyik legfontosabb feladatunk a vasútüzem biztonságának fokozása, az elhasznált pályaszakaszok felújítása és 1700 km hosszú pálya korszerűsítése. Ebből az első két évben közel 690 kilométert sikerült korszerűsíteni. Előreláthatóan 1980-ra teljesítjük a tervet. Meg kell azonban említeni, hogy a tervezettnél nagyobb arányú anyagár-emelkedés és egyéb okok miatt a vasúti pályák korszerűsítése több mint másfél milliárdal kerül többre a tervezettnél. Az egyéb okok közé tartozik a nem feltétlenül szükséges „járulékos” beruházások létesítése is, mert még mindig nem nyert polgárjogot a gondos előkészítés, az ésszerű gazdálkodás.

Amiben nem sikerült a tervet teljesíteni

Sajnos, nem a tervezett ütemben halad a vonali és állomási biztosítóberendezések építése. Öt év alatt 765 km-en és 70 állomáson kellene korszerű biztosítóberendezést létesíteni. Az első két évben csak 276 km pályaszakaszon végeztük el a munkát, és 17 állomáson került sor a berendezések felszerelésére. 1980. végére sem teljesítjük a programot, mert 35 km-es pályaszakaszon és 12 állomáson előreláthatóan nem tudjuk felszerelni a biztosítóberendezéseket. Ennek oka többek között az, hogy a biztosítóberendezések gyártási költsége 1976-tól 55 százalékkal emelkedett és a kivitelező kapacitás is csökkent. Jól halad viszont a köztű és a vasút korszerűsödésének automatizálása, 420 helyett 520 sorompó építése várható. A tervezettnél több pénzt fordítunk vonalaink távközlő hálózatának korszerűsítésére, többek között Budapest—Kelebia, Buda-fok—Háros—Dombóvár—Gyékényes—Murakeresztúr között.

Valószínűleg túlteljesítjük vonalvillamosítási programunkat. A tervben 174 km vonal villamosítása szerepel Budapest—Kelebia és Nyékládháza—Leninváros között. A kelebiai vonalon egy évvel korábban fejeződik be a szere-

lés. Terven felül kezdjük el a Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas közötti kiegészítő tranzit vasútvonal villamosítását.

Az állomások, csomópontok korszerűsítése 1,2 milliárd forinttal marad el a tervezettől. Tervszerűen halad Záhony körzetének korszerűsítése, Las-sal azonban a munka Kelen-földön, Hegyeshalom—Rajka, Kaposvár, Debrecen, Siófok és néhány más állomáson. A csomópontok, főleg a budapesti nagypályaudvarok fejlesztése a jövőben már nem halasztható el, ezért a VI. ötéves tervben ezek fejlesztése alkotja a legfontosabb beruházások egy részét.

A vasúti hálózatfejlesztésen belül a pályakorszerűsítési előirányzatok, 1700 km pálya korszerűsítése és 2700 csoport kiterő átépítése, a tervek szerint megvalósulnak.

A biztosítóberendezési célkitűzéseket 85—90 százalékra, a kiemelt jelentőségű sorompó építési programot pedig mintegy 127 százalékra tudjuk teljesíteni. Terven felül teljesítjük a távközlőberendezési és tervszinten a számítástechnikai programot. A második vágány építésére előirányzott terveknek csak az 50 százaléka valósul meg.

A tervezettnél több mozdonyt vásároltunk

Ötéves tervünk előírása szerint 387 vontatójárművet kell beszerezni. Ezen belül 67 villamosmozdonyt, 60 közepes teljesítményű és 160 kisebb teljesítményű dízelmozdonyt, valamint 100 háromrészes motorvonat egységét. 1976-ban és 1977-ben a vontatójármű-beszerezés meghaladta a tervezettet. A nagyobb teljesítményű V 63-as villamosmozdonyok hazai gyártása azonban 1978 helyett csak 1980-ban kezdődik. A megnövekedett szállítási feladatok teljesítése és a nagy arányú vonalvillamosítás indokolja (a kocsis V 63-as helyett) a tervezettnél több V 43-as villamosmozdony beszerzését. Így öt év alatt több mozdonyt vásároltunk, de teljesítményben, mintegy 20 ezer LE-vel, elmaradunk. Ezt a hiányt a VI. ötéves tervben nagyobb teljesítményű mozdonyok beszerzésével pótoljuk.

A terveken — a háromrészes motorvonat egységeket is beszámítva — 1039 személykocsi beszerzése szerepel. Ed-

dig kevesebb kocsit szállított Lengyelország. Kicsi a Dunakeszi Járműjavító Üzem gyártókapacitása is. Ezért 1980 végéig csak 966 új személykocsi érkezik, ami körülbelül tízzel csökkenti a férőhely-kapacitást.

Nőtt a teherkocsik raksúlykapacitása

A tervezettnél kedvezőbb a teherkocsipark bővülése. Gyorsabban növekszik a raksúlykapacitás is. Ez elsősorban a középfejletű hitel-fel-tételnek köszönhető. Az előirányzott 9200 teherkocsiból az első két évben 3840-et szer-ztünk be, 1980 végére előreláthatóan 9920 kocsit szerzünk be. A kéttengelyesekkel együtt 10 920 kocsit vásárolunk öt év alatt. A raksúlykapacitás növekedése 243 ezer tonna helyett 324 ezer tonna lesz.

A vállalati beruházások közé tartozik többek között a gépesítés, a járműjavító-bázisok építése, valamint a lakásépítés és a szociális beruházások. Az anyagár-emelkedés ezeknek a megvalósítására hatott a legnagyobb mértékben. Ezért várhatóan több mint félmilliárd forintot csoportosítunk át ebből a kategóriából a vasúti hálózat fejlesztésére. Az átcsoportosítás legérzékenyebben a járműjavító szolgálatot érinti. A fejlesztésre előirányzott egy milliárd 675 millió helyett egy milliárd 300 millió forint lesz a felhasználás. Hasonló lesz a lemaradás a vontatási telepek fejlesztésénél. Elsősorban magasépítési kapacitás hiányában mintegy 250 millióval kevesebbet fordítottunk a pályafelépítésre és fenntartási gépek beszerzésére is.

Örömmel szmolhatunk be azonban arról, hogy a szociális beruházási programot közel 100 millió forinttal túlteljesítjük. Jóléti fejlesztésekre a tervezett 240 millió forint helyett mintegy 420 milliót fordítottunk, és eleget teszünk a lakásépítés terén vállalt kötelezettségünknek is.

Összességében elmondhatjuk, hogy néhány kedvezőtlen tényező ellenére az V. ötéves tervben vállalt beruházási kötelezettségeinket általában teljesítjük. A tapasztalt hibákból azonban tanulni kell, hogy azok a jövőben kevésbé gátolják a beruházási tevékenységet.

Dr. Holló Lajos szakosztályvezető

— Engem, illetve minket — nézett körül a fiatalember — nem a menetrend szerinti idő, hanem a valóság érdekelt.

— A valóságban is ott lesz ez a vonat, ahogy a menetrendben írva van — mondta határozottan a kalauz, s továbblépett.

Csodáltam a türelmét, és

Vonaton

több a Szekszárd—Budapest —Déli pályaudvarig közlekedő személyvonaton is, aminek szem- és fültanúja voltam.

Mert hogy éppen álltunk, valamelyik állomáson. Csak az idősebb kalauz bácsi mozgott. Homlokán kövér izzadságcseppek gyöngyöztek, ahogy neki-nekifeszült a kocsi folyosóján is álló utasok közötti átpréselődéshez.

— Mondja, tata! — így egy hetyke fiatalember, amikor hozzánk ért a jegykezelő. — Mikor lesz ez a vonat Pesten?

A kalauz kezében egy pilanatra megállt a sűrűn csettegő lyukasztó. Oldalvást nézett a fiatalemberre, s egy kicsit fojtott, de udvarias hangon azt mondta:

— Menetrend szerint kérem, tizennyolc óra húsz perckor.

bosszantott a fiatalember hetykesége, különösen azért, hogy valamennyiünk nevében nyilatkozott. Milyen jogon? Agaskodott bennem a tiltakozhatnék, de helyettem a melletttem ülő idősebb ember szólt:

— Pestig a Rudi behozza ezt a kis kését

— Miféle Rudi?

— Hát, aki előttünk, a dízelmozdonyon ül.

— Ismeri?

— Jártam vele is, jó ideig. Ügyes masinista.

— Maga vasutas?

— Voltam. Már nyugdíjban vagyok.

— Nahát akkor, maga is ráér már tatal

Ugrani akartam a fiatalember újabb hetyke tatá-

zására, de a nyugdíjas vasutas megelőzött:

— Ide figyeljen, öcsém — nézett keményen a fiatalember szemébe — nem akarom én most, itt a mundér becslését védeni, mert a mai vasút az összes hibájával együtt még mindig a legbiztonságosabb és legkényelmesebb a közlekedési eszközök között. Egyébként, ha nem haragszik, magának még igen sok kell utazni, és tapasztalni ahhoz, hogy biztonsággal tudjon mindenről ítéletet mondani.

A fiatalember teleszívta tüdejét, de ahogy körülnézett, s látta, hogy az öreggel értünk egyet, csendben maradt.

Magamban a Rudinak nevezett masinistának drukkoltam, aki valóban megsarkantya a vasparipát, s helyenként gyorsvonat sebességgel vontatta a szerelvényt.

A vita már régen feledésbe merült, s Kelenföld után éppen szedelőzködtünk a lezállás'oz, amikor jött a kalauz, és bejelentette:

— Budapest—Déli pályaudvar. végállomás.

Aztán elővette — talán még a vasutas édesapjától örökölt — fedeles zsebróráját, és csendesen hangon, de a fiatalembernek szánt éllel megjegyezte:

— Tizennyolc óra húsz perc. Pontosán a menetrend szerinti érkezünk.

Dávid József

A munkaerőhiány szorításában (4.)

Meddig lehet még lelkesedni?

ELŐREGEDETT A MUNKAERŐ – HOVÁ TŰNTEK A TALPFÁK? – JÁRULÉKOS TÜNETEK SZÉGYENBÓDÉK – KETTEN „FOGNAK” KILENC VÁGÁNYT

Rákosrendező Budapest második legnagyobb pályaudvara. Ha a létszámhiány, és egyéb gondok alapján rangsorolnánk, minden bizonnyal az első lenne. Nem szükséges nagyon bizonygatni, hogy ezt bárki elhiggye. Csak be kell lépni az állomásfőnök irodájába. (Aki még nem járt ott, javasolom, óvatos legyen, mert balesetveszélyes, mint a vágányok közötti közlekedés.) Nyitom az ajtót, aztán megtorpanok, mert Soós Károly állomásfőnök figyelmeztet:

— Vigyázzon, nehogy eleszen a gerendákat összekötő padlóknál!

Félve nézek körül a szobában. Négy-öt faoszlop tartja a mennyezetet. Végeit alul-felül erős deszkához szögezték. Földrengéssújtotta területen biztosítják így ideiglenesen az épületeket.

— Megbotlott itt már a miniszter is, kézfogás előtt — újságolják a sztorit a bent levők.

romhónapos munkája. Ez idő alatt a túlórák száma 9600-zal csökkent, és száz nap szabadságot tudtak kiadni a dolgozóknak. A túlórából származó megtakarítás 72 ezer forint.

— A létszámcsökkenés járulékos tünete a fegyelmetlenség is — magyarázza Soós Károly. — Ebben az évben 23 dolgozót vontunk felelősségre a munkavédelmi előírások megsértése miatt. Gyakori a lopás és az ittasság. Van dolguk a rendészeknek. A közelmúltban az egyik kocsiból kilenc repülőgépmagassági műszert emeltek el. Értékesíteni sem tudják, mégis elvitték. A 10-es számú igazgatói utasítás alapján minden jelentkezőt fel kell venniük.

Szalai László szb-titkárral indulunk tapasztalatszerző sétára a rendezőbe. Mentegetőzik a főnök előtt, hogy 5 sok jót nem tud mondani, de a főnök megnyugtatja. Mondja el nyugodtan az igazságot, nem kell szépitni. Amit látni fogunk, úgyis önmagáért

beszél. Aki nem hiszi, nézze meg!

Először az állomás közelében levő 10-es őrhelyhez megyünk. A hosszú épület megrögglyant falusi vályogházakra emlékeztet. Faláról pereg a vakolat, kopott a földet súrolva csikorognak, ha nyitják. A fele szociális célokot szolgál. Mélyebben fekszik a vasúti pálya szintjénél, ezért esős időben befolyik a víz. Sokszor bokáig ér. A vasutasok ilyenkor sóprúvel, lapáttal terelik az ajtón kívülre. Benézünk az öltözőbe és a mosdóba. Kétajtós vasszekrényekkel zsúfolták tele a helyiséget. Mozdulni alig lehet. A falak füstösek, dohosak. Télen egy rossz vaskályhában tüzelnek. Három zuhanyozó és két kézmosó jut tizenhárom dolgozónak. A melegvizet 120 literes bojler szolgáltatja. Egy évig az is üzemképtelen volt. A 120 liter víz gyorsan elfogy, aki később érkezik, csak a kezét és az arcát mossa meg.

Tüzelő a sínek között

Az őrhelyen Bogdány József vezető váltókezelővel beszélgetek. A közérzeteről faggatom.

— 1942-től dolgozom itt, 57 éves vagyok. Tíz hónap múlva nyugdíjba megyek. Addig majd csak kibírom már valahogy. Negyvennyolc vágány forgalmára kell ügyelnem. Kevés az ember. Négy helyett ketten vagyunk. Gyakran kell segíteni a tolatásnál is...

A vagonokkal zsúfolt vágányok között folytatjuk utunkat a gurító felé. A talpjákat vas tagon borítja a föld, a váltók is régen láttak olajat. Néhol nincsenek meghúzza a geocsavarok. Ha kisiklik egy kocsi, visszahúzzák a sínre, aztán mehet tovább. A vagonok ajtajait néha négy-öt ember is alig tudja becsukni. Kikerülünk egy szénhegyet. Az őrzelvényben és a sínek között leszakadt útkövezők, vasdarabok hevernek. Téglák és cement is van bőven. Egy kisebb családi házat fel lehetne belőle építeni.

— Tavaly ősszel a szociálistá brigádok 650 óra társadalmi munkát végeztek, összegyűjtötték a hulladékot — tájékoztat az szb-titkár. — Az idén is takarítottak. Ha nem segítenek, már régen nem lehetne itt dolgozni.

Svábenszki László kocsirendező azt panaszkolja, hogy sok és veszélyes a munka, mert egy tartaléknál csak ketten vannak. A rendező felső végéről gurulnak akkocsik, neki csapódnak az álló vagonoknak. Az útkövezők néha ágyúként dörrönnék. A kocsirendezők már megszokták, hogy törlik, vagy kisiklik a kocsi, megcsúszik a rakomány. Pedig a saruzók igyekeznek „megszelídíteni” a rohanó vagonokat. Kettlen „fognak” kilenc vágányt, egész nap futnak, csak a gurítási szünetben van néhány perc pihenő. A

Rajtuk semmi sem múlik

Megnézünk még a rendező felső végén néhány öltözőt és mosdót. Egy omladozó épületben dolgozik az állomásirányító, a naplózó és a forgalmi szolgálattevő. A mellettük levő helyiségekben férfi és nő mosdót rendeztek be. A néhány négyzetméteres helyiségeket negyven dolgozó használja. A női zuhanyzóban egy összetört szék hever, a falon beszáradt törött tűkör lóg. A két zuhanyrózsa közül csak az egyik használható. A másikkól állandóan csöpög a víz. Az épület mellett korhadó vasúti kocsi állnak a derekig erő gazban. 1952-től ebédlőnek és öltözőnek használják. A leszakadt ajtón át befúj a szél. Szétnézni bement, de nem sokat látunk. mert sötét van, mint egy odúban. Hallgatagon nézelő-

dünk még egy kicsit. A csendet kísérő szavai törnek meg:

— Elkészült már itt a személyes szociális épület. Augusztus 4-én volt a műszaki átadás. Szeptemberben megkezdődött a folyamatos beköltözés. A régi öltözők és mosdók egy részét lebontják, de a többire sajnos, még szükség lesz. Több kilométeres körzetből nem tud minden dolgozó ide járni fürödni.

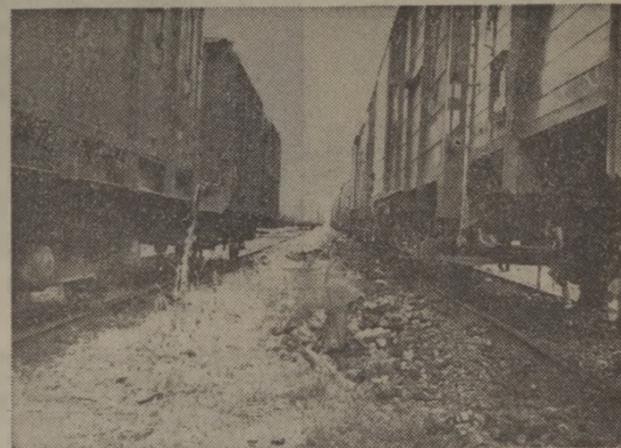
Felmegyünk a vasúti felüljáróra. Látjuk az egész rendezőt. Alattunk csikorogva gördülnek le a kocsik a domboról. A saruzók felkészültek a fogadásukra. Rákosrendező vasutasai továbbra is helytállnak, rajtuk semmi sem múlik...

Kaszala Sándor

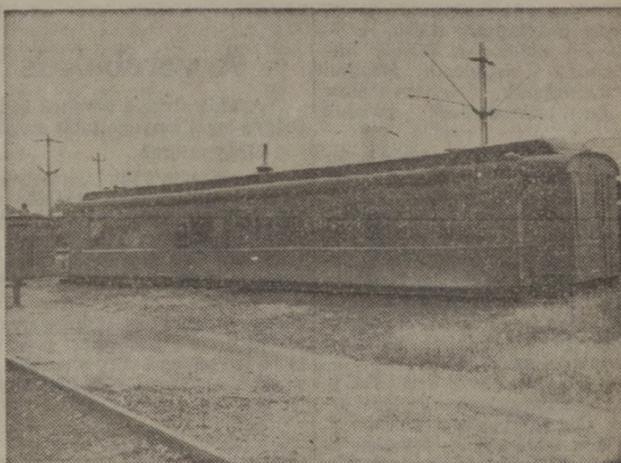
Megállt az idő...



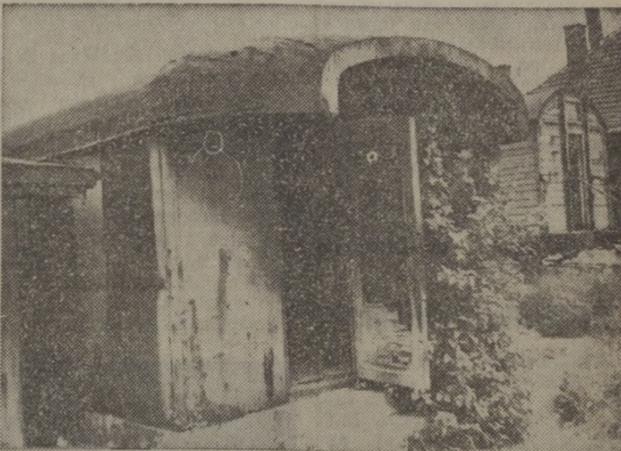
Rákosrendezőben a vágányok között ilyen ütött-kopott bódékban melegekedhetnek a saruzók. Hét éve ígérnek helyettük szébbet, jobbat. A felvétel gurítási szünetben készült



Nehéz közlekedni a vágányok között. A kocsiból kihullott több mázsa szén, téglák és egyéb áru néhol már hegyként magasodik. Ilyen veszélyes terepen könnyen történhet baleset



A műszaki kocsiszolgálat helyisége. Innen indulnak dolgozni, és ide húzódnak a kocsivizsgálók az eső és a hideg elől



A munkahelyi öltözők és mosdók egyike, 1952-től használják a vasutasok



Már elkészült a 240 személyes szociális épület. A modern létesítményt hamarosan birtokukba veszik a dolgozók. Ezzel azonban meg nem szűnnek meg Rákosrendező szociális gondjai

(Óvári Árpád képiportája)

Egy képlet igazsága

Soós Károly mérnök-tanácsos. Tudományos szemlélettel vizsgálja a létszámhiányt is. Ervelését matematikai egyenlettel teszi meggyőzőbbé. Magyarázza a lényegét. Arra a következtetésre jutott, hogy egyelőre senki sem tudja megmondani pontosan, milyen dolgozó hiányzik a rendezőből. Ennek megállapításához ugyanis azt kellene tudni, hogy hány vasutasra van szükség a biztonságos, törvényes munkaidőn belül végzett munkához. Arról van tehát szó, hogy le kellene írni valakinek: egy-egy szolgálati helyen hány embertől, milyen teljesítményt várhatunk.

— A vasút nem végzett ilyen számításokat. 1973 óta nem adták ki „létszámmegszabást”. Mindig a bázishoz viszonyították a létszámhiányt, ezért az már nem a valóságot tükrözi. Egyet azonban biztosan tudunk: minden évben kevesebb a munkaerő. 1971-ben 666-an voltunk. Már akkor is nagy munka háruult a vonatfelvőkire, saruzókra, kocsirendezőkre. Körülbelül 140 vasutasra lett volna még szükség. Most — a kirendelttekkel együtt — 455-en vagyunk. Nem felhőtlen tehát az égből Rákosrendező fölé. Meg kellene már végre állapítani, hogy meddig csökkenhet a

létszám és mennyit bírnak az emberek! Rendkívül nagy az igénybevétel, a dolgozók fáradtak. Tizenkettő-huszonnégy óráznak, pihenőnapok nélkül. A mennyiségi hiányt lelkesedéssel pótojják. De meddig lehet ilyen körülmények között lelkesedni?...

Rákosrendezőnek negyven irányvágánya van. Huszonnégy óra alatt 2400 kocsi gurítanak. Összesen 2200 kocsi érkezik és indul. A forgalom zavartalanítása az idős vasutasoknak köszönhető. Az átlagéletkor itt 49,7 év. Előregeedett a munkaerő. Öt év múlva egészségi és egyéb okok miatt sokan elmennek a vasúttól. Kevesebb lesz a kocsirendező, a vonatkísérő, a saruzos. Egy év múlva a fordavatokhoz már alig tudnak embert adni. A kulcsfontosságú munkakörökben dolgozóknak havonta ötven-hatvan túlórája van. A pályaudvar 14 őrhelyen huszonketten teljesítenek szolgálatot. A negyven irányvágányon heten-nyolcan saruznak 12 helyett. Ilyen körülmények között nehéz jó munkát követelni a dolgozóktól. Rákosrendezőn nincs vágányfék. Beépítésére a vágányok rossz műszaki állapota miatt gondolni sem lehet. A rendező lezárását pedig senki sem vállalná.

„Magunkra vagyunk utalva”

— Pályahiba miatt már kocsik siklottak ki — kesereg a főnök. — 1971-ben újították fel utójára 14 vágányt. Egyszer volt egy vizsgálat. Az egyik szakember megdöbbenve kérdezte tőlem, hogy hová tettük a talpfákat. Néhány vágány alatt elrohadtak, szinte a földön volt a sín. Azonnal lezárták a forgalom elől azt a részt. Szigorítani kellene a vonatösszeállítás és. Műszaki előkészítési hiányosságok miatt sok a baleset. Az ilyen szerelvények csm-be való közlekedtetése hazárdjáték. Tavaly az első félévben 43 tárgyi baleset volt. A kár: 81 370 forint. Az idén gurítás, tolatás közben hetven baleset fordult elő. 178 714 forint a kár. Elegyrendezés közben gyakran megsérül, megcsúszik az áru. Havonta körülbelül 170 kocsi rakományát kell említeni megigazítani, vagy átrakni. Nem tehetünk semmit. Tudomásul kell venni, hogy kevés az ember. Magunkra vagyunk utalva.

Megtékoztam a bázishoz viszonyított munkaerőhiány

statisztikai adatait. Az összehasonlítás alapja a tavalyi és az idei első félév. Száz kocsirendezőből maradt 55. Az 56 saruzó közül elment harminc. A negyven váltókezelőből már csak 33 van. A tolatásvezetők létszáma 15-ről 13-ra, a vonatvezetők és fékezők 106-ról 86-ra, a vonatfelvők és átvevők 30-ról 15-re, a sorompókezelők 10-ről 5-re csökkent. A bázishoz képest tehát az idén majdnem ötven százalékkal dolgoznak kevesebben a rendezőben. Jövőre ez lesz a bázis! Az összehasonlítás mércéje.

Az első félévben harmincan mentek nyugdíjba és az év végéig ugyanennyien búcsúznak. Az utánpótlás teljesen elapadt. Tizenkilenc újfelvétel jelentkezett az idén. Közülük tizenheten már továbbálltak. A kirendelttek száma is csökkent. Nyolcvan helyett ötvenen dolgoznak havonta. Az idén egymillió 682 ezer forint túlóra díjat fizettek ki. A nyáron enyhítette a gondokat harminc tisztképzős há-

A FÁK SZERELMESE

Palóc bútorokat faragott a bécsi Mátyás pincének

Meglátogattam otthonában a Balassagyarmaton élő és alkotó Egri István fafaragót, a népművészet ifjú mesterét, aki immár tizenhat éve vasutas. A balassagyarmati távközlő és biztosítóberendezési szakasz műszerésze. Abban a szobában beszélgettünk, amelynek minden bútor a tehetségéről árulkodik.

Szinte meglevenedett előttem Palócországon. A bútorok a népművészet hagyományait őrzik. Látható itt karos lóca, köcsögtartó, faló szekrény, fali tükrök és téka. A bútorok többsége diófából, vadrkörtéből és tölgyből készült.

Szakkör alakult

Egri István 1944-ben született a Hajdú-Bihar megyei Földes községben. Az általános iskola befejezése után Debrecenben jelentkezett műszerész ipari tanulóknak. Az általános műszerész szakmát 1961-ben szerezte meg, majd a vasúthoz kérte felvételét. Budapesten a távközlő és biztosítóberendezési építési főnökség szerelő csoportjában dolgozott. Sokat utazott. 1964-ben Balassagyarmaton szerelte a forgalmi rendelkező asztal távközlő berendezéseit. Ott ismerkedett meg feleségével is, aki az állomás táviráza volt. 1965-ben hívták be sorkatonai szolgálatra, Miskolcra.

— A Bükkben volt az örökünk. A fák szépsége megfogta a lelkem. Akkor próbáltam először a fából különböző tárgyakat faragni. Csak később értettem meg, hogy „alkotásaim” gicsek voltak...

Egy fafaragó népművész vezetésével a lakományban szakkör alakult, amelynek ő is alapító tagja lett. Megismerkedett a faragás alapszabályaival. Leszerelése után át-helyezését kérte a balassagyarmati távközlő szakaszhoz 1971-ben bevonták a Mikszáth Kálmán Művelődési Központ fafaragó szakkörébe.

— Elküldtek 1972-ben a Faddomboriban levő alkotótáborba. Ott találkoztam először az ország legnevesebb elméleti és gyakorlati szakembereivel, közöttük dr. Ortutay Gyula akadémikussal és Balácsi Gyulával, a népművészet mesterével. Beszéltek a palóc népművészetéről és a faragás áttört technikájáról. Ennek lényege az, hogy gyümölcsfa-deszkalapra mintát rajzolnak, majd lombfűrészsel kivágom. Utána következnek a faragás. Ennek főbb motívumai: erdei állatok, pásztrok, betyárok, huszárok. A faragott deszkalapok a székek háttámlájába, a fali tékák ajtajába, a fogások és köcsögtartók hátlapjába kerülnek...

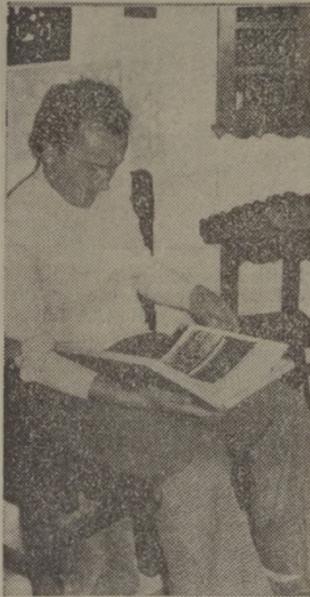
Brigádok vándordíja

1973-ban részt vett a KISZ KB által hirdetett pályázaton. Egy áttört technikával faragott fogast és egy fali tékát készített. Ezekkel az alkotásokkal nyerte el a Népművészet Ifjú Mestere címet. Ezután termékeny évek következtek. 1975-ben az északmagyarországi Kaláris népi díszművészeti pályázaton, és a Nyíregyházi rendezett II. országos népművészeti pályázaton első díjat nyert.

A nyíregyházi pályázatra nyolcszemélyes ebédő garnitúrát készített, amely szériában is gyártható.

— A városban két fafaragó szakkört vezetek. A felnőtt csoportba ipari tanuok, tanárok, vasutasok és munkások járnak. Sok tehetséges faragó van közöttük.

Egri István a balassagyarmati távközlő szakasz Madách Imre szocialista brigádjának a tagja. Ez év januárjában versenyt hirdettek a BBFF szocialista brigádjai részére. Az a brigád, amelyik a legszébb és legértelmesebb brigádnaplót vezet, minden évben elnyeri. Ezt az Egri István által erre a célra készített és felajánlott fali tékát. Ezt



A fafaragás ifjú mestere otthonában

a Népi Iparművészeti Tanács szűri. Értéke négyezer forint. A győztes brigád egy évig őrizheti a díjat. Háromszori első helyezés után a vándordíj végleg a brigádé lesz.

Az idén május 1-én adták át először ezt a díjat. A Ke-

leti pályaudvaron dolgozó Lokomotív szocialista brigád nyerte el a tékát.

Egri István eddigi legnagyobb munkája a bécsi Mátyás pince palóc bútorainak az elkészítése volt. Az előző VIT-re (a magyar küldöttség ajándéktárgyaként) egy faragott fogast rendeltek tőle. Vásárolt alkotásából a Beniczúrfaíván élő id. Szabó István Kossuth-díjas szobrászművész is.

A Képes Újság fesztiválján

A fiatal népművészt július 30-án meghívták a Képes Újság siófoki fesztiváljára. Ebből az alkalomból Széplakon, az M7-es országút melletti Piroška csárdánál országos népművészeti vásárt rendeztek. Az érdeklődők ott megvásárolhatták alkotásait.

— Milyen tervek foglalkoztatják? — Megpróbálom a régi bútorformákat modern kivitelben elkészíteni. Az elsődleges szempont a használhatóság és az izléses forma...

Műhelyének minden szereszmát, gépét maga készítette. A fiatal vasutas népművész ebben a meghitt környezetben tölti a szabadidejét. Itt születnek a szívvel-lelket melegengető figurák, díszek, a lakásokat meghittá várazzó bútorok.

Katykó István

A verebek is azt csiripelik...

A Mátrában a verebek is lassan azt csiripelik, hogy Nógrád megye legelhanyagoltabb megállója: Nemti.

Hogy miért?

A szolgálati lakás, amely egybe volt építve a váróteremmel — a nyugdíjas lakó kiköltözésével — lebontásra ítéltetett. Ennek lettek szenvedő alanyai azóta a jóérzésű átutazók és a vonatra várakozók. Mert bizony szűr mindenkinek az immár egy éve árválkodó rommaradvány. Nem beszélve arról, hogy esős időben a szolgálati helyiség is beázik.

Vajon az, aki lebontásra megkapta a lakást, miért nem törődött azzal, hogy rendbe hozza a falazatot? Ha őt nem kötelezték erre, akkor miért nem teszi ezt a vasút? Már csak azért is jó lenne, ha ezt megtenné, hogy elhallgassanak azok a „verebek”. S Nemti megálló többé ne elhanyagoltságáról legyen ismert.

Szücs Ferenc

Új vasutasüdülő nyílt Balatonfüreden

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete az utóbbi években nagymértékben bővítette szolgáltatásait. Az igények növekedésével elsősorban az üdültetést fejlesztették. Mint ismeretes, 1970-ben Balatonfüreden, az Erkel Ferenc utca 1 szám alatt megnyílt az egyesület 103 ágyas üdülője. A tagok rövid idő alatt megkedvelték Füredet, olyannyira, hogy az igényeket

már a következő években nem tudták kielégíteni. Ezért úgy határoztak, hogy a közeli, Táncsics Mihály utca 18 szám alatti telkükön újabb üdülőt építenek.

Az egyesület 68 ágyas, második balatonfüredi üdülője a nyár közepére elkészült. Átadására augusztus 26-án került sor. Az ünnepségen részt vett Pullai Árpád közlekedés-és postaügyi miniszter, Koszorus Ferenc, a vasutas-szak-

GÉPJÁRMŰ-TULAJDONOSOK FIGYELMÉBE:

Biztosítási tudnivalók

Mi a teendő személyi sérülésnél? • Igénybejelentés, járadék, kártérítés • A gyalogosnak járó juttatásokról

Több olvasónk fordult hozzánk azzal a kérdéssel, hogy mi a teendő akkor, ha valaki gépkocsis utasaként, (vezetőjeként), vagy gyalogosként megsérül? Milyen igénnyel léphet fel ilyenkor a károsult és milyen iratokat kér a biztosító?

Az Állami Biztosítótól kapott tájékoztatás szerint: ha egy gépjármű vezetője saját hibájából karambolozott és a kocsiban utazók közül ő maga, hozzátartozója, vagy más megsérült, a kártérítést minden esetben az állandó lakóhely szerint illetékes biztosító igazgatóságán (fiókjánál, kirendeltségén) kell bejelenteni.

A gépjármű balesetet szenvedett utasainak, illetve a hozzátartozóknak magukkal kell vinniük a szerződő — a Casco-biztosított — nyilatkozatát, melyben kéri, hogy a sérült, vagy a sérültek részére fizessék ki a Casco balesetbiztosítása alapján járó összeget. A nyilatkozatnak tartalmaznia kell a gépjármű rendszámát, az üzemeltető nevét, a baleset helyét és idejét.

A személyi sérüléssel kapcsolatos felelősségi károkat Budapesten csak a biztosító Budapesti Gépjárműkárrendezési Igazgatóságán (Budapest, XI. Hamzsabégi út 60. sz.) lehet bejelenteni. Ilyen esetekben az ügynevezett „kék-sárga” kárbejelentőn fel kell tüntetni a személyi sérültek nevét és adatait is. A későbbiekben a balesetet szenvedetteket az igazgatóság értesíti arról, hogy milyen igazolásokat hozzanak magukkal.

— Milyen igénnyel léphetnek fel általában a károsultak?

Mindenekelőtt — felelősségi alapon — megtéríti a biztosító a kereset és a táppénz közötti különbözetet, a baleset folytán megrokkantaknak járadékot folyósít, kifizeti az ápolással kapcsolatos költségeket, a fönkrement ruházat értékét, stb.

A baleset írásbeli bejelentésére

tésekor fel kell sorolni, hogy milyen kár érte a balesettel kapcsolatban a sérültet, és a legtöbb esetben be kell csatolni a következő okmányokat:

— a kezelő orvos igazolását a sérülésről, a betegállomány tartamáról;

— kórházi ápolás esetén a kórházi zárójelentést, — ha keresetvesztésének térítését kéri a sérült, szükség van a munkáltató igazolására, a balesetet megelőző egy évi átlagkeresetről és a baleset miatt kifizetett táppénz összegéről;

— ha otthon ápolják a sérültet, az AB fedezi az ápoló, vagy háztartási kisegítő díjazását. Amennyiben családtag veszi ki fizetés nélküli szabadságot, hogy a beteget ellássa, a családtag munkáltatójának kell a keresetvesztését igazolnia.

Az ápolásért, háztartási se-

gítségért kifizetett összegről nyugtát kell kérni, amelyre lehetőleg két tanú is írjon alá.

Ha gyalogosként szenvedett balesetet valaki, akkor a kártérítési kérelemben szerepelnie kell a gépjármű rendszámának, az üzemben tartó nevének, címének, a baleset helyének idejének, a sérülést okozó gépjármű vezető elismerésének és annak, hogy milyen kártérítési igényt támasztanak. Ismeretlen gépjármű által okozott balesetnél kártérítés csak a rendőrség határozásának bemutatása után kerülhet sor.

Amennyiben a sérült valamilyen balesetbiztosításra rendelkezik (CSÉB, Lakásbiztosítás, stb.), annak alapján az AB szintén kifizeti a baleseti térítést, függetlenül attól, hogy valaki milyen összeget vett fel a felelősségbiztosítás alapján.

Társadalmi segítséggel épült Imre bácsi családi háza

Szeged egyik városrészében, kertés házban lakott Kormány Imre nyugdíjas foelendő. Egy napon azonban leonótásra ítétek a kis házat. Cserében modern lakást ajánlottak a lakótelepen, Imre bácsi nem akart emeletes házba költözni. Azon gondoalkozott, hogyan tudna a régi házikó helyett újat építeni. Vegül úgy döntött, hogy telket vásárol a városnóz közeli Szarymazon és házat épít.

A nagy munkához segítséget is kapott. Az igazgatóság egy bontásra ítélt orházat adott Kormány imrenek. A bontásban segített a rokonság, de az anyag elszállítására mar gondot okozott.

Eppen ötven éve annak, hogy Imre bácsi vasutas lett. 1928-ai urtak, amikor Szeged-Rókus állomáson felvettek pályamunkásnak. 1942-ben nevezték ki irodai altisztnek az igazgatóságon. Később az egészségügyi csoporthoz került előadói beosztásba. Hat évvel ezelőtt innen vonult nyugdíjba. A vasúttól azonban nem szakadt el. A területi egészségügyi központi részfelügyelőség központi továbbra is dolgozik. Innen is-

meri őt dr. Engedi Mária elnörző orvos. Amikor meséshallotta, hogy segítségre van szüksége felkereste a szentesi építési főnökség szegedi gépállomásának párttitkárát, Halász Antal, és megkérte, hogy segítsenek az idős vasutasnak. Gépállomásai — mint korábban már annyiszor — most sem tagadták meg a kérést.

A helyszínen felmérték munkát és elintézték a kedvezményes szállítást. Az egyik szabad szombaton három pillent gépkocsival jelentek meg a lebontott órhnáznál. A Makarenkó és a Zalka szocialista brigád kilenc tagja rakta az anyagot a gépkocsikra. A járművek tizzenhétzer fordultak.

A szatymazi Május 1. ütem már állnak a leendő két szobás összkomfortos lakás falal. Hamarosan helyére kerül a tetőszerkezet is. A Kormány háza zaspár összel talán már be is költözhet a házba.

Imre bácsi sokszor elmeséli házépitésének történetét, és meghatódva emlékezik arra nagy segítségre, amit érte tettek. A közösség összefogásánélkül nem épülnetett volna fel a kis családi ház. G. J.

Munkavédelmi anket

A terézvárosi pft.főnökség augusztus 31-én munkavédelmi anketot rendezett a Nyugati pályaudvar KISZ-bizottságának kultúrtermében. A tanácskozáson részt vettek a szakaszmérnökök, vonalkezelők, pályamesteretek, munkavédelmi örök és a szocialista brigádok vezetői.

A megjelenteket Fekete József, a főnökség vezetője üdvözölte, majd Nagy Mária üzemmérnök, munkavédelmi ügyintéző számolt be a főnökség baleseti helyzetéről. El-

mondotta többek között, hogy az elmúlt évhez viszonyítva 25 százalékkal növekedett a balesetek száma. (A tizenegy baleset közül egy halálos, egy pedig súlyos volt.) A legtöbb baleset szervezetlenség és fegyelmezetlenség miatt következett be.

Ezután Kósa Imre, a Vezér igazgatóság munkaügyi- és szociálpolitikai szakosztályának munkatársa tartott előadást a MÁV munkavédelmi helyzetéről, majd filmvetítésre került sor.

SZÓVÁ TETTÉK!

Ábrányi Emil, vagy Arany?

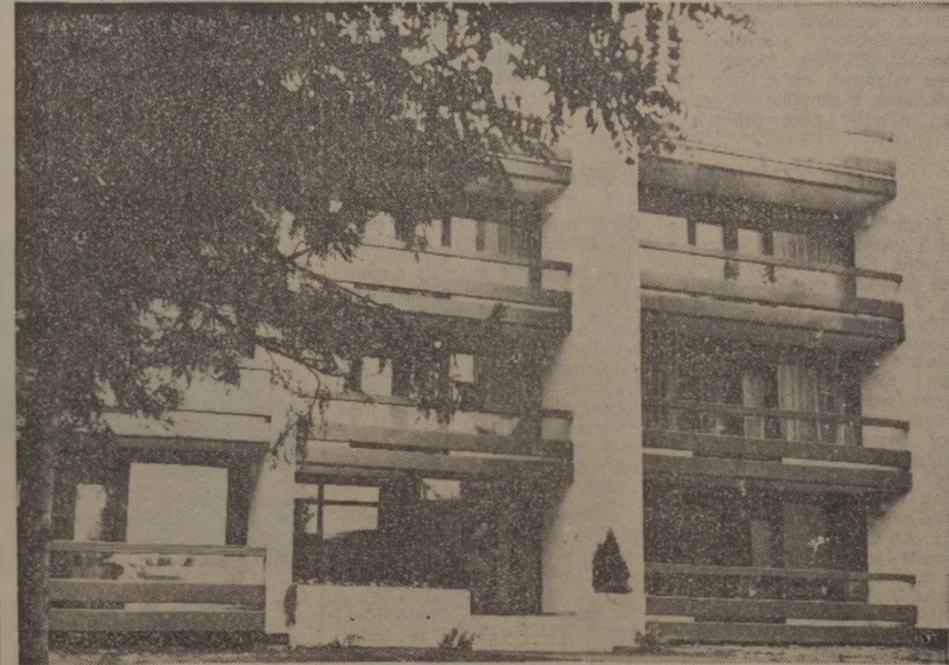
Tisztelt Szerkesztőség!

A Magyar Vasutas 17. számában megjelent „Egy vagy két „D”? című glosszával kapcsolatban fogtam tollat. A cikk szerzője a „feddvény” szó helytelen használatát bírálja. Ezt versidézettel tette szemléletesebbé, érthetőbbé: „Nem mese az gyermek — így feddi az apja...” Az idézet Arany János, Csalládi kör című verséből való. Nem Ábrányi Emil írta, mint ahogy azt a glosszairól vélt. Arany 1851-ben írta a verset, amikor Ábrányi Emil született.

Ezek után nemcsak a több ezer példányban megjelent füzet készítőinek jár feddés!

Franyó Nándor
Szeged

(Ipsza van levélíróknak és azoknak az olvasóinknak, akik ezt szóvá tették. Sajnálatos módon bíralatunkba hiba csúszott. Így születik egy glosszából kettő. Köszönjük az észrevételt!) — A szerk.



A Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének legújabb üdülője (Laczko Ildikó felvétele)

Vonattal Bulgáriában

ÜTIJEGYZETEK

A Románia felől érkezők általában Ruszénél lépnek Bulgária földjére. A tekintélyt arancsoló főépület oszlopai között található az információtól az önkiszolgáló étteremig minden szolgáltatás. Az utazókkal ellátott biztonságos peronokra azonban csak vonat indulása előtt öt perccel engedik fel a lépcsőkön vlogó tömeget. Amikor megindul a roham a vonathoz, az iősek vagy a sok gyerekkel, somaggal utazók lemaradnak futásban, hiába jöttek egy rával előbb az állomásra. A nagyrohángálás után azonban kiderül, hogy van bőven hely a vonaton. A bolgárok fel sem veszik az ilyen isdulakodást, inkább a néhány külföldit kedvetlenül elissé, de azok is hamar kingeresztelődnek a vonatonapható Schweppes elfogyasztása után. Ez az ital jobban ídít az ottani melegben a coféléknél, kissé keskeny ésével hosszabb időre oitja pomjat.

„Vasutasváros” az állomás mellett

Gorna Orjahovica a mi volnokunkhoz vagy Székes-hérvárunkhoz hasonló vasúti bopont. Rusze, Várna, Szófia lé indulnak innen a vonaok. Nagy személyforgalma mellett központi szerepet tölt e a teherpályaudvara is. A aráságos fiatal forgalmista terint az állomás környéke itte város a városban. A usutaslakások, a szociális lé-sítmények és egyéni műszaki ggedépiletek helyezkednek itt. Egy kis szálloda is van az utazóknak, de maga Gorna rjahovica város három-négy kilométerre van a pályaudvar-tól. Az állomás éttermének rzaszán — az utasokon kívül - nagyrészt egyenruhás vas-tasok üldögélnek egy pohár r mellett, szolgálat után, ki-szsználva a kellemes estét. gbeszélnek a napi munka eményeit, csendesen, néhol szont olyan lendülettel, hogy ember azt hiszi, verekedés sz, de az utána következő k mosolyból kiderül, hogy linden rendben van. csak a érmérsékletük kissé délie-ebb, mint a miénk.

Veliko Tirnovót, a volt cá-székhelyet a romantikusabb ton, a kisebbik állomása fe-lől szeretem megközelíteni. Innen egy meglehetősen hosz-szai lépcsősoron át, majd egy apun keresztül lehet a szik-akra épült történelmi hangu-tú házak közé érkezni. Itt r érvénytelen fél leva kap-pan váltottunk néhány szót a rgalmi szolgálattevővel. Ná-l lehetett a jegyet is váltá-ni, és mi az érvénytelen pénz-él fizettünk. Részletesen el-nagyarázta, hogy mi a kü-nbbség a jó és a régi pénz-özött. A városról is beszélt éhány szót, ajánlva a látni-alókat. Kicsi az állomás és rkező vonat nem volt. Egy állyamesteri szakasz jelentett sak némi mozgalmasságot.

A főpályaudvar méltó Szófiához

Veliko Tirnovóból Szófiába z éjszakai személyvonattal rtaztunk, másodosztályú je-yünkkel — hely hiányában - az első osztályú kocsiba lltünk. Kifizettük a jegy-izsgálónak a pótdíjat. A mel-éttünk ülő szolgálaton kívüli asutas addig számolgotott, míg rájött, hogy hiba volt pótdíj kiszámításánál. Egy ó ra múlva a jegyvizsgálót s visszahívta és mi fizet-ünk.

Szófia főpályaudvara való-an fővároshoz méltó, nagy-onalú épület. Az emeletekre nozzólépcső vezet, a várte-emben bőrfotelek. Az állo-nás előtere is modern, nagy-árosi. A tágas tér alatt alu-láró vezet a villamosmegál-ókhöz, most épül a földalatti utóparkoló is. Az utasforgal-nat kitűnően ellátó állomás-ák egy pontja van, ahol fel-űnősen sok a gond. Ez a cso-nagmegőrző. Az automaták árva. A csomag beadása előtt egy vasutas minde- táskat ki-nyitatt, és átkutat. A sok kül-földi, az eszperantisták világ-

kongresszusára ideérkezők, a jugoszláv, a török, az arab át-utazók javarésze ellenállással fogadja ezt, vagy inkább ma-gukkal viszik a holmijukat. Sokan az egyéni szabadságuk megsértését látják ebben. A vasutasok sem végzik öröm-mel ezt a munkát, de ez a kötelességük.

Megkíséreltünk a szófiai pá-lyaudvaron öt nappal az in-dulás előtt helyjegyet váltani Várnába. Félóra várakozás után megtudtuk a lesújtó hírt. Már elfogyott. Aggódva száll-tunk fel a vonatra, tartva a tízórás ácsorgástól, de bőven volt üres hely.

A helyjegyekért nagy a tülekedés

A tengerparti nagyvárosok (Várna és Burgasz) vasútál-lomásain nem lehet helyjegyet venni a nemzetközi vonatokra. Erre a célra egy-egy központi irodát jelöltek ki. Én Várna Sipka utcai irodája előtt áll-tam sorban négy óra hosszat. Vannak, akik már hajnalban odamennek, hogy a nyitásnál elsők lehessenek. Nyolc-tíz embert engednek be egyszer-

re. Amikor kinyitják az ajtót, harmincan is bezúdulnak, s elsodorják a bejárat őrzőjét. A boldog helyjegytulajdonos a vonaton igazi nyári idillt talál, a folyosó tele bőröndök-kei, helyjegynélküliekkel. W. C.-re vagy a büfébe csak a legbátrabbak indulnak el, átbukdácsolva a zsúfolt fo-lyosón, s mire visszaér, már űlni fognak a helyén.

Ittas volt a jegyvizsgáló

A vonat — háromórás bul-gáriai géphiba után — ese-ménytelenül haladt tovább. Bukarestben, Brassóban sokan leszálltak, hogy ne egyhuzam-ban kelljen végigállniuk a hosszú menetidőt.

A most már kellemes uta-zást csak Magyarországon za-varta meg egy kellemetlen ügy. Ittas volt a jegyvizsgáló; nemzetközi vonaton! Egy kül-földi csoporttal történt rövid vodkázás után ő volt a leg-hangosabb.

Az utazások után általában „csak a szépre emlékezünk”. A vasutasok azonban sokat tehetnek azért, hogy keveseb-bet kelljen „szépiteni” az uta-soknak.

Pelsőczy István

SZOMBATHELY AZ ELSŐ

ÉRTÉKELTÉK AZ IGAZGATÓSÁGOK ELSŐ FÉLÉVI ÚJÍTÁSI VERSENYÉT

A Vezérigazgatóság az újí-tómozgalom kiszélesítése és az ötödik ötéves terv célkitűzé-sének megvalósítása érdeké-ben — a vasutas-szakszerve-zettel egyetértésben — 1976. január 1-től 1980. december 31-ig újítási versenyt hirdetett a vasútiigazgatóságok dolgozói részére.

A verseny első három he-lyezettjét félévenként 30, 25, illetve 20 ezer forint jutalom-ban részesítik. A legeredmé-nyesebb újítóknak, szakvéle-ményezőknak, újítási ügyinté-zőknek és aktivistáknak újí-

tási anketon adják át a jutal-mat.

Az idei első félévi verseny győztese a szombathelyi igaz-gatóság lett. Második a mis-kolci, harmadik a budapesti, negyedik a szegedi, ötödik a pécsi, hatodik pedig a debre-ceni igazgatóság.

Az igazgatóságok dolgozói 2711 újítási javaslatot dolgoz-tak ki. Ebből 1298-at haszno-bírtak. Az újításokból származó megtakarítás meghaladja a 26 millió négyszázezer fo-rintot.

Ne fekdjön fiókban a beérkező javaslat!

Újítási ügyintézők versenye a Vasúti Főosztályon

A Vasúti Főosztály szakszer-vezeti bizottsága és szakmai vezetése 1978. július 1-től 1979. június 30-ig a szakosztályok újítási ügyintézői részére ver-senyt hirdetett. A verseny célja az, hogy tovább széle-sedjen az újítómozgalom és legalább tíz százalékkal csök-kenjen a 60 napon túl is el-bírálatlan javaslatok száma.

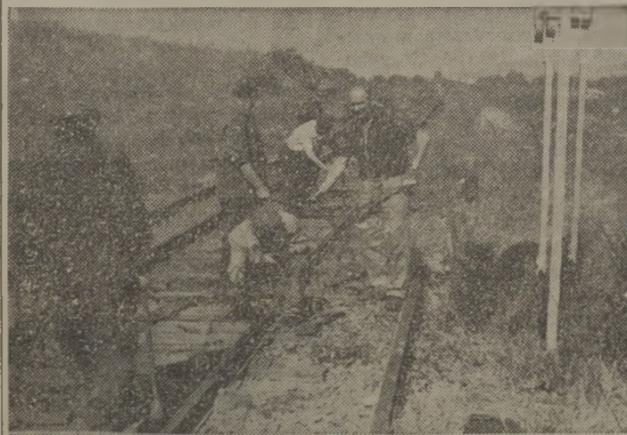
A verseny értékelésénél figyelembe veszik (a statisztikai eredményeken kívül) a szak-szolgálat üzemszervezési-propaganda tevékenységét, pél-dául újítási verseny szervezé-sét, újítási kiállítások, bemu-tatók, anketók rendezését, a szakosztály felügyelete alá tartozó szervek ellenőrzését. A versenyben résztvevő szakosztályokat A és B csoportra oszt-ják. Az „A” csoportba tarto-zik a hatodik, hetedik és a tí-zedik szakosztály. A „B” cso-portba a 8., a 9., a 11., és a 12. szakosztályt sorolták. Az értékelésnél az érdekelt szak-osztály saját és a közvetlen vagy közvetett felügyelete alá tartozó szervek eredményei is beszámítanak.

Az „A” csoportban az első két helyezett 2000, illetve 1500; a „B” csoportban pedig 1200, illetve 800 forint jutalmat kap. Minden bizonytalni eléri cél-ját a szakszervezeti bizottság kezdeményezése, s az elkövet-kező időszakban meggyor-sul az újítások ügyintézése.

A verseny első szakaszát 1979. I. negyedévében, a má-sodikat 1979. III. negyedévé-ben értékelik.

Síncsere

Kommunista műszakban



A váci pályafenntartási fő-nökség IV-es főpályamesteri szakaszának Balassagyarmaton dolgozó Béke és Petőfi szocia-lista brigádja augusztus 19-én — a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére — kommunista műszakot tartott. A szakasz 32 dolgozója 288 óra társadalmi munkát vég-zett. Drégelypalánk és Dejtár állomások között vágányzár nélkül kicseréltek húsz —

NEMZETKÖZI ÉLET

„Igazán kellemes napokat töltöttünk Magyarországon”

Háromtagú norvég delegáció járt hazánkban



A norvég delegáció tagjai és a tolmács (Laczkó Ildikó felvétele)

Augusztus végén szakszer-vezetünk a norvég vasutas szakszervezet háromtagú de-legációját látta vendégül. A delegációt Leiv Thue, a szakszervezet alelnöke vezette, tag-jai: Karl Arnesen és Jahn Dahle, mindketten a végrehaj-tó bizottság tagjai.

A vendégeket Koszorús Fe-renc főtitkár fogadta. A fogad-áson részt vettek a központ osztályvezetői is. A főtitkár előbb szakszervezetünk mun-kájáról, majd az előttünk álló legfontosabb feladatokról beszélt.

A norvég delegáció ellátog-attott a budapesti igazgató-ságra, majd a szőlőmoki cso-mopontra. Megtekintették a Balatont és környékét, s jár-tak Nagykanizsán is. Elutazá-suk előtt a szakszervezet al-elnöke a következőket monda-t:

— Úgy illik, hogy a vendég vendéglátóiról udvariasságból csak jót mondjon. De társa-im nevében is őszintén kije-lenthetem, hogy nem az ud-variasság beszél belőlünk, amikor azt mondjuk, hogy igazán kellemes napokat tölt-öttünk Magyarországon. Szol-nokon nagyon tetszett az új pályaudvar. Felejthetetlen élmény volt a tiszai csónaká-zás. Megragadó a Balaton és Budapest szépsége. Szép fő-városok tele van műemlé-kekkel. Számunkra jóleső volt azt is látni, hogy mennyit tör-ődnek a vasutas dolgozók egészségével. Különösen nagy-ra értékeljük a balatonfüredi

szívzanatórium orvosainak és munkatársainak gyógyító munkáját. Ebben a szanató-riumban olyan az ellátás, mint egy első osztályú szállodában.

Gyönyörű a nagykanizsai kultúrház! Elbeszélgettünk ott a vasutas-szakszervezet akti-vistáival. Meglepő volt halla-nunk, hogy mennyi társadalmi munkát végeztek a kultúrház építésénél. Bármerre jártunk, azt láttuk, hogy elégedettek az emberek.

Arra a kérdésre: hogyan élnek, dolgoznak a norvég vasutasok, az alelnök így vá-laszolt:

— A mi országunk tele van hófödte hegycsúcsokkal. Így azután nincs olyan kiépített vasúthálózatunk, mint amilyen Magyarországon látható. Vo-nalainkat azonban már villa-mosítottuk, s automatizáltuk. A norvég vasutaknál mintegy 18 ezer alkalmazott dolgozik, ebből 15 ezer szakszervezeti tag. A mozdonyvezetőknek külön szakszervezetük van.

Egyik legfontosabb felada-tunk a környezetvédelmi tör-vény megvalósítása. Ezenkívül harcolunk a munkaidő továb-b-csökkentéséért. Az a célunk, hogy a szakszervezet ne csak tanácsadó, hanem vezető szere is legyen a munkahelyeken. Most még érvényben van a kétéves fizetési megállapodá-sunk, azonban ha az árak ilyen rohamosan emelkednek, újabb munkabért kell kihar-colnunk.

— A norvég vasutaknál igen kevés, összesen mintegy 1500 nő dolgozik — folytatta.

— Elvileg egyenjogúak a férfakkal, de gyakorlatilag csak irodában vagy ikerítő-nőként dolgozhatnak. Nálunk a nyugdíjkorhatár 67 év, jó-val magasabb, mint Magyar-országon.

Végezetül elmondta, hogy a szakszervezet közötti kapcsola-t már több éves, s szerelnék ezt tovább fejleszteni.

Szalai Mária

Magyar szakszervezeti delegáció tapasztalatcseréje a Szovjetunióban

Augusztus 21-től 26-ig a szovjet vasutas-szakszervezet meghívására Szovjetunióba utazott szakszervezetünk öt-tagú küldöttsége, közöttük: dr. Szabó Miklós, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja, a budapesti területi bi-zottság titkára, (a delegáció vezetője); Urógi József, a ve-zérigazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára, dr. Hegedűs Károlyné, a központi vezetőség, Tuczai Gyula, a szombathelyi területi tanács és Nyemcsók János, a buda-pesti területi tanács tagjai.

A küldöttség három napot Moszkvában, három napot pedig Lvovban töltött. A magyar vendégeket Nyikolaj Kovaljev, a szovjet vasutas-szakszervezet főtitkára fogadta.

A megbeszéléseken kicse-rélték tapasztalataikat a két szakszervezet munkájáról. Szó volt többek között a szállítási feladatok teljesítéséről, gond-jairól.

Szovjetunió 28 vasútiigazga-tóságának fele már teljesítet-te a hároméves tervét. A BAM építése nagy erőpróbat jelent a szovjet vasutasoknak.

A moszkvai tanácskozás hasznos tapasztalatcserére

adott lehetőséget. A magyar küldöttség ellátogatott egy moszkvai járműjavítóba, Lvovban pedig megismerked-tük a szocialista országokba irányuló áruszállítás techno-lógiájával. Az igazgatóság te-rületéhez ötezer kilométer hosszú vágányhálózat tarto-zik. A forgalmat 118 ezer vas-utas tartja mozgásban. Ezen a területen naponta 300 ezer tonna árut szállítanak.

A magyar küldöttség Lvov-ban részt vett egy nagygyű-lésen, amelyen felszólalt dr. Szabó Miklós, a magyar dele-gáció vezetője is. A magyar vasutasok üdvözlését és jókí-vánságait tolmácsolta szovjet barátainknak, akik elismerés-sel beszéltek a NOSZF, 60. év-fordulója tiszteletére indított munkaversenyről és arról, hogy a verseny nemzetközivé válása a magyar munkások-nak köszönhető. Nagyra érté-kelték azt a munkát is, ame-lyet a magyar vasutas-szak-szervezet a nemzetközi kap-csolatok fejlesztése érdekében tesz.

A küldöttség tagjai ezután megtekintettek néhány vasúti üzemet.

Pártpropagandisták kirándulása

A hatvani városi pártbizottság háromnapos jutalom-kirándulást szervezett a közelmúltban a propagandisták ré-szére, amelyen részt vettek a hatvani vasúti csoporton párt-aktivistái is. Megtekintették többek között Visegrád, Verőce-maros, Esztergom, Szentendre és Leányfalu nevezetességeit.

(Gonda Sándor felvétele)

AZ MHSZ 30 ÉVE

Ebben az évben ünnepli fenállásának 30. évfordulóját a Magyar Honvédelmi Szövetség. Tisztelettel övezett hagyománya, társadalmilag elismert munkássága rangos helyre emelte a szövetséget a társadalmi szervezetek sorában. Mint tudjuk, a felszabadulást követően, a hatalomért folytatott harcban a szocialista erők szilárd magvát alkották az ellenállási mozgalomban küzdő és a fasizmus leverésében fegyverrel részvevő hazafiak. Őket és a körükre csoportosuló, haladó gondolkodású fiatalokat tömörítette soraiba a legelső jogelőd szervezet, a Magyar Szabadságharcos Szövetség.

A felhívás ma is időtálló

A szabadságharcos erők széles körű összefogását jelentő, 1948. február 29-i alakuló kongresszus a dolgozó néphez szólott, s azóta is időtálló: „... zászlónk alá hívunk minden magyart, aki vallja szövetségünk célját: Kossuth, Petőfi és Tancsics szellemében. Hívjuk azokat, akik munkájukkal a legeredményesebben közreműködnek hazánk felvirágoztatásához. Hívunk mindenkit, aki azt akarja, hogy Duna-Tisza téja a dolgozók boldog, szabad ország legyen, amelyet egyesült erővel és kemény akarattal épít magának munkás, paraszt, és értelmiség... Programunk alapja népi demokráciánk továbbfejlesztése, nemzeti függetlenségünk további megszilárdítása, magyar hazafias hagyományaink ápolása...”

Az MSZHSZ mindezek alapján írta zászlajára a szabadságharcos szellemű nevelést, a fizikai erő fejlesztését, edzését, a népi kultúra terjesztését annak érdekében, hogy a szövetség tagsága alkalmassá váljon azoknak a feladatoknak végrehajtására, melyeket hazánk fejlődése és védelme tőlünk megkövetel.

Az MSZHSZ hamarosan Magyarország egyik legnagyobb tömegszervezete lett. Szinte minden társadalmi megmozdulásból jelentős részt vállalt. Tevékenységében rendszeressé váltak az új mozgalmi formák: a harci túrák, kirándulások történelmi nevezetességek helyekre, haditechnikai és katonapolitikai előadások, bemutatók, honvédelmi jellegű foglalkozások!

Új alapokon

Mivel az MSZHSZ és a Magyar Repülő Szövetség között az erők megoszlottak, határozat született a két szövetség egyesítésére. Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség néven. Az új szövetség, amely 1955-ben alakult, segítséget nyújtott a katonai szolgálatra történő céltudatosabb felkészítésben, a hadsereg kádertanpótlásának biztosításában. Az 1956-os ellenforradalmi esemé-

nyek hatására a szövetség ismét részeire bomlott, majd 1957. augusztusában létrejött a Magyar Honvédelmi Sportszövetség. Az MHSZ politikai tömegszervezetté alakult, amely az MSZMP irányításával, a KISZ-szel, a Munkásörsséggel, a Partizán Szövetséggel, az MTS-sel, a különböző állami, társadalmi tömegszervezetekkel együttműködve végezte munkáját. Szorgalmazta a különböző versenyekből álló küzdőjátékok bevezetését. Tevékenységéhez fűződik a „Munkára Harcra Kész” mozgalom bevezetése is. Az MKH-mozgalom a sporton és a szórakozáson túl, száz- és százerek számára tette lehetővé a bekapcsolódást a honvédelmi munkába. A kormány 1967. augusztusi határozatával az MHSZ-t Magyar Honvédelmi Szövetség néven olyan társadalmi alapokon álló szervezeté alakították át, melyben a demokráciával szembeni elkötelezettség mellett az egyszemélyi vezetés és felelősség a feladatok végrehajtásáért, a fegyverekért, az egyre bővülő technikai és anyagi eszközökért.

Az elmúlt három évtized alatt a társadalom fejlődéséből, a nemzetközi körülményekből és internacionalista kötelezettségeinkből fakadó igényeknek megfelelően az MHSZ — bármilyen nevet viselt is — mindig alkalmasnak bizonyult a hazafias, honvédelmi nevelési és a sportfeladatok segítésére, illetve végrehajtására. A Vörös Csillag Érdemrend, amelyet az Elnöki Tanács nemrég adományozott a szövetségnek, jelzi, hogy milyen eredményes a tevékenysége.

Cél a fiatalok honvédelmi nevelése

A szövetség szervezetei, klubjai a fiatalok tízezreinek nyújtának lehetőséget a szükséges honvédelmi ismeretek alapjainak megszerzésére. Itt készül fel katonai kötelezettségeinek teljesítésére a sorköteles fiatalok zöme. A szövetség mind magasabb szinten segíti ki a néphadsereg, a fegyveres erők gépkocsivezetőit, rádiós, ejtőernyős és könnyűbűvár alanközvetési igényeit Harci repülőink, a MALÉV és más szervek nitóitának jelentős része az MHSZ-klubjaiban kezdte hivatását. A szövetség büszke lehet rá, hogy a Csillagváros első magyar lakói, a nemzetközi úrhajóslegénység leendő magyar tagjai is innen indultak.

Igen jelentős az a munka is, amit a szövetség a tartalékosok körében végez. Ugyancsak nagy jelentőségű a honvédelmi sport. Az MHSZ hatékonyan segíti minőségi és tömegsportjával az ifjúság testi edzését. Évente mintegy 170 ezren vesznek részt a honvédelmi tömegversenyeken. Az MHSZ számos Európa- és világbajnok

óta meghonosodott a munkahelyi testnevelés is. Az üzemi szintű nagypályás labdarúgás ugyancsak egyidős a kispályás labdarúgással. Évente 10—12 csapat küzd a bajnoki címért. Ahhoz, hogy a tömegek sportolási lehetőséghez jussanak, pályát kellett építeni. Új sportpálya épült Fényeslitkén, Záhonyban, s épül Eperjeske-rendezőn és Átrakóban, valamint a gépesített rakodási főnökségen. Valamennyi pálya építése társadalmi munkában történik.

A már említett sportágak mellett a sportlövészet, asztalitenisz és sakk is nagy érdeklődésre tart számot, bár az utóbbi két sportágban még vannak tennivalók. Régi álom valósult meg a korcsolyapálya kivilágításával, melyet a tél hónapokban gyermekek és felnőttek egyaránt birtokba vesznek.

A vasutas-szakszervezet területi bizottsága a Záhonyi VSC és a KISZ CsomóponTi Bizottsága anyagilag is részt vállal a tömegsport fejlesztésében.

Egressi Zsigmond

kat nevelt. Az elmúlt 30 évben világbajnokságokon 19 első, 20 második és 13 harmadik helyezést értek el a szövetség sportolói.

A kitüntetés ezután is kötelez

A szövetség e fontos tevékenységében összefogott a társadalmi és tömegszervezetekkel, s ők ugyancsak nagy részt vállaltak a feladatokból, segítik az MHSZ munkáját. Évek óta együttműködési szerződés alapján dolgozik a KISZ-szel, a szakszervezetekkel a tanácsokkal, a fegyveres testülettel és a Hazafias Néphatalal.

A három évtized eredményei a munkáért magas kitüntetés kötelezettségeket is jelent. Kötelezettséget arra, hogy ezt a munkát a jövőben még magasabb színvonalon, az eddigieknél is eredményesebben végzik. Amikor a jubileumi évforduló jegyében emlékezünk a három évtizedes útra, egyúttal köszöntjük mindazokat, akik fáradságtalanul segítik a Magyar Honvédelmi Szövetség feladatainak megoldásában. Kívánjuk: érvényesüljenek a jövőben még szebb eredményeket, neveljék ifjúságunk hazáját, minden körülmények között megvédeni kész és erre jól felkészült embereké.

Nagyvárad Sándor

MOTORCSÓNÁKVERSENYEK

Országos bajnok: dr. Kovács Ferenc

A Váci VSE motorcsónak szakosztályának versenyzői évek óta jó eredményeket érnek el a hazai és a nemzetközi versenyeken. Különösen dr. Kovács Ferenc eredményei biztatóak. A júliusban Budapesten rendezett nemzetközi motorcsónak versenyen első helyezést ért el. Ezt követően Hollandiában szerepelt kitűnően, elnyerte a nagydíjat. Sikorsorozata Belgrádban folya-

REFLEKTORFÉNYBEN

a MÁV Nagykanizsai TE

Nagykanizsán a MÁV TE új munkacsarnokának átadásával szinte egy időben történt meg a szakosztályok rangsorolása. Az egyesület 13 szakosztályának eredményei ma már elérték azt a szintet, hogy azokat a vasutas dolgozók megismerjék.

A labdarúgó csapat két év alatt a megyei bajnokságból az NB II-be került. Ez a egyszerű eredmény csak a Vasutasok Szakszervezete messzeemenő támogatása és Nagykanizsa város segítsége révén jöhetett létre. Teljesült a vasutas szurkolóknak egy régi vágya, ismét az NB II-ben láthatják a labdarúgókat.

A kosárlabdázók ebben a bajnoki évben még nem veszítettek pontot, így minden eredmény megvan arra, hogy női



Az egyesület új munkacsarnoka

ATLÉTIKAI EMLÉKVERSENY

A Haladás VSE nyerte a vándorserleget

A Haladás VSE atlétikai szakosztálya 1953. óta minden évben megrendezi a Reumann Erzsébet atlétikai emlékversenyt. Augusztus 26-án immár huszonötödik alkalommal került sor erre a versenyre, amelyen részt vettek a nyugatnémet és az osztrák atléták is.

Az izgalmas küzdelmet négyezer néző tekintette meg. A vándorserleget a Haladás tehetséges atlétái nyerték el. Közülük is kiemelkedtek a kalapáscsodók. A négyes csapatversenyben 56 méteres átlaggal új országos csúcst állítottak fel.



Balesetet okozott a vonaton a nyitva hagyott kocsiajtó

A közelmúltban F. Marianna diáklány vidáman szállt fel 315. számú vonatra, hogy lakóhelyére, Pásztóra utazzon. A vonat már elhagyta Mátraszőlőst és Pásztó felé közeledett, amikor a diáklány rosszul érezte magát és kiment a peronra, hogy frisseget szívjon. Amikor azonban odalépett a nyitva hagyott ajtóhoz, megszédült és kiesett a 60—70 km-es sebességgel robbanó vonatról.

A mozdonyvezető észrevette a balesetet és még mielőtt a utasok meghúzták volna a vészféket, gyorsfékkel megállt. A fején megsérült lányt felfüggették a vonat utolsó kocsiájából és bevitték Pásztó állomásra. Onnan gyorsan a kórházba szállították.

Ez a nap — amely szépnek és vidámnak ígérkezett — szomorúan végződött F. Marianna és hozzátartozói számára. A utasok szánakozással nézték a sérült diáklányt. Vajon gondoltak-e arra, hogy a baleset elkerülhető lett volna, ha a peron tartózkodók közül valaki csak annyit tesz a megelőzés érdekében, hogy becsukja a kocsiajtót?

— **Mozdonyjavítás.** A nyíregyházi vontatási főnökségen megkezdtek a mozdonyok őszi-téli forgalom előtti nagyjavítását. A munkát a szabadságharcos mozdonyvezetők is segítik. Az őszi csúcsforgalomban a mozdonyok már kifogástalan állapotban közlekedhetnek.

— **Várják a „répavonatókat”.** Hatvan és Selyp állomás dolgozói felkészültek az idej cukorrépaszezonra. A gyár vezetőivel egyeztettek a terveket, megbeszéltek a legfontosabb tennivalókat. A gyárak kiszolgálását az idén is segíti a nyugdíjas vasutasok. A kampány előtt egy napos oktatást tartottak részükre.

— **Határmenti kapcsolat.** Csehszlovákiában augusztus 26-án ünnepelték az ország felszabadulásának 31. évfordulóját. A Besztercebányán rendezett ünnepségre meghívták a salgótarjáni vasutasok 27 tagú delegációját is. A vendégek ellátogattak azokba a közszékhelyekbe, ahol a második világháború idején a legerősebb partizánmozgalmak bontakoztak ki.

— **Jutalomüdülés.** Augusztusban tizenegy napos jutalomüdülésen vettek részt Bulgáriában a nagykanizsai csomópont KISZ-szervezetének legeredményesebb munkát végzett tagjai. A fiatalok megtekintették Várna, Druzsba és Nesebar nevezetességeit, és fürödtek a Fekete-tengerben.

— **Eszperantisták találkozója.** A Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya az idén is megrendezte a vasutas eszperantisták országos találkozóját, ezúttal Debrecenben. Jövőre Miskolcon kerül sor hasonló találkozóra. A tervek szerint a II. kerületi tanács emléktáblát helyez el Miskolc-Tapolcán, a magyar eszperantista költő, Bathy Gyula emlékére.

Lakáscsere

Elcserelem háromszobás, modern rákospalotai vállalati bérlakóházat budapesti modern vagy korszerűsített nagybokra, esetleg plusz másfél szobás tanácsi lakást adok. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: 34—84 Tordai.

Elcserelem Budapest VII. kerület Wesselényi u. 65. sz. 4. alatti kétszobás, komfortos gázfűtéses tanácsi bérlakóházat 3 vagy 4 szobás komfortos vállalati lakásra. Érdeklődni: munkanapokon reggel 7—16 óra között a 42—75 221. vagy a 118—026 telefonon, Veres Bélané.

Elcserelem Budapest VIII. kerületben levő kétszobás öszkomfortos, 92 négyzetméteres, nagy udvarral, magastörszíni, tanácsai elszeparált társbérleti lakóházat egy szoba, hálós, öszkomfortos főbérletre, lehet 4—5 emeleti. Érdeklődni: 184—822/24 telefonon, Zbránsé.

Elcserelem Velencei-tóhoz közel fekvő 250 négyzetméteres telken, kétszobás komfortos nélfűtési családi házat, amely nyaralónak is megfelel. budapesti kettő szobás komfortos, vagy öszkomfortos lakásra. Érdeklődni: Kása Miklós, Bpest, XIII., Papp K. u. 12. I. 29. vagy telefonon 67—51.

Elcserelem Budapest XV. kerületben levő 46 négyzetméter, cserépkályhás lakóházat hasonló debreceni vagy budapesti tanácsai lakásra. Cím: Tóth, 1155 Budapest, Vasutasház u. 3/4.

— **Kirándulás.** A miskolc járműjavító szakszervezete b. zottsága három alkalommal szervezett a nyáron egynapos kirándulást a dolgozók és családtagjai részére. Autóbuszszal utaztak Eger, Parádszabolcsra és Kékes nevezetességeinek megtekintésére.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A hatvani csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja augusztusban taggyűlést tartott a vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házában. A megjelenteket Teller Sándor, a csoport elnöke köszöntötte, majd beszámolt az első félévi munkáról és feladatokról.

— **Patronálás.** Három év patronálja a dunakeszi járműjavító üzem Wilhelm Pócs szocialista brigádja a 83 év Lipótvári Mihályt, aki üzem dolgozója volt. A jár. képtelen idős embernek elvesszik az ebédet és gondját viselik.

— **Véradás.** Augusztus 24-és 25-én önkéntes véradónapokat szerveztek a miskolc járműjavítóban. 270 dolgozó összesen kilencven liter véradott térítésmentesen.

HÉT CSOMÓPONT BAJNOKSÁGA

A vasutas-szakszervezetek szombathelyi területi tanácsa sportbizottsága a közelmúltban hét csomóponton rendezett nagypályás vasutas labdarúgó-bajnokságot. A döntő Szombathelyen, a Haladás VSC labdarúgócsapata elleni mérkőzésen a Haladás VSC 2—0-ra győzött. A győzelmet akárcsak t. valy — a szombathelyi járműjavító csapata szerezte meg. Második a celdmóldli vontatási főnökség, harmadik soproni vontatási főnökség, negyedik pedig a szombathelyi TBFF csapata lett.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Az utóbbi időben címváltozás, illetve címváltozás miatt a gyorsabb mennyiségű Magyar Vasutas érkezt vissza szerkesztőségünkbe. Kérjükt azokat a szakszervezeti bizottságokat, amelyek augusztusi lapszámok közül valamelyiket nem kapták meg, értesítsék szerkesztőségünket, hogy részükre a megrendelt lapokat ha késve is — megküldhessük.

Pintér Lajos, Vácra: Munkaügyi Tibor, Bányász: Princ János, Budapest: Gonda Sándor, Balassagyarmat: Szűcs Ferenc, Hatvan: Pál István, Miskolc: Lencsér László, Dunakeszi: Várfalvi Gyula, Szentes: József. Nagykanizsa leveleket lapunk anyagához is használjuk.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Viski Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI. Benczúr utca 6.
Telefon városi 229—872.
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszt:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest, VII. Rákóczi út 84.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: dr. Suh Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekk száma számunk:
MNP 711 — 11 859
78—3678 Szikra Lapnyomda
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

A pályafenntartásnál 1972



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM

ARA: 70 FILLER

1978. SZEPTEMBER 23.

Az elnökség állásfoglalása:

A dolgozók biztonságos foglalkoztatását takarékoságból senki sem veszélyeztetheti!

Szakszervezetünk elnöksége szeptember 14-én ülést tartott. A testület elsőnek a MÁV vezérigazgatójának a beruházások, létesítmények, gépek és berendezések tervei- nek és üzemszerű használat- bavételük munkavédelmi elő- készítésének tapasztalatait, s a vonatkozó jogszabályok ér- vényesítéséről készült előter- jesztését, valamint a szak- szervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának kiegészítő jelentését vitatta meg.

A vezérigazgató előterjesz- tése sokoldalúan, nagyon reá- lisan, de elsődlegesen a sa- játos beruházói szempontok szerint értékelte a helyzetet, illetve javasolt megoldásokat. Ezzel szemben a kiegészítő jelentés — magától értetődő- en — a szakszervezet mun- kavédelmi tevékenységéről adott átfogó képet, hangsú- lyozva: *együttes érdek, hogy a beruházások határidőre és jó minőségben készüljenek el.* Szakszervezetünk testületel, minden szinten, rendszeresen

figyelemmel kísérik és segí- tik a beruházási célkitűzések, a munkavédelmi követelmé- nyek s a biztonságos munka- feltételeinek megvalósítását. *A példák sokasága bizonyít- ja, hogy csak szoros társadal- mi összefogással sikerül a beruházási feladatokat ha- táridőre és elfogadható mi- nőségben megoldani.*

A vasutas-szakszervezet munkavédelmi szakhatósági jogkört gyakorló apparátusa, az elmúlt évben több mint hatszáz esetben vett részt műszaki átadásokon, üzembe- helyezési eljárásokon. S bizony- nem egy esetben kellett in- tézkedniük a szembetűnő hi- ányosságok felszámolása, a biztonságos munkafeltételek megteremtése érdekében. A nem megfelelően kivitelezett és átadásra rosszul előkészít- tett, ugyanakkor készre jelen- tett beruházások nemcsak a használatbavétel meghiúsulá- sához, hanem kompromisszu- mokhoz, hiánypótláshoz, pótmunkához vezetnek. Csökkenti a beruházások-

kal kapcsolatos munkavédel- mi felügyelet eredményessé- gét, hogy a tervezésre, kivite- lezésre vonatkozó munka- védelmi előírásoknak, szociá- lis követelményeknek a ter- vezők és a beruházók nem mindig tesznek eleget. *Az ilyen mulasztások arra kény- szerítik a szakhatósággal fel- ruházott szakembereket, hogy radikálisan intézkedjenek, megtagadják hozzájárulásu- kat.*

Az elnökség, miután meg- vitatta a vezérigazgató előter- jesztését, és a kiegészítő je- lentést, állásfoglalásában le- ezte: *a jövőben mind az üzemi, mind a szociális és munkavédelmi, mind az egyéb célokat szolgáló beruházások fázisaiban maradéktalanul ér- vényesíteni kell a dolgozók életének, testi épségének és egészségének védelmét szol- gáló követelményeket.*

A MÁV vezetőinek oda kell hatniuk, hogy a dolgozók biz- tonságos foglalkoztatását szol- gáló berendezéseket sem gaz- dasági megfontolásból, sem figyelemtelenségből a terve- zők és a beruházók ne mel- lözzék. Ilyen esetekben meg- felelő intézkedéseket kell ten- ni a munkavédelmi követel- ményeket sértő eljárásokkal és azokért felelős szervekkel szemben.

A munkavédelmi előírások megvalósítása nem múlhat a szakszervezet munkavédelmi szakhatósági jogkört gyakorló apparátusának a tervellenör- zésekbe történő kötelező be- vonásán. Azokat attól függet- lenül is a törvényben, a jog- szabályokban előírt módon kell biztosítani.

Az első napirend bezárása után elfogadta az elnökség a 1/2 százalékos ÖTA és a vas- utas társadalombiztosítás 1978 első félévi gazdálkodásá- ról készült tájékoztatót.

A kollektíva vállalta:

November 1-re teljesítik az anyagmentes termelési tervet

A Csongrád-Tiszahídfőnél levő szakszervezeti üdülőházban tartották meg a szentesi épít-ési főnökség szocialista brigádvezetőinek az évi második tanácskozását.

Mint az a beszámolóból ki- tűnt, a munkaversenyben azok a szocialista brigádok jártak élen, amelyek már eddig is bizonyították és magasabb el- ismerésben részesültek. Így már az első félévi eredmények- ben érvényesült a szocialista brigádmozgalommal szemben támasztott magasabb követel- mények teljesítése.

Az Állami díjas Dózsa szo- cialista brigád, a Petőfi szo- cialista brigáddal közösen vég- zi munkáját. Első félévi ter- melési eredményük 107 száza- lékos volt, amelyek keretében 2236 minőségi sínhegesztést vé- geztek el. Szakmai ismeretei- ket a 60 kilogrammos rendsze- rű kiterők hegesztésének a tanulmányozásával bővítették.

A szentesi szocialista brigádvezetők tanácskozásán sora emelkedtek szólásra a bri- gádvezetők és újabb munka- felajánlásokat tettek a KMP megalakulásának 60. évfordu- lója tiszteletére. A tanácskozás felhatalmazta a gazdasági ve-

zetőket, hogy javasolják az épít-ési főnökség termelési ta- nácskozásán az éves tervek határidő előtti teljesítését.

A termelési tanácskozás a következő munkafelajánlása- kat fogadta el. November 1-re teljesítik a 32,8 kilométeres vágánykorszerűsítési és a 160 millió forint értékű teljes ke- resztmetszetű anyagmentes termelési tervet.

(Fogas)

Aktívértekezlet Miskolcon

Hatszáz ezer tonnával több árut kell szállítani

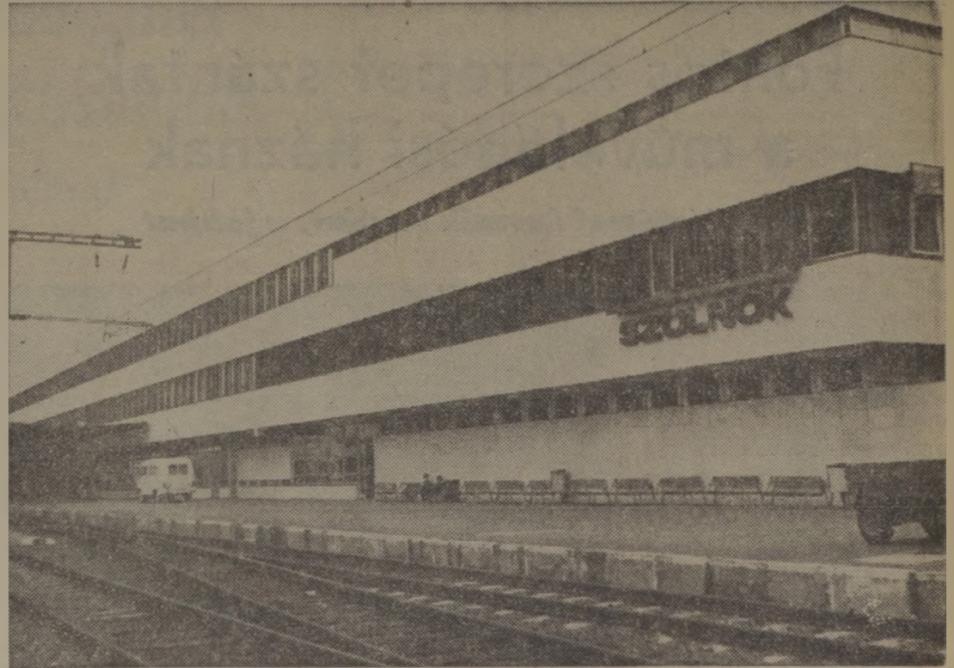
Az őszi csúcsgazdálkodás segí- tése volt a témája annak az aktívülésnek, amelyet a kö- zelmúltban tartottak a mis- kolci igazgatóság szolgálati he- lyeinek pártalapszervezeti és szakszervezeti bizottsági tit- kárai részére Miskolcon. Meg- jelentek a tanácskozáson: Kajcsa József, a vasutas-szak- szervezet titkára, Kovács Mi- hály, a városi pártbizottság és Zombori Ferenc, a Szakszerve- zetek megyei tanácsa osztály- vezetői.

Makkai Lászlónak, az üze- mi pártbizottság titkárának megnyitóját után dr. Pásztor Fál, az igazgatóság vezetője tartott tájékoztatót. Hangsú- lyozta többek között, hogy az őszi csúcsgazdálkodás nagy erő- próba elé állítja az igazgató- ság szolgálati helyeinek dolgo- zóit. Az igazgatóság területén levő 25 kiemelt vállalat ter- melése állandóan növekszik, ezért a tervezettnél hatszáz- ezer tonnával több áru elszál- lításáról kell gondoskodni. Ez összesen 29,5 millió tonnát je- lent.

A vasútigazgató elmondotta, hogy javult a kocsik kihasz- nálása. Az egy kocsira a 33 ton- nát, amely összesen 25 ezer vagon megtakarítást eredmé- nyezett. Az őszi forgalomban tervezett tízmillió tonna áru elszállításához azonban továb- bi szervezési intézkedésekre van szükség. Többek között fokozni kell a gépek kihasz- nálását és törekedni kell a menetrendszerű közlekedésre. Mindehhez a szakszolgálatok összehangoltabb munkája szükséges.

Sajnos romlott az üzembiz- tonság és a munkafegyelm. Részben ennek következmé-

A munkaerőhiány szorításában



A szolnoki személypályaudvar homlokzata (Riport az 5. oldalon) (Óvári Árpád felvétele)

SZEGED:

Vezetői értekezleten beszéltek meg az őszi hónapok szállítási feladatait

A szegedi vasútigazgatóság jelentősebb szolgálati helyei- nek gazdasági és társadalmi vezetői szeptember 6-án Sze- gedén, a Petőfi Sándor vasutas művelődési házban, vezetői értekezlet keretében értékelték az I. félévi eredményeket, s meghatározták a további fel- adatokat. A tanácskozáson részt vett Feleki Pál, a vas- utasszakszervezet alelnöke és Horváth Gyula, az MSZMP Csongrád megyei Bizottságá- nak munkatársa.

Balogh Józsefnek, a vasút- üzemi pártbizottság titkárának megnyitóját után Lovász László vasútigazgató ismertette az első félévi elért eredménye- ket, és az év második részének feladatait. Ez utóbbinál külön hangsúlyt kapott a most in- duló őszi forgalom zavartalan lebonyolítása.

Az igazgatóság Dél-Alföldre kiterjedő munkaterületén az első félévben 12,2 millió utast és több mint 4,8 millió tonna árut szállítottak. Az áru- szállítási teljesítmény a terve- zettnél alacsonyabb volt, amit kedvezőtlenül befolyásolt az

import- és tranzitforgalom csökkenése. Ugyanakkor emel- kedett a kocsigényes áruk mennyisége. Az igények kielé- gítését esetenként zavarta a szállítások egyenlőtlensége. Ennek megszüntetésére igen sokat tettek. Megszervezték az elszállítást, és a második fél- évről átütemezték szállítást. Az elszállítás időszakában 26 vállalattal kötötték megállapo- dást, közülük 15-en teljesítet- ték túl vállalkásukat: közel másfél millió tonnával több árut fogadtak, mint a megelő- ző év azonos időszakában. Az átütemezett szállításban a fel- adásnál 43, leadásnál 47 vállalat vett részt. Az elszállított áruból 137 ezer tonnára szom- bat és vasárnapra igényeltek kocsit.

A korszerű fuvarozási mó- dok alkalmazása tovább fejlő- dött: az első félévben 9084 szállítótartályt adtak fel 32 ezer tonna áruval, ami az évi előirányzat 54,1 százaléka. Ba- ja állomáson ez év májusában indult be a konténeres forga- lom. A rakodással képzett irányvonatos továbbítás ará- nya ismét nőtt. Az igazgatóság területén berakott áruk 23,16 százalékát továbbították irány- vonattal. Legjelentősebb a ka- vics irányvonattal való továb- bítása: 528 ezer tonnából 431 ezret így továbbítottak. Nőtt az igazgatóság kocsiforgalma is. Az első félévben 148 ezer kocsit raktak meg áruval, és 260 ezret raktak ki. Javult a teherkocsik kihasználtsága is.

Az év második felében 5,9 millió tonna áru vár elszál- lításra, ebből 3,3 millió tonnát

az igazgatóság területén rak- nak vasúti kocsikba. A másod- dik félév feladatait növelik az őszi forgalommal járó szállítá- sok, elsősorban a mezőgazda- sági termények továbbítása. Az igazgatóság területén az őszi forgalom ideje alatt a tranzitszállítások mellett a szovjet—jugoszláv forgalom- ban még 1,1 millió tonna árut kell elszállítani, s cukorrépá- ból is mintegy 800 ezer tonna vár továbbításra. A szállítások zökkenőmentes végrehajtását több központi, illetve igazgató- sági intézkedés segíti. Így fel- kérték a vállalatokat, hogy a Szovjetunióból érkező áruikat nagyobb arányban fogadják tengelyszerelt kocsikban, hogy azokat visszaútban is fel- használhassák. Az osztrák vas- úttól bérelt kocsikból száz se- gíti majd a szegedi házgyár építőanyag-ellátását. Ösztön- zik az irányvonatos, valamint a hétvégi rakodásokat; Kis- kunhalas állomás mentesítésé- re kiegészítő útirányt határoztak meg; a heti szállítások üteme- zésére pedig operatív bizottsá- got hoztak létre, s lehetne még tovább sorolni a megtett intéz- kedéseket. Az egyre növekvő feladatok elvégzésében számi- tanak a szocialista brigádok helytállására és kezdeményező készségére.

A tanácskozáson felszólalók, az elért eredmények mellett azokról a gondokról, problé- mákról szóltak, amelyek meg- szüntetése elősegíti a feladatok teljesítését.

G. J.

Határidő előtt

Várpalotán átadták rendeltetésének a 200 személyes szociális létesítményt

A celldömölki építési főnök- ség 7. építvesztetősége fél év- vel a határidő előtt adta át Várpalotán az új 200 szemé- lyes szociális létesítményt, amelyhez 300 adagos üzemi konyha is tartozik. Az állomás dolgozói is részt vettek a mun- kában.

Az építők elvonulása után az egész létesítmény nagytakari- tását társadalmi munkával ol- dották meg. Örömmel tették, mert igen nagy szükség volt erre az épületre. Köztudott ugyanis, hogy az országban Tatabánya és Várpalota kör- nyékén legszennyezettebb a le-

vegő, az állomás mellett műkö- dő szénhidrálló üzemtől és a brikettgyár porától. Ezért igen kedvezőtlen a várpalotai vasu- tások helyzete. Egy-egy szol- gálat után feltétlenül szüksé- gük van alapos tisztálkodásra. Ez hosszú évek után most vált lehetővé. Az új épület a veszprémi pályafenntartási fő- nökség kezelésében üzemel.

A várpalotai vasutasok régi vágya teljesült. Nehéz körü- lmények között végzett munká- juk elismerésének is jele ez az új létesítmény.

1978. október 15.

Kezdődik a vasutas-operabérleti idény

A vasutas operabérlet népszerűségét ma már nem lehet vitatni. Hatására sok száz vasutas vált rendse- res operálatogatóvá, zenét szerető emberré. Az elmúlt évadban bemutatott operák sikere tovább öregbítette a bérlet jó hírét. Gyorsan gazdára találtak a bérleti „kötelezvények”.

Az 1978-79-es évad első bérleti előadására október 15-én délelőtt 11 órakor kerül sor az Erkel Színházban. Bemutatásra kerül Bellini: Norma című operája. A több szerepeket Sass Szilvia, Takács Klára és Nagy János énekl. Vezényel: Medvecki László.

Az ideai bérleti előadások is minden bizonnyal to- vább növelik majd az operabarátok táborát.

K. I.

AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN:

Fontos szerepet szántak a művelődési háznak

Hozzáértéssel keresik az újat, a jobbat

Többen elsratták, sokan már temették is a művelődési házakat. Vitatták létjogosultságukat, s nem látták a kiutat. Nem tudták hogyan lehet az emberek érdeklődését felkelteni és kimozdítani őket otthonról, a televízió mellől.

A hogyan-ra a választ a Törekvés Művelődési Központban dolgozó népművelők és tanárok megtalálták. A lelkes Törekvés-gárda, amely szinte minden évben kitalál valami újat, meghökentetőt, az idén is a kísérletezők között van.

„Protekcio” a továbbtanuláshoz

— Évek óta működik művelődési házunkban egy intenzív gimnázium. Méghozzá szép sikerrel — mondja Szirmai Jenő igazgató. — Nem dicsekvésből mondom, de az idei évekzáránál is többet egész „magas” helyről kértek protekciót a gimnáziumba való bejutásához...

— A különös irodalmi óráknak is híre ment. Miért?

— Egy beszélgetés során vetődött fel az ötlet, Gál István rendezővel arra gondoltunk, hogy a rádió irodalmi adásait is felhasználhatnánk. Rendszeres időközönként más és más rádiójáték hallgatását tűztük műsorra, elsősorban magyar írók alkotásait. Az adásokra meghívtuk a rendezőt, az írókat és a színészeket is. A hallgatóság hetven százaléka munkásfiatalokból állt, az Északi járműjavító szerelő-lakatos, fényező-szakmunkásaiból, illetve az intenzív gimnázium tanulóiból. A meghallgatás után elemeztük az alkotást, amely tanulságos volt a fiataloknak is, meg az alkotóknak is. Simonffy András Tartályponat, Nyerges András Ezer szó magyarul és Schwajda György Rövidírást című művét beszéltük így meg...

A rendhagyó irodalmi órák valójában nem tekinthetők tanóráknak, de segítséget adnak a művészetet kedvelő fiataloknak ahhoz, hogy egymást neveljék az alkotó vitákban.

— Ezzel nem fejeztük be a kísérletezéseinket, mert továbbra is folytatja az igazgató. — Igaz, még csak tárgyalunk róla. Jó lenne, ha kihoznának hozzánk egy képmagnót az irodalmi órákra. Kisfilmeket néznénk meg, melyeket azután szintén megbeszélünk az érdekeltekkel. Pál Aladár tanár, aki a művelődési ház oktatási felelőse, nagy segítségemre van a munkámban. Most éppen egy másik kísérleten törjük a fejünket.

Más ez az iskola...

— Újabb kísérlet?

— Igen. De ennek története van. A szakszervezet már az intenzív iskolához is igen sok anyagi támogatást adott. Gondolom, nem fognak idegenkedni ettől a „másfajta” iskolától sem, ami szintén a vasutas dolgozóknak és a bejáróknak nyújtana igen nagy segítséget. Egy távoktatási rendszert kívánunk kidolgozni a vasutas dolgozók számára az általános iskola anyagából. Hiszen nem kell mondanom, mert országos jelenség: szaporodik azoknak a száma, akik nem végeztek el az általános iskola nyolc osztályát. A tanulók egy „tanulócsoportot” kapnának otthonra. Ebben a csoportban a tanári karral előre kidolgozunk minden tantárgynak a lényeges tudnivalóit, s mellékelünk hozzá munkalapokat is, amelyeket a tanulók önmaguk ellenőrzésére kitöltenének. Egy hónapban egyszer kellene egy napra bejönni, egyrészt azért, hogy az eddig tanult anyagot megbeszéljük konzultációs formában, másrészt hogy újabb munkalapokkal a pedagógus ellenőrizze is a hallgatók tudását, s



A művelődési házban intenzív gimnázium is működik. Kétpünkön a III. osztály tanulói az előadást hallgatják

ily módon állapítsa meg, mennyire sikerült az anyagot elsajátítani. A délutáni foglalkozásokon pedig a következő hónap anyagáról lenne szó — lelkesedik az igazgató.

Tudomásom szerint ilyen formát még nem alkalmaztak az általános iskolai oktatásban, felnőtteknél. Csak üdvözlőni lehet a művelődési ház igyekezetét, amelyhez feltétlenül segítséget érdemel. Hiszen éppen a bejáró dolgozókról van szó, akiket bizony a napi bejárás tart vissza nem egyszer az iskolától.

Persze, nem lenne teljes a kép, ha a művelődési házban folyó munkából csak az oktatást, s a hozzá kapcsolódó órákat emelnénk ki. A művelődési házban folyó munka képehez szorosan hozzátartoznak még a szocialista brigádoknak tartott előadások. Minden két hétben buszt ad a járműjavító, amelyen kirándulni vesszük a brigádtagokat. Nem száraz előadást hallgatnak, hanem — esetleg két tréfa között — a történelmi múltról és a hazafiságról hallanak érdekesen. Így lehetett azokat is megtar-

tani, akik csak vonakodva, vagy pedig „majd meglátom”-mal vállalkoztak tanulásra.

Szakkör, táncház, kiállítás

— Minden társadalmi ünnepeknél nálunk kerül megrendezésre — szól közbe az igazgató —, ezenkívül itt kerül sor a vetélkedőkre és a nyugdíjasok búcsúztatására is. Jól működik a fotó- és filmszakkör, s eleve működik a görög táncművelés is. Rendszeresen látogatják a fiatalok az ifjúsági klubunkat...

Az igazgató szavait alátámasztja, hogy a művelődési ház kiállításait is szívesen látogatják a dolgozók. Hamarosan elkészül az a kiállítás, amely a százéves múlttra visszatekintő járműjavító munkásságát mutatja be. Az üzem, amely egész vasutasdinasztiaik sorát nevelte, 1919-ben önálló vörös ezredet alakított. Annak emlékére rendezik a legközelebbi kiállítást.

Szalai Mária

FÉSZEKHAGYÓK

A hétfői vonat betolat értük. Elvándorolnak. Kóbor homokszemei a hazának.

Budaházi István

Kedves megemlékezés színe helye volt szeptember 11-én délelőtt a Budapesti Műszaki Egyetem auláján. Unnepünk keretében köszöntötte Meisel János, az egyetem rektora a vas, ezüst, arany és gyémántdiplomás mérnököket. A 110 kitüntetett között volt Török Andor nyugdíjas műszaki főtanácsos is, a Vasutasok Szakszervezetének munkavédelmi felügyelője. Gépezetmérnöki diplomáját 1928-ban szerezte, az akkori kir. József-műegyetemen. 1938 óta dolgozik a vasútnál.

A rokonok és barátok gratulációja után kicsit meghatóan áll az átadott aranydiplomával a kezében. Arra kérem, hogy beszéljen pályafutásáról, életének fontosabb eseményeiről.

— Az egyetem elvégzése után csak tíz év múlva tudtam elhelyezkedni a vasútnál — mondja —. Az Istvánitki Főműhelybe kerültem rezortmérnöknek. Később osztályvezető-helyettes lettem. Innen a lakóhelyemhez közelebb levő Északi Főműhelybe kértem az áthelyezésem.

— Úgy tudom, itt népszerű volt a munkások körében.

— Igen. Akkoriban kevés volt a zsír, viszont aránylag sok napraforgó termelt. Én szerettem barkácsolni, ezért

Egy aranydiploma története

terveztem és elkészítettem egy olyan gépet, amelynek segítségével 3000 munkást lehetett ellátni olajjal.

A dolgozók öröme a szemtanúk még ma is emlegetik. A főműhelyi munkások elragadtatásukban vállukra emeltek ezermester mérnököt és diadallal hurcolták végig a

hatalmas szerelőcsarnokban, majd két osztály vezetőjévé is megválasztották.

1949-ben rövid ideig a rákosrendező pályaudvar közelében levő Kapargyár főnöke volt. Innen helyezték át a MÁVAG-ba. Az üzem éppen nagy gondokkal küszködött. Nem tudták teljesíteni a ter-



Török Andor átveszi az aranydiplomát (Tenta György felvétele)

Segítenek a fiatalok

Új jelzőrendszer épül

Júliusban a szombathelyi BBFF dolgozói kezdték meg Veszprémvársányban a régi, kézzel működtethető mechanikus jelzők átépítését. A vasútállomáson új, korszerű, biztonságosabb fényjelző rendszert építenek ki.

Az egymillió 300 ezer forintba kerülő beruházás megvalósításában jelentős társadalmi munkát vállaltak és végeznek a szombathelyi főnökség fiataljai. Ők végezték el a munkaidő után a jelzőalapokhoz szükséges betonidomok öntésének döntő hányadát.

Augusztus 30-án a KISZ-alapszervezet 27 tagja a helyszínen társadalmi munkában végezte el az alapok földmunkáit. Ebben részt vállaltak a szombathelyi BBFF-esek Petőfi Sándor ifjúsági szocialista brigádjának a tagjai is. A fiatalok jó munkájának köszönhető, hogy az év vége előtt Veszprémvársányban új jelzőrendszer segíti a vonatok biztonságosabb irányítását.

(Sz. Jakab)

A fegyveres erők köszöntése

Az ország biztonságát, békéjét, napjaink nyugalmát őrzik fegyveres testületeink: a honvédség, a határőrség, rendőrség és a munkásőrség. Tiszteletükre íródnak most — szeptember 29-én, a fegyveres erők napján — a méltató vezércikkek, emlékeztető publicisztikák és riportok.

Hazánk népe mindig megkülönböztetett figyelmet szentelt a néphatalom fegyveres védelmezőinek, munkájukat tiszteletben tartotta. Nemzeti múltunk nagyszerű példáiból merítve — a szocialista országok testvéri közösségében — töltik be hivatásukat, a haza érdekeit szolgálva. A béke, a haladás, a szocializmus erői világszerte erősek, az enyhülési politika az utóbbi években tért hódított. A varsói szerződés tagállamai minden lehetséges módon a béke megőrzésén fáradoznak, ám az imperializmus erői újra szeretnék feléleszteni a hideg háborút. Amikor káros törekvéseik felerősödnek, különösen fontos, hogy a béke megőrzésére irányuló tetteink a fegyveres erők magasfokú katonai tudásával, harcászati párosuljanak.

A mi hadseregünk és fegyveres erőink azonban már nemcsak a haza védelmét vállalják, hanem a szocializmus építésének feladataiból is részt kérnek maguknak. Katonáinkat ott látjuk a vasúti sínek között dolgozva, vagy a munkásörökkel együtt a tsz-ek földjein serénykedve — ha szükségük van segítő kezükre.

Fegyveres testületeink a legforradalmibb katonai hagyományok folytatói. Elődeiknek tekintik a pákozdi győzteseket, a százezer magyart, akik a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelméért fogtak fegyvert. Elődeiknek tekintik a világ második forradalmi proletár hadseregét, a Magyar Tanácsköztársaság vöröskatonáit és a II. világháború antifasiszta partizánjait is. A szocializmus történelmi igazába vetett hit és a haza szeretete teszi fegyveres erőinket szilárdá, biztos kezű védelmezőinké.

A haladó hagyományokhoz biven

Évadnyitó társulati ülés a MÁV Szimfonikus Zenekarnál

A klasszikus görög emberideál a testben erős, lélekben gyengéd és szellemében kulturált férfi volt. Nem véletlen tehát, hogy az olimpiai gondolat, Aristotelés és Platon mélylélektana s a sophokleszi drámák emelkedett szellemisége ugyanabból a tőből fakadt, s évezredekre megvetette az európai kultúra alapjait. Egy kis ország, a görög városállamok laza szövetsége évszázadokon át szellemi nagyhatalommá vált. A szocializmus társadalomformáló ereje ezekre a legnemesebb hagyományokra támaszkodva igyekszik a testi és szellemi kultúra kiegyensúlyozott összhangjából az egész embert kialakítani: akinek pusztán testi ereje fölött mindig egy magasabb szellemiség uralkodik. Goethe ezt az egész embert a művészetben látta, aki nemcsak élvezi, de művelj is a zenét.

Ilyen és ehhez hasonló gondolatoknak a jegyében mutatkozott be Lévai Zsigmond, a MÁV Szimfonikusok új igazgatója, a szeptember 5-i társulati ülésen. Nem programbeszédet tartott, de szó volt munkahelyi és szocialista demokráciáról, s ezeknek a kollektív zenekari munkával összefüggő közvetlen kapcsolatáról. Hallottunk a maga-

sabb igényű zenekari fegyverem feltétlen szükségességéről, vezetési módszerekről olyan körben, ahol művészek és nem munkavállalók a vezetettek.

Újszerű kezdeményezésekkel ígerte a MÁV Szimfonikusok haladó hagyományait folytatni, hiszen ennek a zenekarnak elengedhetetlen hivatása — alapítása óta — a vasutas társadalom kulturális színvonalának emelése. Az évtizedek óta rendszeresen ismétlődő péntek esti zeneakadémiai koncertek kinevelték a zenekar törzsközönségét. De ezt fejleszteni kell izlésben is, műveltségének dimenzióiban is. Érdeklődéssel várjuk, milyen módon fog kialakulni egy magas színvonalú, hivatásos zenekari együttesnek az üzemmel, egyes csomópontokkal kiépítendő művészeti kapcsolata. A zene terjesztésében megnyilvánuló művészi misszió el nem hanyagolható hagyományos feladata a MÁV Szimfonikusoknak, és szinte egyedülálló, hogy a magyar vasút nagylelkű mecénása az ország élenjáró hivatásos zenekarnak. A ma még dilettáns műélvezőből válik a holnap zenészerető és igényes zeneértő közönsége. A vasutas társadalom művészi színvonalának emelkedésétől pedig

egyenes az út az ország szellemi nagyhatalommá válásához.

Nem véletlen, hogy az új igazgató beszédét sokszor szakította félbe a helyeslő taps, mert a bemutatkozás jól sikerült.

A művészeti feladatokat és az új évad programját Oberfrank Géza vezetőkarja ismertette. A zenekar színvonalát egyenletesen emelkedik. Ezért lehetett 1978—79-re a zenekar általános tónusának, a zenekari hangzás színvonalának emelését programba venni. Ennek eszköze egyfelől a sok próba, másfelől a kamarazenei gyakorlat. Oberfrank Géza, az alapos elméleti tudással és komoly nagyzenekari gyakorlattal rendelkező művész azonban nemcsak a feladatot jelöli ki, hanem a cél eléréséhez vezető utat is megmutatja: az egyedi hangképzés fejlesztését, az önálló előadói készséget, a szólamok kidolgozását jelentő műhelymunka fontosságát, a zenekari pianók és mezzoforték tónusos teltségét, hogy csupán a legfontosabbakat emeljük ki.

A vezetőkarja fáradhatatlan munkabírása szinte egyedülálló. Ismert operai elfoglaltsága és nagyszámú bel- és külföldi kötelezettsége mellett az 1978—79-es évadban a zeneakadémiai koncerteknek csakúgy a felét maga dirigálta, mint a 24 vidéki hangversenynek.

A társulati ülésen lelkes ováció közepette mutatták be a két új koncertmestert: Masopust Rezsőt és Zareczkyné Szentlőrinci Mariann. Előbbi a zenekari munka hétköznapjairól, utóbbi saját művészi hitvallásáról szólt, őszintén és meggyőzően.

A MÁV Szimfonikusok terveit az új évadban is feltűnően figyelmelemmel kíséri az egész vasutas társadalom.

Dr. Csillag Ferenc

Kitüntetés

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, nyugállományba vonulások alkalmából több évtizedes eredményes szakszervezeti tevékenységük elismerésül a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetésben részesítette: Lengyel Imrét, Mezőtúr állomás raktárnokát, a szakszervezeti bizottság társadalmi titkárát. A Munka Érdemrend bronz fokozata kitüntetésben részesült Tóth Jánosné, a Vasutasok Szakszervezete ügyintézője.

A kitüntetéseket szeptember 13-án Koszorus Ferenc főtitkár adta át.

Mi is ezt kívánjuk neki!

Palásti Marianne

Az ideoi őszi forgalom minden eddiginél nagyobb próbatétele lesz a vasutasoknak

Interjú Szücs Zoltánnal, a MÁV vezérigazgatójával



— Vezérigazgató elvtárs már a 28. vasutasnap alkalmából rendezett tisztavonaton elmondott ünnepi beszédében utalt arra, hogy nehéz őszi áll a vasút. Az őszi forgalom minden évben nagy próbatétele jelentett a vasutasoknak. Milyen nehézségekkel kell számolni az év hátralevő hónapjaiban?

— A feladatokat és lehetőségeinket időben felmértük, az őszi forgalomra vonatkozó előrejelzések nem változtak. Az őszi hónapokban az idényjellegű áruk szállítása legáltalában olyan pontosságot igényel, mint a személyszállítás. A termelő helyektől a feldolgozó üzemekig történő áruszállítás, majd a készáru elszállítása ebben az időszakban rendkívül erős munkatempót diktál. A cukorgyárak, a növényolajgyárak esetében 1—2 órás késés üzemleállást okozhat, a takarmánybeszállítás esetleges késedelmé az állatok ellátását zavarja, az élőállatok szállítási késedelmé az eladás meghíúsulását, vagy értékesítésüket eredményezhet.

A szezonális árukon túl a folyamatos termelésű, úgynevezett melegüzemek ugyanakkor pontos nyersanyag-ellátást igényelnek. De nem kélekedhet a szilárd és folyékony energiahordozók szállítása, s az export sem.

A járműbeszerzési nehézségek és a munkahelyezettség miatt szinte egész évben kocsihányal küzdöttünk. Nem sikerült olyan mértékben feltölteni a gyári és építőipari készleteket, hogy egyes áru-félésegek szállításának elmaradása mentesíthetné az őszi forgalmat.

Az export lemaradások pótlására irányuló igény, a jó mezőgazdasági termés, az erőteljesen növekvő magyar-szovjet árucseré-forgalom várhatóan, terveinket meghaladó, közel 35 millió árutonna elszállítását teszi szükségessé a negyedik negyedévben.

Az őszi hónapok szállítási feladatait tárca szinten és nagy fuvaroztatóinkkal részletesen megtárgyaltuk. A várható nehézségek megelőzésére különböző szervezési intézkedéseket tettünk. Ilyenek:

— a kényes és nagy pontosságot igénylő áruk szállítását az érdekelt fuvaroztatók közreműködésével megszerveztük;

— a rövid távú vasúti áruszállításokat átmenetileg szüneteltetjük;

— a selejtezések visszatarásával, idegen vasutaktól bérelt kocsikkal biztosítjuk a teherkocsi állag szintentartását;

— belső intézkedéseket tettünk a munkaerő- és eszközállomány hatékonyabb felhasználására;

— tárgyalást folytatunk a szomszédos vasutakkal a vonatforgalmi készség növelésére, a nemzetközi áruszállítás zavartalanosságának biztosítására;

— az irányítástól a végrehajtó szintig szorosan együttműködünk a VOLÁN-nal.

Minden jel arra mutat, hogy az igényeket — egyes áruknál — naprakészen nem tudjuk kielégíteni. A lehetőségeket meghaladó, egyidőben jelentkező igények esetén az árukat sorolnunk kell. Sor

kerülhet egyes frekvenciánál nemzetközi útirányon át a kontingentálásra, melyben az igényeket a Külkereskedelmi Minisztérium javaslata alapján elégítjük ki.

Ha szállítatóink rendszeresen, mindenki szükségletének megfelelően igényli a vasúti kocsikat és kihasználjuk az év hátralevő minden napját, akkor december 31-ig mindenki megelégedésére teljesítjük a szállítási feladatokat.

— A fuvaroztatók rakodási igényei jobbra a hét közepére korlátozódnak. Éjszaka és a munkaszüneti napokon alig rakodnak. Véleménye szerint milyen eszközökkel befolyásolhatnánk a szállítást arra, hogy egész héten egyenletesen és gyorsan rakodjanak?

— A népgazdaság részéről fokozott igény jelentkezik minden ágazatban az eszközök egyenletes kihasználására. Ez vonatkozik a vasúti szállítási eszközökre is. Egyetlen berakás mellett a kirakodási csúcok a hét végén jelennek meg, ez egyben azt jelenti, hogy az átlagosnál magasabb kocsigigényeket a hét egyes napjain csak nagy lemaradással lehet kielégíteni. Megítélésem szerint a súlyos problémák megoldása, elsősorban szervezési intézkedést igényel a fuvaroztatók részéről.

Az őszi forgalom időszakában feltétlenül megoldást kell találni a folyamatos be- és kirakás megszervezésére. A munkaszüneti napi berakások növelésére a folyamatos kirakások biztosítására számos fuvaroztatóink körében jól ismert — anyagi ösztönzést alkalmazunk. A Központi Szállítási Tanács külön rakodási versenyt hirdetett meg az őszi időszakra. Úgy vélem, hogy az egyenletes és gyors rakodások biztosításának leghatékonyabb eszköze a fuvaroztatók gazdasági-társadalmi vezetőinek, a felügyeleti szerveknek a vasúti szállításra fordított megkülönböztetett figyelmé lehet.

— Az utóbbi hónapok tapasztalatai szerint az áruszállítási teljesítmények mennyiségileg kedvezően alakulnak. Nem mondható ugyanez el a minőségi mutatókról. Vezérigazgató elvtárs miben látja a vasúti munka leggyakoribb fogyatékoságait?

— Az erőnket meghaladó munka egyben magában hordja azt a veszélyt, hogy felborul a technológiai fegyvelés és a minőségi igények kielégítése háttérbe szorul. A vasúti munka fogyatékoságai közül elsősorban fuvaroztatóink rendszertelen kiszolgálását, a vasúti szállításokhoz kapcsolódó információ hiányát — például üres kocsi beállításának előre jelzése — emelem ki. Összintén szólva nem vagyok megelégedve az elegytovábbítással és kocsigazdálkodásunkkal sem. Ezek a gondok naponta foglalkoztatják a vasút vezetését. Nem véletlen, hogy őszi forgalmi intézkedési tervünk gerincét is ezek képezik.

— A késedelmes és gazdaságtalan szállítás hogyan hat a vasút bevételeinek alakulására?

— A gazdaságtalan szállításoknak több összetevője is van.

Közülük egyet, a kocsiforduló időt szeretném kiemelni. Annál is inkább, mivel ez függvénye a vasút jó vagy rossz munkájának. Ha például késedelmesen szállítunk, a teherkocsikat egy fuvarban, hosszú időre kötjük le. Ezáltal növekszik a kocsiforduló idő. Ez pedig a vasútnak és a népgazdaságnak, több szempontból is gazdaságtalan. Egyrészt azért, mert egy kocsival kevesebb fuvaroztatói igényt elégítünk ki, másrészt kevesebb lesz a bevételünk és magasabb az önköltségünk. Ezek a tényezők végeredményben azt eredményezik, hogy csökken a vasút szállítási kapacitása.

A fuvarozási határidő túllépéséért az elmúlt évben, a belföldi forgalom 3,5 millió, a nemzetközi forgalomban közel 6 millió forint kóberterhelte a vasutat. Az is sok gondot okoz, hogy a vonatfeltartóztatások következtében az értékes árukkal rakott kocsik örökzöldül maradnak. Ezzel hozható összefüggésbe a lopás-dézsmálás miatt kifizetett magas kártérítési összeg is. Nem beszélve a gurítások közben keletkező árukárokról és kocsi sérülésekről. Ezeknek a közösség is kárát látja, mert kifizetésük csökkent a nyereséget.

Hogy hová vezet, ha gazdaságtalanul szállítunk? Az idén a kocsiforduló idő növekedése, a kocsigazdálkodás romlása és a vasúttól független áruösszetétel változása miatt, nyereségünk mintegy 5 százalékkal elmarad a tervezettől.

— A vasutas-szakszervezet eddig is fontos feladatának tartotta a vasút szállítási tevékenységének segítését. Szakszervezeti szerveink, aktivistáink miben segíthetnek leghatékonyabban elő az őszi forgalom sikeres lebonyolítását?

— Az őszi forgalom sikeres lebonyolításának feltétele, hogy a dolgozók ismerjék: mi az a többlet feladat, amit el kell végezni, annak érdekében, hogy minden szolgálati hely a szállítási tervét teljesítse, illetve a terv teljesítését elősegítse. A forgalom zökkenőmentes lebonyolítása érdekében céljuttalmat hirdetünk meg. Meghatároztuk a szolgálati helyek feladatát és biztosítottuk az anyagi ösztönzést. A célkitűzések ismeretében a szolgálati helyek intézkedési tervet dolgoztak ki, amiben meghatározták a részlegek, csoportok feladatát. A szakszervezeti aktivisták legfontosabb feladatát abban látjuk, hogy ne csak ismerői, hanem ismeretői is legyenek a szolgálati hely, főnökség, részleg stb. célkitűzéseinek. A végzett munkát rendszeresen értékeljük és legyenek agitátorai a jó eredményeknek és bírálói a hanyagult végzett munkának.

A munkaverseny, a szocialista brigádok, nagymértékben elősegítik a terv teljesítését, de nem nélkülözhető a szakszervezet mozgósító tevékenysége sem. De sokat tehetnek a szolgálati ágak közötti együttműködés javítása érdekében is.

A feladatok két fontos követelményt támasztanak a gazdasági vezetőkkel szem-

ben: egyik a munkaerővel, a másik a munkaeszközökkel való helyes gazdálkodás. A szakszervezeti aktivisták nem lehetnek közömbösek, ha munkaterületükön fegyelmezetlenséget tapasztalnak, ha a munkaidőt nem használják ki, vagy szervezetlenség következtében időkiesés keletkezik a folyamatos munkában. Jelezzék észrevételüket a gazdasági vezetőknek és követeljenek meg a hatékony szervezési intézkedéseket. Ugyanez vonatkozik a munkaeszközökkel, mindenekelőtt a korszerű nagy teljesítményű mozdonyokkal és a teherkocsikkal való gazdálkodásra is.

A megnövekedett feladatok végrehajtása fokozottabb munkát igényel, ami növelheti a baleseti veszélyt. Különösen nagyobb mértékben jelentkezhet ez, ha az időjárás rosszabbra fordul. Ne engedjük, hogy a sok munkára hivatkozva, bárki mellőzze a baleseti övrendszabályok betartását, s ezzel veszélyeztesse saját maga, vagy mások testi épségét, esetleg milliós nagyságú kárt okozzon a népgazdaságnak.

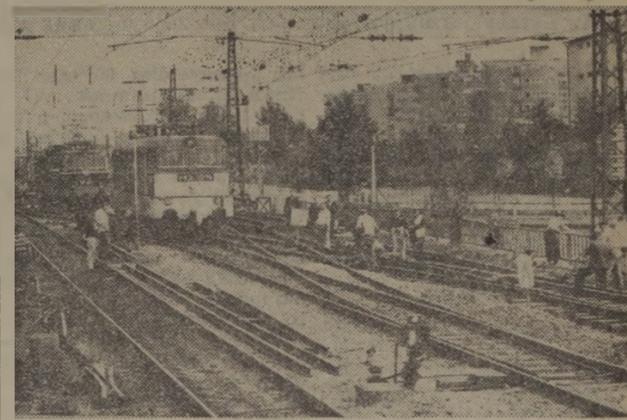
Bízom abban, hogy vasutasaink, miként eddig, az idén is elkövetnek mindent az őszi forgalom sikeréért. A vasutasok helytállása, valamint a Volánnal és a nagy szállítató vállalatokkal kialakított jó kapcsolat garancia lehet arra, hogy — ha nagy erőfeszítések árán is — az év végéig minden fuvarozásra felkínált árut elszállítunk rendeltetési helyére.

Ennek érdekében, az év hátralevő hónapjaiban erőnket latba kell vetnünk, mert az ideoi őszi forgalom minden eddiginél nagyobb próbatétel elé állítja a vasutat és a vasutasokat — fejezte be az interjút a MÁV vezérigazgatója.

Visi Ferenc

Váltócsere Miskolcon

Miskolc-Tiszai pályaudvaron ebben az évben tíz átszélési és öt egyszerű váltót cseréltek ki. Az ideoi csúcsforgalom előtt — augusztus 30-án és 31-én — került sor az utolsó, két átszélési váltó cseréjére. A Miskolc-Tiszai, és a Gömöri pályaudvarok között végzett munkálatok miatt az ideoi és a tornanádaskai személyvonatok a rendező-pályaudvar érintésével közlekedtek.



Miskolc rendező és a Tiszai pályaudvar között folyó munkálatokban száz dolgozó vesz részt. A jó szervezésnek köszönhető, hogy a váltókat határidőre kicserélték.



Géppel rögzítik a síncsavarokat



A váltócserevel egyidőben a TBK dolgozói elvégezték a sorompó karbantartását is

(Kozák Péter képriportja)

Izsák élenjáró szolgálati hely

Négy év alatt másfélszeresére nőtt az alföldi kisállomás forgalma

Bács-Kiskun megye egyik fontos szőlő- és gyümölcsstermelő területe az Izsák környéki homokvilág. A terület jellegeből adódóan évente jelentős mennyiségű zöldséget, szőlőt, gyümölcsöt termelnek, melynek nagy részét vasúton fuvarozzák el. Ez egyben azt is jelenti, hogy munkájuk folyamatos, hiszen ha elfogy a gyümölcs, akkor ott a bor, amit a közeli Agárdy-telepről indítanak útnak.

A mindössze 17 dolgozót foglalkoztató állomás munkájáról, eredményeiről Gyarmati Lajos állomásfőnök így beszélt:

— Az elmúlt négy év alatt állomásunk forgalma mintegy másfélszeresére nőtt. Ennek ellenére a kitűzött feladatokat évről évre teljesítettük. Tavaly az élenjáró szolgálati hely címet érdemeltük ki, s az idén is szeretnénk helytállni. Eddigi eredményeink biztatóak. Az év elejétől augusztus végéig közel 25

ezer tonna árut raktak be állomásunkon, ami szállítási tonnatervünk 111,46 százalékos teljesítését jelenti. Jelentősen nőtt a kezelt kocsi száma, ami szintén a feladatok növekedésére utal.

— Naponta hány kocsi raktak ki és be?

— Ezekben a hetekben napi 18—20 kocsi kerül berakásra, főként almával, szilvával, borral, faáruval megrakva. Érkezőben pedig napi 20—25 kocsit fogadunk.

Az állomás két rakodóvágányára nem mindig elegendő, ezért gyakran előfordul, hogy a IV. számú vágányt is igénybe veszik a rakodáshoz. Áruszállítási feladataik az év hátralevő részében tovább nőnek.

Az állomásfőnök elmondotta, hogy az előjelzések szerint szeptemberben és októberben a Városföldi Állami Gazdaság itt rakja be az e körzetben termelt mintegy 500—600 vagonnnyi almáját. A korábbi években ilyen nagymérvű ra-

kodásra nem volt példa. Hasonlóan növeli feladataikat, hogy Kiskunhalas állomás tehermentesítésére a Záhony—Kelebia irányú elegy egy részét a vonalon továbbítják. Ez azt eredményezi, hogy a személyvonatokon kívül éjszakanként 15—16 tehervonat is közlekedik.

— A megnövekedett feladatok nem okoznak-e gondot az állomásnak?

— Bizom dolgozóink szorgos, lelkes munkájában, becsületes helytállásában. A vállalatokkal, állami gazdasággal, tsz-ekkel kialakított jó kapcsolat is segíti munkánkat. Közös összefogásunk eredménye nem maradhat el.

Gyarmati Lajos elmondotta azt is, hogy állomásuk dolgozóit összefogó Petőfi szocialista brigád, mely tíz éve alakult, tavaly az arany fokozatot érdemelte ki. Az idén is mindent megtesznek azért, hogy jó munkával járuljanak hozzá az ideoi forgalmi feladatok teljesítéséhez.

(Gellért)

A KOLLEKTÍVA ÉRDEME:

Naponta két mozdonyt adnak át a forgalomnak

Az Északi Járműjavítóban sok bosszúságot okoz a filléres alkatrészek hiánya

Felkészülésünket az őszi csúcsgorgalomra idejekorán, már április vége felé megkezdjük. Derülátók voltunk: tavalyról is maradt tartalékalkatrész, s ha szorványosan is, de ideit szállításokra szintűgy sor került...

Az Északi Járműjavító Üzem igazgatója, Balogh Sándor fogad e szavakkal. Shogy pontosan mit jelentett ama kezdet, sorolja is: előbbre hozták egyes dízel-mozdonyok későbbre ütemezett javítását. Az első félévét négy öbbllet nagyjavítással zárták: 30 helyett 84 jármű újult meg ily módon. Akkortájt — áprilisban, májusban — arra is sor került, hogy fődarábokat, részegységeket készítsenek és juttassanak el a karbantartást önmaguk végző vontatási főnökségeknek.

Visszaköszönő gondok

Kell-e hangsúlyozni, hogy forgalom szempontjából az egész magyar vasút számára mennyire meghatározó fontosságú a Kőbányai úti üzem? Köztudott, hogy a nagy teljesítményű — 2000—5000 lóerős — dízel- és villamosmozdonyok felújítása kizárólag az ő feladatuk. Produktumukat az a szám is jellemzi, hogy évente a villamosmozdonyok közül 320—350, a dízelek családjából pedig 300—320 gördül be hozzájuk, s naponta átlagosan 2 hagyhatja el győgyultan, megújulva az Északit. Am a gyógyulás korántsem mindig zökkenőmentes.

Két visszaköszönő gond nyomozt bennünket: a nem megfelelő alkatrész-ellátás, s a fogyóban levő létszám. Több oldalas listát állíthatnánk össze azokból a terjedelmes és apró alkatrészekből — köztük kicsiny, de nélkülözhetetlen csavarokból —, amelyekre jelenleg is nagy szükségünk volna. Sokáig hiányzott az M62-esekhez kommutátor mica-sapka; külföldről fél évig nem érkezett szállítmány, végül a Ganz Villamosági Művek segítette ki bennünket. Mi sajtoló szerszámokat készítettünk számukra a gyártáshoz, ők pedig vállalták száz pár szállítását. De most is kellene hengerfej felsőréssz, fő- és hajtórúd-csapágy, dugattyú-palást és -gyűrű... Aligha van bosszantóbb állapot, mint amikor filléres értékű alkatrészek hiánya miatt vesztegel egy — sőt gyakran nemcsak egy — hozzávetőleg húszmillió forintba kerülő mozdony!

S mi jellemzi a munkakerőhelyzetet?

Eddig 99—100 százalékra teljesítettük tervünket, az eredeti elképzeléshez képest 96,5 százalékos létszámmal. Kevesebben vagyunk, mint a növekvő feladatok megkivánndák, s hogy ilyen körülmények közepette is helytállunk, az jórészt szocialista brigádjaink, vállalkozó szellemű munkáskollektívánk érdeme.

Nem a véletlen műve

Örvendetes — igaz: nem a véletlen műve; a társadalmi szervek és az üzem vezetése is szorgalmazta, hogy így legyen —, sikerült megörizni a jubileumi munkaverseny lendületét. Sőt: néhány területen még tovább is léptek! Ami például a társadalmi munkálati: eddig kétszer annyi órára telt az erejükkel, mint tavaly. Emlékezetesen sikerült — tízezer órát jelentett — az április 22-i kommunista szombat; a vasutasnapra pedig — a KISZ-szervezet kezdeményezésére — ugyanevak társadalmi munkában végezték el a 033-as pályaszámú M62-es mozdony nagyjavítását. A nagyjavításra fordított ötezer

óra hozzávetőleg 80 ezer forintot ér az üzemnek... Budapest X. kerületében, a rohamosan változó Kőbányán, „jegyzik” az Északi járműjavítót. Tudják róluk, hogy bár a kerület peremén helyezkednek el — néhány száz méterrel arrébb már a Józsefváros kezdődik —, mindenkor számíthatnak rájuk a társadalmi munkában. Így van az ide is. Karbantartják azokat a parkokat, amelyeket korábban ők létesítettek; az „Egy üzem — egy iskola” mozgalom keretében változatlanul patronálják a MÁV-telepi általános iskolát (a nyáron a tantermeket festették újra).

Az üzemigazgató elégedetten szól az Alkotó ifjúság pályázatáról, továbbá a Ki minek mestere?, és a Ki minek szakértője? ifjúsági vetélkedőkről, amelyek szintén eredményesebbek voltak, mint a korábbi években. Mindezt az is tanúsítja, hogy a Kiváló ifjú mérnök és a Kiváló ifjú közgazdász címet a tavalyi 4-gyel szemben az ide 7-en, a kiváló szakmunkás címet pedig a 14-gyel szemben 28-an érdemelték ki. Önként adódik a kérdés: milyen szerep jut az Északi járműjavítóban a 30 évesnél fiatalabbnak?

Ígéretes fiatalok

Mind jelentősebb szerep jut nekik. Az üzemi létszám 28,3 százalékát alkotják; nyolcszázannak és 18 kivételével valamennyien tagjai a szakszervezetnek. A harmincévesnél fiatalabbak közül harminchatan végeztek egyetemre, tizenhárom pedig főiskolát, és huszonhatan járnak jelenleg egyetemre, vagy főiskolára. Huszonhatan látnak el csoportvezetői, vagy még magasabb munkakört, harmincegyen szakszervezeti funkcióit; hatvanheten kiváló dolgozók.

A munkaerőgondok enyhíthetők milyen mértékben számíthatnak a saját nevelésű fiataljainkra?

A természetes utánpótlást saját szakmunkásképzésünk fedezi. Az ide hetvennél többen szereztek szakmunkás-bizonyítványt nálunk; közülük negyvenöt maradt itt, tizenheten pedig más MÁV szolgálati helyen dolgoznak tovább. Persze ha ehhez hozzávesszük, hogy — lezsalálkolás, vagy életkor miatt — az ide 65—70 szakemberünk megy nyugdíjba, az egyenleg kedvezőtlen. Előnyös viszont a MÁV Vezérigazgatóságának ama intézkedése, amely további szolgálatra ösztönzi a dolgozókat. Beszélgettünk azokkal, akik jövőre érik el a nyugdíjkorhatárt... mintegy 40 százalékuk nem mond búcsút, marad. Jelenleg is 70 szakmunkástanulónk készül a szabadulásra, az első éveseknél viszont jobb a helyzet: 115 gyerekünk van. Ha ők munkába állnak, három év múlva egyensúlyba kerülhetünk.

Szakmunkásképzés az üzemben belül

Vonzóbbá tette a képzést a szeptember 1-én átadott, 22 millió forintért létesített, új oktatási intézményünk. Felavatása előtt az üzem vezetői felkeresték a fővárosi tanács illetékeseit, felajánlva, hogy ily módon kívánunk közreműködni Budapest és Kőbánya szakmunkásképzésében. Miként az elsőévesek száma mutatja: jöttek is fiatalok... más kérdés, hogy legtöbbjük vidéki gyerek. De — legalábbis is ami a munkát illeti — tárt karokkal várja őket a főváros, a vasút.

Aligha fognak tétlenkedni. Ahogy korosodik a MÁV mozdonyparkja, úgy szaporodik a járműjavítók teendője. Ezt példázzák a mintegy 15 éves villamosmozdonyok, amelyekből eddig évente általában egy gördül be a 3 hónapot igénylő teljes felújításra. Az ide már 12, jövőre pedig 24 ilyen villamosmozdony érkezik —, hogy újabb másfél évtizedig közlekedhessen hasonló nagyjavítás nélkül. Remélik viszont, hogy nem ismétlődik meg az idei baleseti rekord: május közepétől június végéig hét mozdony sérült meg a forgalomban. Hat hét alatt annyi, amennyi máskor hat hónap alatt! Torlódtak a feladatok; nem volt más választás — rendkívüli intézkedéseket kellett hozni.

Ahhoz, hogy a meglévő berendezéseinket jobban kihasználhassuk, a kerékmegmunkálóknál megszerveztük az éjszakai műszakot. Néhány szakembert a csúcsesztérgályosok közül helyeztünk át, hogy kiteljen a létszám... de az is előadódott, hogy művezető dolgozott az esztérgapadon.

Tudják, mi a dolguk

Akik nem szokták meg a három műszakos munkarendet, nem húzódoztak az éjszakázás miatt?

Mondhatnám azt is: átértékelték az üzem szorult helyzetét. Persze ez csak rész-igazság. Anyagilag is érdekelte tetteik őket, oly módon, hogy nemcsak a műszakpótlékot kapják, hanem nagyobb mértékben részesednek majd az őszi csúcsgorgalmi prémiumból.

Alaptörvény: a vasútnak mennie kell. S aki a vasút hierarchiájában bármilyen posztra áll, tisztában van ezzel. Természetes tehát, hogy a járműjavító e feszített hetekben-hónapokban szintűgy részt vállalnak a hatványozódó feladatokból. Tudják, mi a dolguk — teszik, amit tenniük kell.

Földes Tamás

A nyár végén a Bodrogköz felső részében egy faluban éjszakáztam. Korán reggel ébredtem, de a szállást adó néni — aki fogadott —, még korábban, mert már egy kosár harmaton szedett uborkával jött a kertből.

Hová teszi ezt a sok szép uborkát?

Eladom. Pénteken jön haza a fiam Miskolcra kocsival, aztán bevisszük Újhelbe.

De hiszen ma még csak kedd van! És szombatig milyen lesz ez a gyönyörű elraknivaló?

Mit csináljak... — tette le a kosarat a néni. Igazított félrecsúszott fejkendőjén, majd így szólt:

Oda van a mi fűtőös kisvonatunk, lelkem. Az autóbusszra meg nem lehet bonyolult felszállni. Sokszor még egy kis szatyorral is nehezen. Igaz, hogy a busz hamarabb berobog az emberekkel Patakra, vagy Újhelbe, mint pár évvel ezelőtt a kisvonat, de én csak azt siratom. Itt kutyogott el a kertünk alatt. Akkor még tudtam, hogy hányadán vagyok az idővel, mert az pontosabban járt, mint akármilyen híres óra. Szegény jó uralm is szerettem. A kaszát is ott kalapálta a sínen. Mások úgyszintén. Egy masiniszta, aki Zemplénagárdon lakott, de ide nősült, és

JOBBA LENNE, HA NEM ÍGY VOLNA

„Takarékosan” tolat a tokodi tartalék

Az első félévben a tervezett 161 ezer tonnánál többet, pontosan 162 374 tonna árut továbbítottak Tokod állomásról. A kocsikhasználat 31,34 tonnás előirányzatát 31,47 tonnára teljesítették a tokodi vasutasok. Kedvezően alakult a kocsitartózkodási mutató is, hiszen a 92 százalékos célkitűzést 93,83 százalékra teljesítették.

A felsorolt adatok valójában nem nevezhetők „kiemelkedő” teljesítménynek, mégis azok, mert a tokodi vasutasok rendkívül nehéz körülmények között dolgoznak. A tervezett 61 főnyi létszám helyett mindössze 34-en vannak ezen az állomáson, így a viszonylag szeregy túlteljesítést is bizvást mondhatjuk kiemelkedő teljesítménynek, különösen, ha azt is figyelembe vesszük, hogy mindezt balesetmentes munkával érték el Tokodon.

Egy nagy körzet vasútállomása

Rendkívüli módon nehezíti munkánkat a létszámhiány — mondja Gerendás János forgalmi szolgálattevő. — Előfordul, hogy csak a tolatásvezetőnk, vagy csupán egy kocsirendezőnk dolgozik az M 32-es tartálékkal. Ilyen esetben ahhoz, hogy a bánya részére kivigyük a kocsikat, a váltókezelőt kell elküldenem az útátjáró biztosítására. S nem ritka az sem, hogy a forgalmi szolgálattevő vagy az állomásfőnök közvetlenül segíti az elegyrendezést állomásunkon.

Helyzetünk valóban nagyon nehéz, mert hét kocsirendező helyett csak kettő, öt tolatásvezető helyett csak három van állomásunkon — veszi át a szót Krammer Lajos állomásfőnök-helyettes, aki a kereskerelmi szolgálatot vezeti. — Sajnos, a kereskedelem területén sem állunk jobban, mint a forgalomnál: a korábbi tíz raktárnok helyett csak öt van Tokod állomáson.

A feladatok persze korántsem csökkentek itt az elmúlt évek során. Ellenkezőleg, növekedtek. Tokod állomás ma a 18. számú Volán Vállalat körzeti állomása. Az el- és felfuvarozást tekintve innen szolgálják ki a dorogi és az esztérgomi vállalatok, ipari üzemek jelentős részét és a körzethez tartozó egyéb fuvarozatókat is. Így a tíz kilométerre levő Sársápról Tokod állomásra fuvaroznak a Volán teherautói naponta ötvagonnyi öntődei homokot és két vagonra való kaolint.

Naponta három, egyenként 1010 tonna terhelésű tehervonatot indítanak Tokod állomásról. Nagyobb szerelvényeket nem állíthatnak össze, mert a piliscsabai 15 ezrelékes emelkedő így is eléggé próbára teszi az M 62-es gépek teherbíró képességét.

Rakodás vasárnap is!

Minek köszönhető, hogy gondjai ellenére is jó eredményeket ér el Tokod állomás?

— Körültekintően szervezzük a munkát...

— Minden segítséget megkapunk a Volán dolgozóitól...

— Különösen sokat köszönhetünk a szénbányának és a többi fuvarozatónknak, a fátólitónak meg az üvegyárnak is, akik szabad szombaton és vasárnap sem „húzzák le a roltó”, hanem rakodnak, amikor erre szükség van... — kapjuk a válaszokat beszélgető partnereinktől.

Érdemes néhány konkrét példával is megfontlani ezeket a válaszokat.

Vasárnap hajnalban 1400 tonnas, zútottkövel rakott irányvonat érkezett Tokod állomásra Uzsbányáról. A Volán kirendeltség az előzetes értesítés alapján jól felkészült a vagonok kirakására, de a vasutasok sem tétlenkedtek. Az állomás három különböző rakodóhelyére elosztva állították ki a kocsikat. Ezzel lehetővé tették, hogy a volánosok egyszerűen három markológéppel kezdhesék meg a kocsik kiürítését. A munka gyorsan haladt: a markológépek kezelői nem késték le otthon a vasárnap ebédjüket. A kiürített szerelvény pedig már 16 óra-

kor indulhatott tovább — a menetirányító rendelkezésének megfelelően — Hegyeshalom felé, kavicsért.

Az egyik korábbi vasárnapon a fatelitő rakodóbrigádja nyújtott kiemelkedő teljesítményt. Hat DB-kocsiban érkezett talpfa-küldemény az üzem részére. Az iparvágányunkra reggel beállított hat kocsiból délre kirakták a talpfaát. A gyorsan kiürített idegen kocsikat az első vonattal indíthaták vissza, az NSZK-ba.

Minden kocsira szükség van

Napjainkban a helyi szénosztályozó üres nyitott kocsikkal való ellátása jelenti a legnagyobb feladatot Tokod állomás dolgozóinak számára. Egyszerűen azért, mert a bánya igényeit rendszerint a helyi leadású kocsikból kell kielégíteni. Bizony gyakran megtörténik, hogy egyik-másik üzem nem győzi a részére érkezett áru gyors kirakását. Ilyenkor az állomás csak „csöpögtetni” tudja a kocsikat a szénosztályozónak. Előfordul például, hogy némelyik kocsit nem küldhetik a szénrakodáshoz, mert kisebb sérülés érte, kizsákadat valahol a padlódeszka. Ilyenkor rendszerint akcióba lép Mészáros Sándor, a szénosztályozó vezetője, aki jól tudja, hogy minden kocsira szükség van a fűtőanyag továbbításához. Átkéri a kocsit, sőt a kocsit is, amelyet a bánya szakemberei néhány óra alatt kijavítanak, s már mehet is a szénalá, rakodásra.

Jelentős tettek ezek is, különösen most, az őszi forgalom kocsiszegek heteiben, hónapjaiban...

L. J.

Megjegyezzük

Ne fogjunk mindent a létszámhiányra

Az utóbbi időben sok panasz jelenik meg a sajtó hasábjain a vasútról. A közelmúltban a Népszavában is szóva tette egy utas, hogy a kocsik nincsenek vízzel feltöltve. Magam is tapasztaltam ilyen hiányosságokat. Szeptember 15-én a Budapestről Somoskőújfaluy közlekedő gyorsvonaton a 39—51006, 29—17006, 29—17008, 19—17159, 29—17019 és a 29—17001 számú kocsik mellékhelyiségekben nem volt víz. Nem is beszélve arról, hogy ezek közül néhány a határon túl is közlekedik.

A vonaton két jegyvizsgáló tartózkodott, s az első három kocsiba a jegyvizsgáló Salgótarjánig nem ment be jegyet kezelni, hanem a 19—17149 számú, első osztályú kocsit egyik nemadományozó fülkéjében cigarettázott harmadmagával. Gondolom, hogy itt nem a létszámhiány okozta a mulasztást. Úgy látszik a panaszok nem alaptalanok. Sz. F.

Requiem egy kisvasútért

szolgálaton kívül is megfordult a faluban, mondta egyszer az embereknek a kocsimában:

— Hallják?! — Ha egyszer szétverik a sint, én beutok a vonattal az udvarukra!

— No, az jó lesz — vették a lapot az emberek —, legalább nem kell messzire cipelni a batyut.

Egyik késő őszi napon — van annak tán húsz éve is. Van bizony, mert akkor még nem volt téisz. Kimentem kukoricaszántat vágni a Fekete-ér mellé. Délután kurnyavica idő lett. Királyhelmeck felől hordta, kavarta a havat a szél. Összekaptam magam. Hátamra a batyut, amiben volt egy félzsáknnyi csöves tengeri is, amit a szárvágás közben lécskáltam. Jövögetek a rövidebben hazafelé vezető úton a vasút mellett, amikor egyszer csak fűtőög rám a vonat. Zörgését a nagy szélben nem is hallottam. No, csak menj — mondom magamban, hiszen nem állok az utadban, mert amúgy ha nagy sár volt, szoktunk a sinek közt menni. De most csak oldalt a töltés mentén igyekeztem. A vonat meg csak fűtőül szakad-

koszorút raknak a kisvasút sírjára.

— ??

— Ugy bizony! — folytatja a néni. — Mert most minden terményt Patakra vagy Újhelre kell szállítani. Teherautón, vontaton. Aztán onnan ide a sok mütrügdyát, meg egyebet. Az én eszemmel nemigen tudom felfogni, hogy másfél millió forint micsoda sok pénz, de azt tudom, hogy itt a mi vidékünkön a többi gazdaságokból sem a madarak hordják-viszik azt a sok-sok holmit, amit azelőtt a kisvasút szállított. Dehát kinek fáj az, hogy ott árvalkódnak haszontalanul a sinek? Nem gurul már rajtuk az élet. Kinek fáj?! Talán csak nekünk, akik olyan világban nőtünk fel, hogy egy lyukas bögrét sem tudunk a szemétre hajítani. Mert ha tejet, vizet nem ihattunk belőle, földdel raktuk veli, hogy legalább palántát vagy virágot növezzsen...

— Maga aki az esti beszélgetésünkkor olyat is mondott, hogy a sírásra is oda-tartja a fülét. Talán másképp gondolja? — nézett rám fénylő szemekkel az öregasszony, de én nem tudtam szólni csak álltam lesütött szemmel mint aki bánrészes abban, hogy meghalt (és nem megszűnt) egy kisvasút.

Dávid József

A munkaerőhiány szorításában (5.)

Egy új rendezőpályaudvar anomáliái

Nem hiszek abban, hogy riportsorozatunk hatására megszűnik a munkaerőhiány a vasútnál. Célunk sem ez volt, hiszen eddig csak néhány jelenséget, aggasztó tényt villantottunk fel. A munkaerőhiány a társadalom, a vasút jelenlegi helyzete, erőforrásai és korlátai tükröződnek. Ezért csak az összefüggések vizsgálatának van értelme, hiszen munkások után sóvárog a könnyű-, és nehézipar, a mezőgazdaság is. A tény közismert: csökken a konkrét munkát végzők száma. Ha az összefüggéseket komolyan vizsgáljuk, kiderül, hogy a létszámhiány hámozott luftballonhoz hasonlít. Mert van ugyan létszámhiány, de elkerülhető lenne. A jelenlegi állapot megszüntetését az eddig kialakult gyakorlat mégsem teszi lehetővé. Az eredménynek többek között műszaki-technikai, szociális, erkölcsi, szervezési feltételei vannak. Ezek gravitációja azonban nemcsak a MÁV-ra hat. Hogy mennyire bonyolult összefüggésekről van szó, némiképp érzékelteti a szolnoki csomópont példája.

Korszerű-e az új rendező?



Hasznos Pál gurításvezető munka közben (Óvári Árpád felvétele)

Kilencemeletes lakóházak tövében „lúktet” a tetszetős, metropoliszhoz illő pályaudvar. Az utascarnok és szolgáltató helyiségei méltóak a huszadik századhoz. Úgy tűnik, itt mindenre gondoltak a tervezők és építésszek. Az utasok kényelmét szolgálja a presszó, az olcsó ebédelési lehetőség, a székfotelok, az utasellátó automatái, a csomagmegőrzők, a vágányokhoz vezető aluljárók. De vajon milyen a csomópont a vasutások szemével nézve? Múltérra, hogy Közép-Európa egyik legmodernebb pályaudvarának nevezzék?

A pályaudvar valóban csodálatos, amit az utasok látnak szép és jó — magyarázza Németh Mihály állomásfőnök. — Utasalujárók, szigetperonok csökkentik a balesetveszélyt, tágas, kényelmes váróterek teszik kellemesebbé a várakozás perceit. A rendező pályaudvar azonban már nem is annyira modern. Ezért szok-

tam tiltakozni a „leg-ek” ellen. Legkorszerűbb, legmodernebb. Szerényebben, megfontoltabban kell alkalmazni ezeket a szavakat.

Az új rendező 1969-ben, a személypályaudvart pedig 1975-ben adták át. A rendező kapacitása ötven százalékkal nőtt. Huszonnégy óra alatt 3400 kocsit szállítanak. A teljesítményre jellemző, hogy tavaly egymillió hatszáz ezer tonna árut szállítottak. Az idén is ennyi várható. A pályaudvarról 120 személyvonat indul és ugyanennyi érkezik huszonnégy óránként. Imponáló, lelkesítő számok ezek, de nézzünk a statisztikai adatok mögé, vizsgáljuk meg az elegyrendezés, a szállítási körülményeit.

A helyszíni váltókezelés már a múlté — folytatja az állomásfőnök. — Itt nincs vonóvezető és kézi állítás váltó. Integrita-dominó berendezés segítségével, gombnyomással állítják be a vágányutakat.

Csőposta helyett küldöncök

— Ez — gondolom — nélkülözhetőt tette a váltókezelők alkalmazását.

— Nem ilyen egyszerű a dolog. A váltókezelőkre — bármennyire is anakronisztikus — továbbra is szükség van. A berendezések érzékenyek. A váltók karbantartását (olajozás, tisztítás), lelkiismeretesebben kell végezni, mint eddig. A vonatok zárjelző lámpáinak elhelyezése is a forgalom feladata. A kocsikisorozáshoz, a mozdonyok vonatokhoz kíséréséhez szintén munkaerőre van szükség. Mindezt a váltókezelők végzik. Részben tehát kocsirendezői munkakört látnak el, a beosztásuk mégis váltókezelő. A technika korszerűsödött, a létszám maradt. Persze számuk hónapról hónapra csökken, mert közülük is sokan nyugdíjba mennek.

— Hol, milyen munkaterületen lehetne még tökéletesebb a technika?

— Az elegyrendezésnél. A legnagyobb gondunk a saruzás. Erre tényleg nem illik a modern jelző. Hiányzik ugyanis a célvágányfék. Harminchat irányvágányba kellett volna beépíteni ezeket a berendezéseket. A rendező felújítása előtt szakemberek jártak külföldön, hogy tapasztalatokat szerezzenek megismerjék működésüket. A tét nagy volt. A célvágányfék legnagyobb előnye ugyanis az, hogy helyettesíti a nehéz fizikai munkával járó saruzást. A tervekből mégis kimaradt, mert körülbelül egymilliórd

kosrendezőnél, mégis kísért a munkaerőhiány. Nézzük a tényeket! Tavaly januárban 942 dolgozója volt a pályaudvarnak és a rendezőnek. Az idén, szeptember 8-án a létszám már csak 891. (Az év elején még 913-an voltak.)

Ugorjunk vissza néhány évet. 1975-ben 58 saruzó dolgozott a rendezőben, most 38. A rekonstrukció előtt 64 váltókezelő volt, jelenleg — részben az integra-dominó berendezések üzembehelyezése miatt — 33-an vannak. A vonatkísérői létszám csökkenése még aggasztóbb. Három évvel ezelőtt 210-et rögzített a „megszabás”, a számuk most 119. (A pályaudvarról induló személyvonatokra már csak egy vonatvezető és egy jegyvizsgáló jut!) A rohamos csökkenést jól érzékelteti egy 1965-ös adat. Az utazók létszáma akkor 346 volt (43-mal kevesebb az előírtnál). Most is szükség lenne ennyi dolgozóra. A pályaudva-

ron és a rendezőben tizenhárom évvel ezelőtt 1158-an dolgoztak.

A munkákész hiányának a következménye itt is a kiadatlan szabadnapok és a sok túlóra. Ez utóbbi az idei első félévben kilencszáz ezer volt. Az utazóknál a havi szolgálati órák száma átlagban 236.

Az utánpótlás rohamos csökkenésére figyelmeztetnek a következő adatok. Tavaly 32 dolgozót helyeztek a pályaudvarra és 91 újfelveleles jelentkezett. Az idén 23 odahelyezés és 71 újfelveleles az eredmény. A kép azonban az eltávozók számának ismeretével lesz teljes. 1977-ben áthelyeztek húsz dolgozót, kilépett 80 és nyugdíjba vonult 41 dolgozó. Az idén augusztusig áthelyeztek tizenkettőt, kilépett 64, nyugdíjba vonult 39. Az év végéig még huszonhárom mennek nyugdíjba. Tavaly 264 volt a fluktuáció, ebben az évben augusztusig már 209.

A pénz nem old meg mindent

— Szolnoknak nyolcvanháromezer lakosa van. Ebben az évben egyetlen érettségizett fiatal sem jött a vasúthoz! Ez komoly figyelmeztetés valamennyiünk számára. A létszám csökken, a forgalom növekszik. A számokból arra lehet következtetni, hogy néhány év múlva nagyobb bajok lesznek a vasúton. Ez az ellentmondás, feszültség fokozódik és valamikor, valahol „rövidzárlatot” okozhat. A rutinos, gyakorlott emberek nyugdíjba vonulnak. Túlóránál sem lehet a végtelenségig. A dolgozók fáradtak, és rádöbbennek, hogy a pénz nem minden! Havi 220 óra munkával keresnek hater ezer forintot...

Sajnos a létszámmal együtt nem csökken a betegek száma. Megszakadt a vasutas dinasztiai láncsora is. Már csak 150 harminc éven aluli dolgozik a személypályaudvaron és a rendezőben. A fiatalok kedvelik a technikát. Ezt bizonyítja, hogy forgalmi szolgálattevő és mozdonyvezető-hiány nincs. De van egy másik anomália. A vasút csak 18 évet betöltött dolgozókat foglalkoztathat. Az általános iskola elvégzése után sokan gimnáziumban és szakmunkásképző intézetekben tanulnak tovább. Nem marad olyan fiatal, aki a vasúthoz kíváncsok. Nincs olyan szülő sem aki fiát saruzónak, vagy kocsirendezőnek nevelné. Ezért az igazán jól dolgozók már kevesen vannak. A többség nem tud eleget tenni a mai vasút követelményeinek. Az újfelvelelések többsége összefüggésben áll a vasútnál, aztán tavasszal tovább állnak. Elemizzük még egy kicsit a korszerűséget. A pályaudvaron

nincs óvoda-bölcsőde, pedig 44 gyes-en lévő kismama szívesen visszajönne dolgozni, ha lenne ilyen szolgáltatás. A szociális létesítmények viszont kifogástalanok. A vonatkísérők laktanyája például szállodának is beillik, csak az a baj, hogy nincs kihasználva. Az állomásfőnök már gondolkodott azon, hogy nyáron egy részét idegenforgalmi célokra adja ki. Legalább lett volna egy kis haszna a drága épületnek. Az igazgatóság persze nem engedélyezte. A dolgozókkal való törődés jele az ötszáz adagos üzem konyha, ebédlő, a hidegmeleg vizes fürdő, az elektromos fűtéssel ellátott sarus melegedők. Ilyen miliőben anakronisztikus már a hivatkozás a saruzók egykori földbe vajt kunyhóira, melegedőire, de az állomásfőnök még emlékszik rájuk. Az apja szolgálati helye volt.

A szociális körülmények tehát az átlagnál jobbabbak, de néhány munkakörben változatlan a technológia. Nyolckilenc sarus „fog” 36 irányvágányt. Emiatt a kocsikat egy „magasságban” saruzzák, a cél előtt valamennyi megáll. Ezért a „fogás” után a gurítói mozdonyral ismét meg kell tolni a vagonokat. A korszerű elektro-pneumatikus vágányfék gombnyomásra működik. Kezelőjének mégis figyelembe kell venni, hogy hány kocsi, milyen teherrel gurul, milyen a szélereősség, síkosak-e a vágányok? A fékhatás erősségét ugyanis az határozza meg, hogy hány másodpercig tartja lenyomva a gombot. A saruzók is élő komputer. Mielőtt leteszik a sarut, sok külső tényező hatását kalkulálják az eredménybe.

Aggasztó a kocsihány

A rendezőpályaudvar egésze mégis sokkal korszerűbb az átlagnál. De ki gondolná, hogy ez sem egyértelműen öröm. Miért nem? Mert a MÁV egészének alacsonyabb technikai színvonalra hat rá, fékezi kapacitásának teljes kihasználását. Hiába korszerű egy pályaudvar, ha a környező állomások és vonalak átbocsátó képessége kicsi. Ha egy autó karosszériája új, de a motorja régi, koptott — nem megy gyorsabban. Kevés a kocsi is — az őszi forgalomban sem lesz több —, mégis egyre több áru elszállítását várják változatlan (termelési) körülmények — munkaerő, munkaeszköz stb. — mellett. Szolnokon is aggasztó a kocsihány. Miatta eddig húsz ezer tonna műtrágyával szállítottak kevesebbet. Na-

ponta 1800—2000 tonnát kellenek kocsiba rakni, hogy a lemaradást pótolják.

Egyetlen a leterhelés is. Nappal 1300, éjszaka pedig 2000 kocsi fut be a rendezőbe. Szerencsére annyi vágány van itt, hogy a torlódást nem lehet észrevenni. Egyszerre húsz vonatot is várhat gépre, nem zavarja a rendezést. A vágányzárakkal zsúfolt pályákon azonban továbbra is lassan „csordogálnak” a menetrend-szerűségét megsúfoló személy- és tehervonatok.

A kör ezzel bezárult. Ezek után ki-ki eldöntheti, hogy a munkaerőhiány valóban hasonlatos-e a hámozott luftballonhoz? Érdemes ezt továbbgondolni, hogy egykor ne kelljen a vasút sorsáért aggódni!

Kaszaló Sándor

Riportsorozatunk — amely néhány nagy pályaudvar munkaerőhiány okozta gondjait, okait, összefüggéseit villantotta fel — befejeződött. Nem törekedtünk a teljességre, és biztos receptet sem tudunk adni a megoldáshoz, de ez nem is az újságíró feladata. Csupán — a tünetek alapján — próbáltuk a diagnózist megállapítani, rögzíteni. Sorozatunknak bizonyára vannak vitára okot adó megállapításai, amihez érdemes hozzászólni. Szeretnénk, ha minél többen gondolnák tovább és írják meg a szolgálati helyeken tapasztalt munkaerőhiány következményeit, megszüntetésének lehetséges módjait. Az őszinte eszmecsere sohasem haszontalan. Várjuk leveleiket, amelyek tartalmát lapunk hasábjain folyamatosan közöljük.

— A szerk. —

Megkezdődött a répakampány

Vagonszámra érkezik az áru a hatvani konzerv- és cukorgyárba

Egy kerítésen belül két gyár üzemel Hatvanban. A vasútállomás szomszédságában. A konzervgyárnak rendszeresen vagonok érkeznek az üveg, a dobozgyártáshoz szükséges lemez, a különféle segédanyagok, s nagy mennyiségű kész-áru indítanak útnak a hazai és a külföldi megrendelőknek. A Mátravidéki Cukorgyár hatvani és a selypi gyáregysége is fogadja már a cukorrépat. Selypen szeptember 4-én vették át az első szállítmányt, Hatvanban pedig 11-én kezdték a termelést. Még a répakampány előtt sok ezer vagon készkővet hoztak a szerelvények, ami ugyanis a cukorgyártás fontos anyaga.

— A szerződéses alapon termelt nyersanyag nagy része, 450 ezer tonna cukorrépa vasúti kocsikban érkezik a gyárba — tájékoztat Nérey Ernő, a répakosztály vezetője. — A gazdaságok a feldolgozás ütemének megfelelően, előre meghatározott időben és mennyiségben küldik a répat. A gyárban pedig vízágyúval ürítik ki a vagonokat. A mellékterméket, a répaszeletet, hatvan kilométernél nagyobb távolságra szintén a MÁV juttatja el a termelőszövetkezeteknek.

A cukorrépakampányt minden évben értekezlet előzi meg. Ezen a vállalat vezetői ismertetik a nagy répatermőhelyeket, s azt is megmondják, hogy hol, mikor rakodnak, s melyik gyáregység fogadja az

egyes küldeményeket. Ennek megfelelően készül el a vonatforgalmi terv, a budapesti, a miskolci és a debreceni igazgatóság együttes munkája alapján.

— Állomásunk a gyárak igényeit, kívánságait tiszteletben tartja — hangsúlyozza Kőrösi Gyula állomásfőnök-helyettes. — Az őszi időszakban három vágányt biztosítunk a két gyár forgalmának lebonyolítására. Naponta körülbelül négyszázötven vagon érkezik, illetve hagyja el a gyárudvart. A répaszállítás minden évben alaposan megnöveli az állomás forgalmát.

A két gyár és a vasút kapcsolata jó. A konzervek bevezették a vasárnapi rakodást, a cukorgyáriak pedig szünet nélkül fogadják a répat a kampány idején. S bár az állomás létszám gondokkal küzd, egy tolatásvezető és egy kocsirendező a gyár területén végzi munkáját. Régi, kipróbált emberekre bízták ezt a feladatot, olyanokra, akik több éves tapasztalataik alapján alapos helyi ismeretekkel rendelkeznek, s jó munkakapcsolatot építettek ki a cukorgyár dolgozóival.

A hatvani vasutasok jól tudják, hogy a nagy mennyiségű répat a megadott időre kell a gyárba juttatni. Ezt megköveteli a folyamatos termelés, s így a vállalat vezetői ismertetik a nagy répatermőhelyeket, s azt is megmondják, hogy hol, mikor rakodnak, s melyik gyáregység fogadja az

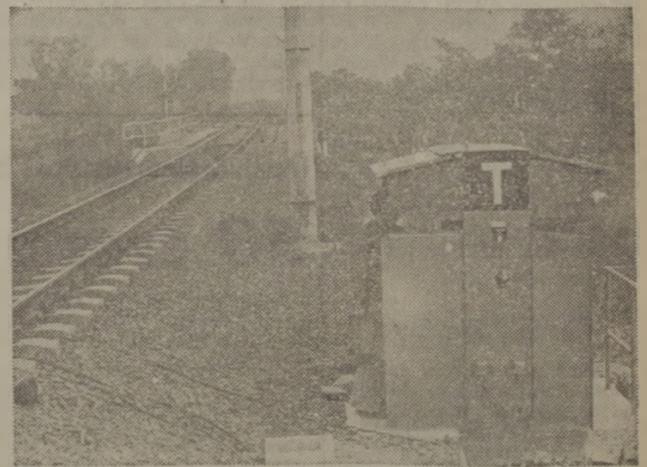
Purt Gusztáv

SZOCIALISTA BRIGÁDOK A SZAKKÖRÖK KIÁLLÍTÁSÁN

A győri Arany János vasutas művelődési házban rendezett szakkörök kiállítása a napokban bezárta kapuit. Az intézményhez tartozó szakkörök tagjainak gyűjtéséből, illetve munkájából 1200 érmét, 180 képeslapot, 250 idegen és régi pénzt, 150 bélyeget, 91 fotót, 38 szőnyeget és makramét, valamint több kis szobrot, rézdomborművet és fafaragást láthattak egy hónapon keresztül az érdeklődők. Sok szocialista brigád kollektíven kereste fel a kultúrház egész nagytermet elfoglaló, 550 négyzetméteres alapterületen elhelyezkedő látványos bemutatót.

Korszerűsödő pályák

Hegyeshalom és Rajka állomások között elkészültek az új, 75 herces automata térközök és sorompók. A korszerűsített vonalszakasz üzembe helyezése után növekszik a vonal átbocsátó képessége és biztonságosabb lesz a közlekedés. A pálya csm közlekedésre is alkalmas.



Majos András a fényesorompó berendezéseit ellenőrzi



Brücker Antal és Hegedűs Pál egy transzformátor műszeres vizsgálatát végzi (Tenta György képriportja)

MÁR JÚLIUSBAN JELEZTÉK:

Gépkocsihiány akadályozza a tüzelő házhoz szállítását

Budapesten több mint nyolcszázán várnak szénre, fára

„Az év utolsó negyedében is viszonylag sok csapadékra lehet számítani. A havazások november 20–23 között elkezdődnek. A hőmérséklet általában a sokévtől átlag alatt marad” — így szól a nyiregyházi „időjárás” előrejelzése, amelyet nemrég az egyik hetilapnak adott.

Ahhoz azonban még időjósra sem kell lenni, hogy valaki észrevegye, csalahatatlannul itt az ősz, s hamarosan talán fűteni is kell. Persze, ha van mivel...

Hol szorít a cipő?

Az utóbbi hetekben többen is panaszkodtak, hogy nem hozzák a tüzelőt, holott időben megrendelték Budapesten a tüzelőházhoz szállítási kirendeltségnél. Nemes Lajos szertárfőnök gondterhelten mondja:

— Felőrli már az idegeinket ez a munka. Szebelényi Mártonné is ebbe betegedett bele, jelenleg is betegállományban van idegkimerültséggel. Nem is csoda. De jöjjön velem, és meghallhatja a legilletékesebbtől, Lajos bácsitól, hogy hol szorít a cipő.

A kis irodában fogadja a tüzelőt igénylők és a sürgetők ostromát Nagy Lajos nyugdíjas. Májusban kisegítőként jött, de most, hogy Szebelényiné megbetegedett, kettőjük helyett egyedül látja el a munkát. Egyre nehezebb a helyzete. Az ügyfelek türelmetlenek. Érthető, mindenki szeretné időben megkapni a tüzelőt. Lajos bácsi joggal aggodízik, hiszen már most, szeptember közepén mintegy három hónapos határidőt kell mondania a szállításra.

Mindketten elmondták, hogy ők aligha segíthetnek a gondokon. Régóta ismerik a nehézhelyzetet a budapesti vasútigazgatóság anyaggyártóosztályánál is, mert már június 16-án és július 19-én írásban jelentették a tarthatatlan állapotot. Ebben a két levélben szó volt arról is, hogy egyre sürűbben fordul elő: a három gépkocsiból egy-egy nem áll ki. Sajnos ez elég gyakori jelenség. Következésképpen? Akiket előre kiértékeltek, hiába várják tüzelőjüket. Többen szabadságukat vagy napidíjukat kérik számon az irodán, amiért feleslegesen telt el a napjuk. A két levélben megírták azt is, hogy június 16-án 383 megrendelőnek 1049 tonna, július 19-én pedig 605-nek 1543 tonna háztartási szén szállításával késnek.

Kevés a remény

Ezekre a levelekre írásbeli válasz nem érkezett, de telefonon többször beszéltek az anyaggyártóosztály vezetőivel. Azt ígérték, hogy talán októberben lesz még egy kocsis és akkor meggyorsul a szállítás.

— Mi türelmesek vagyunk — mondja Nemes Lajos szertárfőnök —, de ha nincs kocsis, a hátunkon nem tudjuk elszállítani a szenet. Az állandó kocsihány miatt tovább romlott a helyzet. Szeptember 8-án 819 vasutas, illetve nyugdíjas 1918 tonna szenet várt elszállításra.

— Nem hazudtam én soha életemben — szólít közbe Nagy Lajos —, de nehéz megmondanom az igazat. Hogyan mondjam meg az idős embereknek: ne reméljék, hogy a fűtési szezon előtt megkapják a szenet. Szörnyű ilyen helyzetben tehetetlennek lenni...

— Így igaz — helyeselte a szertárfőnök —, hiszen ide főként idős korú nyugdíjasok járnak, fiatalok ritkábban. Valamelyik nap is itt volt egy

néni, oly nehezen járt, hogy megesett a szíveim rajta. Őt küldjük el? Pedig, ha ilyen marad a helyzet, a szén szállítása sokat késik.

Sasvári János, a budapesti igazgatóság anyaggyártóosztályának vezetője is jól ismeri a gondokat.

— Nézzé meg az asztalomon ezt a papírt — mutat az íróasztalára —, most is a Volán vállalatokat hívom, hogy kapjunk még egy kocsit. Ha kapunk, arra ember is kellene. A szertár dolgozóinak valóban ígértem segítséget, de még nem kaptam választ én sem az Építési Géptelep igazgatójától arra a levelemre, amit a gépkocsi ügyében írtam.

Amíg nem késő...

Az osztályvezető még augusztusban megírta a levelet, akkor még nem lett volna késő. A Vasúti Főosztály anyaggyártóosztálya is jelentést kért a tüzelőszállítás helyzetéről. Így szól a levél:

„Tudomásunkra jutott, hogy a Keleti szertár XI. számú osztálya — gépkocsi hiányában — több hónapos késéssel szállítja ki a budapesti igényjog-

sultak által házhozszállítással igényelt tüzelőanyagot. Kérem, augusztus 20-ig tájékoztatást a jelenlegi helyzetről és arról, hogy milyen intézkedéseket tett a kiszállítási hátralek felszámolására.”

A válaszban ez állt: „A jelenlegi tényadatok alapján, az eddigi teljesítményt véve alapul kb. 3 hónap alatt tudjuk kiszállítani a tüzelőt a már leadott tüzelőutalványokra. Ezért úgy intézkedtünk, hogy az iroda közölje és írassa alá az igénylőkkel, hogy a szállítást garantálni nem tudjuk...”

Balassa István, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője úgy vélekedett: a TŰZÉP-et is meg kell keresni, hogy ki-nek sürgős, az ott válthassa be tüzelőutalványát. Gépkocsiügyben pedig ismét beszélnek az Építési Gépteleppel és a Volánal. Ha sikerül tehergépkocsit biztosítani, meggyorsul a tüzelő házhoz szállítása. Ellenkező esetben a hideg idő beálltakor sokan fagyoskodhatnak lakásukban. Még azok is, akik a házhoz szállítást már a nyári hónapokban igényelték.

Szalai

Ki minek mestere?

A budapesti vasútigazgatóság tíz vontatási főnökségén sikeresen befejeződtek a „Ki minek a mestere” vetélkedő selejtezői. A villamos, illetve a dízel kategóriában harmincegy fiatal mozdonyvezető jutott az igazgatósági közpöntőbe, amelyet szeptember 6-án tartottak meg a Keleti pályaudvar ifjúsági klubjában.

Az elméleti és gyakorlati feladatok megoldásából álló versenyen Rékasi István vasútigazgatóság-helyettes elnököt, a játékvezetői teendőket pedig Halmágyi Gyula ifjúsági felelős látta el. A vetélkedő egyetlen perce sem nélkülözötte az izalmat. Benesik Lászlónak, a budapesti igazgatóság villamosmozdony csoportvezetőjének irányításával olyan gyakorlati „hibákat” készítették elő az „A” vágányon erre a célra odaállított V-43-as és M-62-es mozdonyokon hogy a versenyzőknek minden tudásukat

össze kellett szedniük ahhoz, hogy a hibákat elhárítsák és a gépeket a meghatározott időn belül üzembe helyezzék.

A villamos kategóriában a Keleti vontatási főnökségről került ki a vetélkedő első két helyezettje: Halasi István és Fekete Gyula személyében, harmadik helyen a szolnoki Markovics András végzett. A dízeles csoportból Malich András komáromi fiatal mozdonyvezető ért el több pontot, a második és harmadik díjat Toldi László, illetve Madarász Gábor, mindketten a ferencvárosi vontatási főnökség dolgozói nyerték.

Az igazgatósági döntő győztesei és helyezettei 2000, 1500, illetve 1000 forint pénzzalomban részesültek. A nyertesek, ötödik és a hatodik helyezettek pedig különböző értékű vásárlási utalványt nyertek.

Üttörő szerepüket betöltötték

50 éves a szentesi motorgarázs

Szentesen, az új szociális intézményben ünnepelték a vontatási főnökség ötvenéves fennállását. Az idő elhalványítja az egykori eseményeket. Ma már kevesen jögzik, hogy a magyar vasút történetében a szentesiek ötven évvel ezelőtt milyen fontos szerepet töltöttek be. Így csak a szegedi igazgatóság házi-ünnepsége volt ez a jubileum.

Az ünnepi megemlékezésen jelen voltak: Labádi Sándor, a városi pártbizottság első titkára, Lovász László, a szegedi igazgatóság vezetője, Fekete Pál, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke, Csorba György, a városi tanács elnöke, Otrók László és Klivényi József, a főnökség korábbi vezetői.

Az üzem történetét és a fejlődés nevezetes állomásait Lovász László vasútigazgató ismertette. Tisztelettel emlékezett az elődökre, az alapítókra, akik 1928-ban nehéz körülmények között kezdték meg a munkát. S azokra is, akik a felszabadulás után a jobb jövő reményében fogták hozzá az újjáépítéshez, köztük a nyugdíjasokra, akik élő tanúi az üzem történetének.

Üdvözölte napjaink aktív dolgozóit, akik apák munkásságából merítették erőt.

A motorszín 1928-ban készült el és akkor Szentesre telepítették öt motorkocsit. Így vált Szentes Magyar Államvasutak történetében — ma már kissé feledésbe merült — jelentős állomássá.

A motorszín épülete ötven év alatt alig változott. Jó felszereltségével azonban a dízel motorkocsik több nemzedékének ad otthont. Mellette már ott magasodik az új szociális épület, jelezve a fejlődést és a dolgozókról való fokozottabb gondoskodást.

A korszerű dízelvontatás a népgazdaság nagy érdekeit képviseli Szentesen, amelynek legfőbb örei a 13 szocialista brigádba tömörült dolgozók. A vontatási dolgozók példamutóan végzik munkájukat. A szegedi igazgatóság területén a személyvonatok közel 50 százalékát továbbítják. Makóról Budapestre és Szegedről Pécsre ők vezetik a gyorsvonatokat.

Lóki Béla, aki a 12-ik vezető a főnökségnek, meglepetéssel emlékezett az első főnökre, Kiss Györgyre, az első motorvonatokat vezető Jenei

BARÁTI TALÁLKOZÓ MISKOLCON

TISZTELET A NYUGDÍJASOKNAK

Miskolc-Tiszai pályaudvaron a gazdasági és a mozgalmi vezetők minden évben baráti találkozót rendeznek a ke a létszámhiány. Az szb-nyugdíjba vonultak tiszteletére. Az idén erre most, szeptemberben került sor.

A találkozót Bodolai István párttitkár nyitotta meg, majd Kovács István szb-titkár köszöntötte a megjelent 86 nyugdíjast, kérve őket, hogy tolmácsolják jókívánásaikat azoknak is, akik betegségeik miatt nem vehettek részt a találkozón. Beszédében nemcsak a volt dolgozók munkáját és az állomási kollektíva idei eredményeit méltatta, hanem azokról a gondokról is

szólt, amelyek a jelenlevők megérdemelt pihenésével tovább súlyosbodtak. Ezek egyike a létszámhiány. Az szb-titkár kérte a nyugdíjasokat, hogy egészségükhöz, erőnlétiükhöz mérten vállaljanak részt az őszi forgalom sikeres lebonyolításából.

A hagyományos ünnepi műsorban felléptek a miskolci Nemzeti Színház művészei, majd a szakszervezeti bizottság vendégül látta és megajándékozta az idős vasutasokat. A találkozó baráti beszélgetéssel, az egykori emlékek felelevenítésével ért véget.

Kisvárdai János



Virággal, ajándékkal köszöntik a nyugdíjba vonulókat (Kozák Péter felvétele)

Húszéves a bodrogolasi MÁV-Nevelőotthon

Kiállítás, emléklap, műsoros est a jubileum alkalmából

A MÁV bodrogolasi nevelőotthona szeptember 15-én ünnepelte fennállásának 20. évfordulóját. Ebből az alkalmából az otthon történetét bemutató, a nevezetesebb eseményeket felelevenítő kiállítással, valamint önálló fotó- és bélyegtárlattal tették meg a jubileumot. Az évforduló tiszteletére egyébként az otthon bélyeggyűjtő szakköre emléklapot jelentet-

tett meg, alkalmi bélyegzővel ellátva.

A jubileumi ünnepségen dr. Pásztor Pál, a miskolci vasútigazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet. Az ünnepségen részt vettek az intézmény alapításában közreműködő dolgozók is. A műsoros esten a miskolci vasútigazgatóság KISZ-fiataljai és az otthon növendékei együttesen szerepeltek.

Az évforduló rendezvényein határozottan kifejezésre jutott, hogy a bodrogolasi nevelőotthon továbbra is kész biztosítani a rábizott vasutasgyerekek sokoldalú képzését és szocialista szellemű nevelését.

Korabeli hirdmény szerint:

125 éve adták át a közforgalomnak a Cegléd—Félegyháza közötti vonalat

Érdekes levelet küldött szerkesztőségünknek a napokban Miklós László nyugdíjas főtanácsos Kiskunfélegyházáról. Iratai között megtalálta annak az 1853-ban íródott Hirdetménynek a másolatát, amely a Cegléd—Félegyháza közötti vonal üzembe helyezését adta hírül. (Az eredeti szöveget a nagykorúsi levéltár őrzi.) A vonal átadásának 125. évfordulójára emlékezve közöljük a Hirdetmény szövegét:

„Az alulírott Cs. Királyi Üzletigazgatóság ezennel köz tudomással teszi, miszerint Fenséges Császári Főherceg Albrecht, Magyarország katonai és polgári kormányzójának legmagasabb rendelete folytán, a »Délkeleti Államközi Vaspálya« vonal, Cegléd—Félegyházáig folyó év (1853) szeptember 3-án fog közforgalomra megnyitni.

E naptól kezdve tehát az említett vonalon az utazóknak, útipoggyászoknak, sürgős javaknak és rakterheknek a nagykorúsi, kecskeméti és félegyházi állomásokra és viszont leendő rendes szállítása — a délkeleti államközi vaspályára nézve a személy- és tárgyforgalmat, s az ehhez tartozó ár- szabályzatot, illetőleg közzétett határozatokat, valamint az egyidejűleg kihirdetett menetrend, mérföldmutató és díjszabás kiegészítése szerint életbe fog lépni. Kelt Pesten, augusztus 25-én, 1853.

Délkeleti Államközi Vaspálya Igazgatósága

A 125 éves vaspályára ma már Albrecht főherceg nem ismerne rá. A Cegléd—Kiskunfélegyházi vonalat a közelmúltban korszerűsítették. A pályán többek között integratív- és vonatbefolyásoló berendezéseket szereltek fel, és csm. közlekedésre is alkalmas.

Fogas

Katona Lajos

Egy életen át hű volt a vasúthoz



A közelmúltban ment nyugdíjba Katona Lajos, Hajdúszoboszló állomás főnöke. Negyvennégy évet és kilenc hónapot töltött a vasút szolgálatában. Édesapja és apai nagyapja pályamunkás volt. Tizenöt éves korában került a püspökkladányi MÁV Fatelítőtelepre munkásnak. Három év múlva vonalfékező vizsgát tett. Utána — ösztől tavaszig — vonatfékezői beosztásban dolgozott a püspökkladányi állomáson. Tavasszal ismét a Fatelítőtelepre helyezték. 1936-ban véglegesen az állomás létszámába került. A szakvizsgák megszerzése után a forgalmi szolgálat csínját-bínját Füzessyarmaton és Ohatpusztakörcsön tanulta, gyakorolta tovább. 1940-ben hívták be katonának. A szolgálat alól nem kapott felmentést.

A második világháború először 16 hónapi frontszolgálatot jelentett számára. Rövid hadifogság után, 1945 márciusában számára is véget ért a háború. Munkáját szülőfalujában, Püspökkladány állomáson folytatta, ahol 1953-ig rendelkezett forgalmi szolgálattevő beosztásban dolgozott. Közben beiratkozott a gimnáziumba és tanult. Dolgozott a debreceni igazgatóságon és két évig Záhonyban is. 1965-ben nevezték ki Hajdúszoboszló állomás főnökévé. Innen vonult nyugdíjba.

Katona Lajos élethivatásnak tekintette a vasutat. Utódját is ennek szellemében „nevelte”, átadta gazdasági és politikai tapasztalatait, a vezetés nehez és felelősségteljes tudományát.

A tiszteletére rendezett búcsúestén ott voltak a régi barátok és munkatársak. Epizódokat, emlékeket elevenítettek fel, a vasúti munka örömeiről és gondjairól beszéltek. Katona Lajos egy életen át hű volt a vasúthoz. Munkakönyvében egy munkádó neve szerepel: a Magyar Államvasutak.

Ugye, egyszerű kis történet ez?

Sz. Tóth András

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Nyugatnémet ifjúsági delegáció kilencnapos tapasztalatcseréje



A vasutas-szakszervezet székházában köszönti a nyugatnémet delegációt Koszorús Ferenc (Laczkó Ildikó felvétele)

Szakszervezetünk vendégeként tizenegy tagú nyugatnémet ifjúsági delegáció tartózkodott hazánkban szeptember 14-ig. A delegációt Hans Peter, a nyugatnémet vasutas-szakszervezet ifjúsági bizottságának titkára vezette. A küldöttség tagjai a szövetségi elnöki feladatokat is ellátták, valamennyien szakszervezeti tisztségviselők.

Látogatásuk célja a magyar vasúti szakképzés rendszerének tanulmányozása és a szakszervezet ifjúsági munkájának megismerése volt. Ellátogattak többek között az Észak-magyarországi vasúti szakszervezet ifjúsági klubjában, ahol megtekintették az ipari tanulók gyakorlati oktatását szolgáló műhelyeket és tantermeket. Megismerkedtek a vasúti szakképzés rendszerével.

ezen belül a járműjavító szakszolgálat dolgozóinak alap- és továbbképzési formáival. Győrben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán a vasúti szakoktatást és távközléstechnikai laboratóriumot tanulmányozták. Debrecenben megtekintették a Nyiregyháza — Szerencs közötti vasútvonal forgalmirányítását, majd ellátogattak a szolnoki csomópontokra is.

Jártak ezenkívül a budapesti Úttörővasúton, és megismerkedtek Budapest, Debrecen, Sopron nevezetességeivel. Szeptember 4-én a debreceni járműjavító üzem ifjúsági klubjában találkoztak a területi fiatal szakszervezeti és KISZ-aktivistáival és baráti eszmecsere folytatta velük. A vendégek többek között tájé-

koztatták a magyar fiatalokat szakszervezetük erőfeszítéseiről, amelynek egyik célja a munkanélküliség csökkentése.

A delegációt fogadta Koszorús Ferenc főtitkár is, majd elutazásuk előtt a balatonkényesi gyermeküdülőben tartott részükre tájékoztató szakszervezetünk feladatairól, a szakszervezeti tisztségviselők képzéséről és a dolgozókkal való törődés, köztük az üdültetés tényeiről.

Hans Peter, a delegáció vezetője elmondta, hogy látogatásuk eredményes volt, tovább erősödött a két szakszervezet kapcsolata, valamint a magyar és a nyugatnémet fiatalok barátsága.

Tolnai Ildikó

Az NDK-ban vendégszerepelt a dunakeszi férfikórus

Az idén két külföldi együttest fogadott a Dunakeszi József Attila Művelődési Központ. Az NDK Bautzen városából negyven tagú vegyeskórus, az ausztriai Liezenből pedig 48 tagú fúvószenekar érkezett ötnapos magyarországi vendégszereplésre a közeli határokban. Felleptek több vasúti üzemben és szolgálati helyeken is.

A sikeres vendégszereplés után mindkét külföldi együttest meghívta a művelődési központ két — ötven éve alatti — művészeti csoportját. A fúvószenekar jövőre tesz együttest az ausztriai meghívásuk, a férfikar pedig augusztus 22-e és 28. között vett részt bautzeni vendégszereplésén.

A negyven tagú együttest vezetésében fogadta Siegfried Josen, a Pedagógus Szakszervezet megyei felügyelőségének elnöke és Reiner Sibert igazgató, majd Bautzenbe kísérték a csoportot. A vendéglátók gazdag programot készítettek. Bemutatták többek között az ezeréves kisvárost, mely híven őrzí a sorb nem-

zetiségi hagyományokat. Az érdeklődésük között szerepelt annak az óriási mesterségtónak a megtekintése is, amely egy nagy völgyben, hét kiürített falu elárasztásával hozta létre. A tó a város zavartalan vízellátását biztosítja. Felejthetetlen élmény volt a Drezdai Képtár megtekintése is.

A dunakesziek többször találkoztak a német vegyeskórus tagjaival. Kicserelelték tapasztalataikat, elmélyítették a baráti kapcsolatot. A legemlékezetesebb esemény azonban kétségtelenül a szakmai programokon való részvétel volt. Az első hangversenyre Schirgiswaldban került sor. A magyar kórus nagy közönségsikerrel aratott. Wilthen üdülőközpontban is felleptek. Repertoárjukban Bartók, Kodály, Wagner, Erkel és Beethoven műveit szerepelték. A legnagyobb tetszést a vendéglátók nyelvén előadott népdalok és a német kórusral való együtténeklés aratta.

Szónyi Lajos



kórustagok és vendéglátók egy csoportja Schirgiswaldban

Küzdő korunknak új nemzedéke...

Július utolsó hetében Havannában találkozott a világ öt kontinensének haladó ifjúsága, hogy együtt ünnepeljék a XI. Világifjúsági- és Diák-találkozót. Az amerikai földrész első szocialista országában, Kubában jöttek össze a szocialista, a kapitalista, és a fejlődés útját járó országok fiataljai. Azok, akiknek minden okuk megvan arra, hogy bizalommal tekintsenek a jövőre és azok is, akiknek a holnapjuk bizonytalan, s minden nap keményen meg kell küzdeni létükért.

A XI. Világifjúsági- és Diák-találkozó alkalmat adott arra, hogy a résztvevő fiatalok kölcsönösen erősítsék kapcsolataikat és elősegítsék a megértést azon szervezetek között, amelyek képviselőiben Kubába mentek.

Szomorú valóság

Napjainkban földünk lakosságának közel a fele a fiatalok korosztályába tartozik. A kapitalizmus általános válságának és az imperializmus politikájának hatása a munkanélküliségben az inflációban, az éhínségben, az irástudatlanságban ölt formát és elsősorban a fiatalok generációjára hátrányos.

Mindez szomorú valóság millió és millió fiatal számára. Ez az oka annak, hogy az ifjúság problémája, a társadalomban elfoglalt helye, fontos szerepet játszik a népeknek egy jobb jövőért folytatott harcában.

Az elmúlt években a kapitalista országokban élő fiatalok egyre növekvő arányú munkanélkülisége tartós jelenséggé vált. Észak-Amerikában éppen úgy, mint Európában, Japánban és Ausztráliában. A munkanélküli fiatalok száma kétszer gyorsabban növekedett, mint az általuk fiatal korában. Ugyanakkor semmi jel sem

mutat arra, hogy ez a tendencia a közeli jövőben változna. Sőt, amíg 1974-ben a munkanélküliség átlagos időtartama három hónap volt, addig napjainkban jelentősen meghosszabbodott. Ezeket a hosszú munkanélküli periódusokat az esetek többségében csak rövid ideig tartó munkavállalási lehetőség követi. Napjainkban tehát a krónikus bizonytalanság jellemzi a fiatalok foglalkoztatását.

Ez a helyzet a szakszervezeteket is erősen foglalkoztatja. Főleg Európában, ahol az utóbbi időben egyre gyakrabban követelik a kormányoktól és a munkaadóktól, hogy hozzanak hatékony intézkedéseket a fiatalok foglalkoztatása érdekében. Valójában az erőfeszítések csak annyit eredményeznek, hogy a munkanélküli fiatalokat hat hónapig, jobb esetben egy vagy két évig „pihentetik”. Azután, amikor a munkaerő-piacra megérkezik a munkát keresők újabb hulláma, minden kezdődik elölről.

Diplomás utcaseprők

Érdeklődéssel kell megjegyezni, hogy a munkanélküliség egyformán érinti mind a szakmunkás, mind pedig a technikus és egyetemi végzettségű fiatalokat. Így például olyan országokban, mint Olaszország, a fiatal diplomások és főiskolások utcaseprő, segédmunkás és kórházi segédápolói munkáért versenyeznek.

A legfrissebb statisztikai adatok szerint az Együttműködési és Gazdasági Fejlesztési Szervezet (OCDE) 23 iparilag fejlett nyugati tagországában élő fiatalok közül a munkanélküliek száma 7 millió. Ez a szám a 25 évnél fiatalabbakat is magában foglalja, és az OCDE tagországok munkanélküli tömegének körülbelül a 40 százalékát teszi ki. Ugyanakkor számárányuk az össznépeségben belül csak 22 százalék. Valószínű, hogy még ez a szám sem a valóságot tükrözi, mert a fiataloknak azt a részét, akik első munkahelyüket keresik, nem munkanélküliként tartják nyilván.

Az európai tőkés országokban jelenleg közel három millió 25 évnél fiatalabb munkanélküli van. Franciaországban a Munkaügyi Minisztérium adatai szerint több mint 500 000 huszonöt éven aluli munkát keresőt tartanak nyilván.

Nehéz a helyzete a vendégmunkás fiának

Nagy-Britanniában 1968-ban 28 000 húsz éven aluli munkakereső volt. 1971-ben 58 000, 1975-ben 175 000 és 1976-ban több mint 200 000 volt az em-

lített korosztályból a munkát keresők száma.

Kanada, Franciaország, Olaszország és az Egyesült Államok hasonló helyzetben van. Még azokban az országokban is, mint például Svédországban és Norvégiában, ahol a munkanélküliség aránya viszonylag jelentéktelen, a fiatal korosztályba tartozó munkanélküliek száma két-háromszorosa a többi kategóriához viszonyítva. Különösen tragikus a helyzete a vendégmunkások gyermekeinek, főleg az NSZK-ban, Svájcban és Belgiumban.

A második generáció az elhelyezkedési lehetőségek keresése közben napról napra nagyobb akadályokkal találja magát szembe. Ezek a fiatalok a társadalom kivetettjeinek érzik magukat és nem egy esetben a bűnözés útjára lépnek, vagy a kábítószerben keresik a „megoldást”.

Tömeges kivándorlás

Nagyon nehéz megítélni a fejlődő országokban élő munkanélküli fiatalok arányát. Az biztos, hogy számuk milliókban mérhető. A kolonializmus és a neo-kolonializmus egész népeket döntött nyomorba és melegágya volt a tömeges munkanélküliségnek. A fiatalok nagy része hazájuk elhagyására kényszerült, a „fogadó” tőkés országok pedig a végtelenségig kiszákmányolták őket. Nem feledkezhetünk meg az „agrablás”-ról sem. A fiatal értelmiségieknek a fejlett kapitalista országokba történő tömeges kivándorlásának oka nem csupán a végzettségüknek megfelelő munkahelyek hiányában keresendő. Elsősorban a tőkés monopóliumoktól való gazdasági és politikai függőség teremt olyan helyzetet, hogy a fiatal diplomások ritkán kapnak vezető beosztást saját hazájukban.

A társadalmi-gazdasági fejlődés nem kapitalista vagy szocialista útját választó fejlődő országoknál más a helyzet. A gazdasági és társadalmi eredmények mellett különösen figyelemre méltó sikereket értek el a közoktatás és az írástudatlanság felszámolásában, a munkanélküliség megszüntetésében. Ezekben az országokban a fiatalok mély meggyőződéssel vesznek részt hazájuk társadalmi és gazdasági átalakításában, egy új társadalmi rend felépítésében.

Baranyai Zoltán

ÉJJELEŐRÖK

Tasakos szemekkel virrasztva, fehérre hántolt botunkkal vigyázzuk a rendet a városok falvak zeg-zugaiban. Hajnalig bökláznak a verébcipogástól elhalkult magtárak körül, az érlelődő, keményhúsú gyümölcsök alatt botladozva.

Tisztességünkre bízta; a zsákokban szuszogó életet, holdmeszélte fákat, kitakaródozott földeket.

Étkünk papírban: uborka, kenyér, filléres felvágott.

Reggel majd visszaszolgáltattuk Magyarországot éléskamráit.

Bodnár István

Egy fiatal orvos vallomása

A budapesti MÁV Kórház gyermek belgyógyászati osztálya mindössze 60 személyes. A tapasztalat szerint nyáron ez a szám még egy kicsit soknak is bizonyult.

— Ilyenkor, ha időnk engedi, szanatóriumi munkákat is elvégezzük. Elsősorban azokra a gyerekekre gondolok, akiket fogóképzésnek tartunk bent — mondja dr. Hegedűs Ferenc, az osztály egyik legfiatalabb orvosa.

Amikor látom, hogy milyen határtalan türelemmel foglalkozik egy-egy kis betegével, önkéntelenül is neki szögezem a kérdést:

— Orvosnak készült?

— Csak a gimnáziumban határoztam el, hogy ezt a pályát választom. Érettségi után először az Egészségügyi Szakiskolát végeztem el és csak utána jelentkeztem az orvosi egyetemre. Felvételim igaz, hogy csak második alkalommal sikerült, de az első év kivételével

kitűnően végeztem tanulmányaimat. Ötödik éves medikus voltam, amikor rendszeresen kezdem bejárni ide az osztályra. Egyrészt azért választottam ezt a kórházat, mert lakóhelyemhez a legközelebb esett, másrészt, mert a MÁV egészségügyi intézményeinek jó híre van. Az sem volt mellékes körülmény, hogy édesapám és nagypapám révén vasutascsaládból származom. Ezt a sok évtizedes kapcsolatot a MÁV-val én sem akartam megszakítani.

— Most, három év távlatából nézve, úgy érzem, megtaláltam a számításaimat — folytatta kissé tündölvén. — Jó a kollégák közötti kapcsolat, nincs irigység, féltékenykedés, mint mondjuk egy klinikán. Anyagilag is jobb itt, mert más kórházakkal ellentétben, vannak bizonyos plusz juttatások. Nagyon szeretem a gyerekeket. Már az első napokban megtaláltam velük a megfelelő hang-

— Kezdetből fogva belgyógyásznak készült?

— Nem. Először sebész akartam lenni. Az egyetemem után döntöttem. Igaz, csak az 5. évben, ekkor kezdtünk ugyanis belgyógyászatot tanulni. Ma is úgy érzem, hogy ezt az elhatározásomat sohasem fogom megbánni, mert mint ahogy egyik professzorom mondta még medikus koromban: „a medicina alapja a belgyógyászat”. Itt a gégecsővel kezdve az orthopédiáig mindenhez kell egy kicsit érteni. Ennek a szakmának jövője van, még ha az eredményeink nem is olyan látványosak mint egy sebész beavatkozás.

— Mit csinál szabad idejében?

— Szabadidőm? Az bizony nagyon kevés van. Ha tehetem nyelveket tanulok. Azt terveztem, hogy most összel a szakvizsgámmal együtt az államvizsgát is leteszem németből, tavasszal pedig angolból. Erre azért is szükségem van, mert



mostanában nélkülözhetetlen szakkönyvek jelennek meg ezeken a nyelveken. Télen pedig, ha van egy kis időm, fogom a korcsolyámat és kimegyek a Műjégy pályára. Régebben jégkorongoztam és még most is nagyon szeretem ezt a sportot.

Időközben tizenegy óra lett. Közeleg a nagyvizitideje. Hegedűs dr. megegyeszer végigsétál a hosszú folyosón. Bármelyik kórterembe lép be, a gyerekek mindenütt bizalommal csoportosulnak köré.

P. M.

HÁROM SPORTÁGBAN

Balatonkenesén rendezték meg a vasutas üzemi bajnokságok döntőjét

A szegedi területi bizottság sportolói nyerték a Borostyán Kupát

Szeptember 1-5. között, az újjáépített balatonkenesei vasutas gyermeküdülő adott otthont három sportág — kispályás labdarúgás, asztalitenisz és sak — országos döntőinek lebonyolítására.

A területi bizottságok és szakszervezeti tanácsok képviseletében nyolc labdarúgó és sakcsapat, valamint hét asztalitenisz csapat mérte össze tudását.

Kispályás labdarúgásban az év elején kezdődött üzemi bajnokságok keretében közel nyolcszáz csapat vett részt a küzdelemben. A csomóponti és területi döntők után a legjobbak bajnokokhoz méltóan, fordulóról fordulóra, igazi sportcsemegét szolgáltatva küzdöttek Kenesén. A közel egyforma erőket felvonultató csapatok küzdelmét az jellemezte, hogy minden gólnak és pontnak óriási jelentősége volt a végső sorrend eldöntésében. Az első helyre végül is a szegedi területi bizottság csapata került veretlenül, de csak jobb gólkülönbségével előzte meg az ugyancsak veretlenül végző, GYSEV csapatát. A harmadik helyen a debreceni területi bizottság csapata végzett. További sorrend: negyedik a szombathelyi, ötödik a miskolci, hatodik a pécsi, hetedik a budapesti területi bizottság, míg a nyolcadik a Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsának csapata.

A versenybírók értékelése szerint kispályás labdarúgásban a legjobb kapuvédő címet, a végig kitűnő formában védő Kádár Mihály, a szegedi csapat játékosa nyerte el. A legeredményesebb játékos, a tíz gólt rúgó Bolvári Tibor, a budapesti csapat csatára lett.

Asztaliteniszben mintegy kettőszázhatvan csapat legjobbjai adtak egymásnak randevút. A férfiaknál a korábbi évekhez képest kiegyensúlyozottabb lett a mezőny. A gyengébbnek hitt csapatok is meglepetéseket tudtak okozni, így valamennyi mérkőzés szoros eredményt hozott. Ebben az erős mezőnyben a debreceniek csapata veretlenül nyerte a döntőt.

A nőknél felkészülésben, tudásban a Hivatalok és Intézmények, valamint a budapesti területi bizottság csapata messze a többiek előtt jár. Jellemző volt hogy a Hivatalok és Intézmények lányai játékmavesztés nélkül, ve-

retlenül végeztek az első helyen, míg a budapesti területi bizottság csapata a bajnoktól elszenvedett egyetlen vereséggel került a második helyre.

A csapatbajnokság befejezése után került sor a látványos, párgó ritmusú páros és egyéni versenyek lebonyolítására. A verseny mindvégig az erőviszonyoknak megfelelően alakult és általában az esélyesek győzelmével végződött.

EREDMÉNYEK. Női csapat: 1. Hivatalok és Intézmények, 2. Budapest, 3. Szeged, 4. Pécs, 5. Debrecen, 6. Szombathely, 7. Miskolc. Férfi csapat: 1. Debrecen, 2. Szeged, 3. Hivatalok és Intézmények, 4. Budapest, 5. Miskolc, 6. Pécs, 7. Szombathely. Női páros: 1. Hivatalok és Intézmények, 2. Budapest, 3. Pécs, 4. Szeged, 5. Debrecen, 6. Szombathely, 7. Miskolc. Férfi páros: 1. Szeged, 2. Debrecen, 3. Hivatalok és Intézmények, 4. Budapest, 5. Szombathely, 6. Miskolc, 7. Pécs. Női egyéni: 1. Czolk Ferencné, Hivatalok és Intézmények; 2. Fogarasi Ilona, Hivatalok és Intézmények; 3. Horváth Elemérné, Budapest; 4. Pidl Gyuláné, Hivatalok és Intézmények. Férfi egyéni: 1. Ga-

csályi István, Debrecen; 2. Szabó Gábor, Debrecen; 3. Hazdik József, Miskolc; Ujházi István, Budapest.

A sakkosztály legjobbjai először találkoztak Balatonkenesén. A kellemes és nyugodt környezet jó hatással volt a versenyzőkre, amit mi sem jellemez jobban, mint az, hogy az utolsó forduló előtt még öt csapat közül bármelyik számíthatott az első helyre. Az utolsó forduló nagy izgalmak között került sor, s végül a Szeged területi bizottság csapata került ki győztesen. A 2-5. hely sorsát azonban semmilyen számítási rendszerrel sem lehetett eldönteni, ezért az érdekelt csapatok úgynevezett SCHNELL-rendszerű vilámmérkőzéseket vívtak egymással a helyezések eldöntésére. Végeredményben a Hivatalok és Intézmények csapata végzett a második helyen, míg harmadik Budapest, negyedik Miskolc, ötödik Szombathely, hatodik az Utasellátó Vállalat, hetedik Pécs, nyolcadik Debrecen csapata lett.

A három sportágban elért csapateredmények összesítése alapján a legjobbnak járó Borostyán Kupát a szegedi területi bizottság nyerte el. Székely György

Női röplabdában válogatottunk ötödik lett az USIC-bajnokságon

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) VI. női röplabda bajnokságára augusztus 20-27-e között került sor az NDK-beli Cottbus városában. A magyar vasutas női röplabda válogatott színeit két klubcsapat játékosai — BVSC és a Szombathelyi Haladás — képviselték.

A bajnokságon nyolc ország csapata vett részt. A résztvevőket két csoportba osztották, ahol körmérkőzéses alapon döntötték el a sorrendet. A magyar vasutas válogatott a sorsolás szeszélye folytán az erősebb csoportba került. A csoporterősségre jellemző volt, hogy csapatunk két vereséggel csak az 5-8. helyért volt kénytelen játszani. Végül is megelégedett, jó játékkal ötödik helyet szereztük meg.

Eredmények: 1. Szovjetunió, 2. NDK, 3. Lengyelország, 4. Csehszlovákia, 5. Magyaror-

szág, 6. Bulgária, 7. Románia, 8. Jugoszlávia csapata. A szovjet együttes veretlenül végzett az első helyen.

Orient expressz Hatrészes tv-filmet forgatnak a Keletiben

Európának nincs talán még egy olyan pályaudvara, amelyen az utóbbi időben annyi kosztumos filmet forgattak volna, mint a Keletiben. Tavalyelőtt az angol BBC tévé-társaság moszkvai pályaudvarra alakította át az érkezési oldalt. Azon a részen készítették el ugyanis az Anna Karenina című film vasúton játszódó jelenetét. Tavaly egy csehszlovák stáb forga-

Megválasztották az ipari üzemek szakszervezeti bizottságát

A Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség kultúrtermében szeptember 7-én került sor a MÁV ipari üzemek szakszervezeti, számvizsgáló és társadalombiztosítási bizottságainak megválasztására.

Az elnökségben helyet foglalt Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtítkára, Kardos Tibor, a MÁV vezérigazgató 10. szakszervezetének vezetője, Nagy Lajos, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja és Barcsi János, a MAV vezérigazgató 7. szakszervezetének helyettes vezetője.

Az értekezleten, amelyet Rétfalvi Tibor, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetője

nyitott meg, 15 szolgálati helyet 63 küldött képviselt. Meghívott vendégként ott voltak az üzemek, illetve főnökségek igazgatói és a társadalmi szervek képviselői is.

A munkabizottság megválasztására a napirendi pontok elfogadása után került sor. A küldöttértekezleten felszólalt Koszorús Ferenc főtítkár. Beszélte a bizottság létrehozásának szükségességéről, majd hajngsúlyozta a demokratikus centralizmus elvének betartását.

Ezt követően a küldöttek megválasztották a 17 tagú szakszervezeti bizottságot, amelynek títkárá Révay Sándor lett.

A sorompóór esete a csökönös számmal

Szeptember 11-én délután három órakor egy számárfogat közeledett a galgahévi vasúti átjáró nyitott sorompójához. A sínekre érve az egyik jószág megijedt és megmoccintotta magát. Gazdájuk nógatására sem mozdult, pedig már közeledett a 405-ös számú gyorsvonat áthaladásának az ideje.

A szolgálatot teljesítő Kiss Mihály jegykiadó sorompóór észrevette a veszélyhelyzetet és azonnal a fogatos segítségére sietett. Együttes erővel sikerült csak a sínekről eltávolítani a csökönös állatot. A gyorsvonat így akadály nélkül roghatott tovább. A

lelkiismeretes sorompóór azonban kórházba kellett szállítani, mert megsérült.

Lakáscsere

Eleserélném Budapest XI. kerületében levő I. emeleti négyszobos, komfortos lakóházban, déli fekvésű egy szoba, tálaló és mellékhelyiségekből álló komfortos lakóházat tanácsai rendeltetésű garzonra Budapest területén. Érdeklődni lehet minden nap: Bálint István, Budapest XI., Bikszádi u. 35/a.

Eleserélném három és fél szobás, I. emeleti, 107 négyzetméteres, komfortos lakóházban egy és félszobás budapesti vagy környéki lakásra, lehet tanács is. Érdeklődni: Brigán József, Veresegyház, Vasútállomás, felvételi épület, 2112.

Eleserélném egyszobás, félkomfortos utcai II. emeleti lakóházban hasonló földszintre. Érdeklődni: Martényi Pál, Budapest XIV., Telepus u. 35/B.

Eleserélném háromszobás, modern rákospalotai bérlakóházban budapesti modern vagy korszerűsített nagyobbra, esetleg plusz másfél szobás tanácsai lakást adok. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: 34-84. Tordai.

Eleserélném Budapest VII. kerület, Wesselényi u. 65. fsz. 4. alatti kétszobás, komfortos, gázfűtéses tanácsai bérlakóházban 3 vagy 4 szobás komfortos vállalati lakásra. Érdeklődni: munkanapokon reggel 7-16 óra között a 42-75 221 vagy a 118-026 telefonon Veres Bélané.

Eleserélném Velencei-tóhoz közel fekvő 250 négyzetméteres telken kétszobás, komfortos nélküli családi házamat, amely nyaralónak is megfelel, budapesti kettőszobás, komfortos, vagy összkomfortos lakásra. Érdeklődni: Kása Miklósné, Budapest XIII., Papp K. u. 12. I. 29. vagy telefonon: 67-51.

Azonnal beköltözhető eladó Lakatos úti lakótelepen (Pestlőrinc) 55 négyzetméteres, két szoba összkomfortos, loggias tehermentes, szövetkezeti lakás. Érdeklődni: Szaka József, 34-98, 428-345.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

35. számból: 109 593/1978. A dolgozók alaphétreinek megállapítása c. utasításban foglalt rendelkezés alkalmazása; 106 265/1978. Az 1978. évi év végi részesedés változó keretéről szóló jogszabály feltételek.

A szerkesztőség üzeni

Kovács István, Kisvárdai János, Benkőné László, Ildikó, Miskolc; Földi József, Szolnok; Bódog Mihály, Dombóvár; Szűcs Ferenc, Rápl József, Hatvan; Miklós László, Kiskunfélegyháza: leveleiket lapunk anyasághoz felhagyjuk. Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Szöllösi Géza, Felsőörs; Horváth László, Tapolca; Horváth József Göd-alsó állomás: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Egészségünk érdekében

A MÁV Egészségügyi Felügyelőségének dolgozói — a szegedi igazgatóság területén — a nyári időszakban fokozott mértékben ellenőrizték az üzemi konyhákat, a tálaló és melegítő konyhákat, valamint az utasellátó egységeket. A közegészségügyi szabályok szigorú betartásának eredménye, hogy a vasútigazgatóság területén sehol sem fordult elő fertőzés, ételmérgezés. Az ellenőrzési tevékenység ezzel nem ért véget: az ősi hónapokban is tovább öröködnék a közegészségügyi szabályok betartása és a higiénia további javítása érdekében.

HÍREK

— Pályagazdálkodási szeminárium. A Közlekedéstudományi Egyesület vasútépítési és pályafenntartási szakosztálya, valamint Bács-Kiskun megyei területi szervezete október 3-án pályagazdálkodási szakszemináriumot rendezett Kecskeméten, a Technika Házában. A tanácskozást Lovász László, a szegedi igazgatóság vezetője nyitja meg, majd Telek János, a Vasúti Főosztály 6. szakszervezetének vezetője tart bevezető előadást.

— Krakkól kirándulók. Augusztus végén a MÁV miskolci KISZ-bizottság harmírfi fiatal részére kirándulást szervezett Krakkóba, melynek során meglátogatták a vasúti igazgatóság ifjúsági szervezetét. A hat nap alatt járta Zákopanéban és Pivnicznarban is. A cserélőutazásra miskolci KISZ-bizottság és krakkói PKP ZSMP szervezte közötti együttműködési szerződés keretében került sor.

— Tánccbemutató. A Szakszervezetek Győr-Sopron megyei tanácsa minden évről megrendezi a szakszervezetek napokat, amelyeken a Kisalföld valamennyi mozgalomszervezete képviselteti magát. Az idén szeptember 11-12. között a programok, amelyeken első ízben vett részt győri vasutas Arany János Művelődési Ház táncsoportja. Ünnepi jutalomdíjat adta a mezve 300 kiváló szocialista brigádja tagjainak, vezetőinek.

— Tisztábbak lesznek a konyhák. Szeptember 15-én a Kétfélmagyarországi Közművelődítő Vállalat átadta rendeltetésének Debrecen állomásán a személykocsitároló és kocsimosó berendezéseit. A új beruházás lehetővé teszi, hogy ezentúl tisztábbak, higiénikusabbak legyenek a személyvonatok.

— Kétezer adagos üzemi konyha. Eperjeske átrakó pályaudvaron a napokban kétezer adagos üzemi konyhát építtettek. Az új konyhák tesztmenny a határidő előtt két hónappal készült el. Az eddigieket ezentúl nem kell Záhonból Eperjeskére szállítani, megszüntetik a régebbi megítókonyhák is.

— Cukorrépakampány. Szolnokon is megkezdődött a cukorrépakampány. Több mint száz nyugdíjas vasutas is munkát vállalt a szezon idejére. Segítségükkel lényegesen csökkent a munkaerőigény.

— Véralás. A hatvani csomóponton ebben az évben harmadszor rendeztek kénytelen véradónapot. A tényleges véradásban a vasúti bölcsőde Semmelweis szociális brigádja és a vontató főnökség, valamint a kocsi szolgálat dolgozói jártak el. Kilencven vasutas összesen 34 liter vért adott.

— Társadalmi munka. Dombóvár állomás KISZ-szervezete társadalmi munkát szervez az állomás tartóoszlopainak utasterének, csatornának a kerítésének befestésére. A fiatalok három nap alatt fejezték be a munkát.

— Előadássorozat. A József Attila Szabadegyletem előadásorozatát rendez a Közlekedési Múzeumban. Az első előadásra október 20-án kerül sor. Közutak és hidak címmel előadja: dr. Jasinszky István muzeológus.

MAGYAR VASUTAS a Vasutas Szakszervezetek Lapja Szerkesztő a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Vaj Ferenc Szerkesztőség: 1068 Bpest VI., Benczúr utca 1. Telefon városi: 229-872. Üzemi: 10-77. Kiadja és terjeszti: A Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Bpest VII., Rákóczi út 66. Telefon: 22-819. Felelős kiadó: dr. Suh Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekk számszámunk: MNP 215 - 11 859 78-3883 Szikra Lapnyomda Budapest Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

KERESZTREJT VÉNY

Vízszintes: 1. Ez is csökkenti a munkaerőhiányt. (Folytatása a 20. függőlegesben. Az első kockában kettős betű). 13. Elődeim. 14. Női hang. 15. Látószerve. 16. Jelző. 17. Latin felirat sűrűkepek (meghalt). 19. Úveg, németül. 20. Régi nép. 21. Női név, Gárdonyi regényalakja. 22. Tászt. 23. Pé... bálvány. 24. Kis bolygó. 26. Sportot űz. 28. Kukoricából készült étel.

29. Keverve néz. 31. Műszo a teniszben. 32. Ilyen szó is van. 33. A vas kémiai jele. 35. Nagy edény. 37. Pince lejárta. 39. Végtelenül düll. 40. Paraplé. 43. Tolna megyei község. 45. Rossz bor. 46. Néha bajjal jár. 48... cipéd, kerékpár. 49. Betonkerékű. 50. Kukorica idegen nyelven. 52. Orosz írásmód. 53. Nézi. 54. Gyűrűalakú korallsziget. 56. Löversenyéről hí-

res község. 57. Zúdt. 58. Múlandóság. 59. Francia ária. 60. Demokráciában van. 61. Skálahang. 63. Egy európai kommunista párt lapja. 66. Névelő. 67. Fél lap a könyvből. 70. Mint 57. vízszintes. 71. Vár Nógrád megyében.

Függőleges: 1. Vízvezeték nélküli lehetetlen. 2. Nagyon régen volt. 3. Achilles mestere. 4. Gyakori családnev. 5. Kimondott betű. 6. A Kis-Antillák tagja. 7. Rómával 1051. 8. Használhatóság (latin). 9. Kés széle. 10. Kevert gaz. 11. Az indogermán népcsoport nyugati törzse. 12. Zománc. 17. Madárlakás. 18. Takarmánynövény. 25. Ilyen mulatság is van. 27. A jó teszt. 28. Olasz regényíró. 30. Vésne a szélek nélkül. 32. Idegen állatkert. 34. Jól megázik. 36. Kimondott kettősbetű. 38. Némét névelő. 39. Tavasszal vetjük. 41. A 24. vízszintes tárgyraggal. 42. Erdekeltté tesz. 44. Galambféle madár. 47. ... lit. ásvány. 51. Nem főltte. 54. Utókatya. 55. Becézett női név. 62. Az egyik oldal. 64. Jelt ad. 65. Nyári madár. 68. Orosz helyeslés. 69. Egymást előző betűk. 71. S. A. 72. Enkló hang.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 20. függőleges. Beküldési határidő: 1978. október 13.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szervezete helyi biztositás. Az elővárosi forgalom gyorsítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 17. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szegvári Andor, Budapest, Csermely út 7/a. 1121; Receptár János, Pápa, Kilian lakótelep 11.3. 8500; „Szabadság” szoc. brigád, Debrecen MÁV Járműjavító Üzem; Fantoly Beatrix, Nagykovács, Szolnok ut. 18. 2750; Szódi Sándor, Dány, Kossuth L. u. 47. 2118.

Grid for the crossword puzzle with numbers 1-72 and some filled cells.

Feladataink követelik:

A mércét minden nap magasabbra kell emelni!

A két kongresszus között végzett munkát értékelte a központi vezetőség



Gyöcsi Jenő megnyitja a központi vezetőség ülését

A Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége szeptember 28-án, a SZOT székház tanácstermében ült össze, hogy értékelje a két kongresszus között végzett munkát, a IX. kongresszuson elfogadott határozatok végrehajtását. A tanácskozáson megjelent az elnökségben foglalt helyet Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter, Timmer József, a SZOT titkára, Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Moldován Gyula, az MSZMP Központi Bizottságának munkatársa, Gyöcsi Jenő, a

vasutas-szakszervezet elnöke, Nagy Istvánné és Feleki Pál alelnök, Molnár György és Kajcsa József titkár, Gulyás János vezérigazgató-helyettes és Kummer István, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának tagja.

Az ülést Gyöcsi Jenő nyitotta meg. A napirend ismertetése és elfogadtatása után Koszorús Ferenc főtitkár vonta meg a kongresszusi határozatok időarányos végrehajtásának mérlegét.

Nagyobb gondot a minőségre Koszorús Ferenc főtitkár beszéde

Szakszervezetünk IX. kongresszusa óta eltelt időszak is igazolja, hogy a határozatok kiállták a próbát, időarányos teljesítésük többségében megtörtént — mondotta bevezetőjében. Ezután azokról a változásokról beszélt, amelyek a világgazdaságban, s a magyar népgazdaság életében is bekövetkeztek, majd így folytatta:

A változások a vasúton is éreztetik hatásukat. Eppen ezért nekünk is át kell értékelni munkánkat és jobban kell igazodni a megváltozott körülményekhez. Pontosabban fogalmazva: a tegnapi teljesítményekkel ma nem lehet megelégedni, a mércét minden nap magasabbra kell emelni. A szállítási igények növekedése előre nem látható feszültségekhez, ellentmondásokhoz vezetett. A vasúti hálózat nemzetközi kapcsolódási pontjain és a fontosabb csomópontokon a forgalom növekedése miatt időszakos torlódások keletkeznek. Ennek oka részben a lókészletű áruszállítás, részben kapacitásunk elégtelensége és saját munkánk gyengesége.

A MÁV jelenlegi kapacitásával a népgazdaság szállítási igényeit csak egyenletes áru-feladás esetén tudja — így is csak kisebb zökkenőkkel — ki-elégíteni. Az időszakos torlódások enyhítésére, illetve elkerülésére érdekében szakszervezetünk elnöksége különféle intézkedéseket szorgalmazott. Például felkérte a szakszervezetek megyei tanácsait és a legnagyobb szállítató felek ágazati szakszervezeteinek vezetőit az egyenletes éjjel-nappali, valamint a szombat—vasárnapi rakodások elősegítésére, az előszállítások szorgalmazására. A különböző intézkedések és a vasutas dolgozók áldozatvállalásának eredményeként a MÁV 1977-ben a tervezettnél 1,5 millió tonnával több árut szállított. A mennyiségi mutatókkal alapjában véve elégedettek lehetünk. Ezrei szemben a gazdaságosság és a minőségi mutatók nem javulnak kielégítő

mértékben. Nőtt a gépre várások száma és szinte már tűrhetetlenül rossz a kocsigazdálkodás. Jó néhány szolgálati helyen a munkafeltételek és munkakörülmények fejlesztésének üteme is elmarad a ki-



Koszorús Ferenc főtitkár beszédét mondja

vánt mértéktől. Nagyon sok gondot okoz az is, hogy a hálózati érdekek gyakran a helyi érdekek mögé szorul.

A termelést segítő tevékenység egyik legfontosabb eleme a szocialista munkaverseny. A különböző politikai események, évfordulók, különösen a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére kibontakozott jubileumi munkaverseny döntő szerepet játszott a MÁV, az Utasellátó Vállalat és a GYSEV gazdasági tervfeladatainak teljesítésében egyaránt. Elmondhatjuk, hogy a szocialista munkaverseny pozitív vonásai tovább erősödtek. Emellett azonban változatlanul vannak bizonyos ellentmondások és nem lehetünk elégedettek azzal a nevelő, meggyőző munkával sem, amelyet a termelést segítő területen végzünk.

A vasútnál és az Utasellátó Vállalatnál és még sok helyütt

találkozunk általános, a tervek teljesítésére nem eléggé ösztönző célkitűzésekkel, felajánlásokkal. A hiba gyökerét elsősorban abban látjuk, hogy több szolgálati helyen az éves terveket nem bontják le megfelelően, így a versenyző kollektívák és egyének nem tudnak azokhoz konkrét vállalásokkal csatlakozni. Egyes esetekben előfordul, hogy nem találkozik a vasút egészének érdeke az igazgatóságok érdekével. A munkaverseny-feltételeket nem tekintjük merev szabályzatnak. Ezért a változó gazdasági feltételek miatt a körülményekhez igazodva időről időre úgy kell egyes mutatókat módosítani, hogy a hálózati szinten jelentkező népgazdasági érdekek elsődlegességének biztosítása mellett a vasút-igazgatóságok által képviselt csoportérdekek is megfelelően érvényre jussanak.

Elnökségünk szükségesnek tartja, hogy szóljunk a vasútnál kialakult munkaerő-helyzetéről is, annak ellenére, hogy erről már többször nyilvánosan is kifejtettük álláspontunkat. A IX. kongresszus határozata célul tűzte ki a munkaerő-gazdálkodás javítását és ezzel összefüggésben a túlmunkáltatás csökkentését. Adatok bizonyítják, hogy 1977-ben és az idei év első felében nem csökkent, hanem magas szinten állandósult a túlórák száma, elsősorban a forgalmi dolgozók körében. Ennek következményeként a dolgozóknak járó heti pihenőnapokat és a szabadságokat sem tudjuk mindig biztosítani.

Különböző tanácskozásokon többször felmerült a kérdés, hogy mi a vasutas-szakszervezet véleménye, álláspontja ezekben a kérdésekben. Szeretnénk hangsúlyozni, hogy nem kívülről szemléltői vagyunk az eseményeknek. Ismerjük a körülményeket, a lehetőségeket és követelmények közötti feszültségeket. Tudjuk, hogy egyes időszakokban fokozott intenzi-

(Folytatás a 2. oldalon)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM

ÁRA: 70 FILLER

1978. OKTÓBER 7.

A VASÚT HÁROMNEGYEDÉVI SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYE:

230 millió 196 ezer utas és 99 millió 525 ezer tonna áru

Szeptemberben javultak az áruszállítás minőségi mutatói

Szeptemberben a vasút 27 millió 41 ezer utast szállított, amely a bázist alapul véve 96,6, a tervhez képest pedig 98,9 százalékos teljesítésnek felel meg. Az abszolút értékben kifejezett csökkenés közel egymillió, illetve 300 ezer utast tesz ki.

A személyszállítási teljesítmények csökkenése egyrészt a magán személygépkocsik, valamint a vállalatok által üzemeltetett közúti munkásjáratok rohamos növekedésével, másrészt a gyenge forgalmú vasútvonalak utasforgalmának közútra terelésével függ össze.

Az áruszállítási teljesítmények szeptemberben is kedvezően alakultak. A vasút

11 millió 852 ezer tonna árut fuvarozott rendeltetési helyére. Ezzel 1977 szeptemberéhez viszonyítva 100, a tervhez képest pedig 100,5 százalékos teljesítést ért el.

A bázishoz képest a szállítási volumene, az import- és tranzitforgalomban 7,7, illetve 3,5 százalékkal nőtt, míg a belföldi és export relációban 2,4, illetve 2,9 százalékkal csökkent.

A tervhez képest az elszállított árumennyiséget a belföldi és importküldeményeknél 2,1 és 0,2 százalékos túlteljesítés, míg az export- és tranzitforgalomban 4,1 és 3,6 százalékos lemaradás jellemezte.

A teherkocsiigényes forgalomban a legfontosabb tömegáruk közül szeptemberben szénből 2,9, kavicsból 7,4, tég-

lából 25,8, mészkőből 15,4, cementgyártmányokból 8,3, és tűzifából 23,2 százalékkal kevesebbet, cementből és cukorrépából viszont 10,5, illetve 4,6 százalékkal többet szállított a vasút, mint tavaly szeptemberben. A közküldemények vasúton fuvarozott mennyisége megegyezett a bázisértékkel.

Szeptemberben annyira megnőtt a fuvaroztatók igénye, hogy

a vasút több mint 70 ezer teherkocsit nem tudott a rakodáshoz időben kiállítani.

A kocsihány elsősorban az építőipari alapanyagok szállítását akadályozta, de esetenként a szén, műtrágya, cukorrépa és exportküldemények kocsellátásában is mutatkoztak zavarok.

Az áruszállítás műszaki-gazdasági mutatói a bázishoz viszonyítva — kivéve a teherkocsik átlagos statikus terhelését, amely 3,4 százalékkal nőtt — általában romlottak. Ki kell azonban hangsúlyozni, hogy ezen a téren szeptemberben mérsékelt arányú fejlődés következett be. Kitűnik ez abból, hogy a megelőző hónaphoz képest a teherkocsi-forduló idő 7,7, az idegen teherkocsi átlagos tartózkodási ideje pedig 12,9 százalékkal csökkent. Jórészt ez utóbbinak tudható be, hogy a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás tartózkodási idejét egyenlege a bázisbelieknek csak 85,1, a megelőző havinak pedig csupán 35,1 százalékat tette ki.

Augusztushoz viszonyítva erőteljes javulás következett

be az áruszállítás minőségében is. Erre utal többek között

a géprevárás és vonat-ácsorgási esetek számának 27,3, illetve 1,5, valamint a vonatfelosztási esetek számának 18,7 százalékos csökkenése.

Az év eddig eltelt időszakában, vagyis kilenc hónap alatt a vasút 230 millió 196 ezer utast szállított el. Az utasszámban kifejezett személyszállítási tervet 96,1, az utaskilométer tervet pedig 96,8 százalékra teljesítette. Az összes utasszámban belül a gyorsvo-nattal utazók és a nemzetközi utasok száma emelkedett. Az utazások átlagos távolsága a bázisszintnél 1,5, a tervezettnél pedig 0,7 százalékkal több.

A kilenc hónap alatt összesen elfuvarozott

99 millió 525 ezer tonna áru azt jelenti, hogy a vasút tonnában kifejezett áruszállítási tervét 100 százalékra teljesítette.

Az árutonnikilométer terv 100,8, a fuvardíj-bevételi terv teljesítése pedig 103,3 százalékos.

A bázishoz viszonyítva az elszállított áruvolumen a belföldi és import szállításoknál 0,8 és 2,1 százalékkal nőtt, míg az export és tranzit forgalomban 8,1, illetve 1,2 százalékkal csökkent.

A szállítás mennyiségét illetően a tervhez viszonyítva az export- és tranzitküldeményeknél 4,1 és 3,6 százalékos a lemaradás, a belföldi és import relációban viszont 1,8, illetve 1,2 százalékkal többet szállított a vasút.

NEGY CUKORGYÁRNAK

800 ezer tonna répát szállít a szegedi vasútigazgatóság

A szegedi igazgatóság Dél-Alföld megyéire kiterjedő vonalhálózata főként mezőgazdasági területeket érint. Így érthető, hogy ilyenkor, ősszel a mezőgazdaság adja a munkák nagyrészét: a zöldség és gyümölcs, a gabonafélék, s a cukorrépa elszállításával.

Legnagyobb feladatot a mintegy 800 ezer tonna cukorrépa gyárakba való fuvarozása jelenti. A szállítások zavartalan elvégzése érdekében az igazgatóság és a cukorgyárak vezetői már jóval a szezon megkezdése előtt egyeztettek az idej feladatokat. Tájékoztatást kaptak a gyáraktól a várható vasúti fuvarozás mennyiségéről, a tervezett út-irányokról. Igyekeztek mindenre kiterjedően felmérni a feladatokat, s összhangban a gyárakkal, a társigazgatóságokkal, közösen meghatározták a tennivalókat.

A rakodások gyorsítása érdekében a gyárak tovább körzetesítették az állomásokat. Amíg 1973-ban az igazgatóság területén 86 állomáson raktak répát vasúti kocsikba, addig az idén csak 43 állomáson. Köz-

lük 16 állomást korszerű, nagyteljesítményű rakodógépekkel szereltek fel, ami egyrészt meggyorsította a kocsik megpakolását, másrészt megkönnyítette az ott dolgozók munkáját.

A koncentrált répaátvételen, illetve annak vasúti kocsikba rakásában a mezőhegyesi cukorgyár jár az élen. A tervezett, közel 200 ezer tonna répát öt állomáson rakják be. Területükön található az igazgatóság legnagyobb berakó állomása, Székkutas, ahonnan előreláthatóan 65 ezer tonnát szállítanak a gyárba 17 Eas kocsiból álló fordavonattal.

Az igazgatóság területén rakodó négy cukorgyárban — mezőhegyesi, sarkadi, szolnoki és ercsi — szeptember közepén kezdődött a termelés. Az előzetes tervek szerint Mezőhegyesre várhatóan 200 ezer, Sarkadra 163 ezer, Szolnokra 264 ezer és Ercsibe 80 ezer tonna cukorrépat továbbítanak a szegediek.

A szezon kezdetétől szeptember 17-ig 1100 kocsiban már közel 35 ezer tonna répát fu-

varoztak a gyárakba. Ezenkívül a dunántúli gyárakba — Ácsra, Sárvárra és Petőházára — is elküldtek ötezer tonna répát. A továbbításhoz fordavonatot, irányvonatot alkalmaznak. Az igazgatóság területén az összrepa-mennyiség 60 százalékat tervezik így továbbítani.

A répaszállítás mellett gondoskodni kell a feldolgozás után kikerülő cukor, répaszelet és más termékek szállításáról is. Mezőhegyesről a szelet-szárító kapacitást figyelembe véve, előreláthatóan naponta 70 tonna szárazszelet, 250—400 tonna nedvesszelet, valamint a kampány ideje alatt körülbelül 35 ezer tonna cukor és 18 ezer tonna melasz elszállítása várható. Sarkadról napi 15—20 kocsi nedvesszelet és összesen 25 ezer tonna cukor elszállítását kell megoldani.

A répaszállítás nehéz feladat elé állítja az igazgatóság dolgozóit. Ha ehhez hozzáveszük az ipar, a kereskedelem jogos igényeit, akkor szállítási csúcs várható a Dél-Alföldön.

G. J.

A mércét minden nap magasabbra kell emelni

(Folytatás az 1. oldalról)

ára, a rendes munkamenettől eltérő intézkedésekre, túlmunkáltatásra is szükség van és lesz a jövőben is. Álláspontunk azonban egyértelmű és világos: mi általában a túlmunkáltatás ellen s a dolgozók törvényes

jogainak biztosítása mellett vagyunk. Megfelelő jogokkal és hatáskörrel rendelkezünk ahhoz, hogy a túlzott túlmunkáltatást megakadályozzuk, hogy a kollektív szerződésben foglaltaknak érvényt szerezzünk. Hogy ezzel minden esetben nem élünk, az nem tehetetlen-

ségünkre, hanem a népgazdasági terv, a népgazdasági igények teljesítéséért érzett felelősségérzetünkre vezethető vissza. Ellene vagyunk minden olyan túlóráztatásnak, amely szervezeten belülről, rossz vezetői intézkedésből, hanyagságból, felelőtlenkedésből ered.

tás esetén nem szabad visszariadni az adminisztratív felelősségrevonástól sem.

— Szakszervezetünk az elmúlt időszakban kiemelten kezelte és a következő években is fő feladatának tekinti az üzemi demokrácia fejlesztését — hangsúlyozta a főtákar —. A jól érvényesülő üzemi demokrácia segíti a gazdasági feladatok megvalósítását és a jó munkahelyi légkör kialakítását. Erre hívta fel a figyelmet az MSZMP XI. kongresszusán elfogadott programnyilatkozat is. Sajnos, gátolja a gyorsabb előrehaladást, hogy az üzemi demokrácia gyakorlásában és fejlesztésében egyes helyeken még mindig bizonytalanság, meg nem értés, s ennek nyomán feszültség jelentkezik. Tisztában vagyunk azzal, hogy ezek feloldása csak úgy lehetséges, ha következetesen, a realitások fi-

gyelembevételével törekszünk a helyes elvek gyakorlati megvalósítására. Ezért kell korszerűsíteni a MÁV-nál is az üzemi demokrácia rendszerére kiadott utasítást és a meglévő gyakorlati tapasztalatok alapján jobban hozzá kell igazítani a vasúti sajátosságokhoz. Úgy kell minden szinten a döntési pontokat kialakítani, hogy a gazdasági és a szakszervezeti szervek jog és hatásköre meghatározott kérdésekben azonos és jól körülhatárolt legyen.

Nem lehet egyetérteni az olyan nézetekkel, amelyek szerint a vasút speciális üzem és emiatt nem érvényesülhet, az üzemi demokrácia, vagy most nem olyanok a gazdasági körülmények, amelyek indokolnák az üzemi demokrácia szélesítését. Ami a munka jellegét illeti, a vasút valóban rendelkezik sajátosságokkal. Az üzemi

demokrácia elvei és gyakorlata azonban nálunk is éppen úgy érvényesíthető, mint az ország bármely más vállalatánál, üzemenél, természetesen a mi körülményeinkhez igazodó módokkal. Tények bizonyítják, hogy az üzemi demokrácia működési feltételei a vasútnál is megteremtődtek, a fórumok hasznosan és jól működnek. A vasutas dolgozók felelősséggel élnek a lehetőségekkel.

Megítélésünk szerint az üzemi demokrácia eddigi gyakorlata is lényeges változást hozott a vasút és a vasutasok életében. Természetesen ezzel nem azt mondjuk, hogy nincs mit javítani a munkánkon. Nem vagyunk még a csúcson, de jó úton haladunk. Egy biztos, aki ma az üzemi demokrácia szükségességét megkérdőjelezi, az a szocialista demokráciát is kérdésessé teszi.

A tervezésnél ne csak a tonnákat, az embert is vegyék figyelembe

A MÁV és szakszervezetünk vezetését sokat foglalkoztatja a növekvő munkaerőhiány. A munkaerőmozgásra jellemző adatokból megállapítható, hogy a létszámcsökkenés ütemét a népgazdaság általános munkaerőhelyzetéből ered, másrészt abból, hogy a vasúti munkakörök többségében a munkáltatás

mégis be kell látnunk, hogy ezen a helyzeten egyelőre nem tudunk változtatni! A kirendelésekre sajnos, a jövőben is szükség lesz.

A létszámcsökkenés ütemét a központi bérintézkedések is csupán lassították, az utánpótlást alig segítették elő. Úgy érzem, nyugodtan elmondhatjuk,

becsültük az ezektől várható eredményeket. A jövőben a beruházásoknak elősorbán a munkaerőt kiváltó fejlesztésre kell irányulnia, főként azokon a szolgálati helyeken, ahol a legszorongatósabb a létszámhiány. Természetesen a pályakorszerűsítés elsődlegességének elvét továbbra sem szabad feladni.

A nevelőmunka nem reszortfeladat

A fejlett szocialista társadalom építésének követelményei minőségi változást igényelnek a társadalmi szervek munkájában is. Ez arra sarkall bennünket, hogy a szakszervezet kettős funkcióját harmonikus egységben érvényesítsük. Munkánkban ezt alapvető elvnek tekintettük és tekintjük a jövőben is. A másik alapelv, hogy a szakszervezeti munkát, az irányítást és a vezetést olyanná formáljuk, hogy stílusa és módszere megfelelően a mozgalom iránt támasztott követelményeknek.

Serkentőleg hatott a mozgalmi életre és az érdekvédelem hatékonyságát nagyban növelte a Minisztertanács 1976-ban kiadott rendelete, valamint a SZOT határozata, amely bővítette a dolgozók szakszervezeti bizalmiakon keresztül gyakorolt jogait. Ezen a területen is tapasztalunk meg nem értést. Sok helyen szakszervezeti szerveink sem bíztak abban, hogy a bizalmiak alkalmasak lesznek a megnövekedett jogkörök ellátására. Legtöbbjük azonban már eddig is rácsáfolt az aggályoskodókra.

Munkánk fontos alapelve a feladatok olyan differenciálása, hogy mindig a legfontosabb tennivalók kerüljenek előtérbe. Ilyen a nevelési tevékenységről szóló határozat, amely új módszereket tesz szükségessé a mozgalomban. Régen megfogalmazott elv, hogy a nevelésnek át kell hatnia a mozgalom egészét. Ez nem reszorttevékenység. Sajnos, ezt a fontos elvet kevésbé tudtuk érvényesíteni a gyakorlatban, nem rögzítettük megfelelően a tisztségviselők tudatában. Ezen a jövőben feltétlen és hathatósan javítani kell.

Nevelő munkánk kedvező hatása ma még elsősorban a szocialista brigádoknál érzékelhető. Ennek lehetőségeit nálunk is oly módon kell kihasználni, hogy a hármas jelszó valódi tartalma tovább erősödjön és ezáltal a mozgalomban fellelhető formalitás megszűnjön.

Aktivistáinknak arra kell összpontosítani befolyásukat, hogy dolgozó társaikban felkeltse a tanulást, a rendszeres képzést, továbbképzést és az önképzés iránti igényt. Szeretnénk elérni, hogy egyre több olyan vasutas legyen, aki igényes önmagával és környezetével szemben egyaránt.

Szakszervezeti életünk kulcskérdése a káderpolitika elveinek gyakorlata. Az elmúlt évek kádermunkáját tekintve megállapíthatjuk, hogy az tervezés, érdemibbe vált. Egész-séges folyamat indult meg a munkások, a fiatalok és nők bevonására a mozgalmi életbe, s vezető tisztségekbe. A korábbi évekhez viszonyítva kielégítő eredményeket értünk el a kádercserékben. Szakszervezeti funkcióból többen kerültek fontos állami, gazdasági területre, vezető beosztásba. A jövőben is arra törekszünk, hogy a stabilitás és a cserélődés között kedvező arány alakuljon ki.

Az elmúlt időszakban nagy erőfeszítéseket tettünk azért, hogy a testületek, az apparátus tagjainak és aktivistáinak politikai és szakmai képzettsége növekedjen. Az alapszervezeti tisztségviselők és a bizalmiak közel 80 százalékát évente valamilyen képzésben részesítettük.

Szólunkunk kell arról is, hogy belső életünk fejlődését gyakran gátolja a rutinból végzett munka, a problémáktól tartózkodó és mindenbe belenyugó magatartás. Ez azért is veszélyes, mert a tömegkapcsolatok fellazulását eredményezheti. A szakszervezeti tevékenység elsődlegesen a tagság közötti munkát jelenti. Nem tud vezetni, jól és felelősséggel dönteni, meggyőzni és mozgósítani az a szakszervezeti vezető, aki nem ismeri a dolgozók törekvéseit, és gondjait. A jó szakszervezeti munka alapja a dolgozókkal fenntartott élő kapcsolat, a naprakész informáltság. Csak ezek birtokában történhet helyes állásfoglalás és döntés. Ezért tovább kell javítani a munkát, de mulasztani nem szabad.

tani az információadás és -szerezés minőségét és gyorsaságát.

A határozatok végrehajtását segítő és ellenőrző munkát sikerült rendszeresebbé tenni, azonban ez korántsem éri el a kívánt szintet. Ebben benne van saját irányító munkánk felelőssége is. Középszervezeteknek és az alapszervezeteknek a jelenleginél lényegesen differenciáltabb segítséget kell adniuk. Ebből következik, hogy a középszervezetek munkáját is úgy kell alakítani, hogy képessé váljanak az alapszervezetek hatékonyabb segítésére és ellenőrzésére. Erre azért is szükség van, mert aktivistáink társadalmi munkában látják el a tisztségükkel járó tennivalókat. Fő foglalkozásuk a vasút valamelyik területéhez költi őket. Amikor átvesznek egy szakszervezeti tisztséget, akaratlanul is magukkal hozzák a mozgalomba a vasútnál kialakult, sajátos szakmai munkastílust. Ezért még segítséggel is időbe telik, amíg átveszik és jól alkalmazzák a mozgalmi munka módszereit.

A beszámoló befejező részében a főtákar röviden értékelte szakszervezetünk nemzetközi tevékenységét, az Utasellátó Vállalat és a GYSEV munkáját, majd a következőket mondotta:

— Munkánk eredményei és fogyatékosságai segítik vagy gyengítik a MÁV, az Utasellátó és a GYSEV eredményeit és fogyatékosságait. Azt hiszem, nyugodtan állíthatom, hogy jó partneri munkakapcsolat alakult ki a gazdasági szervek vezetői és szakszervezetünk vezetése között. Elvi, őszinte, az egymás iránt érzett feltétlen bizalmat sugárzó kapcsolat ez, amely nem egyszer átségitett bennünket a nehézségeken, azokon a problémákon, amelyeket meg kellett oldanunk. Ha a kialakult kapcsolat ugyanilyen marad — vagy még tovább javul — eredményesebb



Jegyzetelnek az ülés résztvevői

körülményei nem vonzóak, sem a fiatalok, sem az idősebbek számára. Sokszor hangzik el az a jogos igény, hogy vonzóvá kell tenni a vasutat. Ezt szeretnénk mi is. De már kevesebb szó esik arról, hogy lehetne ezt megoldani. Sajnos, néhány — ezt a célt szolgáló — kezdeményezésünk nem talált megértésre, nemcsak szubjektív, hanem objektív okok miatt.

A munkaerőhelyzet lényeges javulására továbbra sem lehet számítani; az elmúlt évihez képest ismét közel kétezerrel kevesebb a vasutas. Különösen a jól ismert, frekventált munkakörökben kritikus a létszámhiány. Az utóbbi években számos intézkedés történt a gondok csökkentése érdekében. Ezek közé tartozik a vidéki dolgozók kirendelése a budapesti nagy pályaudvarokra és más csomópontokra. Bár a kirendelést nem tartjuk végleges megoldásnak, mert negatív hatásai károsan befolyásolják a dolgozók hangulatát és ezen keresztül a vasúti üzemvitelt,

a bérezéssel, a bérek nagyságrendjével a vasúton nincs különösebb probléma, a gond a bérezés struktúrájával, belső arányaival van. Számos területen, akarattunktól függetlenül, a szocialista elosztás elveivel ellentétesen alakultak a bérek, s ez sokakban jogos elégedetlenséget szül, mert óhatatlanul bérfeszültségek keletkeznek.

A munkaerő-gazdálkodás fontos része a meglévő munkaerő megtartása is. Ennek feltétele a szociális körülmények javítása, a jobb munkahelyi légkör megteremtése, az üzemi demokrácia szélesítése, a dolgozók jogos igényeinek, a lehetőségekkel összhangban történő kielégítése és a szocialista vezetői módszerek alkalmazása. Elengedhetetlen követelmény a vasút műszaki, technikai fejlesztése is, amely jelenleg elmarad a megnövekedett szállítási igényekhez szükséges szinttől. Bár az eltelt időszakban jelentős műszaki fejlesztéseket hajtottunk végre, mégis az a véleményünk, hogy kissé túl-

Nagyobb gondot kell fordítani a belső tartalékokban rejlő lehetőségek feltárására: például a forgalmi technológia javítására, az irányvonalak számanak növelésére, általában az üzem- és munkaszervezés javítására. Állandóan csökken a létszám és mi mégis sokszor csak utólag követjük az eseményeket olyan szervezési intézkedésekkel, amelyek korábban sokkal hatékonyabbak lehettek volna.

Számos esetben voltunk mi is kezdeményezői, illetve támogatói a korszerűbb munkaszervezési formák bevezetésének, a termelékenységet növelő intézkedéseknek. Ide sorolhatók a CSM-rendszer, a 8+6-os munkáltatási rend kidolgozása, a gépesített pályafenntartásnál, a pályafenntartási szakszolgálat átszervezése, stb. Szakszervezetünk továbbra is támogatja az ilyen jellegű intézkedéseket, természetesen úgy, hogy a közösségi érdekek a dolgozók jogos érdekeinek csorbítása nélkül valósuljanak meg.

A szakszervezet nem lehet az események kívülálló szemlélője

A főtákar ezután szociálpolitikai kérdésekkel foglalkozott. Mint mondta: a vasútnál az elmúlt években jelentős technikai fejlesztésekre került sor, de sok esetben elmaradtak a munkakörülmények javítását szolgáló járulékos beruházások.

— A jövőben hatékony intézkedésekre van szükség — hangsúlyozta. — Elhatározott szándékunk, hogy csak olyan fejlesztéseket támogassunk, amelyek a technikai korszerűsítés mellett a dolgozóknak kulturált munkakörülményeket teremtenek, egészségessé és biztonságossá teszik a munkát. Nem szabad semmilyen fejlesztést anélkül tervezni és megvalósítani, hogy ne legyen vele párhuzamos a szociális fejlesztés. Ellene vagyunk az olyan hibás szemléletnek, amely a tervezésnél csak a tonnákat és teljesítményeket veszi figyelembe és háttérbe szorítja az emberi té-

nyezőket. A vasút jövőjét, munkaerő-ellátását kérdőjelezzük meg, ha nem így járunk el.

A gazdasági vezetéssel általában minden szinten jók a kapcsolataink. Természetesen vannak vitáink is. Segítünk ahol és ahogy tudunk, amire képességeink és eszközeink megvannak, amennyit jó lelkiismerettel lehet, de ennek is van határa. Ami a kapitalizmusban elítélendő, az itt, a mi szocialista társadalmunkban számszorosán az. Van tehát, amiben nem engedhetünk semmi, sem az állami szervek. Ilyen a szociálpolitika fejlesztése — adott lehetőségek mellett —, illetve dolgozóink egészségének és testi épségének védelme.

A beszámolósi időszakban kedvezőtlenül alakult a baleseti helyzet. 1977-ben 33 halálos baleset volt a vasútnál. A baleseteknek több mint fele a for-

galmi szakszolgálatnál történt. Az okok elemzésénél megállapítottuk, hogy a legtöbb balesetet a munka- és biztonságtechnikai fegyelem megsértése és a munkaszervezési hiányosságok okozták. A nemtörődomség, a figyelmetlenség és az egymásért érzett felelősség hiánya is szerepet játszott a balesetekben.

Sajnos erőfeszítéseink ellenére sem csökkent a munka közbeni szeszital-fogyasztás. A halálos balesetek közel tíz százaléka emiatt következett be. Nem javult kellően a biztonságos munkát elősegítő munkaszervezés és az ellenőrzések hatékonysága sem. A balesetek fele anyagmozgatás közben történt. A jövőben szigorúbban kell megkövetelni a biztonságtechnikai fegyelem betartását. Ezen a területen is hatékonyabbá kell tenni a nevelő, meggyőző munkát, de mulasztani nem szabad.



Az ülés meghívott vendégei a beszámolókat hallgatják (Bihari Tamás felvétele)

A mércét minden nap magasabbra kell emelni

ben hozzájárulnak az előttünk álló gazdasági, szociális és élet-színvonal-politikai célkitűzések megvalósításához. Támogatásokat, segítségüket e helyről is köszönjük.

Ezúton mondok köszönetet szakszervezeti aktivistáinknak, tisztviselőinknek áldozatos munkájukért. Biztosak vagyunk abban, hogy megalapozott alászfoglalás alapján folytatják tevékenységüket és törekednek az előttük álló feladatok megvalósítására. Feladatainkat csak közösen tudjuk megoldani, továbbra is várjuk és kérjük hozzáértő, áldozatkész segítségüket. Köszönöm a függetlenített apparátus munkáját is.

Koszorús Ferenc főtájtár szóbeli kiegészítője után kezdődött vitában tizenhatan szólaltak fel. Elsőként **Annus István**, a szegedi igazgatóság szociálpolitikai és munkaügyi osztályának vezetője lépett a mikrofonhoz.

Kifejezte egyetértését az írásos beszámoló és a szóbeli kiegészítő elvi és gyakorlati megállapításával kapcsolatban, majd az üzemi demokrácia érvényesülésének néhány jelenségére hívta fel a figyelmet. Az erre vonatkozó határozatok helyesek, de azokat a helyi adottságoknak megfelelően, értelemszerűen kell alkalmazni. Különben a demokrácia csak formális lehetőség marad. Gyakran az egyéni érdekek háttérbe szorítják a közösségi érdekeket. A nyílt, őszinte légkör kibontakozását sokszor akadályozzák a kompromisszumok. A szocialista brigádok munkájának értékelése során például előfordul, hogy a brigádvezetők olyan hallgatóságos megállapodásra jutnak: „te se bírálj, én sem bántalak!”. Ez a kompromisszum nem szolgálja az előrehaladást, az üzemi demokrácia lehetőségeinek kiaknázását.

telen gyakorlat, megengedhetetlen szemlélet elterjedésének veszélyére. **Egyre gyakrabban tapasztalni a szakszervezetek tapasztnál a szakszervezetek sovinizmusát, önzését, a vasút érdekeinek háttérbe szorítását.** Több szakszervezet csak a saját érdekeit tartja szem előtt, és a mások hibáit keresi. Ez gátolja a fogaskerékként egymásba kapcsolódó vasúti üzemi működését. **A szakszervezeti aktivisták — saját eszközeikkel — eredményesen segíthetik ennek a szemléletnek a megváltoztatását.**

Padi Géza, a budapesti igazgatóság pártbizottságának titkára hozzászólásában a párt-szervezetek és a szakszervezeti

bizottságok kapcsolatát, együttműködését és a kéaderképzés fontosságát elemezte. Rámutatott továbbá arra is, hogy a szakszervezeti érdekképviselet egyik legfontosabb eleme a termelés segítése. A munkaverseny-mozgalomban rejlő lehetőségeket pedig az eddiginél hatékonyabban kell kihasználni.

A munkaerő-gazdálkodás és a szakemberképzés fontosságáról, az utánpótlás gondjairól beszélt **Kedves Ferencné**, Győr-állomás üzemgazdája. Javasolta a központi vezetésnek, hogy a jövőben vizsgálja meg ezek továbbfejlesztésének, a gondok enyhítésének lehetőségeit.

képp enyhítené a szorongató munkaerőhiányt is.

A tanácskozáson felszólalt **Pullai Árpád** közlekedés- és postaügyi miniszter is. Alapvető tényként említette, hogy a szakszervezet mindinkább alkalmazkodik a változó körülményekhez, és az adott társadalmi viszonyoknak megfelelően eleget felel a feladatainak.

— A vasútnál az országos átlagnál jobb az egészségügyi ellátás és a szociális beruházásokra is évről évre nagyobb összegeket fordítanak, de a bérekre sem lehet panasz — foytatta a miniszter. — Hogy mégis állandósulnak a munkaerő-gondok, annak okát másban kell keresni. Mivel a kulcsfontosságú munkakörökben hiányoznak a legtöbben, a vasúti technológiák korszerűsítése az egyetlen kiút. Sokan makacsul ragaszkodnak a régihez, pedig a változó körülményekhez való igazodás a célravezető. A szakszervezetek között is harmonikusabb együttműködésre lenne szükség, mert a vasút egységes üzem. Nem lehetnek benne elkülönült „tartományok”. A politikai testületeknek, aktivistáknak harcolni kell a régi szemlélet ellen. A MÁV-nál még vannak olyan idejét múlt szabályzatok, utasítások, amelyek eltörölését már régen kezdeményezni kellett volna.

Pullai Árpád ezután a főnökök és a beosztottak viszonyáról beszélt. Közvetlenebb kapcsolatra hívta fel a figyelmet, mert a szocialista tudatot nemcsak beiskolázással lehet fejleszteni. A főnökök, a szolgálati vezetők gyakrabban találkozzanak a dolgozókkal és kevesebbet üljenek az íróasztalnál.

Végezetül — a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium vezetői nevében — **köszönetet mondott a vasutasoknak** eddigi helytállásukért, jó eredményeikért. Arra kért valamennyi dolgozót, hogy az őszi forgalomban még nagyobb odaadással, lelkesedéssel segítsék a vasút és a népgazdaság tervei megvalósulását.



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter

Szót kért a tanácskozáson dr. Pásztor Pál, a miskolci igazgatóság vezetője is. Bevezetőjében arról beszélt, hogy az igazgatóság területén befejeződtek a kiemelt mépgazdasági beruházások. Sajnos, egyre csökken a leadási kocsik száma, a kiszállítási igény pedig növekszik. Kocsikiegyenlítés alig van. Az igazgatóság területén a vontatás 12,8 százalékát még mindig gőzmozdonyok végzik. A hálózati átlagnál rosszabb az átomosított és a vonalak biztosítóbereendezéseinek aránya is, pedig a vasúti áruszállítás 21—23 százalékát a miskolci igazgatóság bonyolítja le.

— **A gondok ellenére mindent elkövetünk a tervek megvalósítása érdekében** — folytatta az igazgató. — **Elemztük többek között a szállítóképesség növelésének lehetőségeit, a statikus terhelés helyzetét.** Az intézkedések eredményesek voltak. Az egy kocsi juto statikus terhelés 4—5 tonnával haladja meg a hálózati átlagot. Ennek hatására 25 ezer 106 kocsit takarítottunk meg. A tehervonatok átlagos terhelését a bázishoz viszonyítva hatvan tonnával növeltük.

Színesebb, gazdagabb lett a vasutas-szakszervezet munkája

Ezután **Timmer József**, a SZOT titkára lépett a mikrofonhoz. A szaktanács titkárságának véleményét tolmácsolva elmondta, hogy a vasutas-szakszervezet munkája az elmúlt három év alatt minden területen javult. Erősítette a kapcsolatait, gyorsan reagál az eseményekre, és jól mér fel az új tennivalókat. Sok helyes kezdeményezés született és érdemi kapcsolatot épített ki partnereivel. Képes torzulások nélkül közvetíteni a gondokat, a vasutastársadalom észrevételeit. **Színesebb, gazdagabb lett a szakszervezet tevékenysége, fejlődtek a módszerek is.** A legfontosabb feladat a jövőben is a dolgozók érdekeinek hatékonyabb védelme. Általános tapasztalat ugyanis, hogy szaporodnak a panaszok, az egyes személyeket érintő törvénytelenlések. Sokan felsőbb hatóságok felé fordulnak panaszukkal, mert a munkahelyen nem intézkedtek.

Befejezésül **Timmer József** elmondta, hogy jól ismerik a vasutas-szakszervezet munkáját, hiszen azt a közelmúltban részletesen áttekintette a SZOT titkársága is. Véleménye szerint a IX. kongresszus határozatainak megvalósítása jó úton halad.

Korponai Lajos, a debreceni járműjavító szb-titkára arról beszélt, hogy az üzemben mindig fontos alapelvnek tekintették a termelés segítését. Ezt bizonyítják eddigi eredményeik, sikereik is. Az idei év nyolc hónapjára előirányzott tervüket 102 százalékkal teljesítették. A szocialista brigádok eddig tízezer óra társadalmi munkát



Timmer József, a SZOT titkára

végeztek. **Elmondotta azt is, hogy sok a tervszerűen kocsibeadás, ami nehezíti a munkájukat.** A jövőben tartálykocsijavító bázis épül az üzemben.

Az alapkövetétel október 19-én lesz. A 340 millió forintos beruházást jól előkészítették, de sajnos, **kimarad egy fontos berendezés, az úgynevezett padló alatti kocsvontató beépítése.** Ez tízmillió forinttal növelte volna az építkezés költségét, de a berendezés hasznossága jóval többet ér. Az ilyen jellegű takarékoságra előbb-utóbb ráfizetünk.

Dr. Hunyadi Erzsébet, budapesti vasút-üzemravezető hozzászólásában a gyermekintézmények és a gyesen lévő kismamák helyzetével foglalkozott.

A záhonyi átrakókörzetben lassan halad a szociális fejlesztés

Balázs Béla, a záhonyi átrakókörzet főművezetője a dolgozók munka- és szociális körülményeinek néhány gondját világította meg beszédében. Záhonyban a közelmúltban alakult meg az üzemi főnökség. A körzet 6500 dolgozója eddig példásan helytállt a munkában. Az áruátrakás 83 százalékát már gépesítették, javultak a munkakörülmények is, de azért még vannak gondok. **Lassan halad a szociális fejlesztés és néhány szolgálati helyen nem teremtek meg a biztonságos munka feltételeit.** Eperjeske átrakóban például az új kocsirakó berendezések (vagonürítő gépek) a megengedettnél zajosabbak, veszélyeztetik az ott dolgozók hallását. Az orvosi vizsgálatok eddig hat munkás halláskárosodását állapították meg. Háttérbe szorult a munkást védő berendezések üzembehelyezése, a festő- és hegesztőműhelyt sem adták még át. Zsúfoltak az öltözők és mosdók is. Szintén Eperjeskén okoz gondot a fűrdők állapota. Az új szociális létesítményt ugyan átadták már, de még nem üzemel.

Ezután **Szűcs Zoltán**, a MÁV vezérigazgatója kért szót. Elmondotta többek között, hogy a tervidőszak első két évében a vasút túlteljesítette szállítási terveit. Sajnos, a munkát évről évre kevesebb létszámmal kell végezni. Sokat változott az áruösszetétel. Az export-, import- és tranzitszállítás elmaradt a tervezettől. Az idei őszi csúcsforgalom minden eddiginél nagyobb erőpróbája lesz a vasútnak. A szállítási gondok csökkentése érdekében eddig több intézkedés született. Tanácskoztak a legnagyobb szállítókkal, a Volán pedig a korábbi éveknél lényegesen több áru elszállítását vállalta. Az utóbbi hetekben állandó kocsihány nehezíti a munkát. A bázishoz viszonyítva négy százalékkal romlott a kocsiforduló idő, amely egymillió tonna áru elszállítását akadályozta.

— **A gondokon elsősorban a saját eszközök jobb kihasználásával lehet segíteni** — folytatta a vezérigazgató. — **Növelni kell a teherkocsik szállítóképességét és a korszerű mozdonyok teljesítményének kihasználását.** Nem javult a személyvonatok „menetrend-szerűsége” sem. Különösen a budapesti pályaudvarokra érkező vonatok késnek rendszeresen. A szerelvények zsúfoltak, koszosak. A gondokon sokszor újabb beruházás nélkül lelkiismeretesebb munkával, jobb szervezéssel is lehetne segíteni.

A forgalom biztonsága érdekében a vasút nagy gondot fordított a pályakorszerűsítésre és a fennntartásra. Az idén, az első félévben 145 kilométer hosszú pályaszakaszon cserélték ki a vágányt, és 208 csoport ki-térőcserére is sor került.

A gazdasági vezetők is egyetértenek a szakszervezet azon megállapításával, hogy a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, szociális helyzetüknek a fejlesztése sok szolgálati he-

lyen fontosabb, mint a bér-emelés. Több esetben — a bérpolitikai intézkedéseket is beleértve — a szakszervezet volt a kezdeményezője egyes intézkedéseknek. A jövőben azonban a bérpolitikának jobban kell kapcsolódnia a teljesítményhez, a vasúti érdekekhez. A bérézési elveket jó lenne egyszerűbbé, áttekinthetőbbé tenni.

Fontos szociális program az üzemi étkeztetés kiszélesítése is. Erre a célra az ötödik ötéves tervben 42 millió forint áll rendelkezésre. Naponta 44 ezer dolgozó kap meleg ételt. 1000-gy hetvenezere szeretnék növelni ezt a létszámot.



Szűcs Zoltán vezérigazgató

A MÁV beruházási és fejlesztési terveiben is tükröződik a dolgozók egészségének és testi épségének biztonságát szolgáló törekvés. **Ennek hatására javultak a munkakörülmények az építési és pályafenntartási szakszolgálat területén, a járműjavító üzemekben, a nagyobb vontatási telepeken és vasúti csomópontokon.** Csökkent a nehéz fizikai munka aránya, javultak az egészségügyi feltételek.

Szűcs Zoltán ezután hangsúlyozta, hogy a IX. kongresszus mindazon határozatait, amelyek a dolgozók élet- és munkakörülményeivel, szociális ellátásának javításával, a termelési aktivitás fokozásával kapcsolatosak, a vezérigazgatóság megkülönböztetett figyelemmel tanulmányozott, és azok megvalósítását a szakterületek munkaprogramjaként írta elő. **A feladatok nagy részét a szakszervezet illetékes szerveivel közösen, azok egyetértésével valósították meg.** A nagyobb jelentőségű intézkedések kidolgozására közös munkabizottságokat hoztak létre. Így biztosították a feladat egységes értelmezését, a nézetazonosságát. Közös munkabizottság tevékenykedett például az új munkaverseny-szabályzat, az üzemi demokrácia szabályozása, a kollektív szerződés évenkénti módosítása, a bérügyi intézkedések kidolgozása vagy az őszi forgalomra való felkészülés során.

A vezérigazgató végezetül felhívta a figyelmet egy hely-

Mind jobban alkalmazkodunk a változó körülményekhez

Köztudott, hogy a vasúton is kevés az óvoda és a bölcsőde. Nagy a zsúfoltság, 120 százalékos a telítettség. **Vannak helyes törekvések a gondok enyhítésére.** Szegeden például a MÁV és a posta fogott össze, közösen építettek gyermekintézményt. A legutóbbi statisztikai

adat szerint a vasúton huszonkilencezer nő dolgozik, ebből 4300-an vannak gyesen. **Sokan szívesen visszajönnének dolgozni a három év letelte előtt, de nincs hol elhelyezni a gyerekeket.** Az óvodai, bölcsődei hálózatot elsősorban Budapesten kellene bővíteni. Ez némi-

adat szerint a vasúton huszonkilencezer nő dolgozik, ebből 4300-an vannak gyesen. **Sokan szívesen visszajönnének dolgozni a három év letelte előtt, de nincs hol elhelyezni a gyerekeket.** Az óvodai, bölcsődei hálózatot elsősorban Budapesten kellene bővíteni. Ez némi-

adat szerint a vasúton huszonkilencezer nő dolgozik, ebből 4300-an vannak gyesen. **Sokan szívesen visszajönnének dolgozni a három év letelte előtt, de nincs hol elhelyezni a gyerekeket.** Az óvodai, bölcsődei hálózatot elsősorban Budapesten kellene bővíteni. Ez némi-



A központi vezetőségi ülés résztvevőinek egy csoportja

Gazdálkodjunk hatékonyabban a vontató járművekkel

Dr. Pásztor Pál ezután néhány javaslatot tett, amelyek megvalósításához a központi vezetőség segítségét kérte. A vontató járművekkel való gazdálkodás a MÁV-nál nem eléggé hatékony. Ennek okát többek között az irányítás soklépcsőségében, párhuzamoságában látják. Szervezeti változtatást javasolt, amelynek lényege az, hogy a vontatójárművekkel való gazdálkodást, irányítást az üzemeltető szolgálati ágra, vagyis a forgalomra bizzák.

A kocsigazdálkodás hatékonysága sem kielégítő. Az üres kocsik irányítása is párhuzamos és többszertornás. **Helyes lenne az áruirányító és a kgy szolgálat összevonása, az irányítás egyszerűsítése.**

Végezetül az igazgató megemlítette, hogy többet kellene törődni a technika korszerűsítésével, mert ezáltal munkacímét takaríthatunk meg. **Lassú például a rádióadás üteme és több helyen várat magára a vágányfelek beépítése, korszerűsítése.**

A további felszólalók, **Biri Sándorné** Szombathelyről, **Pusztai József** a GYSEV-től, **Hegedűs Károlyné** Miskolcraól, **dr. Juhász Józsefné** az utasellátótól, **Kovácsné Bognár Mária** a pécsi igazgatóságtól és **Kovács Sándor** a dombóvári üzemfőnökségtől, tájékoztatták a tanácskozás résztvevőit a helyi gondokról és eredményekről. Az ő beszámolóikból is kitűnt, hogy a központi vezetőséget elsősorban a jövő, a hogyan tovább kérdése foglalkoztatja. Erre vonatkozó javaslatokkal, észrevételekkel egészítették ki az írásos beszámolót.

A vita lényegét **Koszorús Ferenc** főtájtár foglalta össze, válaszolt a kérdésekre, javaslatokra. **Köszönetet mondott segítségükért, majd a központi vezetőség elfogadta a IX. kongresszus óta végzett munkáról szóló írásbeli beszámolót és a szóbeli kiegészítőt.**

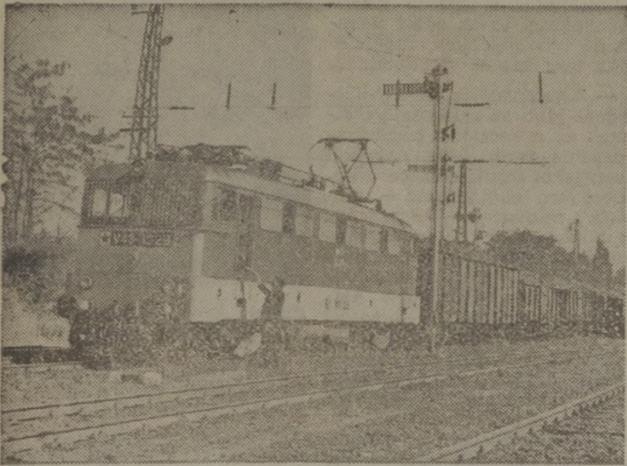
Az első napirendi pont zárása után a központi vezetőség személyi kérdésekben döntött. **Révay Sándort**, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztályának vezetőjét az 1978. szeptember 7-én létrejött MÁV Ipari Üzemek függetlenített szb-titkárává történt megválasztása miatt felmentette osztályvezetői megbízatása alól, és helyette, az elnökség javaslatára, jóváhagyta **dr. Balázs Ákos** osztályvezetői kinevezését, s egyben kooptálta a központi vezetőségbe.

Visi Ferenc Kaszala Sándor

(Bihari Tamás felvétel)

A mindennapi cukorért

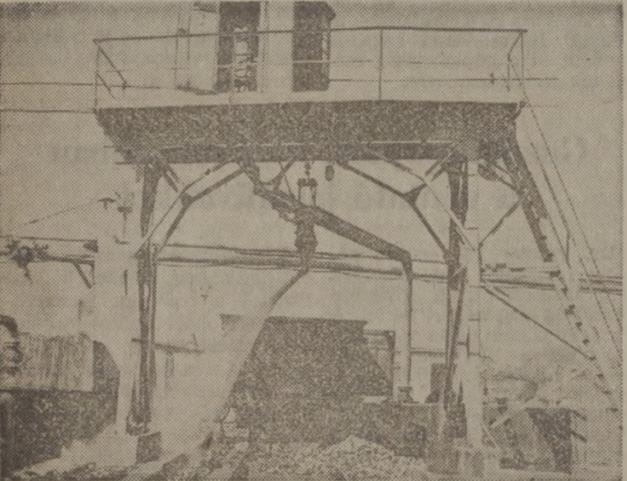
Megkezdődött a cukorrépaszezon. A vasút vonalain ezekben a hetekben egyre gyakrabban látni répával rakott vonatokat. Az ácsi cukorgyárba naponta 50-60 kocsi répa érkezik, a pécsi igazgatóság területéről. Naponta 8-10 vagon cukor és 6-8 vagon répaszelet hagyja el a gyár területét. A melasz a győri keksz és ostyagyárba kerül, a mézsziszap pedig a termelőszövetkezetek földjeire.



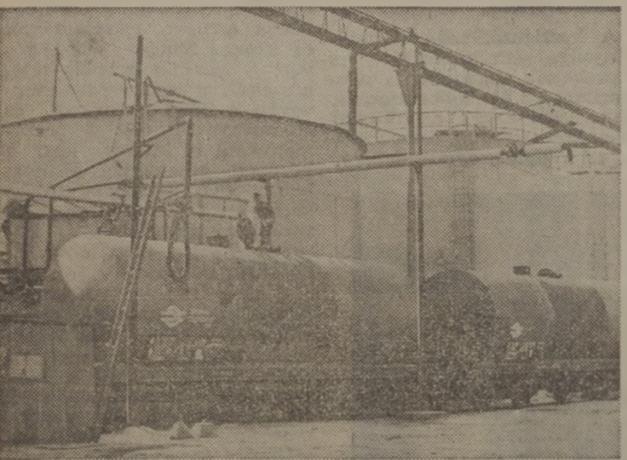
Megérkezett a répavonat. Cserfalvi Miklós átvészi a vonat okmányait



A répát markológéppel rakják ki a vagonból



Vízgyű tisztítja meg az értékes mezőgazdasági terméket a sártól



A cukorgyártás mellékterméke a melasz, tartálykocsikba kerül. Varga Sándor a töltést irányítja (Tenta György képriportja)

Elavult térképek

Gyakran utazom, többnyire a peronon állva, hiszen ezt szoktam meg vasúti szolgálatom idején. A közelmúltban is Szombathelyre utaztam, amikor arra lettem figyelmes, hogy a peronon külföldi turisták a térképet tanulmányozzák. Sárvaron keresztül Bükre akartak menni, mivel a téképen még szerepelt a sárvar-tépevási vonal, amely már megszűnt.

Kézvel-lábbal, nagy nehezen megmagyaráztam nekik, hogy a térkép téves, s csak busszal tudnak eljutni Bükre.

Az illetékesek figyelmébe ajánlom az elavult térképeket: ki kellene cserélni azokat. Fontos, hogy az utazóközönséget a valóságnak megfelelően tájékoztassuk.

Gergely József
Várpalota

KECSKEMÉTI ÁLLOMÁSON

Javult a hétvégi rakodás, ütemesebb lett az árufogadás

Az őszi forgalom kezdete óta tovább növekedtek a szállítási igények, s ezzel a gondok is Kecskeméti állomáson.

Nem várhatjuk, hogy a mi gondjainkat, nehézségeinket mások oldják meg — mondotta Lőrincz Antal állomásfőnök, akitől a csomópont időszerű feladatairól kértünk tájékoztatást. — A legnagyobb gondunk a szállítató vállalatok üres kocsival történő el látása. Ezt csak a „rakva-rakott” módszer még erőteljesebb alkalmazásával biztosíthatjuk.

Van még tartalék

Hol van ebben még fel-tárható tartaléka Kecskeméti állomásnak és a vele szorosan együttműködő Kecskeméti-Alsó pályaudvarnak?

A vállalatoknál — felel-te az állomásfőnök. — Azok-nál, akik szombat reggeltől hétfő reggelig nem elég in-tenzíven rakodnak, vagy nem úgy szervezik raktári szolgál-atukat, hogy az elfuvarozást végző Volán teherautóit ilyenkor is fogadni tudják. Tizen-két ilyen vállalat szállításvetetőjét hívtuk meg a Volán-nal közösen, szeptember 23-án munkaértekezletre. Arra kér-tük őket; saját érdeklükben is kövessék a Kecskeméti Kon-zervgyár, a Mezőker, a Ba-romfűipar, vagyis a legjobban rakodó vállalatunk példáját: éjjel-nappal rakodjanak, szer-vezzék meg a folyamatos áru-fogadást. Megértették, hogy csak az általuk kiürített ko-csikat állíthatjuk ki részükre, vagy a szomszédos vállalatok-nak. Megígérték a fokozott se-gítségét, s a múlt hét végén már javult is a rakodási len-dület.

Kecskeméti állomás vasu-tasai tehát várják a még er-edményesebb folytatást... De—tegyük hozzá mindjárt — nem csupán várják, lehetőség szerint elő is segítik, hogy a szállítató felek gyorsabban átvethessék a címükre érke-zett kocsirakományos külde-ményeket. A szocialista bri-gádok számos jó javaslat-tal segítettek ennek érdekében az állomási technológia fejleszté-sét, az operatív munkát. Így például brigádkezdemenyezés-re történt, hogy most már a felszabadult „Tüzép csonkavá-

gányra” állítják ki a házgyár részére érkező folyamkavics-irányvonatokat, mert a ház-gyár rakodóterülete még nincs használható állapotban.

Előterben az exportszállítások

S az állomási szocialista bri-gádok számára napi szerve-zési feladat az is, hogy az az-napi exportrakodásokhoz szük-séges kocsik ürüljenek ki elő-ször. A nyugati tőkés orszá-gokba indítandó export élé-lmizert is menetrendszerűen kell a kocsikba rakni, mert a TEEM-vonatot pontosan kell indítani. A feladatot bonyolít-ja, hogy csak olyan kocsikat állíthatnak ki az exporthoz, amelyek műszakilag is meg-felelnek a fokozott követel-ményeknek. A kocsivizsgálók-kal szorosan együttműködve végzik ezt a munkát. Jól tud-ják az állomás dolgozói azt is, hogy az ET-659-es és az ET-2751-es gyorstehervona-tok sorsa függ attól, milyen ütemben rakodhatnak a kec-skeméti vállalatok.

Az állomásfőnökkel folyta-tott beszélgetésünket sűrűn félbeszakította a telefon csör-gése.

— Most éppen Horváth László hívott, a Szék- és Kár-pitosipari Vállalat kecskeméti gyárából — mondta Lőrincz Antal — Segítsünk rajtuk, mert Kecskeméti-Alsótól nem kaptak kocsit. Legalább 4-5 kocsit kérnek sürgősen, mert a raktárjuk megtelt. Az udvar-ra kerülnek a kárptozott bú-torok, ha megint nem tudják kiszállítani az árut.

Nyomban intézkedett is az állomásfőnök, de a gondok felhőt csak a következő tele-fonig tudta eloszlatni: az egyik helybeli termelőszövetkezet kért néhány üres kocsit sürg-ös terményszállításhoz. S ezen túlmenően állandó fel-adataként jelentkezik Kecsk-eméti állomás munkaszerve-zésében, hogy a maximális se-gítségét adják meg a záhonyi átrakókörzet üres kocsikkal való ellátásához.

Korszerűsítik a térvilágítást

A munkakörülmények javít-ását ígéri, hogy Kecskeméti

állomáson megkezdtek a térvilágítás korszerűsítését. Már alapozzák az úgynevezett „stadionlámpákat”. Őt, egyenként 40 méter magas oszlopot állítanak ezekre az alapokra. S amikor fényárban úszik majd az állomás, kikerülhet a mintegy száz régi oszlop a vágá-nyok közül. Az állomás három tartaléka közül az egyik M-31-es mozdony már rádiós irá-nyítással dolgozik. További fejlesztési tervük, hogy mi-előbb M-44-es gép váltsa fel a félgurítón működő 411-es gőzmozdonyukat. Ezzel lehető-vé válna a gurításnál is a szervezettebb munkát biztosító rádiós irányítás megvalósít-ása.

S végezetül még egy jó hír Kecskeméti állomásról. Van már kivitelezője az új szociá-lis létesítményüknek, ahol or-voosi rendelő is lesz. A Bács megyei Állami Építőipari Vá-lalat 1980-ra vállalta a közel 100 millió forint értékű épít-mény elkészítését.

L. J.

Szűcs Ferenc

SEGEDI KEZDEMÉNYEZÉS

Együttműködési megállapodás a gyorsabb rakodás érdekében

A szegedi igazgatóság telje-sítette időarányos áruszállítá-si terveit, de az év utolsó há-rom hónapjában még mintegy 3 millió tonna árut kell el-szállítania. Ezért az igazgató-ság a Volán 10-es számú vá-lalatával közösen felkérte a Szakszervezetek Csongrád me-gyei Tanácsát, hogy segítse a hétvégi be- és kirakodást, az egységirakományok zavartalan továbbítását, valamint az ex-portszállítást.

Az SZMT eleget tett a ké-résnek. Az erről szóló együ-üttműködési megállapodást sze-ptember 16-án írták alá Szee-geden. Ebben a munkaprogram-ban az SZMT vállalta a dol-gozók mozgósítását, a szak-szervezeti bizottságok bevoná-sát az őszi forgalom zavarta-lan lebonyolításába. A vasút

az SZMT rendelkezésére bo-csátja a nagyobb fuvaroztató vállalatok névjegyzékét, és tiznaponként tájékoztatást ad a késedelmes rakodókról. A megyében végzett munka er-edményét havonta értékelik, és az őszi forgalom befejezése után komplex értékelést vé-gez a vasút a közös munká-ról. A Volán szinten tájékozt-ja az SZMT-t a vállalatok fogadási készségéről.

Az SZMT a megbízottsá-gok segítségével ösztönzi a fuvaroztató vállalatokat és a szakszervezeti bizottságokat a hatékonyabb rakodásra. Az együttműködés koordinálásá-t, az információk cseréjét — a két fuvarozó és az SZMT kö-zött — a szegedi területi bi-zottság vállalta.

(Gellért)

„Mackós”, a zárak orvosa

Alacsony, zömök ember Zs. F., alig túl a negyvenen. Járá-sában van valami nehézkes. Mintha ezzel akarna rászol-gálni becenevére. Társai ugyanis „Mackós”-nak neve-zik. Ő az, aki a legbonyolul-tabb zárakat is kinyitja.

— A szakmát magánkétsipa-rosnál tanultam 1954-ben — mondja. — Lakatosmester va-gyok, de értek a hegesztéshez, a gépi maráshoz és a gyalulás-hoz is. A mesterség minden csínját-bínját ellestem. Ezt szó szerint így kell érteni, mert mesteremnél, akár a régi vilá-gban, a tanuló mindenes volt. Én is csak egy szaladj ide, szaladj oda gyerek vol-tam. Ha azt akartam, hogy tudjak valamit, akkor bizony nagyon figyelmem kellett az idős mestert. Ha ő észrevette, hogy figyelem, rám rivallt: „Miért engem nézel, nincs ta-lán munkád?”

Kellett a pénz

— Szegény anyám azt sze-rette volna, ha orvos leszek. Először gimnáziumba jártam, de mindig jobban érdekelt a szerelés, mint a tanulás. Har-madikban kimaradtam, s anél-kül, hogy otthon tudták volna, elmentem egy „maszkelhoz” tanulóknak. Anyám egyedül ne-velt bennünket húgommal, így bizony sokat kellett neki túl-ótráznia. Keveset volt otthon. Hogy én már nem vagyok gimnazista, csak az évről-én tudta meg, amikor a gimnáz-

ziumba akart menni, én pedig az ipari iskolába veztettem. Nagyon sirt emiatt, de később megbékélt.

Elérzékenyülve mesélt édes-anyjáról és gyermekköréről. Szegénylősen félrefordította fejét, s másra terelte a szót. Amíg beszélt, egy kulcsot for-gatott a kezében. Azt mondta, nincs semmi káros szenvedé-lye, de közben hamisítás mo-soly jelent meg a szája szögle-tében.

— A maszkel annak idején nagyon megszeretett, mert ügyes voltam. Hosszú éveket lehúztam nála. Korán megnő-sültem, mivel egymásután jöt-tek a gyerekek: Ferenc, Ist-ván és Teréz, kellett a pénz. Nem panaszkodhatom, jól ke-restem, de nem volt se éje-lem, se nappalom. Az asszony meg állandóan csak azt hajto-gatta, hogy akár oda is köző-hetnék. Nekem is egyre többet jutott eszembe, hogy új helyre kellene menni. Hiszen alig ta-lálkoztam a gyerekekkel. Haj-nalban mentem, késő este ér-tem haza.

Kevesebb a fizetés, több a szabad idő

A vasúti műhelyben, ahol a „Mackós” jelenleg dolgozik, még ketten vannak rajta kí-vül: egy vésnök és egy deko-ratőr. Másnak nem lehet be-lépni.

— Ma már nincs arra szük-ség, hogy mások munkáját el-lessem. Megoldok magam min-

dent, nem kell a segítség. Sok mindent el tudok felejteni, csak egyet nem, ha zárat vagy kulcsot látok. Addig forgatom a kezemben, amíg meg nem csinálom. A pénzem most nincs annyi, mint a maszkel-nál, de lényegesen több a sza-bad időm. S sokkal nyugod-tabb vagyok. Igaz, ha nekem nincs gondom, van másnak. Mióta szakszervezeti bizalmi vagyok, sokszor beszélgetek az emberekkel. Furcsának talál-ják, hogy a mellettük levő mű-helyben ugyanezért a mun-káért magasabb bért kapnak. Sőt, a másik műhelyben is több a pénz. Az is igaz, hogy itt mindenféle ember akad, his-szen tíz ujjunk sem egyforma. Nekem se mindegy, amikor az asszony többet rak le az asztalra fizetéskor. Hiába mondja a főnököm, hogy elé-gedetiek velem. Abból még nem tudok a gyerekeimnek vásárolni.

Nem vallott szegényt

Gyakran jár vidékre. Min-dig oda megy, ahol szükség van rá. Előfordul, hogy egyik helyen állig fejezi be a mun-kát, már mehet máshová. Ma-gának veszi a válltáskát és az aktatáskát, s indul tovább. A kettő együtt harminchat kiló.

— Régen volt, amikor a mesterem azt mondta: „Na, te pupák, csinálj már valamit!”, és a kezembe nyomott egy fémlapot. Azt kellett volna több helyen kilyukasztanom,

de azt már nem mutatta meg, hogyan kell. Nem is sike-rült... Ide targoncaszerelő-nek vettem fel. Egy évig dol-goztam, mint targoncás. Köz-ben megüresedett ez a hely. Korábban ketten csinálták ezt a munkát, de egyikük elment, a másikuk pedig nyugdíjba vonult. Megkérdeztek tőlem az irodán, hogy ki tudok-e nyitni elromlott zárat. Hogy-ne tudnék, feleltem. Csak ké-sőbb, amikor kiderült, hogy nem ajtózárról van szó, ak-kor lett melege. Azért per-sze nem vallottam szegényt, már az elsőt elég hamar si-került kinyitni. Az emberli hanyagság, felelőtlenség vagy tudatlanság miatt nekem néha napokig kell a zárral dolgo-zni, míg engedelmeskedik. A munka nem tűr halasztást, hiszen rendszerint fontos ira-tok, olykor pénz marad a páncélszekrényben. A mun-kámról még ismerősöknek sem beszélek. Még azt sem mondom, hol dolgozom.

Világos nappal járja az országot

A zárakatos elromlott zára-kat javít, páncélszekrényeket nyit fel. Nem az éj leple alatt, hanem világos nappal. Ez a munkája. A „Mackós” név néha mást jelent, mint azok-nál, akiket néha a rendőrök keresnek. Ők nem fényes nappal járnak az országot szerszámtáskával a vállukon és szabad jeggyel a zsebük-ben. Akit a rendőrség köröz, az nem a mi mackósunk...

Szalai Mária

AZ OLVASÓK HOZZÁSZÓLNAK

Miért és hol égető a munkaerőhiány?

A Magyar Vasutas öt folytatásban közölte Kaszala Sándor riportjait, s véleményem szerint ez a sorozat — A munkaerőhiány szorításában címmel — hű képet festett Budapest-Keleti, Nyugati, Ferencváros, Rákosrendező és Szolnok pályaudvarok, mindennapi gondjairól, az elvégzendő szállítási feladatok mértékéről, a vasutasok helytállásáról. Különösen nagy erénye volt az írásoknak, hogy megszólaltatta az embereket: a sarut, a váltókezelőt, a tőrőnököt, a kocsirendezőt, az állomásfőnököt, a tolatásvezetőt, s mindazokat, akik a hiányzó helyett is elvégzik a munkát, hogy a vasútnak ne kelljen megállnia. A szükség és az érdekek összevetése arra irányult, hogy be ne következzen, aminek néhol már nem sok híja van.

A vélemények amelyek elhangzottak a riportban, éreztetik a szolgálatot végzők és irányítók felelősségét, a vasút iránti bensőséges vonzódást. Akikben ezek az érzések nem tudnak kialakulni, többnyire azok távoznak el a vasutól. Számukra egyébként hiába épülnek milliókért az újabb és újabb szociális létesítmények, munkásszállások, mosdók, öltözők, üzemi rendelő, amelyek védik az egészséget, a testi erőt. A maradóknak azonban látjuk és értékeljük ezt a folyamatot, amit valamennyien gyorsítani szeretnénk. Ezenkívül az ember szellemi igényeire, szorongásainak oldására, elégedettségének kibontakoztatására — az úgynevezett apró ügyekre is! — fokozottabban kell gondot fordítani. Mert ezek együtt alakítják ki az a magatartási formát, amely ösztönöz a több és teljesebb munkára. A vasúthoz való kötődésre.

Most például nem kevesebbről van szó, mint 46,2 millió

„Unalmas téma”, amit rég levehettünk volna a napirendről

AZ ORSZÁGOS szervek sok évvel ezelőtt figyelmeztettek bennünket, hogy az 1970-es évek végére nagymérvű munkaerőhiánnyal kell számolnunk, a mindenki által ismert demográfiai hullámvölgy miatt. Az is világos volt mindenki előtt, hogy nem lesz az országban olyan terület, ahol főleg munkaező lesz, hiszen a szocialista iparosítás a korábban iparilag fejletlen területeken is munkaalkalmat teremtet.

Ezzel a témával minden híradási eszköz, minden értekezlet annyi foglalkozott, hogy napjainkra már szinte unalmas lett. Azért mondom, hogy unalmas lett a munkaerőhiányról beszélni, mert sem országos szinten, sem ezen belül a vasúton nem történt más, mint ismételjük a munkaerőhiány szorításáról régen elmondottakat, de ennek megoldására alig tettünk valamit. Na igen, csak annyit, hogy kalogtunk az események után, a gondok igazi megoldása nélkül.

Véleményem szerint a munkaerőhiány nem egyformán szorít mindenütt. A vasúton belül a szorítás ott érződik, ahol szervezési intézkedésekre nincs mód, vagy nincs jogkör. A MÁV nagy állomásai évek óta létszámhiánnyal küzdenek az ismert okok miatt. Ennek minden fórumon hangot adunk. Öszintén beszélünk erről mindenki, még az Akit a mozdony füstje megcsapott című könyvben is. Közben mi történt? Budapestre kirendeléssel „oldottuk” meg az ottani létszámhiányt, és csináltunk vidéken létszámhiányt! Bevezettük a CsM-rendszert, ami részlegesen és „szükségállapotot” teremt.

HIÁBA VÁRTUK és várjuk az átfogó intézkedést. A helyzet nem javul, mert az egyes osztályok összevonásán, majd későbbi szétválasztásán, a munkaügyi gócek felállításán, az üzemfőnökségek szervezésén kívül eddig még kézzel fogható szervezést nem tapasztaltunk. Az is az ösztintéghéghoz tartozik, hogy ezek a szervezések csak arra voltak jók, hogy a munkaerőhiány szorítását jobban oda koncentráljuk, ahol eddig is szinte fajtogatott volt. Pedig a meglévő munkaerő jobb kihasználásának, átcsoportosításának, nem ez volna az igazi célja.

Ismert tény, hogy a MÁV egyes mellékvonalain a dolgozók kihasználtsága alig éri el a 30 százalékos. Főleg az éjjeli időszakokban egy-egy ilyen vonal 5-8 állomásán folyamatosan dolgozik 2-4 ember, de azt még nem mertük kimondani, hogy az ilyen 30-40 kilométeres vonalaknak csak a két végállomásán legyen szolgálat, a többin pedig csupán egy ember, aki őrzi az állomást, jegyet ad ki, ha egyáltalán van kinek kiadnia.

Ennek egyébként a menetrendi, elejtőváltási és kisebb műszaki feltételeit (pé-

ld. mindkét bejáratnál jelzőt „szabad” állásban tartani) már régen meg kellett volna teremteni. Ehelyett ezeken a helyeken is bevezetjük a műszakpótlékokat, ugyanolyan mértékben, mint ott, ahol a dolgozó éjjel-nappal „talpal”, kihasználása 90 százalék körül mozog és ezzel elvontuk saját magunktól a munkaerőt. Ilyen szervezést az újonnan felállított szervek végrehajtani nem tudnak, mert nincs is hozzá joguk, holott az ilyen intézkedésre nagyobb szükség lett volna, mint e szervek létrehozására.

A MÁV ma a létszámhelyzet miatt olyan állapotban van, hogy állandóan a pulzusát kell figyelnie annak, akinek a birtokában van a gyógyszer, az azonnali beavatkozás joga és módja. Ma ezt a figyelmet kiadott alberlethe azoknak, akiknek ez a gyógyszer nincs birtokukban. Legfeljebb arra van módjuk, hogy javasoljanak: javaslatukért aztán évente harcoljanak, a munkaerőhiány pedig ez alatt tovább szorít és fojtogat, de nem ott, ahol kellene.

NAGYON DIVATOS a vezetés „trapez”-elméletére hivatkozni. A trapéz alján levő vezető dolga a ma gondjainak megoldása és a minél feljebb levő vezetőknek a minél távolabbi jövő gondjainak tervezése. A szolnoki állomásfőnök azért kapja fizetését, hogy érezze a létszámhiány szorítását 1978-ban és ezen úrrá legyen. De, hogyan tegye ezt, amikor ott, ahol ezen komoly szervezéssel segíteni lehetne, ott már a 2000-en túli időszak munkavitelét tervezik és nem is akarják tudomásul venni a ma gondjait.

Mindenhol a jegyvizsgálóhiányt, a MÁV bevételének csökkenését halljuk. Ez már évtizedes probléma. Ma hol tartunk ennek feloldásában? Ott, ahol eddig: „főnökeink kövessenek el mindent a jegyvizsgálói létszám feltöltésére!”. Ezzel az ügyre pont van téve Divat az is, hogy női jegyvizsgálók felvételét szorgalmazták. Erre csak egy idézet szeretnék a Zala megyei tanács szeptember 28-i üléséről említeni: „A megye területén, főleg a két városban abszolút hiány mutatkozik női munkaerőben is”. Ezt, mint tény, országosan is tudomásul kell vennünk és akik a női munkaerők beállításában látják a megoldást, csak kibúvókat keresnek a konkrét intézkedések alól.

Az utazó létszámhiányt csak olyan országos intézkedéssel lehet megoldani, amely a BKV és a VOLÁN vállalatok kálauzmélküli közlekedéséhez hasonló, a MÁV adottságaihoz alkalmazkodva. Igaz, hogy ennek megoldása nem egy-két havi munkát igényel, de a munkaerőhiány már évek óta szorít. A szervezést — az ismert okok miatt — már 1972-73-ban el kellett volna kezd-

tonna áru elszállításáról — csupán az őszi forgalmi időszak néhány hónapjában. A nagy feladathoz rendkívüli intézkedésekre van szükség, s akik ezeket végrehajtják, tisztában vannak vele, hogy a napról napra, szolgálatról szolgálatra elvégzett munka nem pusztán az események egymásutánja, hanem győzelmek és kudarcok változása, az érzelmek és indulatok erővonalainak örökös mozgása.

Ferencvárosban ötezer kocsi gurul le naponta. A Keletiben nem tapasztalt mértékben tetőzött a nyári személyforgalom, s kilátás van minden ünnep előtt az ehhez hasonló erőpróbrára. A Nyugatiban építődárak között fogadják és indítják a vonatokat. Másutt sincs olyan szolgálati hely, ahol a feladatok ne követelnének teljes értékű embereket, hiszen csak az ő magatartásuk az egyetlen, pillanatnyilag alkalmas megoldás a hiányzó létszám pótlására.

Az említett riportsorozat nemcsak jelenségeket vizsgált, hanem az okokat is igyekezett feltárni. Felelősséggel szöjt a vasutasokért, a jó társadalmi közérzetért. Azt hiszem azonban, hogy nemcsak a riporterek, hanem mindnyájunknak vizsgálni kell, hogy kik és miért maradnak egy életen át a MÁV-nál, ugyanakkor mások miért elégelik meg oly hamar a vasút sajátos fegyelmét és munkájának nem szűnő ritmusát. Szükség van erre a vizsgálódásra és a tapasztalatok hasznosítására, mert csak az ember gondjainak megismerésével lehet előbbre lépni.

Sz. B.

ni, s akkor ez a kérdés most megoldott lenne. A szervezést és végrehajtást persze ott kellett volna kezdeni, ahol a munkaerőhiány nem szorított akkor sem és ma sem.

Le kellene szólnunk arról is, hogy az egyes szakszolgálatok már eleve mindig olyan szabályozást készítettek, amely adott esetben módot ad arra, hogy az ő saját dolgozóik kibújhassanak a felelőség alól. Ez is lényeges létszámmegtakarítást jelentene. Erre csak egy-két példát:

Egy géplánc működésénél minden egységnek van vizsgázott vezetője. Van az egészért felelős műszaki vezetője, de kell ezen felül egy forgalmi önállóítóval rendelkező forgalmi kiserő is, mert azért a felelőség kérdése „nem mindig ám”. Ha ehhez még hozzáesszük, hogy a gépláncok végánydírolt vonalra szorítottak, még érthetőbb ez a túlbiztosítás. Vagy nézzük a második ember jelenlétét a vonatknál: a 30-40 kilométer sebességgel közlekedő vonaton figyelő kell a motorvezető mellé, mert a vontatási szakszolgálat nem vállalja a rizikót, hogy az „ő dolgozója” egyedül legyen felelős a jelzők figyeléséért, meg az olyan vonalon sem, ahol a vonatok találkozása is ritka, s ahol esetleg a motorvezetőnek két-három óras pihenő ideje van a forduló állomáson.

Mai fiatalok

A KISZ-alapszervezet titkára, a villanyfűtés-szerelők művezetője

Tizennyolc évesen, tele ambícióval jött a Nyugati pályaudvarra dolgozni Tóth Ferenc elektronikai műszerész. Azóta hat év telt el. Jelenleg a villanyfűtés-szerelők művezetője. Társadalmi megbízatása: KISZ alapszervezeti titkár, a csomóponti KISZ-bizottság szervező titkára és a VI. kerületi KISZ-bizottság tagja.

Az akciók szervezője

— Minden funkció egész embert kíván. Hogyan tud helytállni?

— Sok lemondással, gyakran a család, a pihenés, a szórakozás rovására. A napi nyolc órából mindig tíz lesz, főként ha az utazási időt is számolom. Monorról járok be dolgozni. A gazdasági munkámat sem tudom mindig a rendes munkaidőben elvégezni a KISZ-ben adódó teendőim miatt. Esztergomban és Lajosmizsén a kihelyezett dolgozókat is ellenőriznem kell. Mindemellett a marxista egyetem harmadéves hallgatója vagyok.

A kerületi KISZ-bizottság-

A BUDAPESTI utcákon szertem sokkal nehezebb és veszélyesebb villamost vezetni, ráadásul több a szállított utas is a pótkocsis szerelvényen, mint a MÁV egyes mellékvonalai személyvonatain. Kérdés, hogy a fővárosban milyen alapon teszik a felelőséget az egyedüli villamosvezetőre. Vajon nem eléggé elgondolkoztató ez a példa?

A mellékvonalai tehervonatok esete is furcsa. Az F. 2-es Utasítás előírja, hogy a telepállomás 1+2 vagy 1+3 fős szakaszt köteles a vonathoz adni — a nincsből. Holott, minden középállomáson van egy forgalmi szogálattevő és legalább egy váltóór, akik az esetleges tolatásnál jelen lehetnek. Az Utasítás ezt teljesen figyelmen kívül hagyja, miközben arról beszélünk, hogy nincs ember. Van pedig csak éppen munka nélkül, vagy éppen egy „bíró szerv” tagjaként szemléli a munkát.

ÖSSZEFOGLALVA az említetteket: gondjaink fő okát abban látom, hogy a létszámhiány sokszor csak látszólagos, s ha végre úgy szerveznénk meg a munkát ahogy kellene, akkor ezt a témát végérvényesen és országosan levehetnénk a napirendről.

Mészáros Sándor
főtanácsos, Zalaegerszeg
állomásfőnöke

HATÁRFORGALMI VERSENY

Kisebb létszámmal nagyobb eredmények

Curcii román-magyar határállomás dolgozói az idén, februárban, először kötötték szocialista munkaverseny-szerződést, amelyben a munka minőségének javítására, a gazdaságosság fokozására és az együttműködés tökéletesítésére tettek ígéretet.

Az első félévi munka értékelése megtörtént. Az elmúlt évhez viszonyítva, javult a menetrendszerűség, csökkent a visszautasított kocsi száma, az idegen kocsi átlagos tartózkodási ideje, s kevesebb volt a vonatfeltartások száma is. Mindezt kevesebb létszámmal érték el. Eredményként

könyvelhető el az is, hogy lényegesen javultak a dolgozók szociális és munkakörülményei. Az eredmények elérésében élen jártak a szocialista brigádok. Az általuk végzett társadalmi munkák értéke meghaladta a százezer forintot.

Két vasút képviselőinek együttes értékelése alapján az első félévi munkaversenyben a MÁV dolgozóinak munkája volt eredményesebb. A győzteseknek szeptember 14-én, a Lőksházán tartott termelési tanácskozáson Megyik Ferenc vasútigazgató-helyettes oklevelet és pénzjutalmat adott át.

STUROVÓN IS:

Megjutalmazták az élenjárókat

Sturovo MÁV-képviselői dolgozói, az idei első félévi munkájukkal immár harmadszor egymásután elnyerték a MÁV — CSD határforgalmi verseny győztesét megillető vándorzászlót.

Az ünnepélyes értékelésre szeptember 13-án, Szob község művelődési házában került sor. A MÁV és a CSD illetékes igazgatóságának vezetői jelenlétében Halász Ernő ismertette az elért eredményeket. A MÁV sturovói képviselője elismerően szöjt a két szocialista ország vasutasainak hagyományosan jó munkakapcsolatáról és baráti viszonyáról,

amely a brigádmozgalomban is érvényesül. Az eredmények részletes ismertetése után az ünnepségen résztvevő cseh-szlovák vendégek gratuláltak a magyar vasutasoknak, majd a vándorzászló jelképes átadása után a munkában élenjárók megjutalmazása következett.

Kedves színtöltő volt az ünnepségnek, amikor dr. Tóth Olga, a váci vértranszfúziós állomás főorvosa átadta a Magyar Vöröskereszt kitüntető oklevelét, amelyet a határállomás dolgozói önkéntes és térítésmentes véradással érdemltek ki.

Rajka és Rusovce fej fej mellett küzd

Rajka állomáson szeptember 15-én értékelték a határforgalmi munkaversenyt, amelynek már 18 éves hagyománya van.

A kelet-szlovákiai és a budapesti vasútigazgatóság, valamint a területileg illetékes szakszervezeti vezetők jelenlétében Kassai Zoltán állomásfőnök tartott ünnepi beszédet. Többek között megemlítette, hogy az első félévben Rajkán tizezer kocsival több lépett ki és be, mint a múlt év azonos időszakában. Ez is azt bizonyítja, hogy az eredmények mögött egyre növekvő teljesítmények vannak.

Mindent egybevetve: a Raj-

ka és Rusovce állomás között folyó nemzetközi szocialista munkaversenyt az alkalommal a magyar vasutasok nyerték, elsősorban azzal, hogy jobb eredményt értek el a vonatok vágyfoglaltsági idejének csökkentésében és a naponta közlekedésre kijelölt vonatok összeállításában, illetve indításában. Nehezítette a döntést, hogy Rusovce állomás dolgozói a fuvarlevelek feldolgozásában értek el kiemelkedő eredményt, s hogy a többi vállalat teljesítésében szinte csak másodperceken múlott a rajkaiak jobb helyezése.

lamilyen megbízatása, ezen kívül iskolába, különböző oktatásokra járunk. Véleményem szerint azonban több van a brigádban, s ezt a többlet érdemes gyümölcsözöttünk... A brigádtagok nagy része egyébként KISZ-korú fiatal, én pedig éppen a KISZ-en keresztül szeretném törekvéseiket segíteni.

Magánemberként

A fiatalok gazdasági és politikai vezetője — ha lehet — hobbijának is él: fából különböző használati tárgyakat — fűszertartót, fogast, kulcsstartót — készít vagy fatárgyakat fest. Lakkozva ezek lakásának kedves díszei. Szakmájából eredően szívesen foglalkozik lemezjátszókkal, magnókkal, erősítőekkel és hangfalakkal is, és a sport sem tizedrangú számára, hiszen gyakran futballozik, vagy pingpongozik. Amikor terveiről, elképzeléseiről kérdezem, kicsit elbizonytalanodik, majd ezt mondja:

— Föltétlenül szükségem lenne még magasabb szakmai képzettségre, ha már művezető vagyok. Ezért a műszaki tisztképző tanfolyamot mindenképpen szeretném elvégezni még akkor is, ha ez szabadidőm további csorbításával jár.

A vasútnál eltöltött hat év az bizonyítja, érdemes volna biztosítani számára ezt a lehetőséget.

Fazekes Eszter

A mozdonyjavító-műhelytől a műteremig

Látogatóban Németh Mihály sárvári szobrászművész

A szombathelyi járműjavító irodaépületének halljában nagyalakú szobor áll. Az üzem Haladás Művelődési Otthonának előadótermében kecseslantos lány-szoborban gyönyörködhet a látogató. Honnan e szellemi, művészeti, és anyagi háttér mindehhez?

Nem kellett hosszasan utánajárni a dolognak. Az alkotó Németh Mihály, sárvári szobrászművész, a nagymúltú szombathelyi üzem egykori dolgozója, akit a hőmezővászárhelyi realistákhoz, a Medgyessy-féle lírai megfogalmazásúakhoz sorol a szakma. Az 52 éves művész köbe fogalmazza meg mondanivalóját a világról, az emberekről, érzelmeiről. Azok közé a szobrászok közé tartozik, akik pályájuk indulásától kőből faragják szobraikat.

Első találkozás a művészettel

A szép környezetben épült, szobrokkal övezett sárvári házban kerestem fel a mestert.

— Apám s nővérem a Nádasdyak sárvári várában dolgozott, s így azon szerencsések közé tartoztam, akik néha betehették a lábukat a nagy művészeti értékekkel rendelkező kastélyba — kezdte a beszélgetést. — Láthattam a hercegasszony szobrait. Tulajdonképpen ez volt első találkozásom a művészettel. Ez azonban még passzív, befogadó jellegű volt, s akkor vált aktívá, alkotóvá, egész életemre meghatározóvá, amikor 1942-ben, a polgári elvégzése után tanonc lettem a szombathelyi járműjavítóban. Ott a Baják Béla vezette rajzoló szakkör, majd később a Jaksza István-féle ismert munkás képzőművész szabadiskola tagja lettem. A saját magam által készített alkotás első élménye itt adatott meg számomra.

Nagy élmény volt ez, ami azóta is él bennem és mitagadás visszahúzza a szívem a mozdonyok közé, a műhelybe.

Hűtlen sosem lettem hozzájuk, csak annak idején győzött bennem az erősebb. Így kerültem 1952-ben a Képzőművészeti Főiskola szobrász szakára, ahol Szabó Iván volt a mesterem. A főiskolán is sokat köszönhettem a járműjavítóknak: az ott eltöltött tíz év nagyüzemi fegyelmére, rendjére adott a nehézségek leküzdéséhez, a céltudatos, kemény munkához. 1958-ban kaptam meg diplomámat. „Lantos nő” című két méter magas kőszobor diplomamunkámat tíz év múlva egykori munkahelyemnek ajándékoztam. (Ez díszíti a Haladás Művelődési Ház előadótermét.)

A szülőföld visszahívta

— Így lettem, immár két évtizede „könyvívő” szobrász. Több mint negyven alkotásom található különböző városok közterein. Első megbízatásomat 1959-ben Csongrád városától kaptam egy felszabadulási emlékmű elkészítésére. Aztán sorra érkeztek az újabb megbízások. Székesfehérvárott, Kékestetőn, Miskolctapolcán, Budapestben, Sárvárott és legújabbban a Volga mentén, Joskar Olaba-ban található szobrom.

A főiskola elvégzése után Budapestben éltem, de a hatvanas évek végén erősen jelentkezett a szülőföld utáni vágy. Sárvár nekem a világ közepét jelenti, s egy kicsit a járműjavító is kezelebb van ide. Műtermes házamat ide a gyönyörű arborétum szélére építtettem. Egy ideig azért még időm nagy részét Pesten töltöttem. Most azonban az év háromnegyedében Sárvárott vagyok, s csak egy negyedében a fővárosban. Idehaza, ahol sokan ismernek és úgy érzem szeretnek, megbecsülnek, nagyon jó élni. Nem szakadtam el egykori vasutas munkatársaimtól sem. Hetente bejárók a járműjavítóba. Ünnepeikre is mindig meghívom. Vésőimet, egyéb szobrász szerszámaimat rendszeresen megköszörülök, javítják, szinte lesük a gondolataimat. Mire észreveszem,



A Joskar-Olaban felállított „Savaria” szobor kicsinyített mása

már készen is vannak az eszközök. De egyébként is szoros a kapcsolat a munkásságokkal. Szobraimat a sárvári téglagyárban, köztük égettem ki. A Rába-gyárak tetőt csinálták a fejem fölé szabadtéri nagyobb munkáimhoz. (Egyik katalógusa előszavában ezt írta Németh Mihály: „Aki től jó szót kapok munkáimért, ne felejtsek, hogy a fenti segítség nélkül ez a kiállítás nem jöhetett volna létre.”)

Sárvár is úgy bánik velem, mint a szülő gyermekével: minden feltételt megteremt munkáimhoz. Hogy mást ne mondjak: műveim szoborkeret kapnak itt a házam mellett, a szép arborétumban. Itt lesznek körülöttem figuráim, amelyek oly kedvesek nekem. Húsz-huszonöt, később, remélem újjak születnek, egyre több szobrom kerül majd ide. Boldog vagyok, úgy érzem, ez életem, pályám rendkívül jelentős állomása. Nagy dolog idáig jutni egy művészembernek.

A „Savaria” Joskar-Olaba

Néha azért „dohogni” is szoktam, főként a művészeti élet fonákságai miatt. Véleményem szerint túlzottan sokan — köztük bürokraták is — irányítják a művészeti életünket. A tehetséges embereknek, ha érvényesülni akarnak, akaratlanul rájuk kell figyelni, mert ezeken a tisztviselőknél, művészeti írókon keresztül juthatnak sikerhez, kiállításokhoz. A művészet (vagy nem művészet) önmagáért be-

szél, nincs szükség ilyesfajta „közvetítésre”.

Németh Mihály sokat kiállító művész. Szinte évente a közönség elé áll. Első önálló jelentkezése 1966-ban Bécsben volt. Aztán a fővárosban az Ernst Múzeumban, Hőmezővásárhelyen, Szófiában, szűkebb pátriájában, Sárvárott. Októberben Szombathelyen láthatók terrakottái „Égetett föld” címmel. Innen Pápára, Celdömölkre és Sárvárra utaznak. Legújabb munkája, a „Savaria” került legmesszebbre, a Volga menti Joskar-Olaba. E kedves város, Vas megye szovjetunióbeli testvéterterülete, a Mari ASZSZK fővárosa, ahol augusztus 20-án új városrészt neveztek el Szombathelyről. Ott hirdeti a két nép barátságát ez a szép kőszobor.

A járműjavítóban ma is sokan dolgoznak Németh Mihály egykori munkatársai közül. Horváth Ferenc, a karbantartó osztály lakatosja például a tanoncéletet is együtt kezdte vele. Ma is jól emlékszik a szép portrékat rajzoló, vézna, fekete hajú kisfiúra, aki később lelkes ifjúmunkása volt az üzemnek. Azóta is bensőséges barátság fűzi őket össze. Hasonlóan vélekedett róla Németh József, a karbantartók művezetője és Steier János műszaki-gazdasági ellenőr. Az utóbbival szintén együtt tanoncoskodott, s bizonyos ideig a képzőművész körbe is együtt jártak. Ő is meglehetősen emlékezett a régi szép időkre, azokra az ifjúmunkás évekre, melyek alatt egy életre szóló barátságok szövődtek. Szenci Teréz

KÖNYVESPOLCRA AJÁNLJUK

Kulcsár Ödön: Útikönyv szocialista brigádoknak

A szerző legújabb művével a szocialista brigádok segítségére siet. Elkalauzolja őket 22 túrára. Az ország olyan tájaira, amelyek történelmi emlékekben, természeti szépségekben egyaránt gazdagok. Munkásmozgalomtörténeti, művelődéstörténeti emlékeket és kirándulási helyeket javasol megtekintésre.

A legtöbb túra alkalauz a helyszínen lapozzák fel a kirándulók. Kulcsár Ödön útikönyvét azonban már a kirándulás megtervezésekor kell kézbe venni, mert a szerző olyan alapvető információkat, ad, amelyek elengedhetetlenek. Nélkülük a brigád kirándulása szegényebb lesz.

Moldova György: Magyar atom

Moldova György nyitott szemmel jár a világban. Ezt

bizonyítja az Akit a mozdony füstje megcsapott... Az Ország panasza és a legújabb könyve is, a Magyar atom. Ebben az író gúnyrajzát, társadalmi szatírját és karikatúráit adja közre. Megneveteti az olvasóit. Ez a mulatság azonban csak addig tart, amíg felfedezzük a humor mögötti valóságot. Azokat a fonákságokat, amelyekben élünk. Amelyek megfertőznek bennünket. A „bulit” és a „struktúrát”. A csúszópénzt, a linkséget, az üzletet, a maszkek foglalatosságokat, a plusz jövedelmet, a kiskapukat; az egymást keresztező ügyintézéseket, kálváriákat, üresjáratokat, a bürokráciát.

Moldova tükröt tart elénk: ilyenek vagyunk. Ettől válik társadalomkritikai értékűvé, amivel az író egy sokszor elvezetett műfajt újratereft. Moldova Györgyöt ismerve bátran mondhatjuk: fájdalommal született ezek az írások, amelyekkel azt szeretné elérni, hogy másképpen gondolkozunk. Új fogalmakkal, hibákat nem tűrő módon,

Kitüntetések a Fegyveres Erők Napja alkalmából

A Magyar Néphadsereg érdekében, valamint a polgári védelem szervezése, fejlesztése és a feladatok végrehajtása terén több éven át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a honvédelmi miniszter a

Intézőnek, Szombathely Vasútgazgatóság, A

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

arany fokozata
kitüntetés adományozta: Fűzy Sándor ügyintézőnek, KPM Vasúti Főosztály, A

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

ezüst fokozata
kitüntetés adományozta: Hídegy István csop. vezetőnek, Pécs Vasútgazgatóság, Molnár Imre ügy-

Intézőnek, Szombathely Vasútgazgatóság, A
bronz fokozata
kitüntetés adományozta: Benedek János ügyintézőnek, KPM Vasúti Főoszt.; Bialkó Gyula elegyítőváltóvezetőnek, Miskolc-Tiszai pu.; Molnár Lajos oszt. vez. h., Debrecen Vasútig.; Tóth János személyzeti és munkaügyi vez., Bp. Kelenföld áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (25 év után)

kitüntetésben részesítette: Rásl Lászlóné ügyint., Miskolc Vont. Főn.; dr. Dalos Károly csop. vez., Szombathely Vasútig.; Fehér József csop. vez., Szolnok J. Ú.

VAN RÁ IGÉNY

Megélénkült a klubélet a ferencvárosi művelődési házban

A Ferencvárosi Vasutas Művelődési Házban ötszázra tehető azoknak a száma, akik rendszeresen részt vesznek a különböző rendezvényeken, klubfoglalkozásokon. A látogatók nagy része a vasútnál dolgozik. Igényeik, érdeklődésük alapján került sor szeptember 18-án a szocialista brigádklub, továbbá a műszaki és újtóklub megnyitására.

A szocialista brigádklub első összejövetelén közel százan vettek részt. A megnyitón dr. Radó Sándor akadémikus, a Dóra jelenti című könyv, s az abból készült nagysikerű film írója, az antifasiszta összefogásról és a második világháború ideje alatt hírszerző éveiről beszélt. Ezután a József Attila Színház művészei a Himnusz a békéről című műsort adták elő. Az előcsarnokban pedig a Béke és barátság című kiállítást tekinthették meg az érdeklődők.

Az olvasó néperért

Az olvasó néperért mozgalom II. országos konferenciáját október 7-8-án rendezik Budapestben. A tíz esztendővel ezelőtt meghirdetett mozgalomnak az a célja, hogy olyan átfogó művelődési programot állítsanak az emberek elé, amelyben az olvasás, az önművelődés útján, az általános műveltség magasabb foká mindenki számára elérhetővé válhat. A konferencia arra kívánja felhívni a közreműködőket — így szakszervezeti bizottságaink figyelmét —, hogy népszerűsítsék továbbra is az olvasást, a könyv szerepének társadalmilag is egyértelmű fontosságát.

Brigádvételkedő

Brigádvételkedőre került sor szeptember 7-én Szombathely állomáson. A vetélkedőt az állomás szakszervezeti bizottságával karöltve a műhelybizottság szervezte. A kérdéseket összeállította, és egyben a vetélkedőt vezette Somogyi Zoltán, a Baross Gábor bronzkoszorús szocialista brigád vezetője.

A brigádokat három-három brigádtag képviselte. A vetélkedőn a brigádtagok sokoldalú tájékozottságukról adtak tanúbizonyságot, hiszen gyakran nehéz politikai, gazdasági és szakmai kérdésekre is könnyedén, hibátlanul választottak.

A vetélkedő megszervezése, a kérdések körültekintő, gondos kidolgozása meghozta a várt eredményt. Az első helyezett brigád 67, a második 63, a harmadik pedig 57 pontot ért el.

Hevesi Kornél függ. polgárvéd. tőrparancsnokot, Eger áll.; Molnár Pál penztárfőnököt, Kaposvár áll.; Szemes Imre áll. tön. h., Szentgotthárd áll.; Szöllösi Jánosné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Tarnay István polgárvéd. tőrparancsnokot, Bp. Déli áll.; Vámosi László főművez., Debrecen J. Ú.; Villányi János oszt. vez., MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (20 év után)

kitüntetésben részesítette: Hernyes Jánosné ügyint., Bp. Vasútig.; Hollósy László ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Jáhn János anyagcsop. vez., Rákospuszta MÁV Hídép. Főn.; Mayer József ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Pető Lajosné személyzeti vez., Komárom Vont. Főn.; Szolnoki Ferenc csop. vez., Debrecen Vasútig.; Szűcs Imre csop. vez., Szeged Vasútig.; Cs. Tóth Péter ügyint., Szeged Vasútig.; Berta Ferenc művez., Bp. Eszaki J. Ú.; Rubori Jánosné ügyint., Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Bor István csop. vez., Landler Jenő J. Ú.; Oprável István függ. szervező-tervező előadót, Miskolc-Tiszai pu.; Simon Lajos függ. polgárvéd. tőrparancsnokot, Bp. Józsefvárosi pu.; Seprenyi Ferenc csop. vez., Debrecen Vasútig.; Varga Zsigmond polgárvéd. tőrparancsnokot, Bp. Nyugati áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (15 év után)

kitüntetésben részesítette: dr. Csejtel István oszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Váradi József ügyint., Szeged Vasútig.; Csapó Lajos ügyint., Debrecen Vasútig.; Holman József vill. szerelő csop. vez., Miskolc Vont. Főn.; Szűcs István szerzőmunk. vez., Dunakeszi J. Ú.; Várhelyi László keresked. hiv., Cegléd áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (10 év után)

kitüntetésben részesítette: Gál János ügyint., Bp. Vasútig.; Nagy Béla oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Szabó Zoltán oszt. vez. h., Szombathely Vasútig.; Tamás Tibor karbantartási részlegvez., Dombóvár Vont. Főn.; Herczeg Zoltán áll. tartalékos, Balatonszentgyörgy áll.; Kassai Imréné ügyint., Székesfehérvár J. Ú.; Kertész Tibor ügyint., Szeged Vasútig.; Nádasi Nándor oktatótisz, Komló áll.

A MÁV vezérigazgatója.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSERET

Kitüntetés adományozta: Balog János áll. főn. h., Szeged áll.; Bódis Károly TÜK kez., Pécs Vasútig.; Flór László forg. csop. vez., Szombathely Vasútig.; Ipolyi Kálmán TÜK vez., Bp. Vasútig.; Szarvas Györgyné TÜK ügyint., Miskolc Vasútig.; Szombati Géza csop. vez., Debrecen Vasútig.



FEL VESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET — FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT — FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékvezető, kocsifeliró, személy- és árúpenztáros, távgepiró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökre.

Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel: mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és hirasipari műszerész, fűtés- és vízvezeték-szerelő, lakatos szakmunkások, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés-fenntartó munkakörökre.

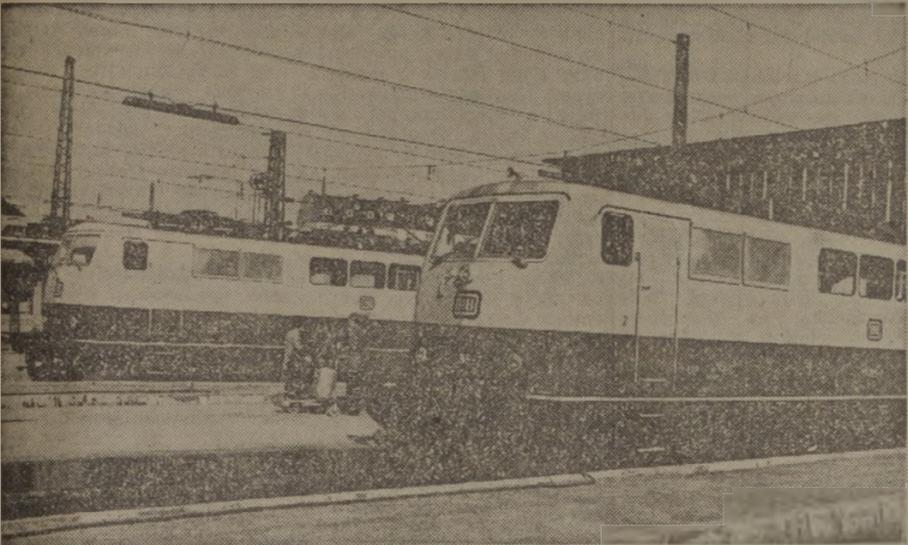
FELVESZÜNK TOVÁBBA: festőket, mázókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomás- és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKÁID minden beosztásban havi 191 óra! Nagyobb budapesti főnökségeinken — egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk. Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség. VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, bővebb felvilágosítás: a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, pontatlási, pályafenntartási főnökségein, valamint KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN Budapest, Keleti pu (Cinkotaly kapu) TELEFON: 145-010.

verseny, hátrányos helyzetben

Miért ráfizetéses a vasút a Német Szövetségi Köztársaságban?



Korszerű villamosmozdonyok továbbítják a személy- és tehervonatokat

A Német Szövetségi Köztársaság sajtójában nemrég ismételt címsorok alatt olvastunk a vasútról. A korábbi azzal bízta meg a szövetségi közlekedési minisztert, *urt Gscheidlet*, hogy az 1979-es év közepére terjesszen 6 javaslatot a vasút rendezéséhez. Ugyanúgy, ahogy az állam közvetlenül felelős az utópályák és más távolsági utak ügykezeléséért és pénzügyi terheiről, a jövőben a pályahálózat költségeit is közvetlenül viselné. Így akarják a vasutat anyagilag tehermentesíteni és a közúti fuvarszállítással kialakult versenyben az eddiginél jobban támogatni. Ez elméletileg jól hangzik, de azt senki sem tudja megmondani, hogy mit jelent majd a gyakorlatban, ha a jövőbeli vasút feladja a nyilvános közlekedési vállalat feladatát, funkcióját. A következő években ugyanis a vasúti teljesítmény és az államnak tekintettel volt a szolgáltatás gyengébb, valamint a gazdasági központoktól tovább fekvő kis- és közepes méretű vasúti állomásokra.

„A kisebb vasút, jobb vasút”

Jellemző, hogy a mai tervek magva nem a politikuskoktól, nem is a Német Szövetségi Vasúttól származik, hanem a magángazdálkodás újjászervezőitől.

A Német Szövetségi Vasút minisztere, *dr. Wolfgang Vaerst*, aki 1972-ben, a vasútnál elvégzett tevékenysége előtt egy rivál közlekedési szövetség elnöke volt, nyilvánvalóan szívesen és mindenáron az előző, *Oeftering* professzorral is védelmezett „a kisebb vasút jobb vasút” elvét akarja valóra váltani. Miután 1976-ban csődöt mondott az a megfontolatlan kísérlet, hogy minden „nem rentábilis” vonalat, a 29 000 kilométeres hálózatnak majdnem a felét, megszüntessék, *dr. Vaerst* a gazdaság által javasolt módon vasutat vállalatok alakítva várja látni.

Természetesen, maguk a vasutasok tudják legjobban, miért tenni kell valamit, hogy a vasutat a végtelen „piros árokba” való lecsúszástól megóvják. A vasutasok létszámát ugyanis 1958 óta körülbelül 170 ezerrel, 1974 óta újabb 100 ezerrel csökkentették. Ha a vasútnak ma mégis több mint 4 milliárd márka „deficitje” van, és a szövetségnek ajándék 14 milliárd márka támogatást kell nyújtania, úgy az egyoldalú terheket, valamint a verseny torzulást kiegyenlítsé, a nyereségvesztésszámla hiányát pótolja, akkor azt mondják vasutasok: a problémát létszámcsoökkentéssel nem lehet megoldani, mert akkor a vasutat már régen meggyógyították volna. Természetesen, az ellentmondásra is utalnak, hogy a Német Szövetségi Vasút modern gyorsvasút

Szorult helyzetben a konkurencia miatt

A Német Szövetségi Vasút bajok nem egyik napról a másikra keletkeztek. Természetesen, a tömeges motorizáció sok utast vitt el a vasúttól. A vasút számára a legnagyobb hátrányt mégsem ez, hanem az autópályák és a távolsági utak mértékeltlen kiépítése jelentette. Ezáltal ugyanis legnagyobb versenykörülményben a közúti távolsági áruszállításnak nyújtottak módot a vasúti közlekedés kiszorítására.

A Német Szövetségi Vasút pénzügyeinek kedvezőtlen alakulását a teherforgalom állandó csökkenése idézte elő. Az ásványolaj kiszorította a szénét, és ezzel elvette a vasúttól a legfontosabb bevételi forrását, a szénforgalmat. Pedig az ebből származó többletbevételek a személyszállítás veszteségét is segítették kiegyenlíteni. Míg ma ezek a veszteségek a köz-költségvetéseket teljes mértékben megterhelik, a korábbi vasúti szállítások elvesztésével a szövetségi vasút, a növekvő konkurencia révén, többszörösen is szorult helyzetbe került.

A belvízi hajózás, az államilag rendkívüli módon szubvencionált fuvardíjak révén, betört a még megmaradt tömeges piacára.

Ezeket a bajokat még tetézték, hogy a gazdasági válság a szállítási teljesítmények mértékére erősen hatott, különösen a bányászati területén, melynek termékei a vasúti teherforgalomnak több mint a felét teszik ki, illetve tették ki. Azóta a vasútnál csökken, a tehergépkocsi-forgalomban pedig növekszik a szállítási teljesítmény.

Van kivezető út

A vasút saját erejéből sohasem fog ebből a helyzetből kikeveredni, így csak tovább növekvő deficittekbe bonyolódik. Ha a vasút vezetői és a politikuskok nem találják módot arra, hogy a vasutat jobban foglalkoztassák, a teljesítmények további csökkenése várható. A Német Vasutas Szakszervezet (GdED) véleménye szerint a javulásnak egyetlen útja van: a bevételek növelése.

„A közlekedési eszközök szabad választásának meg kell maradnia”, ez a közismert jelszó oda vezet, hogy elkerüljék az iparág, nevezetesen az autópálya legszívesebben védett érdekeit. Vitathatatlan, hogy ma majdnem minden politikusknak elsőrangú gazdaságpolitikai célnak kell tekintenie a német autópálya teljes foglalkoztatottságát.

Mivel az autógyárak a külföldi felvevőpiacokon egyre nehezebb helyzetben vannak,

így az értékesítési lehetőségeket mindinkább a belföldi piac határozza meg. Ezt vizsgálva természetesen nem lehet figyelmen kívül hagyni az alternatívát: „a kevesebb vasút több autót, nagyobb nyereséget és jobb foglalkoztatottsági helyzetet jelent.”

Dieter Langendorf,
a Der Deutsche Eisenbahner
főszerkesztője

Fogadás a nagykövetségen

Magyar vasutasokat tüntettek ki a csehszlovák vasutasnap alkalmából

A csehszlovák vasutasnap alkalmából fogadást adott a nagykövetségen *Imrich Bodor*, a CSD magyarországi vezérképviselője, amelyen megjelent *dr. Vaclav Moravec* meghatalmazott nagykövet, *Kiss Dezső* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes és *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója.

Imrich Bodor ünnepi beszédében szót a csehszlovák vasúti népgazdaságban betöltött szerepéről, az észak-déli átmenő forgalom jelentőségéről. Beszélte továbbá arról a törekvésükről, hogy céljuk a vasútvonalak villamosítása, a berendezések korszerűsítése és a kapacitás optimális kihasználása.

Negyed század a vasút szolgálatában

Ünnepi megemlékezés a 25 éves szegedi vasútforgalmi szakközépiskolában

Bensőséges ünnepség színhelye volt szeptember 22-én a szegedi *Hebrits Lajos* Közlekedési, Közlekedésgépészeti és Híradástechnikai Szakközépiskola, amely most ünnepelte fennállásának 25. évfordulóját. Az ünnepségen ott volt *Gulyás János* vezérigazgatóhelyettes, *Katona László*, a KPM osztályvezetője, *Csávás Sándor*, a Posta Vezérigazgató-ság osztályvezetője, *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes, *Acsai Mihály*, a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottságának titkára, *dr. Szilágyi Júlia*, az MSZMP Csongrád megyei bizottságának tagja, *Szántó Tivadar*, az MSZMP Szeged városi bizottságának osztályvezetője, *Szabó G. László*, a Csongrád megyei Tanács elnökhelyettese és *Ókrós János*, a Pedagógus Szakszervezet megyei titkára.

Az ünnepi megemlékezést *dr. Szöllösi Gyula*, a szakközépiskola igazgatóhelyettese nyitotta meg. Köszöntötte a megjelent vendégeket, a tantestület tagjait, valamint az iskola mostani és korábban végzett diákjait. Ezután *Kálmán Mihály* igazgató mondott ünnepi beszédet. Elmondta: az 1953–54-es tanévben kezdődött a vasutas szakemberképzés a

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Japán szakszervezeti vezetők tapasztalatcsere látogatása hazánkban

Szeptember 17-e és 21-e között, *Koshiro Ikenek*, a Japán Nemzeti Vasutas Szakszervezet Kokura tartományi főtítkárának vezetésével háromtagú japán küldöttség járt hazánkban. A delegáció tagja volt: *Masahico Kuriyama*, az oki-tokyo-i és *Hideo Sasamori*, a mariokai vasutas-szakszervezet főtítkára.

A vendégeket megérkezésükkor *Koszorús Ferenc* főtítkár fogadta. Rövid tájékoztatójában ismertette a magyar vasutas-szakszervezet feladatait, eredményeit, majd szót gondjainkról is.

A japán szakszervezeti vezetők itt-tartózkodásuk során jártak a székesfehérvári járműjavítóban, megtekintették szakszervezetünk balatonkenesei gyermeküdülőjét, Szolnokon megismerkedtek a csomópont és a járműjavító munkájával, s ellátogattak a szolnoki MÁV Kórházba is.

A delegációt fogadta *Oroszváry László* vezérigazgatóhelyettes. A fogadáson jelen volt *Koszorús Ferenc* főtítkár és *Kardos Tibor*, a járműjavító szakosztály vezetője is.

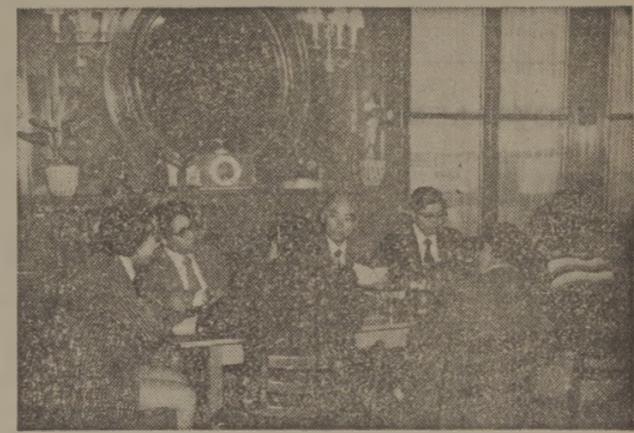
Az elutazás előtti napon a szakszervezet központjában megrendezett fogadáson *Koshiro Ike* elmondta, hogy magyarországi látogatásuk mely benyomást tett mindhármukra. Különösen tetszett nekik a szolnoki járműjavító.

Japánban összesen 28 javító üzem működik, de gyümölcsöző munkamegosztásról nem lehet beszélni. Az egyes üzemek között az anyagi haszon elérése miatt nagy ellentétek vannak. Szeretnék azt is elérni, hogy a sztrájkjogot törvénybe iktassák.

A japán delegáció vezetője végezetül elmondta, hogy harcaikhoz sok segítséget kapnak

nem adja fel a harcot, ha a pert elveszítik, fellebbeznek. Japánban az ilyen perek néha tíz évig is eltartanak. A szakszervezet abban bíz, hogy addig változtatni tud a helyzeten. Szeretnék azt is elérni, hogy a sztrájkjogot törvénybe iktassák.

A japán delegáció vezetője végezetül elmondta, hogy harcaikhoz sok segítséget kapnak



Koszorús Ferenc főtítkár tájékoztatja a japán delegációt

A delegáció vezetője beszélt a japán vasutasok harcairól, amit a magasabb bérekért, a munkaidő csökkentéséért és a nyugdíjasok végkielégítésének rendezéséért folytatnak. A tavaszi hadjárat azonban, amelyben a japán vasutas-szakszervezet igen nagy szerepet játszik, ebben az évben sem hozott sikert. Nyolc napig sztrájkoltak követeléseik teljesítéséért, de eredménytelenül. Mivel a japán vasutasoknak nincs sztrájkjoga, a kormányhű állami vasút képviselői perbe fogták a szakszervezetet, s kártérítést követelnek a sztrájk okozta bevételkiesésért. Az első ítéletre — egy tárgyalás már volt — még az év végéig sor kerül. A vasutas-szakszervezet

más országok vasutas-szakszervezeteitől. A nemzetközi szolidaritás, amely harcaikat kíséri, mindig új erőt ad számukra.

Koszorús Ferenc főtítkár a magyar vasutas-szakszervezet támogatásáról biztosította a delegációt. Hangsúlyozta: a jövőben is támogatunk minden olyan törekvést, amely a japán vasutasok élet- és munkakörülményeinek megjavítását szolgálja.

Befejezőül *Koshiro Ike* főtítkár megköszönte a szíves vendéglátást és megígérte, hogy hazájukba visszatérve arra törekcsenek, hogy a két szakszervezet baráti viszonyát még jobbá tegyék.

Szalai Mária

Méltók a csapatzászlóra

A debreceni járműjavító üzem ifjúgárdistái nagy utat tettek meg az 1977. november 7-i csapatzászló átadása óta. 1978-ban a városi és a megyei szakági versenyen másodikkak, májusban pedig az

ifjúgárdisták szemléljén első lettek, míg júniusban a harci tőrán és a fegyveres váltófutásban első és harmadik helyezést értek el. Eddig négyszer nyerték el a kiváló szakasz címet.

Munkájuk elismeréseként a IX. országos Ifjú Gárda-szemlén szakaszuk képviselte Hajdú-Bihar megye ifjúgárdistáit, ahol szintén szép eredményeket értek el a versenyeken. Az 1977–78-as év feladatainak elvégzéséért a KISZ Központi Bizottság Dicsőre Oklevél kintüntetésben részesítette őket.

Amikor be kell számolniuk egész évi munkájukról, elmondhatják, méltók a csapatzászlóra és a bizalomra.

Szatmári Balázs

A KÖLCSÖNÖSSÉG ELVÉN: JÓ MUNKÁT A BIZALOMÉRT

Az új üzemfőnökséggel, amelyet a dombóvári csomópont létrehozott, a szakszervezeti bizottság is újjáalakult. Csaknem teljesen kicserélődött a vezetőség, s zömmel fiataloknak szavaztak bizalmat a forgalomnál és a vontatásnál dolgozó szakszervezeti tagok. Ez azonban azt is jelenti, hogy csak úgy lesz eredményes a munkájuk, ha a régi szakszervezeti aktivisták minden segítséget megadnak nekik.

A csomópont szakszervezeti tagsága nagy várakozással tekint az újjáalakított bizottság tisztségviselőinek munkája elé. A bizalmat megkapták, nekik most már a munkájukkal kell bizonyítani.

Gellért József

Bódogh Mihály

Kálmán Mihály beszéde után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes köszöntötte a jubiláló iskolát. Megemlítette, hogy a vasút mindig figyelemmel kíséri az intézmény fa-

Hajómodellek versenye a városligeti tavon

A budapesti MÁV modellező klub versenyzői eredményesen szerepeltek a városligeti tavon rendezett hajómodellek Budapesti bajnokságán, amelyen rádióirányítású hajókkal versenyeztek.

Az elektromotorok 1 kg-os kategóriájában 1. Ferenc János (34,3 mp.), 4. Varró Ilona (47,1 mp.)

A robbanómotoros sebességi kategóriában második lett Szelvő István, ötödik pedig Angel Tamás.

MODELLEZÉS

A múlt hónapban került megrendezésre Pécsen a repülőmodellek országos bajnoksága. Ezen a versenyen a Budapesti MÁV Modellező Klub versenyzői igen jól szerepeltek. A rádió távirányítású műrepülő modellek 1978. évi országos bajnoka Stefel Győző 12 785 ponttal, második helyezést ért el Takács Béla 12 255 ponttal, Simon István 8910 ponttal az ötödik lett. Mindhárom a Budapesti MÁV Modellező Klub versenyzői.

A csapatversenyben országos bajnokok lettek a vasutas versenyzők, 33 905 ponttal.

MHSZ-élet Záhonynban

Eredményesen dolgoznak a szervezet vasutas aktivistái

A harmincéves jubileumát ünneplő Magyar Honvédelmi Szövetség vasutas szervezetei napjainkban emlékeznek meg az eltelt három évtizedben végzett munkájáról, az indulás nehéz körülményeiről, s egyben elemzik azokat a feladatokat, melyek a sorköteles fiatalok honvédelmi nevelésében, a tartalékosok szakmai, katonapolitikai továbbképzésében a szervezetek előtt állnak.

Ebből az alkalomból kerestük fel Szalontai Gyulát, a záhonyi átrakóközvet MHSZ üzemi szervezetének tartalékos klubtitkárát, akivel a határálmós honvédelmi közösségnek munkájáról beszélgettünk.

Az alakulása idején egész Záhonra kiterjedő szervezet Mező Sándor, Fülöp Árpád, Vojtakovics Ferenc, Eszenyi János és még néhány, ma már nyugdíjas alapító tag aktív társadalmi munkájával hallgató magáról — mondotta. — Az ejtőernyős, rádiós és lövészklubokban tartalmas nevelőmunka folyt, egész sor jól felkészült rádiótávirás került innen a néphadsereg alakulataihoz, akik később hasznosan kamatoztatták szakmai ismereteiket a vasúti hírközlés háttérében is.

1955-től a határtelepülés egyetlen gazdasági egysége, az állomás vette át a szervezet irányítását, s jöhet, az ejtőernyős és rádiós klubok megszűntek, de a lövész-, majd a röviddel később megalakult

modellező klub munkája felértékelődött. Az állomás vezetőségének, a határőrség, a munkásőrség, a KISZ és a szovjet komszomolistaik összefogásával, majd az MHSZ-szervezet felett vállalt védnökséggel hamarosan kétszázra nőtt a fiatalok száma. Deák István, Takács László, Mező Sándor, a fiatalabbak közül Pető Attila és Szalontai Gyula klubvezetők irányításával dolgozó lövész- és tartalékos klubok munkáját Baluku Béla, a MÁV üzemi szervezet titkára hangolja össze. Eredményeikhez sok segítséget jelent, hogy az állomás szomszédságában jól felszerelt műhelyekkel, előadótermekkel és oktatószközökkel ellátott szakközépiskola is van a szervezetnek.

Mint Szalontai Gyula elmondta, a közös akciók, honvédelmi sportrendezvények szervezése a dolgozók többségének ingázó, bejáró volta miatt egyre nehezebb. A sikeres munka folytatása további összefogást igényel. Az átrakóközvet társadalmi szervezeteinek támogatásával az évforduló évében is eredményesen dolgoznak az MHSZ üzemi szervezet vasutas aktivistái.

Orosz Károly

Hungária nemzetközi tájfutóverseny

Nagy sikere volt Egerben a nemzetközi ifjúsági tájfutóversenynek, amelyen 16 ország 2000 versenyzője állt rajthoz. Szentest az SZVSC Közgazdasági Szakközépiskola csapata képviselte. A legnagyobb szentesi sikert Tisza Erzsébet bronzérme jelentette. Jól szerepeltek még Pápai Zsuzsa, Apró Ilona, Bodzás Sándor, Bodzás Magdolna és Bonus Ilona.

Megjegyezzük

Ennyire gazdagok lennének?

Már több hete folyik a vita az *Élet és Irodalom* hasábjain a felelőtlen pazarlásról. Mi most nem ehhez a vitához akarunk hozzászólni, hanem azt tesszük szövé, amit Törökbalint megállóhelyen a közelmúlt hetekben láttunk és tapasztaltunk. Döbbenetes kép tárult elénk, mintha tatárjárás után érkeztek volna oda. A jó állapotban levő emeletes épület egykori szolgálati helyiségeiben és a váróteremben kitért ablaküvegek, koszos, szemetes szobák szomorítják el az arra tévedő idegent.

Tudjuk, hogy a vasútnál is sok fiatal küzd lakásgondokkal. Bizonyára akadna olyan, aki vállalná a helyiségek rendezését, annál is inkább, mert az emeleten is vasutas családok laknak. Akkor talán nem lenne szeméttároló ez a volt állomásépület. Vagy olyan gazdagok lennének, hogy nincs szükségünk a helyiségekre?

Sz. M.

A szerkesztőség

üzeni

Pacz József Curtici; Bottka László Szob; Urbán József Hegyeshalom; Gergely József Várpalota; Bódogh Mihály Dombóvár; Szücs Ferenc Hatvan; Seps Gyula, Benkőné László Ildikó Miskolc; Szepecsi Józsefné, Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Bognár Károly Tapolca; Mészáros Sándor Zalaegerszeg; Markos József Óriszentpéter; Szatmári Balázs Debrecen; Simon Jenő Szombathely: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

azonnyomban dörömbölni kezd

— Ne az ajtón, te hólyag — derül Bálint —, rajtam kopogd le...

— És kitőri a karomat. Mint utóbb megtudom, ez volt a szimpla porcogós, japán nevén a recsegemuki.

A rögzítőkötés egy kicsit szoros, de az orvos szerint nincs ok az aggodalomra, a kalluszképződés hamarosan megindul.

— Végezetül — közli titatóm és barátságosan átfogja a nyakam — nem árt, ha megismerkedsz a másfeles bostonival (lihegeszuszog). Persze, ha a Nagy Göncöl látod, kopogj csak bátran.

— Nem vagyok otthon a csillagászatban — vetem közbe bizonytalanul. — Tudod, őőő... Tudóó... Óóó...

Az őrzőben csak három napig fekédtem és az adjunktus úr szerint egyébként sem volt semmi szükségem arra a mandulára. Szerencsére erős, egészséges szervezetem van.

Lekopogom.

(pilhál)

Lakáscsere

Elcserélném Budapest XV. kerületben lévő egy-két fősobás összkomfortos lakásomat Kelenföld környéki hasonlóra. Lehet kisebb is. Érdeklődni: Erkl Béla, 1153 Budapest Rákóczi út 106.

Elcserélném Budapest VII. kerületben lévő tanácsi szoba-konyha (alkovos) utcai és a Gyáli úton lévő szoba-konyha, kertes MÁV bérleményt, két és fél, esetleg kettő szoba komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Budapest VII., Nefelejcs út 19. II. em. 23. Garaminé Hétfőn, szerdán és pénteken délután 6 óráig.

Elcserélném Budapest XI. kerületben lévő I. emeleti negyvennyolc négyzetméteres, déli felvételű egy szoba, tállaló, mellékhelyiségekkel álló komfortos lakásomat tanácsli rendelgetésű garzonra Budapest területén. Érdeklődni lehet mindennap: Bálint István, Budapest XI., Bikszádi u. 35/a.

Elcserélném három és fél szobás I. emeleti, 107 négyzetméteres, komfortos lakásomat egy és fél szobás budapesti vagy környéki lakásra, lehet tanácsli is. Érdeklődni: Brigán József, Veresegyház, Vasútállomás, felvételi épület, 2112.

Elcserélném háromszobás modern rákospalotai bérköltséget budapesti modern vagy korszerűsített nagyobb, esetleg plusz másfél szobás tanácsli lakást adok. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: 34-84. Tordai.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő: Vási Ferenc Szerkesztőség: 1068 Bpest VI., Benczúr utca 61. Telefon városi: 229-872. Üzeml: 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 Csékeszámiaszámunk: MNP 215 - 11 859 78-4110 Szikra Lapnyomda Budapest Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató



Brigádszervezők tanácsko-

zása. A miskolci vonatfűző főnökségén szeptember 20-án tanácskozást rendeztek a szocialista brigádszervezők részére, amelyen hatvanan jelentek meg. Papp István, a szakszervezeti bizottság titkára üdvözölte a megjelenteket, majd Gávay Pál, a főnökség vezetője számolt be a brigádok munkájáról, eredményeiről. Az ez évre vállalt húszezer óra társadalmi munkából eddig 14 ezret teljesítettek. Ismertette azokat a feladatokat is, amelyek az őszi forgalomban várnak a brigádokra. Ezt követően Cserhádi Ferenc, a főnökség pártalapszervezetének titkára ismertette azt a munkaverseny-felhívást, amelyet a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére indítottak.

100. születésnap. Századik születésnapját ünnepelte Mezőtúron öv Dudás Jánosné, aki 1878. szeptember 14-én született. Férje Mezőtúron volt váltóőr, húsz éve halt meg. A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete nevében szeptember 19-én köszöntötték az övegyet, aki ötven éve tagja az egyesületnek. Öv Dudás Jánosné nyolcvan éves fiával él együtt. A helyi tanács és a vöröskereszt szervezete aktivistái házi szociális gondozással biztosítják a két idős ember gondtalan életét. A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete kétezer forint pénzzutalommal kedveskedett az idős asszonynak.

A díszítés művészete. A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban díszítőművészeti szakkör alakult, amelyen Szokol Sándorné szakkörvezető tanítja a vasutas lányokat és asszonyokat a népi hímzés „tudományára”.

Jutalomutazás. Harminc-három ifjúsági aktivista utazott Nagykanizsáról a Szovjetunióba szeptember 12-én. A vonatfűző főnökség KISZ-alapszervezeteiből is többen részt vettek a 11 napos kiránduláson, amelynek során a fiatalok megtekintették Lenin-grádot, Rigát és Tallint.

Druzsba. Szombathelyen, a szertárfőnökség nagytermében októberben szovjet-magyar barátsági összejövetelt rendeznek. A csoport MSZBT szervezete, az eddigiekhez hasonlóan, szovjet turistacsoportot lát vendégül. Tiszteletükre vidám baráti estet rendeznek.

Ki minnek a mester

Szombathelyen az igazgatók kultúrtermében került sor fiatal mozdonyvezetők Ki minnek mester címmű szakmai politikai vetélkedőjének területi közép döntőjére, amely tizenkét versenyző mérte ösze tudását. Első Auer János veszpémi, második Sini László tapolcai, harmadik pedig Horváth György, a tapolcai körzeti üzemfőnökség vezetője lett.

Munkásfiatalok és katonák találkozója. A fegyveres erők napja alkalmából a miskolci igazgatóság KISZ-bizottsága és a miskolci építési főnökség KISZ-vezetősége találkozó szervezett a katonák és a munkásfiatalok részére. A magyar néphadsereg egy katonai alakulatával a vasúti fiataloknak már több év kapcsolata van. Az építési főnökség KISZ-esei és a katonák sportvetélkedőt rendeztek majd a Vörösmarty Művelődési Ház Etüd színpada és Tüske polbeat együttes szórakoztatta a fiatalokat. Utána katonák Bazseva együttese énekelte a katonák dalaikat.

Kiállítás. Nagykanizsa városán a kertbarátok körében közelmúltban termény- és virágkiállítás rendezett. Összesen 97 láda mezőgazdasági terményt és virágot mutatott be az érdeklődőknek.

Évforduló. Kál-Kápolnán a MÁV-Volán komplex brigádokban az évben ünnepezték megalakulásának 15. évfordulóját. A brigád tagjai ebből az alkalomból pótelajánlást tettek. Vállalták többek között kocsialásidők további csökkentését és a szombatvasárnapi kocsikezelést. Az állomás másra érkező árukat a vállalatok időben kirakják, harc hónapja nem kellett kocsialásidő fizetniük.

Kitüntetés

Évtizedeken át végzett eredményes szakszervezeti tevékenysége elismerésül a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatú kitüntetésben részesült Rétfalvi Ferenc, Komárom és Nórád egykori független szb-titkára, a GYESEV nyújtott társadalmi aktivistája. Születésnapja, és Kalcsó Imre Békéscsaba állomás függetlenített szb-titkára nyugdíjas vonulása alkalmából.

A kitüntetések szeptember 25-én Kajcsa József, a vasutas szakszervezet titkára adta át.

UTASELLÁTÓ

AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT FELVESZ NŐKET ÉS FÉRFIAKAT

alkalmasságuk, végzettségük, érdeklődésük szerint:

- Mozgószerkezetek:** önálló szakács, kézilány, felügyelő, felszolgáló, segédmunkás, targoncavezető, takarító, gyors- és gépirő munkaeörket. Jelentkezés: Budapest VI., Izabella u. 84. Mozgószerkezetek Igazgatóság (tel.: 118-414).
- KNP Igazgatóság területére:** pavilonkezelő: Zebegény, Csömör, üzletvezető: Salgótarján, Dunaharaszti, kézilány: Tata, Vác, Cegléd állomásokon levő egységeibe, büfést: Cegléd állomásokon levő egységeinkbe. Jelentkezés: VIII., Szentkirályi u. 13. (Tel.: 141-042 v. 14-30)
- Budapesti Igazgatóság területére:** cukrász, szakács, kézilány, segédmunkás, pavilonkezelő, felszolgáló, büfést, pénztáros, kereskedelmi előadó munkakörökbe. Jelentkezés: V., Kálmán Imre u. 14. (Tel.: 310-770 v. 41-96).

Másfeles bostoni

A fene igazodik ki ezekben a cselgáncs fogásokban. Karfeszítés, válldobás, leszorítás, fojtásimitáció, meg ilyesmi... Arról nem is beszélve, hogy éppen akkor, amikor csúsi vagy éppen keikoku... Kész örület! Talán még japán nyelv-vizsga is kell ahhoz, hogy az ember egyáltalán föl fogja, mit művel az a két piszamas legény ott a szőnyegen...

Még szerencse, hogy itt van ez a Bálint, aki ismeri a dörgést, hiszen valamikor őt is ott ráncigálták a tatamin. Nehézülben győnműszölte a partnereit, ám amióta visszavonult, alaposan elnehezedett.

— Csak látszólag bonyolult a dolog — magyarázza barátságosan. — Legelőször is az alapvető ipponfajtákkal kell megismerkedned. Vegyük talán mindjárt a kis belső porcokból elnevezésű akciót, japánul: icsumiku...

— Vegyük — lelkendezem.

— Tehát, megragadod az ipsze gallérját (megragadja a galléromat), és kirúgod alóla a lábát (kirúgja alólam a lábam).

A filmszakadás csak néhány pillanatra tart, máris tisztán látom Bálint markáns arcélét.

— Vagy itt van például a nagyoi kopogós, vagy ahogy arrafelé mondják: lükeszaki — folytatja készségesen. — Először kiemeled az ürgét (kiemel), aztán hanyatt lököd (hanyatt lök).

A szívmasszázs sikerrel jár. Melegen megragdom a fölem hajlóló mentőorvos kezét.

— A következő gyakorlat kevésbé látványos — mondja Bálint szemléltetést lehangelőlv.

Bizonytalan öröm fog el.

— Megragadod a hapsikám karját és ha nem kopogja le azonnal, kitöröd.

Előérzel is van a világon:



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM

ÁRA: 70 FILLER

1978. OKTÓBER 21.

NAPIRENDEN

a vasutasok üzemi étkeztetése

Szakszervezetünk elnöksége október 12-én ülést tartott. A napirendi pontok közül elsősorban a vasutasok üzemi étkeztetésének helyzetéről, különös tekintettel a nyíltvonalon foglalkoztatottak meleg étellel, ivóvízzel történő ellátásáról, tisztálkodási lehetőségeik javításáról készült előterjesztést vitatta meg a testület.

Az előterjesztés egy 1977-ben végzett felmérés adataira támaszkodott. Eszerint bővült az üzemi konyhák kapacitása, emelkedett az étkeztetésben részt vevők száma, javult a pályán dolgozók ellátása. Ez korántsem jelenti azt, hogy minden rendben van. Az üzemi konyhák kihasználtságát tekintve például 20 konyha teljesen, 33 részlegesen, 23 pedig kapacitását meghaladóan van igénybe véve. Mint az a vitából kitűnt, a jó vagy elégtelen kihasználtság elsősorban a konyhákban múlik, ahol vál-

tozatosan főznek és bőséges adagot szolgáltatnak fel, ott sokan veszik igénybe az üzemi étkeztetést. Ilyen Miskolc-Tiszai pályaudvar és Debrecen állomás üzemi konyhája, hogy csak két példát említsünk.

Követendő példaként beszéltek az előterjesztők és az elnökség tagjai a szegedi igazgatóságról, ahol minden évben napirendre tűzik az üzemi étkeztetés helyzetét. A területi bizottság is állandóan szorgalmazza ezt, főként a pályán dolgozók ellátásának javítását. A két szerv együttműködésének eredménye, hogy szinte valamennyi üzemi konyhájuk a dolgozók közmegelegedésére végzi munkáját.

A vonalon dolgozók étkeztetésével párhuzamosan jelentkeznek a jó ivóvízzel történő ellátásuk biztosítása. E tekintetben sem beszélhetünk egységes ellátásról. Nincs például megoldva az ivóvíz tárol-

lása, mert még mindig nem találták meg az illetékesek a célnak legjobban megfelelő edényeket.

Nem kielégítő a lakókocsikban elszállított GMP SZ egységek tisztálkodása, mert fürdőkocsik nem állnak rendelkezésre. Az előterjesztők és az elnökség tagjai is javasolták, hogy a fejlesztés mellett, folytatni kell a régebbi lakókocsik korszerűsítését és mielőbb megoldást kell találni a tisztálkodás, főként a fürdési lehetőségek biztosítására.

Az elnökség az előterjesztést a vitában elhangzott észrevételek, javaslatok figyelembevételével elfogadta. Ugyancsak elfogadta a vasútegységügyi szervezet működési rendjéről, a MÁV újtómozgalmának helyzetéről készült előterjesztést és jóváhagyta a vasutas-szakszervezet balatonkenesei oktatási központjának működési szabályzatát.

Nyári mérleg – Balatonalmádiból

Két nappal a téli menetrend életbe lépése előtt már hűvös szél kergette a megárgult faleveleket a járdán, amely Balatonalmádi állomás felvételi épületéhez vezet. Az állomásfőnök irodájában Fejes László, a tapolcai üzemi főnökség forgalmi ügyintézője összegezte az idei nyári balatoni forgalmának tapasztalatait az északi partot illetően.

A késői kitavaszkodás után nehezen indult a nyári forgalom, de annál erősebb volt. A múlt évet is meghaladó személyszállítást kellett lebonyolítanunk a nyári hónapokban — mondja Fejes László. Különösen sok utasunk volt a hétrégi napokon. Legtöbbször Révfülöpre, Balatonfüredre, Badacsonyra és ide Balatonalmádiba jöttek. Sok többletvonatot is közlekedtetünk Szombathelyről Balatonfüredre és vasárnaponként Győrből is volt személyvonatunk, amely Csajágon át Zánkáig vitte az utasokat. Vasárnaponként a délutáni órákban több mentesítő vonatot is indítottunk a fővárosba utazók részére.

Milyen intézkedések segítettek a nyári forgalom lebonyolítását? — kérdeztük.

A téli időszakban közlekedő 7—8 személykocsiból álló szerelvények helyett a nyáron 12—13 kocsi, megerősített személyvonatokat indítottunk. Ezt az segítette elő — válaszolta Fejes László —, hogy tapolcai vontatási telepünk M 62-es gépeket kapott erősítésként a nyári időszakra. Az új személypénztárosaikat, információkat pedig már a tavaszi hónapokban felkészítettük a Tapolcán megszervezett tanfolyamon, s így megfelelő erő állt rendelkezésünkre a balatoni állomásainkon az utastájékoztatás lebonyolítására és a menetjegyek kiadására is. A balatoni állomásokat más állomásokról kirendelt dolgozókkal is megerősítettük a nyári főidény időszakában. Mindezek az intézkedéseink előmozdították a nyári forgalmunk sikeres, zavartalan lebonyolítását.

Az új szöveget gépelte éppen Toldi Jánosné, Balatonal-

mádi állomás forgalmi szolgálattevője, amelyet október 1-től kezdve kell beolvasni a vonatok indulása előtt az állomási hangosbemondó mikrofonjába.

Hogy milyen volt a forgalmunk az idei nyáron? Nagyon erős, rendkívüli figyelmet igénylő. Ha nem tudtam korábban megreggelizni, akkor reggel 8 óra 9 perctől fél 11-ig, amíg a 2112-es személyvonat el nem ment tőlünk, erre már nem is volt időm... A vonatok indításánál nagyon kellett vigyázni, nehogy baleset történjen.

Hányadik nyarat töltötte ezen az állomáson? — A második, de akár hiszi, akár nem, annyi szabadidőm sohasem volt, hogy egyszer is lejuszak a strandra.

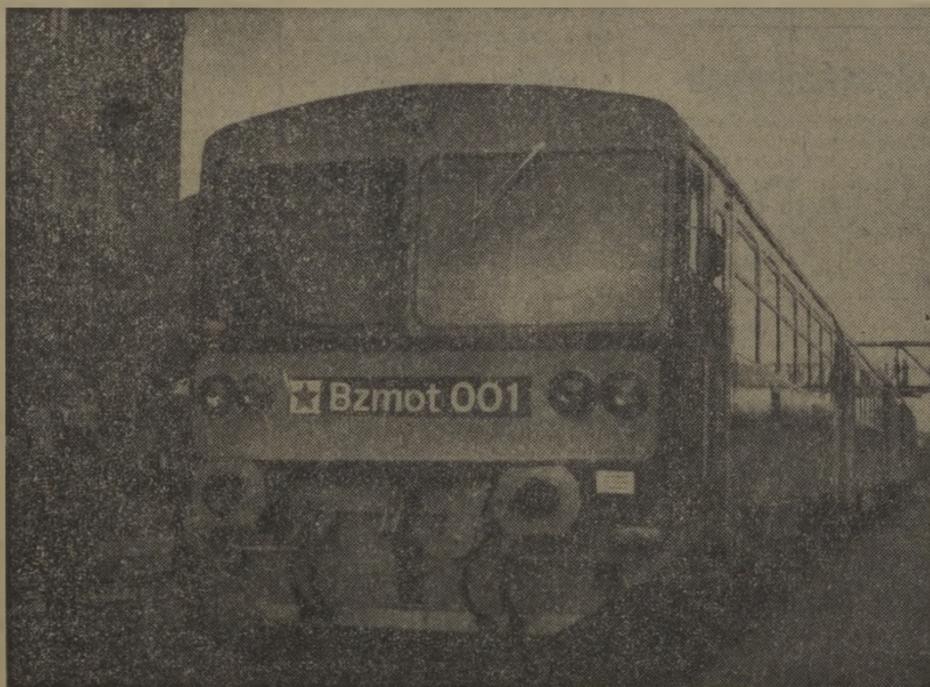
Pedig szeretek fürdeni, s meleg is volt hozzá éppen elég...

A forgalmi irodából nagyszerű kilátás nyílik a strand felé, s a tó hullámzó vizét is látja, aki kitekint az ablakon.

Balatoni fürdőszere Horváth Ferencnek sem volt ideje, aki az Utasellátó biztós-ját vezeti Balatonalmádi állomáson.

Még szabadnapon sem voltam, úgyszólván már a tavasz óta — mondotta. — Arról viszont örömmel számolhatok be, hogy nagyon jó árú-ellátás segítette a munkánkat itt a nyári hónapokban. Még sörből is viszonylag jó volt az ellátásunk, s rendszerint csapolt sörrel tudtuk kiszolgálni az itt megforduló nagy számú vendégsereget.

Próbaúton az új motorvonat



A pécsi vontatási főnökség gyártmányú Bzmot sorozatú motorvonattal. Ha a próbaúton István Pécs és Bátorfő között közlekedik ezzel a csehszlovák

gyártmányú Bzmot sorozatú motorvonattal. Ha a próbaúton István Pécs és Bátorfő között közlekedik ezzel a csehszlovák

is szép szerelvény, a MÁV többet is vásárol Csehszlovákiától.

(Zelman Ferenc felvétele)

A névadó a példaképe a kocsitisztító Tyereskova szocialista brigádnak

Mint egy csatatér, olyan távoli helységekből jár be dolgozni. A bejárás szabadidejükből vesz el 3—4 órát. Mégis, viszonylag könnyen elgazodnak a vonatok között, erről gondoskodtak a pályaudvar dolgozói. Táblák, s a kapusok udvarias szavai kaulauzálják őket a szerelvényekhez. A vonatok között fel-felbukkannak a munkaruhás kocsitisztítók: ha kell, ők is segítenek a tévívázó utazóknak.

„Élő menetrend”

Igazi, „élő” menetrend a „Tyereskova” szocialista brigád. Ez nem véletlen, hiszen legtöbbjük évek, évtizedek óta végzi a nehéz munkát, régen beléjük rögződött már a vonatok érkezési, indulási időpontja.

Mit jelent a kocsitisztítóknak, hogy szocialista brigádnak dolgoznak? A 10—12 órás munkanap után marad-e még erejük arra is, hogy tanuljanak, vagy társadalmi munkát végezzenek? Erről beszélgetünk a brigád vezetőjével Czimmer Imrénével és a többszörösen kitüntetett kollektíva tagjaival. A Tyereskova brigád ugvanis az idén kapta meg a MÁV Kiváló Brigádjá címet.

Czimmer Imréné, Nusi néni, nem titkolja korát: ötvenkét éves. De azért a brigád „életkorára” büszke: hét évvel ezelőtt alakították meg, azóta ő a „brigádéros”.

Hogy miért az első nő űrhajós nevével vettük föl? az űrben tört utat, s megbizonyította, hogy a nők is képesek elviselni a nehéz munkát, a túlzott megterhelést. A mi munkánk is nagyon nehéz — jegyezte meg.

A brigád tíz tagja közül csak kettő a férfi, a többi nő. Igaz, a takarítás évszázadok óta a nők dolga, de olyan tempóban, ami itt van, még ők, gyakorlott asszonyok is nehezen boldogulnak a munkával. A kocsitisztítás „lenézett” foglalkozás, s amellett a fizetés sem tartozik a magas kategóriákba.

A brigád átlagéletkora 45 év! Fiatalok nem jönnek ide, tapasztalat nélkül nem is bírnák ezt a tempót — mondja a brigádvezető.

Vasárnap sincs fennakadás

Tógyeriska Imre harmincéves, művezető: — Én budapesti lakos vagyok, a Tyereskova brigád

tagjainak többsége azonban távoli helységekből jár be dolgozni. A bejárás szabadidejükből vesz el 3—4 órát. Mégis, viszonylag könnyen elgazodnak a vonatok között, erről gondoskodtak a pályaudvar dolgozói. Táblák, s a kapusok udvarias szavai kaulauzálják őket a szerelvényekhez. A vonatok között fel-felbukkannak a munkaruhás kocsitisztítók: ha kell, ők is segítenek a tévívázó utazóknak.

A fiatal művezető vasútgépeszeti technikumban szerelte képzettségét, s elvégezte a MÁV tisztképzőt is. Ő a legnépszerűbb ember a kollektívák szemében: naponta fölkeresik a dolgozók problémáikkal, ügyes-bajos dolgaikkal, de örömeiket is megosztják vele.

Ezt már a brigád legidősebb tagja, Tóth-Cseri Mihályné, mindenki Mariska nénije mondta el, aki tíz éven át, minden munkanapon a Pest megyei Szada községből járt be dolgozni.

Ötszörösen is nagymama vagyok, gondolhatja, van gondom elég. Mégis, szívesen indultam munkába, mert ez a brigád ismert a nevetést is, s hiába az öregség, hamar elszaladt az a napi 10—12 óra.

Óvodát patronálnak

Bitén Arénia Angyalföldön lakók, 1951 óta dolgozik a vasútnál. Ő a brigád mindenese, ha kell szószólója, vagy éppen „beugró”, helyettesítő tagja.

A brigádnaplót lapozgatva, nem a szokványos bejegyzéseket találok. Fáradt-szép betűkkel az események, évfordulók, vállalások olvashatók a vaskos könyvben. Három évvel ezelőtt vállalták a Beniczur utcai óvoda patronálását — azóta szabadidejüket dőzöckölve föl, hogy a csöppsegeknek kényelmes, tiszta játéktér, háló jusson. Kom-

OSZSD-TANÁCSKOZÁS

Műszaki szakemberek látogatása Nyiregyháza

A közelmúltban Budapesten tanácskoztak a szocialista országok vasutas együttműködési szervezetének műszaki albizottsága, az OSZSD. Az albizottság tagjai október 6-án Nyiregyháza gyakorlati bemutatásával fejezték be a tanácskozást. A szovjet, a csehszlovák, az NDK-beli, valamint a lengyel, a bolgár, a román, a kínai és a magyar közlekedési-műszaki szakemberekből álló küldöttséget a nyiregyházi vontatási főnökségen Fényes József, a debreceni igazgatóság vezetőjének műszaki helyettese fogadta. Ezt követően Halász Ferenc, a vontatási főnökség vezetője tartott tájékoztatót a delegáció tagjainak.

Egyebek között elmondotta, hogy több mint száz éve épült a vontatási főnökség, illetve annak az elődje, a fűtőház. A felszabadulás után gyors ütemben haladt a telep fejlesztése, bővítése. 1966 fordulópontra jelentett a város és a megye közlekedésében. Ekkor érte el a villamosított vasútvonal Nyiregyházát. 1975-ben korszerű, jól felszerelt üzemszarnokot avartak, ahol a villamosmozdonyokat javítják. Tavalyi kivonták az utolsó gőzmozdonyt is a vontatási telep hatásköréből.

A tájékoztató után a külföldi szakemberek a műhelyekben ismerkedtek a szerelők és a mozdonyvezetők munkájával.

Suba Ernő

A BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG

Csapatzászlót adományozott a bicskei vasútépítő egységnek

Szeptember 29-én — a fegyveres erők napján — Bicskén csapatzászlót adományozott a budapesti igazgatóság a magyar néphadsereg egyik alakulata részére. Az ünnepségen megjelent Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, Kiss Károly, a budapesti igazgatóság vezetője, Gál Miklós ezredes, valamint ott voltak a községi és a járási pártbizottság képviselői.

A bicskei alakulat a pályáépítő munkában elért kiváló munkája elismeréseként kapta a csapatzászlót.

Alapvető követelmény mindenütt a munkahelyi tanulás segítése

Májusi felmérés adatai szerint, a vasútnál hétszáz írásbeli tanulmányi feladatot teljesít dolgozó, a fizikaiak mintegy harminc százalékát nem végezte el a nyolc általánost, és több helyen a vezetőbeosztásúaknak is alacsony az iskolai végzettsége.

Figyelembevéve a vasút csökkenő létszámhelyzetét, valamint a technikai fejlesztés és a képzettségi szint között mutatkozó feszültséget, **alapvető követelmény a tanulás, az erre ösztönző lehetőségek megteremtése és jobb kihasználása.** Növelni kell a közép-, és felsőfokú végzettséggel rendelkezők számát is. Ez pedig nem valósítható meg az alapfokú képzettség megszerzése nélkül. Miután a tanulási igény felkeltése a fizikai dolgozók körében a legnehezebb, **a figyelmet elsősorban a 8 általános szervezésére kell összpontosítani.**

Általános iskola, közösen a Volánnal

A szakszervezeti bizottságok aktív közreműködésével, a munkahelyek gazdasági vezetői tesznek erőfeszítéseket az oktatási feladatok megoldására. A jelentős mértékű fluktuáció, az újratermelési folyamat miatt azonban — a felmérés adatai ismeretében — a vasutasok iskolai végzettsége arányaiban alig változik. Ezért az eddiginél szélesebb körű cselekvésre van szükség.

Az új oktatási év előkészítése minden évben sokoldalú tennivalót jelent a munkahelyek számára. A hiányos iskolai végzettségűek felmérése mindenütt megtörtént. S ott, ahol sikerült megfelelő összehangot kialakítani a munkahely, az iskola, s a dolgozók között, az előadások is zökkenőmentesen megkezdődtek.

A Nyugati pályaudvaron évekig nem tudtak általános iskolai üzemi tagozatot indítani, annak ellenére, hogy indokolt lett volna. Az eredménytelenség arra ösztönözte a munkahelyi vezetőket, hogy változtassanak módszereiken. **Széles körű propagandamunkát végeztek, minden fórumon ismertették a tanulás előnyeit, a tanulókkal járó kedvezményeket. Ezenkívül a hiányos iskolai végzettséggel rendelkezők számára kötelezővé tették a 8 általános megszerzését.** A gazdasági vezető intézkedésére nemcsak az oktatási felelős végez szervező munkát, hanem a munkatársak közül többen is kaptak agitációs feladatokat. A szakszervezeti bizottság pedig folyamatosan segít a mozgósításban és a problémák megoldásában. A múlt tanévben tízennégyen vizsgáztak az általános iskola 7. és 8. osztályában. **Jelenleg pedig — a VOLÁN-nal közösen szervezett üzemi kihelyezett tagozaton — huszonketten tanulnak.**

Sokat segíthetnek a művelődési házak

Fokozottabban kell élni a művelődési intézmények lehetőségeivel is. Felszereltségük, adottságaik révén, kedvezően tudják biztosítani a tanulóhoz szükséges feltételeket, önmagukban azonban nem elegendők ahhoz, hogy enyhítsenek az oktatási gondokon. **Az egyik csomóponton a jól működő kulturális intézmény próbálkozásai azért vallottak kudarcot, mert a szolgálati főnökségekkel nem volt meg a kellő összhang.**

A tanulás fontosságának megértésére sok helyen a vezetőket szemléltetelményekkel is szükségessé teszi. Igéret van — cselekvés nincs — jellemezte nemrégiben saját kapcsolatát a munkahelyi vezetőkkel, egy művelődési intézmény igazgatója. S, hogy az ösztönzés elmaradt, az is bizonyítja: bár a csomóponton sokan nem végezték el a nyolc általánost, egyetlen osztály indításához sem jött össze a szükséges létszám.

Fontos feladat a bejáró dolgozókkal való foglalkozás is. Gyakran hallani olyan érveket, hogy velük igazán nem lehet mit kezdeni, hiszen a munkahely és lakóhely között ingázni, s a közlekedési eszközökhöz való alkalmazkodás miatt, szervezett formában nem tudnak tanulni.

A vasút összlétszámának jelentős százaléka vidékről bejáró dolgozó, s közülük sokan nem végezték el a 8 általánost. Nem lehet lemondani tudati fejlesztésükről. Olyan lehetőséget kell biztosítani számukra, amely elfogadható a munkahely s az egyén számára is.

A békéscsabai klubkönyvtárban szeptembertől harmadikét vasutas ismerkedik az általános iskola 8. osztályos anyagaival. A többségük bejáró dolgozó. **Hogyan tudnak mégis bekapcsolódni a tanulásba? Ugy, hogy az üzemi főnökség gazdasági vezetőinek egyetértésével, az intézmény olyan oktatási formát alkalmaz, amely a vidéken lakók részvételét is lehetővé teszi a foglalkozásokon.**

Törődjünk többet a bejáró dolgozókkal

Nyíregyháza állomáson nemrégiben letéti könyvtárat létesítettek, ugyancsak a bejárók művelődésének segítésé-

re. A vártnál nagyobb az érdeklődés.

Sajnos, kevés példa van arra, hogy — éppen a bejáró dolgozók művelődése érdekében — közös megoldást keressenek a munkahely és lakóhelyi illetékes vezetői. Idő hiányában — hangzik a kifogás — de hozzátehetjük: **akarat hiányában is!** A művelődési intézmények szervezésében ugyanis, létrehozhatók olyan találkozások, ahol a gazdasági és mozgalmi vezetők megismerkedhetnek a közönségi tanácsok vezetőivel. Olyan területek kulturális irányítóival, ahonnan nagyobb számban járnak a vasúthoz dolgozni. A közös megbeszélések még hasznosabbak lehetnek akkor, ha például a szocialista brigádvezetők is jelen vannak és elmondják a bejárókkal, a tanulókkal kapcsolatos véleményüket. A művelődést gátló akadályok elhárítására pedig a lakóhely és munkahely vezetői együttes akaratával könnyebben találhatunk jó megoldást. Az öszejjövetel, tapasztalatcserék szervezői, kezdeményezői a művelődési intézmények lehetnek.

Természetesen a közösen végzett szervezőmunka csak akkor lesz eredményes, ha az egyéni képességek, jellemzők vizsgálata alapján, azok figyelembevételével alkalmaznak beavát, vagy új módszereket az oktatás érdekében. **Pálkás Katalin**

Klubot kaptak Budapesten az Utasellátó nyugdíjasai



A nyugdíjastalálkozó résztvevői élvezik a tiszteletükre rendezett vidám műsort (Skoda-László felvétele)

Szeptember 28-án a kora esti órákban műsorral egybekötött összejövetelen nyitották meg az Utasellátó Vállalat szakszervezeti bizottságának nyugdíjas klubját az Arany János utcai klubkönyvtárban. Kovács László szb-titkár mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta

többek között, hogy a klub hasznos szórakozást nyújt majd a Budapest területén élő nyugdíjasoknak. Tanfolyamok, szakkörök és előadás-sorozatok várják az érdeklődőket. A megnyitó beszédet kultúr-

K. F.

Nyugdíjastalálkozó Szombathelyen

Szombathelyen már hagyomány, hogy az év második felében megrendezik a nyugdíjas találkozókat. Ezúttal szeptember végén a Pannónia Étteremben találkoztak a 60—70 év közötti nyugdíjasok. Először **Lippai Gyula**, a nyugdí-

jas csoport elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd **Teleki László**, a vasutas-szakszervezet szombathelyi területi bizottsága közgazdasági bizottságának vezetője tartott tájékoztatót.

Kliss Antal

DEBRECENI FILHARMONIKUSOK

A zenei világnapra készülnek

Nagy sikerű hangversenyt tartott a közelmúltban a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar Mátészalkán, a Zalka Máté Művelődési Otthon nagytermében. A szünetben Szabó László vezető karnaggyal beszélgettünk a zenekar múltjáról és terveiről.

— Ez a vasutas-zenekar 1923-ban alakult, és három évvel később már az ország egyik legjelentősebb szimfonikus zenekaraként emlegették a debrecenieket — mondja a Mű-

vészeti díjjal kitüntetett karnagy. — A felszabadulás után átszervezték a zenekart. 1947-ben a Magyar Rádióban is szerepelt az együttes. 1952-ben minőségi változás történt életükben. Megszűnt az amatőr jelleg és főhivatásuk lettünk. Ezzel lehetővé vált az operajátás is.

A debreceni filharmonikusok az elmúlt 25 év alatt több mint kétezer hangversenyt adtak, és hatvan operát mutattak be. A hazai turnékon kívül kilenc ország hatvan városában hang-

TÁRSADALMI AKTIVISTA

Széles körű szakmai ismereteit a szakszervezetben kamatoztatja

Várszegi János kapcsolata a vasúttal, nyugdíjazásával sem szűnt meg

Közel négy évtizedes vasúti szolgálat után ment nyugdíjba Várszegi János, a szegedi igazgatóság pénzügyi osztályának csoportvezetője. Pályafutását röviden így foglalta össze:

— 1939. május 1-én kerültem a kecskeméti kisvasúthoz szertári dolgozóként. Feladatom az akkor épült kiskörösi vonalszakasz anyagának biztosítása, az anyagnyilvántartás vezetése volt. Később, amikor átkerültem a MÁV-hoz, behelyeztek az igazgatóság rovan-csoló csoportjába. Több mint tizenöt éven át jártam az igazgatóság szolgálati helyeit, leltározom az állóeszköz- és beruházási csoport vezetésével bíztak meg. Ebben a beosztásban nyugdíjazásomig dolgoztam.

Az évek hosszú során többször változott a beruházások és állóeszközök nyilvántartása. Várszegi János jól követte a változásokat. 1951-ben a MÁV



anyagelszámolás gépesítésében úttörő munkát végzett, később a B 24-es számú utasítás bevezetését irányításával Szegeden kísérletezték ki. Az utasítás szerkesztésében, a végrehajtás irányításában nagy részt

vállalt. Szakmai gyakorlatát állandó elméleti képzéssel gyarapította: általános rovan-csoló, középfokú beruházói, maj-mérlegképes könyvelői tanfolyamot végzett.

Megbízható, pontos munkájáért, kiváló emberi magatartásáért munkatársai és szolgálati vezetői szerették. Véleményére a társosztályok dolgozói is sokat adtak. Munkáját mindenkor a MÁV pénzügyi érdekeinek figyelembevételével végezte. Irányítása alatt megbízhatóan dolgozó csoport jött létre.

Szakovonali munkája mellett szinte minden idejét a társadalmi munkának szentelte. Az MSZBT tagcsoport gazdaság-vezetője, az eszperanto szövet-ség igazgatósági titkára volt. Legtöbb idejét azonban hon-védelmi munkával töltötte. Az MHSZ-nek 30 éve tagja — 1967-től az igazgatóság üzemi titkára. Vezetésével a vasutas klubok szép sikereket értek el, s rangos helyet foglaltak el a megyei versenyben. Ma is a Sportlövő Szövetség megyei elnökhelyettese és az MHSZ Szeged városi-járásai vezetőség különböző bizottságainak tagja.

Kimagasló szakmai és társadalmi munkája elismeréseként kétszer volt Kiváló dolgozó, egyszer vezérigazgatói dícséretben, Honvédelmi Erdemérem, MHSZ Kiváló munkáért kitüntetésben részesült. Most nyugdíjba vonulásakor Kiváló munkáért kitüntetést kapott.

Kapcsolata nem szakadt meg a vasúttal. Nyugdíjazása óta a szakszervezet területi bizottságánál, mint a gazdasági ellenőrző csoport tagja tevékenykedik. Nagy szakmai tudását jól kamatoztatja a szakszervezeti mozgalomban. S talán az eddigieknél is intenzívebben végzi munkáját az MHSZ-ben.

G. J.

Miért népszerű ember a kocsivizsgálók bizalmija?

Az ipar dinamikus fejlődésével, a tranzitforgalom növekedésével egyre felelősségteljesebb munka járul a nyíregyházi műszaki kocsiszolgálat dolgozóira. Tevékenységüket az állomás vezetésével és a debreceni igazgatósággal összehangoltan segítik a társadalmi szervezetek is. De mit tehet és mit tud segíteni a közösség munkájában a szakszervezeti bizalmi? Erre kértünk választ Hrenkó Istvántól, a vasutat 31 éve szolgáló szakszervezeti bizalmi, aki éppen egy Szovjetunió felé induló teherszerelvény műszaki vizsgálata után érkezett a kocsiszolgálat műhelyébe.

— Az állomáson az szb-aktivistáinak értekezletén is közösen beszéltek meg az őszi csúcsforgalommal járó tennivalókat. A gazdasági vezetők nálunk a szükséges munkacsoport-átcsoportosítással, a bér-emelésekkel kapcsolatban is kikérlik a bizalmiak véleményét. Munkánk sikerének leg-alapvetőbb feltétele a tagsággal kialakított jó kapcsolat, a kedvező munkahelyi légkör. A tagság tudja, hogy a felvetett problémák rendezése ügyében mindig eljárunk. Legutóbb brigádunkban, az ezüst-koszorús Béke szocialista közösségben többen is felvetették: ha valaki hosszabb ideje betegállományban levő brigádtársát ment látogatni, akkor csupán 25 forintért vehetett valami szerény ajándékot, ezt sokan kevesellték. **Igaz is, mit lehet kapni 25 forintért?** A problémát elmondtam a szakszervezeti bizottság vezetőinek, azt választották, hogy megvizsgálják, milyen lehetőség van az összeg felemelésére és a döntésről értesítést kapok majd.

— Az elmondottakon túl a tagsággal kialakult jó kapcsol-

at eredménye az is, hogy a bizalmi személyes ügyekben is megkeresik a munkatársak. Legutóbb Lippa Mihály segélykérelemmel fordult hozzám, s mivel igénye jogos volt, javasoltam a segély megadását.

Hrenkó István bizalmi funkciója mellett a Béke brigád vezetőjének helyettese is. Ez a közösség sokat segített az állomás szállításában, parkosításában. Fő feladatuk azonban továbbra is a közlekedés biztonságának segítése, a műszaki hibákból eredő üzemszerű sérülések megakadályozása.

Orosz Károly

Létrafokok

Hat évtizedről vall egy napló

Egy napló került minap a kezembe. Ez a könyv egy emberről vall. Olyanról, aki szinte két emberöltőnyi időt — vagyis 62 esztendő — töltött el a vasút szolgálatában. A napló lapjait forgatva a sorok és a képek egy változatos életútról mesélnek.

Ez az idős ember most is munkába indul naponta. Jelenleg a Vasutas Egyesületek Vendégszobaházának dolgozója.

— Gyerek voltam szinte, amikor beléptem a vasúthoz. Felöltötté is ott váltam, hiszen akkor kaptam az első hosszúnadrágot. A vasúthoz egyébként édesapám révén kerültem, mert ő is vasutas volt. Az akkori MÁV igazgatóság segédhivatalához kerültem kisegítőnek. Azóta már sok idő telt el, de munkakönyvemben az első bejegyzést soha nem kellett módosítani — jelenti ki Tapodi Elemér.

A hosszú évek munkásságát egy-egy képen, dokumentumban megőrizte az időnek a tulajdonos. Mit is mond nekünk ez a napló?

Tapodi Elemér a vezérigazgatóság gazdasági hivatalának vezetőjeként ment nyugdíjba 1961 decemberében. Utána a Vasutas Szakszervezetnél, később a Vasutas Egyesületnél vállalt nyugdíjas állást. Ezenkívül a napló tartalma tanúsítja, hogy miként jutott el készítője a ranglétra legalsó fokáról addig, hogy a vasút



elismert és megbecsült vezető állású dolgozója. Jelenleg a Vasutas Egyesület Vendégszobaházának dolgozója.

Gazdasági munkáján kívül a Közlekedési Közlöny kiadói tisztével bízták meg, és ellátta a MÁV Hivatalos Lapjának szerkesztői teendőit is hosszú éveken keresztül. Munkája elismerését több ízben kapott kitüntetést. Időközben megemlékeztek munkatársai a negyven, majd negyvenöt éves munkásságáról, 1962-ben pedig Munka Erdeméremmel tüntette ki az Elnöki Tanács.

Energiája, munkabírása sokoldalú és kimeríthetetlen volt. Erre igazolásként szolgál többek között az a díszoklevél, melyet a Magyar Testnevelési Sportszövetségtől kapott társadalmi munkássága elismeréséül.

— Gyerekként sajnos nem volt. Ezért egyik sokgyermekes rokonunk kislányát neveltük fel — mondja. — Ő ma is velünk él, s én boldog nagyapának mondhatom magam...

Sz. M.

Zsoldos Barnabás

SZAKKÉPESÍTÉSE:

Vasútgépész-technikus

A szombathelyi Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola lesz a technikusképzés bázisa

A MÁV Hivatalos Lapja 1977. évi 32. száma közölte, hogy 1977. szeptember 1-től országos jogkörrel a szombathelyi Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola képez vasútgépész technikusokat. A technikus minősítő vizsgára azok jelentkezhetnek közvetlenül, akik közlekedésgépészeti szakközépiskolák vasútgépész ágazatának nappali, esti vagy levelező tagozatán érettségi vizsgát tettek és a vasútüzem területén vontató és vontatott járművek üzemeltetésével, javításával és gyártásával kapcsolatos két éves gyakorlattal rendelkeznek. Akik a felsorolt munkaterületekhez kapcsolódó szakmunkás végzettséggel és más középfokú érettségi, képesítő bizonyítvánnyal, például gimnáziumi érettségi, régi típusú technikus oklevél stb. rendelkeznek, azoknak különböző vizsgát kell tenniük a vasútgépész szakközépiskolák „Vontató járművek” és „Technológia” érettségi tárgyából.



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes átadja a technikus oklevelet Arvai Józsefnek

(Tóth Imre felvétele)

vél tulajdonosai lettek, s automatikusan kinevezik őket a II. szakcsoportba. Munkahelyükön közpvezetői posztokat töltenek be.

paszlatokból. Jelenleg két csoport tanul, amelyeknek 48 résztvevője ez év decemberében fejezi be tanulmányait. Működik egy 41 tagú különböző vizsgára előkészítő szemeszter is.

Együttműködési megállapodás

A Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola, valamint a szombathelyi igazgató, illetve a szombathelyi járműjavító szerződést kötött. Ebben a szakközépiskolai képzésben való fokozottabb együttműködésről van szó. Egyebek között megállapodtak, hogy kölcsönösen segítik a szakközépiskolában, illetve az üzemben (igazgatóságban) folyó szakmai elméleti és gyakorlati képzést. Elősegítik a végzett fiatalok pályakezdését, pályaválasztását, az általános iskolások pályaválasztását. A szakmunkásképzési célú szakközépiskolai képzés tantervi előírásainak megfelelően összehangolják a fejlesztéseket. Közösen munkálkodnak a felnőtt dolgozók képzésében és továbbképzésében.

Szelci Teréz

Vállalták a tanulást

Arvai József, a szombathelyi vontatási főnökség 32 éves mozdonyfelügyelője inaszent kezdte fűtőházi pályafutását. Motorlakatosként szabadult, s ebből a munkából emelték ki 360-400 ember vezetőjének. Levelező tagozaton érettségizett a szombathelyi Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskolában, de érezte: még többet kell tudnia. Így jelentkezett a szombathelyi igazgatóhoz, hogy a technikus minősítő tanfolyamra. A tanulatokat máris használja napi munkájában, főként a javításoknál és az önálló motorvezetőnek készülő fiatalok segítségében.

A szombathelyi járműjavító dízel osztályának 42 éves művezetője, Sági Lajos nehéz munkája és társadalmi tevékenysége — a városi párt-vevő-rehajtóbizottság tagja — mellett szerezte meg a technikus oklevelet. Hatévi tanulást ért el ezzel véget: 4 évig ugyanis a Savaria szakközépiskolába járt levelező tagozatra, és elvégezte az 1 éves pántiskolát, majd a technikusminősítőt. De vállalta, mert valja, hogy a korszerűsödő vasútnak magasabb tudású emberekre van szüksége.

A technikusok elmondták, hogy munkahelyükön és a szakközépiskolában minden segítséget megkaptak tanulmányaikhoz. Am az „első fecskek” gondjaival oktatóknak, hallgatóknak egyaránt meg kellett küzdenie. A legnagyobb probléma a hiányos tankönyv- és jegyzetellátás volt. Úgy érezték továbbá, hogy például jogi ismeretekből túl sokat kaptak. Nyilván a következő kurzusokon már okulnak az első társaságnál szerzett ta-

Óvodát patronál a revizori brigád

A mátészalkai pályafenn tartási főnökségen Lakatos István számviteli csoportvezető, a csomóponyi pártbizottság titkára a közelmúltban arról beszélt, hogy a „Revizori” szocialista brigád együttműködési szerződést kötött a mátészalkai 4. számú óvodával.

Az óvoda vezetője örömmel fogadta a hírt, és július közepén már létrejött az együttműködési szerződés a brigád és a gyermekintézmény között.

— Brigádunk 1969-től dolgozik együtt — tájékoztat eddigi életéről dr. Molnár Antal brigádtag. — Azóta összeköszölködött a kollektív. A „Korunk valóéaga” című Debrecen város vetélkedősorozatán is előkelő helyet szereztünk. Tokajban, Sóstón pedig részt vettünk a MÁV-üdülők építésében. De Záhony segítése sem marad ki a brigád vállalásából.

Az egyéni adottságok viszont lehetővé teszik, hogy rajzkészüket hasznosítsák, ilyen jellegű segítségnyújtásra ugyanis kevés brigád képes.

— Amikor a brigád elhatározásáról értesültünk, nagyon megörültünk — mondja Jésovics Miklósné, a város óvodáinak igazgatója. — A helyi üzemek szocialista brigádjai fából, vasból tudnak játékokat készíteni, de olyan jellegű segítséget még nem kaptunk, mint amire a vasutas revizorok vállalkoztak. Ez a brigád vállalta az óvodában a napirendek elkészítését, amit már meg is kaptak. Most pedig mesétíreket készítenek a kicsiknek. Így az óvoda 160 kis lakója képekben is megismerheti majd az óvónéni által elmondott állatmesék hőseit.

Zsoldos Barnabás

Brigádvezetők tanácskozása

A nyíregyházi állomásfőnökség ötven szocialista brigádjának vezetői a közelmúltban tanácskozást tartottak. Az elmúlt évi eredmények értékelése után megbeszéltek a legfontosabb teendőket. Drobni Miklós brigádvezető javaslatára vállalták, hogy a jövőben két kommunista műszakot tartanak és a mezőgazdasági termékekhez soron kívül kiállítják az üres kocsi-

Az ifjúsági parlamentek elé

A Minisztertanács, a Szakszervezetek Országos Tanácsa és a KISZ KB együttes határozata alapján a munkahelyeken kétféleképpen kerülnek megrendezésre az ifjúsági parlamentek.

Az Állami Ifjúsági Bizottság irányelveinek megfelelően a tanácskozásokat október 15 és december 15 között kell megrendezni. Az őszi szállítási feladatokra, tekintettel a MÁV területén november 15 és december 15 között kerül sor a munkahelyi parlamentek összehívására. A tanácskozások célja, hogy hozzájáruljanak a vasutas ifjúság közéleti tevékenységének kibontakozásához, a szocialista demokrácia fejlesztéséhez, megvitassák a fiatalok sajátos problémáit.

Az ifjúsági parlament része az üzemi demokrácia fórumrendszerének. Összehívásával, magatartásával, a parlamenten hozott határozatok végrehajtásával kapcsolatban a szolgálati helyek vezetőinek — együttműködve a szakszervezeti és KISZ-szervezetekkel — több irányú feladata van.

A beszámoló elkészítése a gazdasági vezető feladata. Ezt, valamint a két évre szóló helyi ifjúságpolitikai intézkedési tervet úgy kell elkészíteni, hogy a KISZ-nek és a szakszervezeti bizottságnak legalább két hét álljon rendelkezésre véleményezés céljából. A parlament elé már a két szerv által véleményezett beszámolót, illetve intézkedési tervet kell terjeszteni.

Az előterjesztésekben mindenekelőtt kapjon helyet:

- az 1976. évi parlamentek értékelése;
- a fiatalok részvétele a termelésben, a munkaversenymozgalomban, az alkotó ifjúság pályázaton;
- a pályakezdő fiatalok beilleszkedésének, szervezett patronálásának helyzete, a szakmunkás tanulókkal való foglalkozás;
- a fiatalok anyagi, erkölcsi megbecsülése, a továbbtanulás lehetőségei;
- a családalapítást támogató intézkedések, lakás- és gyermekelhelyezési lehetőségek alakulása;
- művelődési és sportolási lehetőségek fejlesztése stb.

Az ifjúsági parlamentek feladata értékelni az ifjúságpolitikai feladatok végrehajtását, az 1976. évi parlamenten elhangzott javaslatok nyomán tett intézkedések hatását. Jó alkalom arra, hogy mozgósítsák a fiatalokat a szolgálati főnökség előtt álló feladatok végrehajtására.

Itt kell megvitatni az újabb két évre szóló ifjúságpolitikai intézkedési tervet, állástfoglalni az ifjúságpolitikai célokra szolgáló anyagi eszközök felhasználásának elveiről, ismertetni a KISZ érdekképviseleti és érdekvédelmi tevékenységének eredményesülését.

Az ifjúsági parlamentek szervezése és lebonyolítása során a gazdasági vezetők igényeljük a KISZ- és a szakszervezeti szervek támogatását. Az időpontot úgy kell kijelölni, hogy az a fiatalok többségének szolgálatmentes idejére essen. Arra kell törekedni, hogy a rendezvényen lehetőleg minden fiatal részt vehessen. A parlamentre hívják meg a gyermekgondozási segélyen levőket és a sorkatonai szolgálatukat teljesítő fiatalokat is.

Oda kell hatni, hogy a tanácskozásokon a beszámolókat követő vitában minél több fiatal elmondhassa a véleményét. A felmerült kérdésekre, javaslatokra, lehetőleg a helyszínen, de legkésőbb 30 napon belül választ kell adni! Azokat a témákat, amelyek intézése meghaladja a szolgálati hely hatáskörét, a parlamentet követő 15 napon belül az illetékes szervekhez kell továbbítani.

Tekintettel arra, hogy az idén csak munkahelyi parlamentekre kerül sor, a felügyeletet ellátó szervek fordítsanak fokozott figyelmet mind az előkészítésre, mind az elhangzott kérdések megválaszolására.

Szolgálat váltott műszakban

Látogatás Verőcemaroson egy háromgyermekes forgalmista házaspárnál

Verőcemaros állomáson dolgozik Koledich Antal forgalmi szolgálattevő és felesége. A fiatal vasutas házaspárnak három kisgyermek van.

Mozgalmak délutánnak lehettem a tanúja, amikor találkoztunk. A Dominó 55-ös biztosítóbizottsággal felszerelt állomás pár perc múlva egy V 43-as gép, majd a 205/II-es próbaszerelvény robbogott át. A nemzetközi gyors és egy különvonat zárta a sort, ekkor tudott csak a fiatal szolgálattevő kis időt szakítani rövid beszélgetésünkre.

— Forgalmas állomás a mi-

énk — mondja. — Egy szolgálatban átlag 70-80 vonatot naplónkunk. Nyáron 24 óra alatt 12 pár nemzetközi gyors halad át. Jöjjön, megmutatom otthonunkat. Itt van az állomás épületében, szolgálati lakás. Feleségem éjszaka volt szolgálatban, én váltom őt.

Barátságos, kényelmes szobába tessékelt, ahol felesége éppen a legkisebb fiúval, Gáborkával foglalatalkodott. A nagyobbik fiú, Tamás már első osztályos tanuló, Csaba óvodába jár.

Koledich Antal egy Vas megyei faluban, Ólmodon szüle-

tett 1947-ben. Budapesten szerb-horvát gimnáziumban szerzett érettségi bizonyítványt 1965-ben és még abban az évben a vasúthoz kérte felvételét. Szombathelyre került vonatfűzőnek, majd jegyvizsgálóként és vonatvezetőként utazott 1967-ig. Ekkor vonult be sorkatonai szolgálatra. Leszerelése után Győrben elvégezte a forgalmi-kereskedelmi tanfolyamot. A feleségével is ott ismerkedett meg.

— A tanfolyam elvégzése után férjemet Ferencvárosba rendelték ki, én pedig Dejtár állomásra kerültem — mondja a feleség. — 1971-ben házasságot kötöttünk, majd Ipolyvecén kaptunk egy szoba-konyhás szolgálati lakást. Férjem akkor már Nógrádon volt szolgálattevő, majd Nagyorosiba helyezték. 1974-ben felvették a tisztviselő nappali tagozatára. A sikeres vizsgák után a balassagyarmati vonalfőnökséghez kérte magát, vonali tartalékos munkakörbe.

1976. december 27-én Verőcemaros állomáson kaptak két szoba komfortos szolgálati lakást. Mindketten az állomás szolgálattevői munkakörében kezdhették az új esztendőket. Ez év februárjában született a szobában hancúrozó harmadik fiú, Gáborka.

Krusinszky Kristófné 1975. augusztus 1-től vezeti az állom-



Koledich Antal forgalmi szolgálattevő a bejáratot készíti elő

mást. Ezelőtt Vácson dolgozott, mint külsős forgalmi szolgálattevő. A férje is vasutas, a budapesti igazgatóság III/3. osztályán dolgozik. A fiatal házaspárnál így vélekedett:

— Koledich Antal 1977-től vezeti állomásunk Arany János szocialista brigádját. A brigád patronálja a verőcemarosi 1. számú óvodát, élenjárnak a társadalmi munkában. Mindketten sokat tesznek a közörségért. Jó dolgozni ilyen kollektívában.

Ketykó István



Együtt a Koledich család

CIKKÜNK NYOMÁN

Figyelmeztették az ügyintézőt

Lapunk augusztus 12-i számában „Így is lehet, úgy is lehet” címmel közöltük Keszthelyi Béla nyugdíjas főfelügyelő levelét, amelyben arról panaszkodott, hogy a budapesti igazgatóság menedekvezményi csoportjának egyik munkatársa — a szabályokat nem ismerve — lélektelenül intézte FIP igazolványra való jogosultságát a MÁV Nyugdíj Hivatal igazolójára 1978-ra történő érvényesítését. A cikkkel kapcsolatban levelet írt szerkesztőségünknek Tóth István, az igazgatóság kereskedelmi osztályának vezetője.

— „Osztályunk dolgozói nagy gondot fordítanak az ügyfelekkel való figyelmes, udvarias magatartásra. Ez azonban — mint a cikkből is kitűnik — nem mindig sikerül. A rendelkezések értelmében az 1974. január 1. előtt nyugdíjazottak FIP igazolványra való jogosultságát a MÁV Nyugdíj Hivatal igazolójára, melynek alapján hivatalunk adja ki az igazolványt. Az érvényesítés a volt szolgálati főnökség záradékolása után történik, és nem szükséges a nyugdíj hivatal külön igazolása. Ügyintézőnket a történetek után figyelmeztettük, mert nem ismerte a szabályokat és udvariatlanul beszélt az idős vasutassal. Sok kellemetlenséget, fölösleges igazolásgyűjtést okozva ezzel. Köszönjük a lap bíráló sorait. Tanultunk belőle!”

Nemcsak az ő feladatuk

„Vigyázz! Mennek a VBO-sok!”

ÉJSZAKAI ELLENŐRZŐ ÚT HÁROM FŐVONALON
MIT MUTATNAK A TAPASZTALATOK?

Számtalanszor utaztam már vasúton éjjel. Olyankor — mint sok más utas, félre téve szerény vasúti ismereteimet, és mit sem gondolva a forgalomban leselkedő veszélyekre — egyszerűen rábíztam magam a vonalon szolgálatot teljesítő vasutasok szakudására, éberségére. A minap azonban a budapesti igazgatóság vasútüzembiztonsági osztálya alkalmat adott arra, hogy egy éjszakai ellenőrző csoportot kísérve, meggyőződhessék róla, hogy alapos okom volt-e a nyugalomra, s lássuk, hogy a vasutasok éjjel mennyire pontosan, szabályszerűen látják el a szolgálatukat.

Kápolnásnyék a feketelistán

Az öttagú ellenőrző csoportot ez alkalommal *Óvári Árpád*, a VBO munkatársa vezette. A pályafenntartást *Rontó Béla*, a forgalmat *Valovics István*, a vontatást *Dombóvári Mihály*, a biztosítóberendezési szakszolgálatot *Tábori Mihály* képviselte. Gépkocsink útja először Kápolnásnyékre vezetett. Ezt az állomást nem szűrőpróbaszerűen szemlítették ki, hanem — mint elmondták — nemrég nagyobb mulasztást tapasztaltak ott, amelyből kis híján baleset történt.

A csoport két részre szakadva a forgalmi irodát és az I. számú váltókezelői tornyot „lepte” meg. Miután az I-es őrhelyen a csoport parancsnoka — egy Jókai könyvön kívül — mindent rendben talált. *Geller Miklóssal*, az ellenőrzött váltókezelővel egyéb dolgokról is szót váltottunk.

— Az idén, januárban jöttem a vasúthoz — mondta — azelőtt a húsuparban dolgoztam segédmunkásként. Egyébként Erd-alsó állomás állományába tartozom, érdekes lakos vagyok. Most augusztusban nősültem, tehát ebben az esztendőben két nagyon fontos dologban döntöttem. Remélem, egyikből sem lesz válság. Ha minden rendben megy, jövőre szeretném elvégezni a segédtechnikus tanfolyamot...

Ugyanezen a helyen, a II. tornyban már korántsem volt ilyen megnyugtató a helyzet, mert bizony a szonda, amelybe az ott szolgálatban levő *Gerhát István* belefűjt, elszíneződött (0,2 ezrelék volt az alkoholos befolyásoltóság mértéke). Az ellenőrző közegek megkerestették *Kozári Jánost*, az állomásfőnököt.

A vétkes váltókezelő nem tagadta, hogy ivott néhány pohár sört. A jegyzőkönyvet szó nélkül alá írta. Meg kell hagyni, igen korrektilt viselkedett, s látható büntudattal vette tudomásul vétkességét.

Az olvasó bizonyára a fenti sorokból bizonyára nem azt a tanulságot vonja le, hogy a beismert, korrektilt magatartás alapján bárki is felmenthető a felelősségre vonás alól.

Kápolnásnyéken még egy szabálytalanságot észleltek az ellenőrök: az 1111 számú szemlélyvonat sötét zárólámpával közlekedett...

A Baross brigád nem olyan

A Velencei-tó környékét elhagyva, az ellenkező irányba Sülysáp állomásra tartottunk. Ott *Szarka Attila* forgalmi szolgálattevőt találtuk az irodában. A fiatal vasutas „portáján” minden rendben volt. A szondát elő sem vették, hiszen egyértelműen látszott, hogy a munkafolyamatok „első számú” felelőse még szolgálaton kívül sem igen híve a szeszitalnak.

Kihaszánálva a viszonylag rövid tartózkodási időt, én is beszédbe elegyedtem *Szarka Attilával*, az állomásiak Ba-

ross *Gábor* szocialista brigádját vezetőjével. A brigád tagjai most nagy gondban vannak. Bekapcsolódtak ugyanis a Szabad Föld által meghirdetett Olvasó akadémia mozgalomba, és nemrég kaptak egy levelet *Bajor Nagy Ernőtől*, a lap kulturális rovatának vezetőjétől, aki azt kérdezi — mint az első díj várományosaitól —, hogy adott esetben, mármint ha nyernek, a Zsigulit választják-e, vagy az értékeknek megfelelő összegű társasutazásra kívánják fordítani. Bizony, nem könnyű válaszolni...

A vonalon tovább haladva, legközelebb *Nagykátán* álltunk meg. Ott valamivel mozgalmassabb volt az állomás forgalma, mint a korábbi helyeken.

Nodroviczky János forgalmi szolgálattevő éppen a Budapestről érkező 2520-as szemlélyvonat bejáratát vágányújtást készítette elő.

— Ilyenkor kevesebb a munka, mint nappal, de a szolgálat nehezebb. Fokozottabb éberségre van szükség — magyarázta a szolgálattevő. — Itt van például ez a nulla óra négy perckor érkező személy. Gond van vele, de utasa nincs. Jó, ha húsz ember le száll róla.

Akkor mindössze négy ember hagyta el a kocsikat. A vasutasok szerint a legkellémetlenebb az, hogy néha ezen jönnek a Pestről kizsuppolt csavargók, s többnyire itt keresnek menedéket az állomáson.

Selyp, Hatvan, Gödöllő

— Ha rajtam múlna, ezt a vonatot nem közlekedtetném — jegyezte meg *Nodroviczky János*.

Mivel néhány apró hibától eltekintve itt is rendben volt minden, nagy vargabetűvel *Selyp* felé ívelt az utunk. Az állomás forgalmi irodájában halvány világlás fogadott. *Ábrahám István* forgalmi szolgálattevő a beérkező riasztóberendezésekkel foglalkozkodott. A helyiség sarkában álló asztalnál *Sáfrány István* né kocsifelirő az álmosággal küszködve végezte munkáját.

— Sok a dolog ilyenkor — mondta elnézést kérően a fiatalasszony. — Szolgálatonként 80–90 repavagon is beérkezik, és bizony sok a két műszak. Otthon el kell látnom a gyerekeimet és a férjemet, ráadásul itt sincs megállás.

Miközben az ellenőrök a berendezéseket vizsgálták, *Janussek Józsefné* raktáros lépett a helyiségbe, és *Sáfrány* néval megbeszélte a hátralevő feladatokat. Ott Nagybatónyból helyezték ide a repázezonra.

— Kényelmetlen a bejárás — mondta —, de a vasút érdeke így kívánja. Igaz persze, hogy én sem járok rosszul a többletteresséssel.

Ezután a másik cukorrépával foglalkozó állomás, *Hatvan* következett. Útközben az ellenőrző csoport tagjai szóban értékelték az eddigi tapasztalatokat. *Óvári Árpád* nagy derűltséggel közepette számolt be arról, hogy az egyik helyen — amint éppen a rendelkezőnaplót vizsgálta — megszólalt az engedélykérő telefon. A vonal másik végéről egy igazgató hang közölte: „Vigyázz, VBO-sok érkeztek! Mire *Óvári* visszaszólt: „Tudom, én is onnan vagyok...”

Az ördög nem alszik...

Az ellenőrök *Hatvanból* Gödöllőre mentek, majd hajnal öt óra tájban befejezve az éjszakai ellenőrzést, az igazgatóságon elemezték megállapításait. Később felkerestük

Lotz Árpádot, az igazgatósági VBO vezetőjét, és arra kértük, hogy a korábbi ellenőrzésekkel összevetve, mondjon véleményt a vizsgálatok eredményéről.

— Az október 11–12-i ellenőrzés alapján javulást könyvelhetünk el — jelentette ki. — Igaz, hogy két alapvető mulasztást észleltek ez alkalommal is, de a korábbiakhoz képest sokat javult a helyzet. Elégedettek természetesen a jelenlegi állapottal se lehetünk, hiszen az ördög nem alszik. Bebizonyított tény, hogy a balesetek és az egyéb veszélyeztetések több mint 50 százaléka éjszaka történik. Talán mondanom sem kell, hogy az őszi forgalom sikere érdekében sürítjük a meglepetésszerű ellenőrzéseket, főleg éjszaka. Hangsúlyozzuk azonban azt is, hogy az ellenőrzés nem kizárólag a mi feladatunk. Szeretnénk, ha a kis- és középállomások főnökei, illetve a szolgálati ágak vezetői is gyakrabban követnék a példánkat.

Séra Sándor

Helyreigazítás helyett

Milyen akadályok hátráltatják a biztosító berendezések építését?

Lapunk szeptember 9-én megjelent számában „Hol tartunk a beruházások megvalósításában” címmel cikket közöltünk *dr. Holló Lajos* szakosztályvezető tollából. A cikknek a biztosítóberendezések építésével kapcsolatos megállapításait *Urbán Sándor*, a 9. szakosztály vezetője nem ért mindenben egyet. Kiegészítő szándékú észrevételeit az alábbiakban közöljük:

„Feltehetően eltértek az eredeti szövegtől, mert így félreérthető a cikk azon mondata, amely szerint „Sajnos nem a tervezett ütemben halad a vonali és állomási biztosítóberendezések építése.” Az V. ötéves tervtörvény éves bontása 1976 és 1977-re csak minimális teljesítésekre adott lehetőséget. Ennek ellenére sikerült az eredeti ütemezéssel szemben az automatikus térközbiztosító-berendezésekkel a két év során 36 km „előnyt” szereznünk annak érdekében, hogy a 765 km-es tervet — az 1979. és 1980. évekre irreálisan tervezett feladatok ellenére is — teljesítsük.

A cikk a ténymegállapításon túl azon okokat hallgatja el, amelyek a biztosítóberendezési szakszolgálat építési-szerelési tevékenységét akadályozzák, hátráltatják. Csak néhány példa:

— A budapest—hegyeshalmi vonalon a pályaeépítés nem a tervezett ütemben halad. Ezért pillanatnyilag bizonytalanná vált 10–15 km térköz és 2 állomás korszerű biztosítása.

— A budapest—kelebiai vonal munkáit a magasépítések elhúzódnása, *Tápiószéle* és *Tápiógyörgye* állomások korszerű berendezésének üzembehelyezését a pályaszervezési munkák el nem végezése hiúsítja meg.

— További mintegy 20–30 km-en, illetve 4–5 állomáson a beruházási előkészítetlenség, különféle huzavonák miatt nem tudjuk megkezdeni tervezett munkáinkat.

Ezek a már említett ütemezési problémáival együttesen idézik elő a tervtörvényben foglaltak teljesítésének nehézségeit.

Nem értünk egyet a cikknek a biztosítóberendezési kivitelezői kapacitás csökkenését kijelentő mondatával sem, amely rögtön az utána következő mondatall ellentmondásban van: „Jól halad viszont a kőzút és a vasút keresztje-

A vasútépítő mérnök



Söptel Józsefné a celdmölki építési főnökség dolgozója. A vasútépítő és pályafenntartási technikum elvégzése után levelező tagozaton folytatta tanulmányait, s a közlekedési és távközlési főiskolán szerzett diplomát. A főnökségen műszaki előkészítéssel foglalkozik.

— Szeretem a vasútépítő

munkát — mondja. — Gyakran kimegyek az építkezések helyszínére és meggyőződom arról, hogyan valósulnak meg az írászattal mellett született tervek. Két gyermekem van. A szabad időmet a család körében töltöm, de a szakmai továbbképzésről nem mondtam le. Jut idő a szakkönyvek tanulmányozására is.

jeződik be a szakosztályvezető írása.

Készségesen helyt adtunk *Urbán Sándor* szakosztályvezető észrevételeimnek, részletesebb okfejtéseinek, mert így jobban érzékelhetők a szakszolgálat nehézségei. Bár ami igaz, az igaz, a tényeken ez nem változtat. Azt elismerjük, hogy a cikk terjedelmének rövidítése miatt egyes bekezdéseknél eltérünk az eredeti megfogalmazástól. Emiatt a vállalati beruházásokkal foglalkozó bekezdés utolsó sorai is félreérthetőek. A szöveg helyesen így hangzik: „Hasonló lesz a lemaradás a vonatási telepek fejlesztésénél, elsősorban magasépítési kapacitás hiánya miatt és mintegy 250 millióval kevesebbet fordítottunk pályaeépítési és fenntartási gépek beszerzésére is.”

(A szerk.)

O.K.

DÁVID JÓZSEF:

MIHÁLY NAPJA

Dél tájban felébredt, pedig reggel adta át a szolgálatot s nyolc óra is volt, mire ágyba került. De *Kerekes Mihály* mégsem volt álmos. Kinyitotta az ablakot, és még a beáramló, borongós, hűvös idő sem kedvetlenítette el. Még talán örült is, mert így legalább feszíthet majd a két hete vásárolt divatos felöltőjében.

Fütyörészre indult a munkásszálló mosdójába, hogy kényelmesen megborotválkozzon, lezuhanyozzon. Böven volt ideje, mert menyasszonya kettőig dolgozik. Úgy beszélték meg, hogy elé megy, és a buli előtt megnézik egy filmet. A névnapi vacsora este nyolckor lesz egy kisvendéglő különtermében, ahol rajta kívül még két *Mihály* nevű cimborája is asztalhoz ül, és mulatnak egy nagyot. A lányok persze jobban szerették volna, ha táncos helyre mennek, de a *Mihály*ok dalolni akartak, és így az ünnepek szava lett a döntő.

Fürdés után éppen ingei közt válogatott, amikor belépett a szobájába az értesítő. *Kerekes*

Mihály úgy nézett vasutas kollégájára, mintha ménkő csapott volna a szobába.

— Mit akarsz? — kérdezte ingerülten.

— Csak egy aláírást, *Misi-kém* — nyújtotta a kézbesítő a könyvet, de *Kerekes* nem mozdult. Arca előbb vörös, majd hirtelen hamuszürkére vált. Néhány pillanattal csak hápogott, aztán kitört belőle a káromkodás.

Az értesítő nem értette a fiatal kocsirendező kiborulását, hiszen az állomásfőnökségen *Kerekes Mihály* volt az egyetlen olyan vasutas, aki még örült is, ha rendkívüli behívásokat kapott. Nősülés előtt állt, és igyekezett megfogni minden olyan lehetőséget, ami után még több pénz csurran a markába.

— Nem fók alá semmit! — tiltakozott.

— Megbolondultál? — lépett közelebb az értesítő, de a máskor higgadt és jókedélyű *Kerekes* most csakugyan olyan állapotban volt, hogy végül is jobbnak látta, ha dolgavégezetlenül továbblép.

Letették az alapkövet

A debreceni járműjavító végzi a négytengelyes tartálykocsik, a kéttengelyes nyitott teherkocsik egy részének, a kéttengelyes poggyászkocsik, kisebb tételben a kéttengelyes személykocsik és a keskeny-nyomközű személyszállító járművek fővizsga és futótávítását. Mindezek mellett kisebb tételben végzik a gőzmozdonyok, a vasúti emelő és megmunkáló gépi berendezés egyrésznének tervszerű, megelőző karbantartását. A most 80 éves javító üzemben még mindig kedvezőtlen munkakörülmények uralkodnak, szinte valamennyi sülyesztett tolopádú javítócsarnok még a századforduló előtt 1898-ban épült, s ma is a korabeli állapotok konzerválódtak. Igaz, hogy néhány telepített gépi berendezés változtatott valamelyest a technikai felszereltségen, de a többi járműjavítóhoz viszonyítva beruházás tekintetében hátrányban volt a debreceni üzem. Mindez a korábban „munkaerőbányának” hitt környékbeli településekről ingázó dolgozó-utánpótlás kiapadásához vezetett, nehéz helyzet elé állítva a nagyműlt üzem vezetését.

Az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció hosszabb távon a két és négytengelyes tartálykocsik, a nyitott teherkocsik, valamint a vasúti gépi berendezések tmk-munkáinak végzésére jelölte ki az üzemet, de anyagi fedezet hiányában és a folyamatban levő vasúti nagyberuházások miatt eddig nem került rá sor.

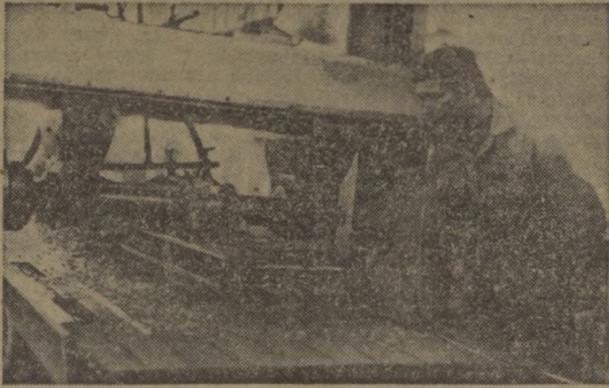
A növekvő szállítási feladatok, a teher- és tartálykocsi-park fokozódó elhasználódása és növekedése indokolta a miskolci új javítócsarnok, a fénysültek teherkocsibázis létrehozását, s most a debreceni beruházás is sínen van. Október 19-én Debrecen felszabadulásának 34. évfordulóján, és az üzem alapításának 80. éves jubileumán ünnepélyes alapkövetéssel kezdetét vette a két hajós, korszerű tartálykocsi javító bázis építése, melynek átadására, *Papp László* fődíszpécsér tájékoztatója szerint, 1981-ben kerül sor. Az új javítócsarnokban 63 javító álláshelyen korszerű technikai felszereltségű munkahelyeket alakítanak ki. Az új technológiai elképzelések szerint bevezetik a szalagszerű javítási folyamatot, s a régi javítócsarnokokban az eddig szabadtéri körülmények közt nehéz fizikai munkával végzett tartálykocsi tisztítását, a bontó fázisokat tervezik és a fódarabok javítása is ott történik majd.

MÓDOSÍTOTT TECHNOLOGIÁVAL

Profilverváltás Gyöngyösön

A kitérők sorozatgyártásának még nem hárultak el az akadályai

A MÁV fontos feladatnak tartja az elhasznált pályák felújítását, korszerűsítését, a biztonságosabb közlekedés feltételeinek javítását. Az ötödik ötéves tervben 1700 kilométer hosszú pálya korszerűsítésére kerül sor. Előreláthatóan 1980-ra teljesítik ezt a tervet. Egyre több felépítmény-szerkezetre van tehát szükség. A pályafenntartási főnökségek csak úgy tudják határidőre befejezni egy-egy vonal felújítását, ha a kitérők, sínek, geólemezek, csavarok stb. a tervezett vágányzár előtt megérkeznek a helyszínre. A gyöngyösi MÁV kitérőgyártó üzemen kerestük a választ arra, hogyan készültek fel a termelés növelésére, ki tudják-e elégteleníteni az igényeket?



Munkában a hosszmarógép

november elejére teljesíteni, hogy legyen idő az elkészült kitérők beépítésére. A MÁV erre az évre 580 kitérőt igényelt, a különböző vállalatok pedig 480-at. Az utóbbiból azonban — kapacitáshiány miatt — csak 240-et tudunk elkészíteni az év végéig.

Kihaszánlatlan marógépek

Az üzem első felévi termelési eredménye 197 millió 47 ezer forint volt. A tervhez viszonyítva 7,7 százalékkal növekedett a termelékenység. Ennek oka többek között a korszerű technológia bevezetése és a géppark felújítása volt. Az egész évre tervezett termelési érték 410 millió forint. Egyelőre lemaradás van a geoszorító- és a geólemezyártásban, továbbá a hosszúsínhegesztésben. Az idén több mint kétmillió geoszorítót és 930 ezer geólemezt kell gyártani. Az üzem vezetői bíznak abban, hogy az év végéig ezt a tervet is teljesítik.

Nehezíti azonban a folyamatos és még hatékonyabb munkát a létszámlhiány. Huszonnégy forgácsoló szakmunkás hiányzik. Majdnem százmillió forint értékű gépet vásárolt az üzem, a nagy teljesítményű, korszerű maró- és gyalugépek azonban a munkaerőhiány miatt nincsenek kihasználva, pedig az átszervezés jól előkészítették. A lakatosokat és hegesztőket átképezték maró- és gyalugépekezelőnek. Sokan nem vállalták az átképzést, inkább elmentek jegyvizsgálónak, vagy a tsz melléküzemégaiba.

— Az új gépek lehetővé tették a technológiai folyamatok korszerűsítését — folytatja az igazgató. — A sínzések és a nagy öntvények megmunkálásának útja például most már ötven százalékkal rövidebb. Célunk a kitérők sorozatban való gyártása. Jelenleg ennek az előkészítésén dolgozunk. Olyan gyártási rendet szeretnénk kialakítani, amely lehetővé teszi, hogy egy negyedévig csak két-három fajta kitérőt gyártunk. Utána más kitérők készítésére állnánk át. Ez lehetővé tenné a kapacitás növelését és csökkentené az önköltséget is. A gazdaságos nagyüzemi termelésnek ma már ez az egyetlen útja.

A kísérlet esztendeje

— Mi akadályozza ennek megvalósítását?

— A nem folyamatos öntvényellátás és a majdnem egyedi (heterogén) megrendelések. Sorozatban csak akkor lehet gyártani valamit, ha nem kell két naponta állítani más típusú termék készítésére. A sorozatgyártás bevezetésével évente ezer kitérőt lehetne átadni a megrendelőnek. 1979 a kísérlet éve lesz. Nemcsak rajtuk múlik, hogyan sikerül megvalósítani!

— Tervezik-e újabb, nagyobb teherbírási kitérők gyártását?

— Igen. Most készíjtjük a 60 kilogrammos kitérő prototípust. Ha megfelel a követelményeknek, folyamatosan gyártjuk majd. Ez a hagyományosan nagyobb szilárdságú, ezért lényegesen növeli majd a pályák teherbíró képességét.

(Kaszala)

a kötelességed teljesíted, akkor nem is igazi cimborák.

— Más is van ezen a rohadt állományon, akit ki lehet értesíteni.

— De olyan sarus a kocsi-rendezőkhöz, mint te, még csak egy van, az meg hatvan kilométerre lakik innen. Hát nem érted? Hajnalig legalább tizenöt szerelvényt kell összeállítani, illetve szétrendezni, Misikém...

— Én nem vagyok, Misi! És ide-oda rángatható gyerek sem! Érti? Én Kerekes Mihály vagyok, akinek ma van a névnapja, és ezt megünneplem még akkor is, ha holnap kirúgnak.

A főnök bölintott, majd halálán megjegyezte:

— Rendben van, Kerekes Mihály — magázta le a fiatal embert —, ilyen állapotban csakugyan ne lépj a vágányok közé. Majd csak boldogulunk maga nélkül is. Aztán ha kialszta a névnapesi mámorát, gondolkodjon el egy kicsit. Sajnos nem vagyunk olyan helyzetben, hogy ezért a magatartásáért a kezébe nyomjuk a munkakönyvét. Magának kell eldönteni, hogy az életben mit tart fontosnak, hiszen ahogy Ön is mondja, már nem gyerek, Mihály... — nyújtotta el a szót kissé gúnyosan, majd a csörgő telefonhoz lépett.

Kerekest tétova toporgásra

készítették a szavak. Atyames-tereként tisztelte a főnököt, és már röstellte magát, de valami köszönésfélét motyogva, sarkonfordult.

— Mi történt? — nézett rá menyasszonya, amikor találkoztak.

— Semmi — legyintett Kerekes.

— Hogy-hogy semmi, beszélj már...

— Ott hagytam a vasutat és kész.

— Mit csináltál? De miért?

— Mert nem akarok egy életet át paprika-jancsi lenni, akit akkor rángatnak elő, amikor akarnak.

— Bolondokat beszélsz Misikém.

— Nem vagyok Misi! — rándított idegesen a vállán Kerekes, majd elmondta, hogy mi a helyzet.

— O te misí-mókus — nevetett felszabadultan az ifjú vasutas menyasszonya, s kijelentette: — hiszen azt a névnapot holnap is meg lehet ünnepelni.

— Holnap is? — torpant meg Kerekes és ömleni kezdett belőle a keserűség: — és ha két hónap múlva meg a nászgyóból rángatnak el melőled? Ha keresztül húznak minden számításkunkat, ha nem lesz egy nyugadt ünnepe, ha a kanalat is elüti a szánktól, mert a helyzet úgy kívánja, mert a vasút nem állhat le! Mert...

— Butus vagy — így evődött a kis menyasszony és csókkal tapasztotta be vőlegénye panaszos száját. — Nem ismerlek rád, hiszen te keményebb vagy annál, hogy egy ilyen eset kisiklasson a vágányról.

— Dehát értsd meg, hogy az életünk... — vágott a lány szavába a fiú.

A menyasszony erre így válaszolt:

— Éppen arról van szó, s ha nem érteném, most rohannék veled a moziba aztán a vendéglőbe, de mert észnél vagyok, így értesítem a lányokat, hogy holnapra maradj a muri és kész.

— Te... állt meg a fiú. Szeme már örömtől csillogott, de még bizonytalanul megjegyezte: Aztán meg ne bánd, mert a vasutas feleségek élte most sem rózsás.

— Sejttem — mosolygott a leány. — S már akkor számoltam ezzel, amikor elhatároztuk, hogy összekötjük a szeke-rünk rúdját.

— Hát akkor... sóhajtott Kerekes Mihály, mint akinek nagy kő esett le a szívéből.

— Szervusz — pipiskedett csókra a kis menyasszony —, és vigyázz magadra. Holnap ilyenkor itt találkozunk...

Kerekes Mihály hosszan nézett menyasszonya után, majd sietős léptekkel elindult az álmolás felé.

Készül a vasút 1979. évi terve

Itt az őszi forgalom és még sok ten-nivalónk van az 1978. évi terv teljesítéséért, de már az 1979. évi terv kialakításán is munkálkodunk. Időben kell ugyanis gondoskodnunk jövő évi feladataink anyagi-műszaki megalapozásáról.

A MÁV 1979. évi gazdasági tervének kidolgozását a következő főbb irányelvek határozzák meg:

— a személyszállításnál továbbra is számolunk — bár kisebb mértékben — az évről évre jelentkező utasszám csökkenésével;

— az áruszállításnál az ez évi várható mennyiséghez képest mintegy fél százalékos tonna és egy százalékos tonnakilométer teljesítmény feljutást tervezünk;

— a forgalmi és vontatási üzemi teljesítményeket a takarékos gazdálkodást elősegítő műszaki-gazdasági mutatószámok figyelembevételével alakítjuk ki;

— a tervezett járműbeszerzések függvényében tovább növeljük a korszerű vontatási módok részarányát mind a vonali vontatás, mind a tolatás területén;

— létszám- és bérigényeinket úgy tervezzük, hogy a munka termelékenységének növelésére ösztönözzön, illetőleg egyes munkakörökben a munkaerőhiány megszüntetését segítse;

— az állóeszköz fejlesztések között továbbra is kiemelten kezeljük a pályakorszerűsítést, a biztosítóberendezések fejlesztését, valamint a szociális, egészségügyi, jóléti, munkavédelmi és lakásfejlesztési feladatokat.

Célkitűzéseink valóra váltása gondos tervező munkát igényel. A lehetőségek és igények megalapozott összehangolására van szükség, hogy 1979. évi tervünk jól szolgálja alapvető feladatunkat, azaz személy- és áruszállítási feladataink maradéktalan, biztonságos és gazdaságos teljesítését.

Személyszállítási tervünket 300 millió utas szállítással számolunk (10 millióval kevesebbel, mint az évben), de az átlagos utazási távolság növekedése miatt az utaskilométer teljesítmény már kisebb mértékben csökken. A nemzetközi utasforgalomban ugyanis több utast várunk és emelkedik belföldön is a városközi forgalomban a hosszabb távolságra utazók száma. Jelentős lemaradást kell pótolnunk a személyszállítás minőségének javításában, ezért tervünkben számolni kell az expressz és gyorsvonal hálózat bővítésével, a helybiztosítás szervezettebbé tételével, az utaskiszolgálás, az utazási kényelem, a tisztaság és a biztonság magasabb szintű kielégítésével. A jövőben sokkal több figyelmet kell fordítani a menetjegy kiadására, a szigorúbb menetjegy vizsgálatra, az ellenőrzés fokozására.

A vasúti áruszállításban mind tonnában, mind tonnakilométerben nagyobb teljesítményt tervezünk. Az erőfeljelzések azt mutatják, hogy az ez évi várhatóan 134 és fél millióval szemben 135 millió tonnát kell szállítanunk és az átlagos szállítási távolság (180,5 km) növekedése miatt az árutonnakilométer teljesítmény közel egy százalékkal emelkedik. Erőteljesebb szállítási növekedés továbbra is a nemzetközi fuvarozásban várható.

Ez azt jelenti, hogy az összes elszállítandó árutonnán belül az import-nak 0,4, a tranzitnak 1,1 és az exportnak 1 százalékos emelkedésével számolunk. A vasúti belforgalmú áruszállítás csak minimális mértékben haladja meg az ez évi szállítási volumenét.

1979-ben is számolunk kell az áruszállítás szezonális jellegével, az áru fuvarozást akadályozó körülményekkel. Szállítási kapacitásunk sem lesz minden területen kielégítő, ezért törekedni kell a fuvarozatöbbséggel való kapcsolatok további javítására, a szállítási fejlettebb technológiával történő lebonyolítására. Munkánk csak akkor lehet eredményes, ha kiemelten gondoskodunk az áru fuvarozás megfelelő szervezéséről, az első negyedévi előszámláról, valamint a szállítások egyenletesebb ütemű lebonyolításáról.

A többlet szállítási feladatokat kiegyensúlyozottabb ellátást szolgálják a reálisan feszített műszaki-gazdasági mutatók. Csak a fontosabbakat említjük: a tehervonatok átlagos terhelése az idei 1155 tonnáról 1165 tonnára emelkedik és kedvező, hogy a tehervonati kilométer teljesítmény nem éri el az üzemi árukilométer teljesítmény növekedését. Ebben az évben a tehervonati fordulódó romlott. 1979-ben a viszonylag kis mértékben növekvő szállítási teljesítmény csak úgy biztosítható, ha a fordulódó legalább 0,05 nappal csökken az ez évi várható értékhez (3,7 nap) képest. A javulást elsősorban az eleve továbbított és kocsintézési munka javításával kell biztosítani.

Az egyes vontatási módokra eső teljesítmény elosztásnál figyelembe vesszük a várható mozdony beszerzéseket. Így a villamos- és dízelvontatás részaránya az 1978. évi 92,8-ról 94,2 százalékra növekszik. A tolatásnál pedig 79,4-ről 82,3 százalékra emelkedik a korszerű járművek teljesítménye.

Létszámtervünkben az ez évi létszámlehetőséggel számolunk, és egyes fizikai munkakörökben — váltókezelő, sarus, kocsi-rendező, vonatvezető stb. — fel kell számolnunk az évek óta tartó csökkenő tendenciát. A technikai felszereltség javulása által lehetővé váló létszámcsoökkentésnél nagyobb arányú munkaerő-vándorlás ugyanis már nem egy területen veszélyezteti a nagy beruházási költséggel létrehozott korszerű berendezések kapacitásának megfelelő kihasználását. A létszámlhiány következtében lassul az eleggyo-zás, a növekvő fizikai leterhelés miatt nő a balesetveszély.

A bázis év várható létszámára tehát a felsorolt feszültségek enyhítése céljából — a forgalom lebonyolításával közvetlenül összefüggő munkakörökben — nagy szükség van. Ez elsősorban Budapest térségére vonatkozik.

A munkaerő stabilizálása érdekében kiemelten kell kezelnünk a dolgozók élet- és munkakörülményeit javító beruházásokat. Az élőmunka gazdaságos felhasználásának elengedhetetlen feltétele a munka-termelékenység növelése, melyet elsősorban a munka- és üzemszervezés javításával, a teljesítményben foglalkoztatott dolgozók számának további növelésével tudunk valóra váltani.

Tervünkben az egy főre eső termelési érték 3,1 százalékos növekedését irányozzuk elő és számolunk azzal, hogy az átlagberek a teljes munkaidőben foglalkoztatottnál 6, a fizikai munkakörökben dolgozóknál 7, a nem fizikai dolgozóknál pedig 4 százalékkal emelkednek 1978-hoz viszonyítva.

A terv munkavédelmi és szociálpolitikai fejezetét az V. ötéves tervben meghatározott célkitűzések, és a rendelkezésre álló anyagi eszközök figyelembevételével dolgozzuk ki. Továbbra is kiemelten kezeljük a nehéz fizikai munka gépesítését, melyre mintegy 300 millió forintot kívánunk fordítani. Csökkentjük a kedvezőtlen munkakörülményeket, folytatjuk a korszerűtlen üzemek felszámolását. A szociális ellátottságot új szociális létesítmények építésével fokozzuk. Így például Bp. Ferencvárosban új üzemi konyha-étterem, Cegléd, Hatvan, Mátészalka, Veszprém szolgálati helyeken öltöző-mosdó, orvosi rendelő építésére kerül sor. Rákosrendezőn 450 személyes munkásszálló építése kezdődik, több szolgálati helyen oktatási intézmény létesül.

A jóléti beruházások keretében folytatjuk az üdülők, kulturális intézmények, sportegyesületek fejlesztését, korszerűsítését.

Gyermekintézményeinkről szólva: Debrecenben biztosítjuk egy új óvoda építését. A székesfehérvári járműjavítóban elkezdődött egy óvoda-bölcsőde tervezésének előkészítése, és tovább bővítjük a balatonkeneseli gyermeküdülőt. Lakásépítésre és korszerűsítésre a javaslat mintegy 96 millió forint előirányzatot tartalmaz.

Az állóeszközfejlesztési tervjavaslat kialakításánál figyelemmel kell lennünk a tervtörvényben előírtakra. Így a pályafejlesztésnél 320 km vágánykorszerűsítést, 520 csoport kitérőcsere-t, a biztosítóberendezéseknél 147 km vonali és 15 állomási biztosítóberendezés fejlesztését és 103 helyen önműködő sorompó létesítését irányozzuk elő. 1979-ben is folytatjuk a járműpark korszerűsítését 74 vontatójármű, 190 személykocsi és 2200 tehervonati, valamint 50 háromrészes dízel-motorvonat beszerzésével.

A selejtezések és beszerzések következményeként a vontató járműpark kapacitása mintegy 18 ezer 1600 tonna, a személykocsi park üllőhely kapacitása 9 ezer üllőhellyel, a tehervonati park raktárhelykapacitása pedig több mint 50 ezer tonnával nő. Az állóeszközfejlesztési tervjavaslatunk pénzügyi egyensúlya azonban csak úgy biztosítható, hogy

— egyes nagy állomások évi fejlesztési előirányzatát lényegesen mérsékeljük,

— számos esetben el kell térnünk a jóváhagyott beruházási programok ütemétől,

— lényegesen csökkentenünk kell az új induló beruházások számát,

— mérsékeljük a vállalati beruházásokra előirányzott összegeket.

Állóeszközfejlesztési tervünk természetesen számol a beruházási fegyelem további szigorításával, a beruházási folyamat minden fázisában, az előkészítéstől az üzembe helyezésig.

A csak vázlatosan leírtak természetesen még nem végleges tervszámok, hanem csak irányelvek 1979. évi gazdasági tervünk elkészítéséhez. Szívesen vesszük tehát minden olyan javaslatot, elképzelést, amely segíti a tervezőket egy hatékony, jól előkészített, reális terv kidolgozására. A legnagyobb segítséget pedig az jelenti, ha mindent elkövetünk 1978. évi tervünk gazdaságos teljesítése érdekében és így a jó bázisú biztos alapot nyújt majd a jövő évi feladataink megoldásához.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

Segít a jó feladatterv

Milyen gondok megoldására kell az újítók figyelmét ráirányítani?

Az újítómozgalom eredményei tervszerű szervezéssel, hozzáértő irányítással számottevően fokozhatók. A tervszerű irányításnak hatáskörös eszközei a meghirdetett újítási feladattervi témák, versenyek és egyéb célkitűzések. Ezeket általában a vasúti műszaki fejlesztés célkitűzéseinek figyelembevételével hirdetik meg.

Az ötletervező újítási javaslatokat az egyes területeken felvetődő problémák megoldására irányuló törekvések szülik. Ezek általában kisebb jelentőségűek, mégsem hanyagolhatók el a főnökség szempontjából. Az újítási feladattervben meghirdetett célkitűzések megvalósításának szervezett segítése mellett az elbíráló vasúti szervek akkor járnak el helyesen, ha a kisebb jelentőségű újítások megvalósítását is határozottan támogatják.

Az idén megállt

a fejlődés üteme

Ahhoz azonban, hogy a javasolt megoldást az elbíráló főnökség újításként ismerje el, számos követelménynek kell megfelelnie.

A főnökségek az újítási javaslat elbírálásakor elsősorban azt vizsgálják, hogy a javasolt megoldás realizálása számukra hasznos-e, jelentős problémák megoldását eredményezi-e?

Kedvező elbírálásra tehát azok a javaslatok tarthatnak számot, amelyek hasznosítása az adott főnökség területén, fejlesztési tevékenységében mutatkozó szűk keresztmetszetek, műszaki, gazdasági problémák megoldását eredményezhetik. A főnökség ezeket a problémákat általában újítási feladattervben gyűjtik össze és ismertetik a dolgozókkal.

Az elmúlt években az újítási feladattervi témák megoldása érdekében kifejtett propagandamunka eredménye, hogy a vizsgált időszak minden évében, a dolgozók évről évre több témát oldottak meg. Úgy tűnik, hogy a fejlődés üteme az idén megállt. 1978 első félévében az előző év hasonló időszakához viszonyítva ugyanis több mint 20 százalékkal kevesebb témára nyújtottak be javaslatot. A javaslatok viszont színvonalasabbak voltak, mivel a bevezetett újítások aránya csak 6 darabbal csökkent.

Elsődleges követelmény, hogy az újítók, újítani szándékozók törekedjenek arra, hogy mindenképp a MÁV újítási feladattervben szereplő problémák megoldását tűzzék célul maguk elé. Az újítási feladattervekben szereplő problémák megoldására kidolgozott javaslatok a legesélyesebbek arra, hogy újításként elismerhetők legyenek.

A helyesen összeállított újítási feladattervek ugyanis kivétel nélkül csak olyan problémákat tartalmaznak, melyeknek megoldása műszaki vagy üzemszervezéssel kapcsolatos, — a főnökségnél viszonylag újnak minősül — a vállalat illetve a főnökség számára hasznos eredménnyel jár.

Az újítóknak

jogbiztonságot ad

Az újítási rendelet szerint az újítási feladattervben meg kell határozni az anyagi elismerés mértékét is. Ez is jogbiztonságot ad az újítóknak. Ha valamelyik problémát megoldják, s azt a főnökség használja, jogosultak a feladattervben meghatározott díjazásra.

A feladattervi témák megoldását célszerű negyedévenként felülvizsgálni. Így lehet meggyőződni arról, hogy melyek azok, amelyek még nincsenek megoldva. Megoldásukra az

újítókat kell felkérni, vagy újító brigádokat kell szervezni, és velük a feltételekről előzetes szerződésben meg kell állapodni. Az újítási jogszabály (VUSZ 24. §.) lehetővé teszi, hogy a dolgozó — bármilyen munkaköre, beosztása van — és a főnökség szerződésben állapodjon meg az újítási javaslat kidolgozására. Ilyen szerződés megkötését a dolgozó vagy az érdekelt szolgálati főnökség egyaránt kezdeményezheti. Alkalmazása biztosítja az újítási tevékenység irányítását és garanciát ad a dolgozók újítási tevékenységére.

Melyek az előzetes szerződés előnyei a dolgozó számára?

1. Biztonságot nyújt arra, hogy a javaslatot a főnökség érdeklődéssel fogadja, várja annak kidolgozását és ha hasznossága igazolt, gondoskodik annak gyors elbírálásáról, megvalósításáról.

2. Már a munka megkezdése előtt tisztázandó, hogy a feladat — probléma — megoldására milyen irányba helyez elindulni, milyen megoldási módon célszerű gondolkodni, stb.

3. Rögzíthető az előzetes szerződésben az is, hogy a főnökség különböző szervei milyen segítséget adjanak — műszaki segítség, tájékoztatás, szakirodalom stb. — a probléma megoldásához az újítási javaslat körültekintő kidolgozásához.

4. Előre meg lehet állapodni abban is, hogy sikeres kidolgozás és az azt követő hasznosítás esetén az újító milyen formában és milyen mértékű anyagi elismerésben részesüljön (garantált anyagi elismerés).

Mikor jár el helyesen a szolgálati főnökség?

Mint az a leírásból érzékelhető, az előzetes szerződés garanciát nyújt a dolgozónak, hogy az újítási javaslat kidolgozását biztonságosan, az előzetes megállapodások szerint végezze.

Melyek az előzetes szerződés előnyei a főnökség számára?

Az újítások befolyásolhatják a főnökség gazdálkodását, eredményes működését, nyereségét. A főnökség tehát akkor jár el helyesen, ha ösztönzi a dolgozókat újítások kidolgozására, s megteremtik annak gazdasági-anyagi alapjait. Az előzetes szerződéses rendszer ezt nagymértékben elősegíti. Hasznos a vasút számára is, mert: — irányítottabbá teszi az újítómozgalmat, azok a dolgozók, kollektívák, amelyek előzetes megállapodásokat kötöttek, nyilvánvalóan olyan problémák megoldásával foglalkoznak, melyek a főnökségnek, illetve a vasútnak gondot okoznak;

— az így kidolgozott javaslatoknak biztosítottak a megvalósítási feltételei, hiszen — éppen az irányítottság következtében — a fejlesztési célkitűzésekhez kapcsolódnak, s ezeknek anyagi, műszaki-technikai, munkaerő- stb. feltételeit a vállalat, illetve a főnökség megtervezi;

— a szervezetség meggyorsítja a megvalósítást, amely a vasútnak, a vasutas kollektívának és az újítóknak egyaránt érdeke; az újítás eredményeként keletkezett haszon növeli a részesedési alapot, tehát többet lehet szétosztani, szociális, kulturális és jóléti célokra fordítani, az újító is gyorsabban jut a megérdemelt anyagi elismeréshez, amely további aktivitásra ösztönöz;

— s végül az sem jelentéktelen, hogy az ily módon irányított újítómozgalom már bizonyos tervezettségű és le-

tővé tesz. Az előzetesen megkötött szerződésekben rögzítik a határidőket is, amikor a dolgozók vállalják a megoldás kidolgozását. Egy-két év tapasztalata tehát már megközelítő pontossággal mutatja, hogy milyen arányban sikerülnek a megoldások — természetesen figyelemmel a problémák és a rendelkezésre álló erő minőségére.

A követelmények külön is előírhatók

Mit tartalmazzon az előzetes szerződés?

Helyes, ha tartalmazza a megoldásra váró gondoknak a leírását és az elvárható eredményt. Ilyen lehet például a minőség javítása, a selejt csökkentése, az anyagmegtakarítás mértéke, a munkatermelékenység színvonalának emelése stb. E követelmények külön-külön is előírhatók.

Jó, ha tartalmazza a javaslat kidolgozásának határidejét. A probléma milyenségétől, nagyságrendjétől függően célszerű a határidőt is meghatározni! Az alkotó, gondolkodó tevékenységet nem lehet ugyanis pontosan normálni, és ez nem is lenne helyes, hiszen a gondok megoldását több oldalról is meg lehet közelíteni!

Tartalmaznia kell az előzetes szerződésnek azt is, hogy a főnökség részéről kik azok a gazdasági, műszaki vezetők, akik műszaki segítséget nyújtanak és tanácsot adnak szükség szerint a megoldással foglalkozó dolgozóknak; hogy sikeres megoldás esetén a szükség szerinti kísérletekről, illetve az újítás hasznosításáról a főnökség milyen határidőre gondoskodik; az újítás hasznosítását követően milyen mértékben és formában részesülnek anyagi elismerésben az újítással foglalkozó személyek.

Dr. Gyóni Béla

Munkavédelmi felügyelők tapasztalatszerése Pécsen

Október 3-tól 5-ig Pécsen tapasztalatszeréssel egybekötött továbbképzést rendezett a munkavédelmi felügyelők és az igazgatóságok munkavédelmi csoportvezetői részére a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztálya.

Az értekezleten megjelent Szemők Béla, a vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának helyettes vezetője, dr. Szabó Tibor, a

AZ OLVASÓK HOZZÁSZÓLNAK

Munkaszervezés helyett csak a titulus változott

AZ AGGASZTÓ létszámláhiányról — amellyel a Magyar Vasutas Riportsorozatban foglalkozott — egymásközt is sokat beszélgetünk. Az utazószolgálatnál például a tömeges nyugdíjazás következtében fogynak el az emberek. Sokan vannak persze a nyugdíjba menők között, akik szívesen maradnának még néhány évig, ha nem hoznának egyre-másra olyan intézkedéseket, amelyekkel valóságos elűldözik őket. Így aztán még a nyugdíjasoknak engedélyezett munkaidőt is inkább más vállalatnál dolgozzák le, holott szívük szerint itt maradnának.

Gondoljunk csak a vezető-jegyzivizsgáló rendszerre! Ez már a bevezetésekor is jogos ellenállásba ütközött, s az idősebb vasutasok most is megálló visszaminősítésnek tekintik ezt a beosztást. Félreértés ne essék: nem a jegyzivizsgálótól félnek, hiszen ez a munka a hivatásukhoz tartozik, szeretik és értenek is hozzá. Akj viszont a rendszert kidolgozta és a végrehajtás részleteiről intézkedett, biztos, hogy nem sokat utazott, legalábbis vonatkísérő nem volt. Figyelmen kívül hagyta például, hogy az idős jegyzivizsgáló — miután elérte az általa elérhető legmagasabb beosztást, a vonatvezetőiséget — nem fogja szívesen újra nyakába akasztani a kalauztáskát, hogy azzal ugráljon a vonat mellett. Mert mindent szívesen megcsinál, csak ne kényszerítsék rá egy tetszetős szolgálati jelvény helyett azt a „koloncot”, amelyet egyébként neki már fölösleges viselnie. Különös tekintettel megnövekedett feladataira is.

ELŐÍRÁS szerint a menetokmányokat a mozdonyvezető írja, a valóságban azonban átadja a vezető-jegyzivizsgáló azzal, hogy „írja csak öregem, maga jobban érti”. S a mozdonyvezetőnek igaz van. Amikor a vonat megáll, az ő legfőbb gondja nem a papír, hanem a gép, annak átvizsgálása, megfigyelése, karbantartása.

A statisztikusok most per-

sze kimutathatják, hogy ezzel az intézkedéssel létszámot takarítottunk meg, hiszen nincs vonatvezető, vagyis megspóroltunk egy munkakört. Persze nem takarítottunk meg semmit, hiszen az ember ott van a vonaton, csak más néven. Elértük ezenkívül azt, hogy a vonatok adminisztrációja romlott, a menetlevél többnyire áttekinthetetlen, s nélküli a fontos adatokat. Semmi értéke nincs az ilyen papírnak. Legyen tehát minden szerelvényen vonatvezető, s ebben a minőségében szívesebben vesz részt a jegyzivizsgáló teendőik elvégzésében. Jó lenne továbbá egyes vonatokon az úgynevezett figyelő beosztást megszüntetni, s erre a dolgozóra is jegyzivizsgálói szolgálatot bízni. A jegyzivizsgálót befejezése után viszont joggal követelhető meg tőle a vonat útjának, a jelzők állásának megfigyelése.

A VONATVEZETŐ, illetve a „figyelő vonatkísérő” jogkört nem ártana kiterjeszteni a beosztott jegyzivizsgálók ellenőrzésére is, ezáltal lenne a vonatok egy „első számú” ellenőre is, egy-egy tapasztalt, idősebb vasutas személyében. Ez egyébként olyan beosztás lehetne — véleményem szerint — amit a nyugdíjba vonult vonatkísérők is szívesebben vállalnának, természetesen nem kalauztáskát cipelve a vállukon, hanem hozzájuk illő szolgálati jelvényrel.

OKTÓBER 31.

A világtakarékosság napja

A világ takarékpénztárai 54 évvel ezelőtt, 1924-ben, milánói értekezletükön határozták el, hogy évről évre megrendezik a Világtakarékosság Napját. A milánói értekezleten hazánk is képviseltette magát, de csak 14 évvel ezelőtt jutottunk el oda, hogy a pénztakarékosság napját évente, jelentőségéhez méltó módon megünnepeljük.

Mint minden évben, az idén is október 31-én emlékezzünk meg a Világtakarékosság Napjáról. Az Országos Takarékpénztár, a takarékszövetkezetekkel és a postahivatalokkal együtt, mint e nap „védnöke”, a lakosság és a tanácsok bankja, összesítő beszámoló tár az ország közvéleménye elé. Ismerteti a pénztakarékosságban elért eredményeinket, számot ad a reá bizott pénzeszközök felhasználásáról és nem utolsósorban arról, hogy mint a lakosság bankja, mit tett és mit tesz az ügyfelek igényeinek kielégítésére, az ügyfélszolgálat tökéletesítésére.

Néhány jellemző adat az Országos Takarékpénztár eredményeiből: a múlt év hasonló időszakában a lakossági megtakarítások összege 100 milliárd forintot tett ki, most pedig elérte a 120 milliárd forintot. Míg tavaly az előző évhez viszonyított növekedés 11 milliárd forint volt, addig idén az állománynövekedés — 1977 októberéhez képest — közel 17 milliárd forint. Emelkedett az egy főre jutó megtakarítás is, a múlt évi 9 ezer forintról 11 200 forintra. S önmagában az a tény, hogy tavaly ilyenkor 5 millió 800 ezer darab takarékbetétkönyv volt forgalomban, most pedig 6 millió 100 ezer darab, azt mutatja, hogy többen takarékoskodnak nálunk, mint tavaly. Következésképpen azt is kijelenthetjük, hogy országunkban évről évre terjed a takarékoság gondolata. Világviszonylatban sem állunk rosszul, bár nem „jegynek” bennünket a földkepek legtakarékosabb népei között.

Mit tesz az Országos Takarékpénztár a takarékoság gondolatának további ápolása, népszerűsítése érdekében? Azt igyekszik elősegíteni,

S ha már az ellenőrzésnél tartunk, igen furcsállom, hogy miközben a dolgozók száma egyre fogy, a vizsgáló főkalauzok mind többen lesznek, a tényleges munkát végző vonatkísérők létszámának terhe re. Sokan mondják, hogy az ország mintegy 200 ilyen ellenőrből kitűnő jegyzivizsgáló-vonatvezetőket válthatnának. Gondoljunk csak el: hány állomás maradt az átszervezések folytán főnök, forgalmista, váltókezelő nélkül. Hány tehervonat robbog vonatvezető nélkül? A vasút mégsem állt meg. Akkor miért nem lehet szó a vizsgáló főkalauzi beosztás megszüntetéséről, esetleg az ellenőrzés bizonyos fokú társadalmasításáról, amiből a nyugdíjas vasutasok is tevékeny részt vállalnának?

Megvalósíthatnánk esetleg azt is, hogy az ellenőrzésre kiutazó vasúti vezetők (például a vezénylő- és oktatónisztek) látnák el a vizsgáló főkalauzok jelenlegi feladatát. Az ellenőrzés minősége sem romlana, inkább csak javulhatna ilymódon.

AZ EMBEREK általában úgy érzik, hogy szorosabb együttműködésre, a vezetők és beosztottak közötti jobb megértésre van szükség, nem pedig arra, ami napjainkban eléggé eluralkodott, vagyis hogy leváltással, fegyelmi büntetésekkel ijeszgjessük őket.

G. K.
Budapest

Munkavédelmi vetélkedő

„Egészségünkért, testi épségünkért” címmel munkavédelmi vetélkedőt hirdetett a debreceni SZMT. A felhíváshoz csatlakoztak a vasutasok is. A debreceni építési főnökség a közelmúltban rendezett vetélkedőt, amelyen hatvanan vettek részt.

A győztes az építési főnökség gépállomásának Csokonai Mihály szocialista brigádja lett és kétezer forint jutalomban részesültek. A második helyezett ezerkétszáz, a harmadik pedig nyolcszáz forint jutalmat kapott. Ezt a versengést szakmai és megyei döntők követik.

Ismét balesetet okozott a nyitra hagyott kocsiajtó

A közelmúltban a Hatvan állomásról induló egyik vonaton utazott haza az iskolából három társával együtt B. József ipari tanuló. A kocsiajtót indulás után nem csukták be. B. József a lépcsőn állva gyönyörködött a tájban. A gondatlan szórakozásnak majdnem tragikus következménye lett, mert a tanuló kiesett a vonat-

ból. Az egyik utas meghúzta a vészféket, és a jegyzivizsgálók elsősegélyben részesítették a szerencsére könnyebben sérült gyereket, majd a mentők a hatvani kórházba szállították.

A véletlennek köszönhető, hogy ezúttal nem történt súlyosabb baleset.

R. J.

BARÁTSÁGVONATTAL A SZOVJETUNIÓBAN (1.)

Kijev, „az orosz városok anyja”

A MÁV Vezérigazgatósága Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben, az élenjáró vasutas dolgozók megkülönböztetett jutalmazására hozta létre a Szovjetunióba szervezett jutalomutazásokat. Az utazás célja, hogy a vasúti országárda élenjáró tagjai olyan jutalomban részesüljenek, amely az anyagi értéktől függetlenül — erkölcsi jellegének fokozottabb előtérbe helyezése mellett —, hosszú időre emlékezetes élményt nyújt a résztvevőknek.



Egy ifjú házaspár elhelyezi a kegyelet virágait a hősök emlékművénel

(Farkas Sándor felvétele)

Ünnepélyes búcsúztatás

S micsoda program? Kijev, Leningrád, Moszkva, a három legnagyobb hős város nevezettségének megtekintése, valóban sok-sok látnivalót ígér a kijevi turistáknak. Nem beszélve az utazásról. Hiszen nem kevesebb, mint 6000 kilométert kellett vonaton megenni.

Nem tudom, ki hogy van vele: nálam az utazást mindig a várakozás előzi meg. Különösen akkor, ha nagy út áll előttünk. Pedig régen nem ártanom már a kezdő utazókhoz. A Szovjetunióban is megfordultam néhányszor. Mégis, azon az augusztusi reggelen, amikor a Barátság különvonat utasainak ünnepélyes búcsúztatása véget ért a Keleti pályaudvar érkezési csarnokában és elfoglalhattuk helyünket a kényelmes szovjet hálókocsokban — minden fülké felszemélyes volt —, épp úgy éreztem, mint azok az útítárak, akik először vágtak nekik annak a nagy útnak.

Az indulás már nem sok dőnk volt így érthető, hogy szinte mindenki a kocsik folyosóján, az ablakok előtt szorongott. Még egy utolsó üdvözlőt a hozzátartozóknak, a búcsúztatásunkra eljött vezetőknek, munkatársaknak. S amikor a szerezvény utolsó kocsiját is eltűntek a szálaló út alatt, lassan helyükre kerültek a bőröndök, a hazával — ennivalóval, italokkal — megpakolt kényes táskák és megkezdődött az ismerkedés.

Vonattal a szovjet határig két helyen, Miskolc-Tiszai pályaudvaron és Záhonyban állt meg. Az előbbin a miskolci, az utóbbin a debreceni igazgatóság jutalomutazásban részesült dolgozói csatlakoztak hozzánk.

Az idő gyorsan telt. A korai délutáni órákban már szovjet földön jártunk. Előbb Csap határállomáson néztük végig a szerelvénnyel átállítást normálról széles nyomtávra, majd Kárpátok között haladva a haj szépségében gyönyörködünk.

Hotel Szlavutics

Az első, vonaton töltött éjszaka után, a reggeli órákban érkezünk útunk első állomására, Ukrajna másfél millió lakosú fővárosába Kijevbe. A főpályaudvar előtt az Inturiszt kilenc kényelmes, Ikarus gyártmányú autóbussza várt bennünket. Mindenki abban a busszban foglalt helyet, amely megegyezett a hálókocsi, illetve csoportjának számával. Egyenként a vonaton minden

hálókocsinak volt Budapesttől egy IBUSZ kísérője és Csapótól egy, a magyar nyelvet kitűnően beszélő szovjet idegenvezetője.

Az autóbusszba való beszállás után, megtörtént a létszámellenőrzés és elindultunk szálláshelyünkre, a Dnyeper tülös partján épült Hotel Szlavuticsba. A peronon hagyott csomagjainkat az Inturiszt poggyászállító kis teherautó szállította a szállóba.

Idegenvezetőink csak annyit láttak engedélyeztek, hogy a szálló éttermében megreggelizzünk. A szombati program ugyanis városnézést írt elő. Természetesen közben volt ebédszünet, és ezalatt helyünket is elfoglalhattuk a Szlavuticsban.

Reggeli után tehát nyomban indultunk, hogy megismerjük az Ukrajna főváros néhány nevezettségét. Szándékosan írtam le a néhány szócikát, mert a rendelkezésünkre álló szombat és vasárnap, kevés volt ahhoz, hogy mindent megnézzünk. A kétnapos program így is sokat adott. Ahhoz azonban, hogy azokat az olvasók is fogalmat alkothassanak az Ukrajna fővárosról, akik még nem jártak ott, röviden hátról írom le legfőbb jellemzőit.

Ismerkedés a várossal

A város a Dnyeper folyó két partján fekszik. A jobb parti városrészek dombos területen épültek, a bal parti negyedek síkságon alakultak ki. Kijev fontos közlekedési csomópont, Nagyforgalmú vasutak és közutak találkozási pontja, jelentős folyami és légi kikötő. Hagyományos kulturális központ. Egyike a legősibb városoknak. Erre utal a krónikában szereplő megjegyzés: „Az orosz városok anyja.”

Kijev legforgalmasabb főutcája a Krescsatyik, amelyen a városnézés során autóbusszaink többször is áthaladtak. Épületeinek homlokzata egyszerű, a földszint felét természetes vöröskő, míg felső emeletét világos kerámia borítja. Egyik oldalán jobbra szebbnél szebb hivatali épületek, a másikon túlnyomórészt lakóházak, szállodák, vendéglők, üzletek találhatóak.

A Dnyeper fölül emelkedő parkos hegyoldalból nagyszerű a kilátás a bal parton épült új városra és az ipari negyedekre. A gondozott parkok árnyas fákkal szegélyezett útjai pedig a kijeviek kedvelt sétálóhelye. Ami a parkokat illeti, nemcsak itt a természetes

környezetben szépek, gondozottak, hanem az új városrészekben is.

Megható látvány

Városnéző körutunk során megtekintettük a Szofija székesegyházat. Jártunk a hősök emlékművénel, ahová a násznap kíséretében szombaton és vasárnap egymásután érkeznek a házasságot kötött fiatalok, hogy elhelyezzék a hála virágait. Meghatóan szép látvány.

Idegenvezetőink kíséretében látogattunk el a Nagy Honvédő Háborúnak emléket állító kiállításra, valamint az állandó népgazdasági kiállításra. Ezenkívül a rendelkezésre álló szabad időben, ki-ki érdeklődésének megfelelően megfigyelhetünk villamossal, autóbusszal, vagy trolival néhány kopejkáért beutazhatta akár az egész várost. Akik éltek a lehetőséggel, új élményekkel lettek gazdagabbak.

Kijev ugyanis ma egyike a nemzetközi idegenforgalom számára legvonzóbb, leglátogatottabb, látnivalókban igen gazdag szovjet városoknak.

Visi Ferenc

(Folytatjuk)

Gyermekparadicsom Felső-Ausztriában

Alig két hónapja, hogy a felső-ausztriai Kirchschlagban a Kinderland Ferienheim nevet viselő gyermektábor vezetője, aki nyugdíjba vonulása előtt mozdonyvezetőként dolgozott az osztrák vasutakon. Elmondta azt is, hogy a tábor vezetősége öt éve tart cserekapcsolatot a Vasutasok Szakszervezetével, s ennek folytán lehetőséget kaptak arra, hogy osztrák vasutas szülők gyermekei Balatonkenesén üdüljenek, két kísérő pedagógussal együtt. A nyugdíjas mozdonyvezető azt is elmondta, hogy nemcsak magyar, hanem román gyerekeket is fogadnak évről-évre, ezenkívül tavaly Chilei menekültek gyermekeit nyaraltatták, 6-tól 15 éves korig.

Táborunk immár harmincéves múltat tekint vissza — tájékoztatott ottjártunkkor Willi Holzinger táborvezető, aki nyugdíjba vonulása előtt mozdonyvezetőként dolgozott az osztrák vasutakon. Elmondta azt is, hogy a tábor vezetősége öt éve tart cserekapcsolatot a Vasutasok Szakszervezetével, s ennek folytán lehetőséget kaptak arra, hogy osztrák vasutas szülők gyermekei Balatonkenesén üdüljenek, két kísérő pedagógussal együtt. A nyugdíjas mozdonyvezető azt is elmondta, hogy nemcsak magyar, hanem román gyerekeket is fogadnak évről-évre, ezenkívül tavaly Chilei menekültek gyermekeit nyaraltatták, 6-tól 15 éves korig.

— A tábor sportprogramjárt én vagyok a felelős — vette át szót Herbert Bader, az innsbrucki gyermekcsoport vezetője, aki a úrii Kinderland Junge Garde tisztségviselőjeként immár tíz éve vesz részt a táborvezetőség munkájában feleségével együtt. Tapasztalatai szerint az osztrák és a magyar gyerekek igen jó hatással vannak egymásra. Könnyen összebarkácsolnak, s a közös játék során megtanulják egymás nyelvét, megismerik egymás életét, szokásait, népelejt, táncait. — A mi gyerekeink például sok mozgalmi dalt tanultak a magyar gyerekektől — jelentette ki büszkén.

— Nemcsak a gyerekek, hanem mi, felnőttek is szoros barátságot kötünk, illetve kötötünk már a csereüdültesek kapcsán megismert magyar elvtársakkal — tette hozzá Alois Hirschnrot nyugdíjas nevelő.

— Ezt én is megerősíthetem — szökt Egervári Lászlóné, a húsztagú magyar gyermekcsoport vezetője. — Nagyon jólesett, hogy fogadásunkra a vonathoz a tábor vezetőségén kívül eljött Fritz Mascher, a felső-ausztriai gyermekszervezet titkára, valamint Helmut Huber, az Osztrák Kommunista Párt linzi titkára is, Franz Matscheko idős pártmunkással együtt.

— Ugyanilyen jó benyomást tett ránk, hogy a mi gyerekeink semmiféle hátrányban, megkülönböztetésben nem részesülnek az osztrák gyerekekkel szemben — jelentette ki Kiss János nevelő, a magyar csoport tolmácsa. — Közösek programjaink, együtt élünk, szórakozunk, s még az orvosi ellátás-

ban sincs különbség, amit azért tartok jelentősnek, mert Ausztria mégis csak tőkés ország, másfajta szociális viszonyokkal, mint amilyenek már a mi hazánkban vannak. A gyerekek ugyancsak nagyra értékelik a gondoskodást, amellyel az osztrák elvtársak veszik körül őket.

— Én Kiskunhalasról érkeztem — mondta Földi Gyuszi. — Édesapám a pályafenntartási főnökség dolgozója. Üdültem már az NDK-ban is, ahol szintén nagyon jó volt, de itt valahogy jobban érzem magam, talán a gondosabban összeállított program miatt, vagy azért, mert itt a tábori érséget is mi látjuk el... —

— Én Debrecenből jöttem — vette át a szót Gara Pista, akinek édesapja állomásműnök-helyettes. — Üdültem már Bulgáriában, Lengyelországban, Csehszlovákiában és Romániában, de itt ugyanolyan jó nyaralni... —

A jó szomszédság jegyében

A kármendi Török Csaba elmondta, hogy édesanyja személylány, ő azonban szakácsnak készült, ezért különösen érdeklik az osztrák ételkészítések, hiszen Kőrmendre sok látogató érkezik a szomszédos Ausztriából.

— Az ellátás, a koszt igazán kitűnő — vélekedett Megyesi Adrián, akinek édesanyja a MÁV Tervező Intézet adminisztrátora.

— Nekem a német nyelvi gyakorlásához jött jól ez a nyaralás — jelentette ki Kassai Zita, majd elújságolta azt is, hogy most már hetedik osztályos, s édesapja Szerencs állomási szobatiszta. Borka Ildikó — a szombathelyi járműjavító egyik gépkocsivezetőjének kislánya — az ügyességi versenyeket, szellemi vetélkedőket dicsérte.

— Ha elbúcsúzunk, majd levelezni fogunk — mondták többen is. S ezek a kijelentések bizonyították leginkább, hogy a nyaraltatás elérte célját: erősíti a két szomszédos ország felnövő nemzedékének barátságát.

Késztyűs Ferenc

GÖRÖG VASÚT, MAGYAR SZEMMEL (1.)

Szolgáltatás — hazai módra

Az ember magánügye is — közölte. Különben főlegesen volna érdekeltem, hogy mennyi tervezettség, munka, utánjárás, sorbanállás stb. előzte meg görögországi turistautunkat a múlt év decembere óta. Az Athéntől Athénig címmel hirdetett IBUSZ-programra ugyanis akkor kellett jelentkezni. Aztán szeptember 4-én érkezett végre az indulás napja.

Késő este a Keleti pályaudvaron mindannyian egy feledhetetlenül szép utazás reményében foglaltuk el helyünket a Puskin expressz magyar hálókocsijában, és csakhamar kiderült, hogy mind a MÁV, mind az Utasellátó éppen ellenkező előjelű igyekezettel próbálta a reményeket szétfoszlatni.

A vasutasok azzal kezdték, hogy tolatgatás közben nekiszalasztottak egy vagonot a hálókocsinak, mire össztört a szükséges pohárkészlet, és kiborult az út közbeni takarításhoz vételezett Ultra. A hálókocsi kalauza szerencsére életben maradt, mivel esés közben feje elkerülte az ajtófélfát. A MÁV-nak tudtuk be azt is, hogy az expressz legmocsosabb járműve a magyar hálókocsi volt. Mi, utasok ezen némiképp segíteni tudtunk: virradat után — Belgrád főpályaudvarán — vizes újságpapírokkal átláthatóvá mostuk az ablakokat, méghozzá a közönség derűs mosolya és nagy tapsa közben.

Ami pedig az Utasellátó fejenként több száz forintért nyújtott „szolgáltatását” illeti: a hálókocsi derék kalauza még

Pesten sűrű bocsánatkérések közepette jelentette be fülkéről felkérve jérva, hogy nem tud lepedőt, takarót, párnahuzatot adni. Vigasztalásképpen megmutatta a „Pontozó ívet”, vagyis a kocsikísérő lapot, amelybe — mint már annyiszor — most is bejegyezte észrevételét: „Nem kaptam ágy-neműt. A kocsi tisztasága minősíthetetlen, nagytakarításra szorul. Gázpalack nincs...”

— Egyáltalán mi van ebben a kocsiban — kérdeztem —, amint kiderült, hogy a W. C.-ből ugyancsak hiányzik a szappan és a papír.

— Egy sóprú az egyetlen eszközöm — válaszolta kísérőnk (Jesko János), aki 25 éve dolgozik szakmájában, s hét esztendeje járja a sinek országúti útjait az Utasellátó szolgálatában. Dicséretére legyen

mondva, hogy udvariasságával, az utasok iránti segítőkészségével próbálta menteni „kenyéradó gazdája” becsületét. Elmagyarázta, hogy szükség a mosási kapacitásra, meg aztán új kocsikat szerez be a vállalat, bár kénytelen volt elismerni, hogy új kocsiban sem lesz jobb utazni, ha nem takarítják és nem szerelik fel a szükséges eszközökkel indulás előtt.

A hálókocsiban töltött második éjszaka után már Görögország kopasz, sziklás hegyei között kanyargott vonatunk. A dizelmotortól hat tengelyt hajtó motorja nehezen kapaszkodott felfelé a 25–28 ezrelékes emelkedőn, s bizony jókora késéssel futottunk be Athénba. A tervezett IBUSZ-program kifogástalanul zajlott le, miközben bejártuk csaknem az egész Hellaszt, „az

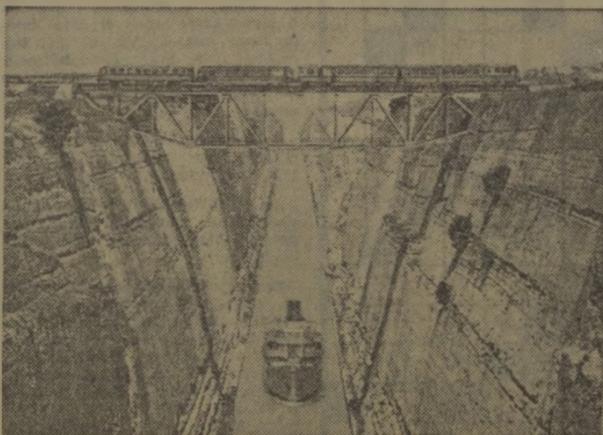
emberi kultúra bölcsőjének” mesés színhelyeit. Utazásunk ezen szakaszának ismertetésétől azonban tekintsünk el, hogy bepillantassunk inkább az OSZE, a görög vasutak és vasutasok munkájába.

Az egyik lényeges tudnivaló ezzel kapcsolatban, hogy az ország felszíne nem kedvezett a vasútpályák építésének. Főként ez az oka annak, hogy a hálózat hossza nem éri el a 3000 kilométert, tehát egyharmada sincs a magyarországi vonalhossznak. Igaz ugyanakkor az is, hogy a vasutások létszáma tízenkétszer kevesebb, mint nálunk, ami a munka celszerű szervezését engedi sejtetni — a biztosítóberendezések eléggé kis mértékű fejlesztése ellenére. (Gondoljunk például arra, hogy a BHÉV száz kilométeres hálózatán 2000 embert foglalkoztattak a MÁV-tól való elválása, illetve a BKV-val történő egyesítése előtt.)

Egy másik érdekesség, hogy a görögországi vasútvonalak fele normál-, fele pedig keskenyvágányú (1000 mm-es nyomtávolsággal). A normál fővasút Athént köti össze Thessalonikival, illetve Európa országaival, a keskenyvágányú fővasút pedig a Peloponnészosi félsziget termékeny vidékeit kapcsolja a fővároshoz.

A vasúton vagy közúton a 2156 négyzetkilométeres területű félszigetre utazó magyarok kicsit mindig hűszkék, amint áthaladnak a Korinthoszi-csatorna hídján. A csatornát ugyanis a magyar Gerster Béla terve alapján Türr István kezdeményezésére építették 1881–93 között. A 6,3 kilométer hosszú, 21–24 méter széles, 7–8 méter mély csatorna mintegy 300 kilométerrel rövidítette meg az Adriai-tengertől az Athén kikötőjébe vezető hajóútat. Kovács József

(Folyt. köv.)



Vonat halad át a Korinthoszi-csatorna hídján

Tiszta szolgálati hely

Kiskunfélegyháza állomás dolgozói törődnek az állomás és a személyszállító vonatok tisztaságával. A peronokat és a szolgálati helyeket virágokkal szebbé varázsolják, a szigetperonokon pedig padokat helyeztek el a várakozók részére. A szocialista brigádok ezer óra társadalmi munkát végeztek a tisztaság érdekében. Fărădozásulkat az igazgatóság „Tiszta szolgálati hely” címmel jutalmazta.

Együttműködési szerződés négy általános iskolával

Új utakon a Szegedi VSE birkózó szakosztálya

A Szegedi Vasutas Sportegyesület birkózói mindig számottevő erőt képviseltek, nemcsak a vasutas sportegyesületek, hanem az ország birkózó-sportjában is. Az utóbbi években azonban mintha kevesebbet hallattak volna magukról, elmaradtak a korábbi sikerek. A szakosztály igazolt versenyzőinek száma állandóan változott. Akik maradtak, nem hozták azt az eredményt, amit az egyesület vezetői elvártak. Az okokat ma már nem célszerű boncolgatni, de tény, hogy nem volt meg a kellő összhang a szakosztály vezetői és a versenyzők között.

A hibákat feltárva és a tanulságokat leszűrve 1977 tavaszától új szakosztályvezetés látott munkához. Célul tűzték ki a birkózás fellendítését. Új alapokra helyezték a sportolók egymásközti, valamint a vezetőikkel való kapcsolatát.

Legfontosabb teendőnek az utánpótlás biztosítását tekintették. Ennek érdekében felkeresték a város több általános iskoláját. Négy iskolával együttműködési szerződést kötöttek, melyben az iskolák vállalták a birkózás iránt érdeklődő diákoknak az egyesülethez való irányítását, a szakosztály pedig a sportolási, nevelési feladatokat. Legjobb kapcsolatot a Béke-telepi iskolával alakult ki, innen jár edzésre a legtöbb tanuló. De nemcsak Szegeden, hanem a közeli Tisza-szigeten is szervezték az utánpótlást. Itt Csikós Ferenc edző irányításával kihelyezett tagozatot is létre hoztak és az edzéseket 20-25 gyerek látogatja rendszeresen.

Az utánpótlás biztosítását szolgálta a nyári négyhetes sportnapközi is, ahol a gyerekek részére a birkózófogások esiszólása mellett gazdag programról is gondoskodtak. Játék, birkózás, szellemi és ügyességi vetélkedő, heti 2-3 alkalommal pedig úszás szerepelt a programban. A napközi elérte célját: összeszoktatta a különböző helyeken birkózó gyerekeket, sportbaráti légkört alakított ki közöttük, közben fejlesztették technikájukat, s nem utolsósorban a szülők nyári elhelyezési gondjain is segítettek.

A szakosztály munkájában jelenleg 26 úttörő, 16 serdülő, 20 ifjúsági és 23 felnőtt versenyző vesz részt. A változást követő munka eredményei már kezdenek beérni. Az elmúlt év végén, a vidékbajnokságon — az utóbbi évekhez képest

előbbre lépve — Somogyi Sándor és Spiák Sándor bajnokságot nyert, míg ketten második helyezést értek el.

Az úttörők közül Lengyel Nándor dolgozott a legszorgalmasabban, Csongrád megyéből egyedül ő utazhatott az úttörő-olimpiára, ahol második lett. A szorgalmas munka eredménye az is, hogy öt másodosztályú, két-két arany-, illetve ezüstjelvényes versenyzőjük volt. Szeretnék, ha ismét minél több első osztályú versenyzővel rendelkezzenek. Erre minden lehetőségük megvan, hiszen az idei eredmények alapján Csikós Ferenc, Fodor Szilveszter és Péter István már elérte az ehhez szükséges pontszámot, s várhatóan Spiák Sándor is teljesíti az előírt szintet. Rajtuk kívül a szakosztály vezetői jó eredményt várnak Lévtői Gábertől, és Ungi Lászlótól, valamint az őket követő

többi úttörő, serdülő és ifjúsági korcsoportos fiataleltól.

De nemcsak a mára gondoltak az egyesület vezetői, hanem a következő évekre is meghatározták a tennivalókat. Így továbbra is fő feladat, hogy a birkózók „B” kategóriában versenyezzenek, az olimpiai pontok száma pedig évről évre emelkedjen. Csak így érhető el, hogy az ország 12 „B” kategóriás szakosztálya közül a 6-10. hely valamelyikén végezzenek.

A szakosztály eredményes munkájához értékes támogatást kap a vasútigazgatóság és a külszolgálati főnökségek vezetőitől, a vasutaszakszervezet szegedi területi bizottságától, és a birkózók nemrég alakult KISZ-szervezetétől. Támogatásukkal ismét fellendülhet a birkózás és az élvonalba kerülhetnek a vasutas-birkózók.

Gellért József

A Szombathelyi Haladás vívói Hollandiában vendég szerepeltek

A nemzetközi sportkapcsolatok keretében a közelmúltban kétoldalú vívótalálkozóra került sor a Szombathelyi Haladás VSE és a Schermsaal Visser Amsterdams SC között.

A holland sportklub a magyarországi vendég szereplés után viszontlátogatásra hívta meg a magyar vasutas vívókat. A szeptember végi egyhetes hollandiai tartózkodás ideje alatt minden fegyvernemben bemutató jellegű, mégis értékes tapasztalatokat adó versenyre került sor.

A Hollandia legnagyobb vívóiskoláját működtető, nemzeti bajnokokkal megerősített amsterdami csapat jó partner és mindvégig egyenrangú ellenfele volt a magyar csapatnak.

Az első napon a női és férfi törzsek versenyére került sor. Az utazástól elfáradt, kissé meggyötört magyar versenyzők nem állították nehéz feladatot elé a hazai vívókat. A nők súlyos, a férfiak minimális vereséget szenvedtek.

A második versenynapon a törzsek újból találkoztak, majd sor került a párbajtörzsek és kardozók versenyére is. A nők erősen feljavultak és lelkesen küzdöttek az előző napi teljesítményükhöz képest, azonban

ez is kevés volt a győzelem kihozatalához. A férfiak versenyében ezen a napon már kidomborodott a nagyobb tudás, a tökéletesebb technika és kombinatív készség. Mind a három fegyvernemben magyar győzelem született, így a találkozó végső összítésében döntetlen eredményt hozott.

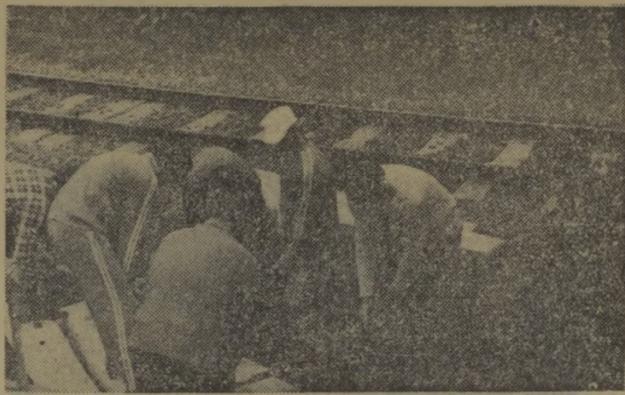
Sz. Gy.

KITÜNTETÉSEK

Oktober 2-án, a vasutaszakszervezet központjában kitüntetést adtak át. Rajkó Józsefnek, a Keleti állomás anyaggazdálkodója nyugállományba vonulása alkalmából, a több évtizedes szakszervezeti tevékenységéért Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatú kitüntetésben részesült. A kitüntetést Kajcsa József, a vasutaszakszervezet titkára adta át.

Oktober 4-én, a szegedi területi bizottságon nyújtották át Vári Dezsőnek, a szentesi vontatási főnökség bérelszámolójának, a szakszervezeti bizottság számvizsgáló bizottsága elnökének a Szakszervezeti Munkáért oklevelet.

Kommunista szombat a pályán



Az igazgatóság Lenin szocialista brigádja lelkiismeretesen végzi munkáját

A miskolci pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai ebben az évben két kommunista szombat szervezését vállalták. Az áprilisban tartott kommunista műszak bérét felajánlották a vasutas gyermekintézmények támogatására és a miskolci műjéppálya építésére. A második műszakra az Eger-Bélapátfalva vonalon került sor a közelmúltban.

Az igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának Lenin szocialista brigádja vállalta a társadalmi munka szervezését. Megtervezték az anyag- és szerszámmellátást, valamint a személyszállítást. Csatlakoztak a felhíváshoz a hatvan- fűzesabonyi és a sátorlajújhelyi pályafenntartási főnökségek dolgozói is. Azon a napon Hidasnémetiből és Jászapátióból hajnali négy órakor indultak az autóbusszok, hogy a munkásokat a helyszínre szállítsák. Berentén, Olasziszikán, Vámosgyörkön és Recsen is korán keltek a dolgozók.

A társadalmi munka résztvevői több mint hatszáz vas-

betonaljat cseréltek ki és egy kilométer hosszú zúzottkő-ágyazatot tömörítették. Ezenkívül földet lapátoltak, bozót irtottak és hídmedret takarítottak. A vendéglátó főnökség szakszervezeti bizottsága bognarcsgulyással és hűsítővel vendégelte meg a társadalmi munkásokat.

Munka után arra is jutott idő, hogy a szocialista brigádok tagjai, vezetői — akik több mint kétszáz kilométer távolságban dolgoznak egymástól — kicseréljék tapasztalataikat, és beszéljenek a brigádok eredményeiről, terveiről.

LAKÁSCSERE

Elcserélném egyszobás, félkomfortos, utcai második emeleti lakásomat hasonló földszintire. Érdeklődni lehet: Martényi Pál, Budapest, XIV. Telepes u. 35/B.

Elcserélném Budapest, XIV. kerületben levő első emeleti egyszobás, hallos, gázkonvektoros lakásomat nagyobbra. Érdeklődni lehet 8-16 óra között 470-339 telefonon.

Elcserélném Dunakeszi Gyártelepen levő két különbejáratú szobás, komfortos, I. emeleti, gázfűtéses, napos lakásomat, egyszobás komfortosra Budapest belterületén. Lehet szeparált társbérlet is. Magányos férfi vagyok. Levélcím: 1052 Budapest, V. Semmelweis u. 2. sz. Hatala Edéné.

Elcserélném Budapest XV. kerületben levő egy-két fészbobás öszkomfortos lakásomat Kelenföld környéki hasonlóra. Lehet kisebb is. Érdeklődni: Erki Béla, 1155 Budapest, Rákos út 106.

Elcserélném Budapest VII. kerületben levő tanácsi szoba-konyhás (alkovos) utcai és a Gyáli úton levő szoba-konyhás, kertes MÁV-bérelményű, két és fél, esetleg kettő szoba komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Budapest VII. kerület, út 19. II. em. 23. Garaminé. Hétfőn, szerdán és pénteken délután 6 óráig.

Elcserélném miskolci kétszobás, öszkomfortos új tanácsi lakásomat budapesti vagy Budapest környéki kétszobásra. MÁV-lakás is lehet. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Bartók László, 3530. Miskolc, Vörösmarty u. 52 sz. 6/1.

Azonnal beköltözhetően eladó Lakatos úti lakótelepen (Pestlőrinc) 53 négyzetméteres, két szoba, öszkomfortos, loggás, tehermentes, szövetkezeti lakás. Érdeklődni: Szaka József, 34-98, 428-345.

Elcserélném háromszobás, modern rákospalotai bérlakásomat budapesti modern, vagy korszerűsített nagyobbra, esetleg plusz másfél szobás tanácsi lakást adok. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: 34-84. Tordai.

A szerkesztőség üzeni

Rapi József, Szücs Ferenc, Hatvan; Lévai Laura, Dombóvár; Nyiri Ferenc, Debrecen; Gál Jenő, Kiskunfélegyháza; Bognár Károly, Tapolca; Markos József, Óriszentpéter; J. Károly, Budapest; Nagy Alfréd, Sepső Gyula, Miskolc; Pacz József, Curtici; Jövé Jánosné, Karcag; Szepesi Józsefné, Nagykiszta; Murányi Tibor, Bánréve; Németh Gyula, Ajka; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Felhívjuk szakszervezeti bizottságaink és olvasóink figyelmét, hogy a Magyar Vasutas c. lap 1978. évi előfizetése december 31-én lejár. Kérjük, az 1979. évi példányokat időben rendeljék meg és fizessék elő, hogy az 1. számot a megjelenés után késedelem nélkül megkaphassák. A megrendelések és befizetések beküldési határideje: 1978. november 30.

Brigádok barátsága



A szentesi építési főnökség városföldi sinhegészti telepének Dózsa és Petőfi szocialista brigádjai sok társadalmi munkát végeznek a szabad szombatokon. Patronálják az óvodát, csinostítják a játszótérrel, vagy a telephelyüket. Legutóbb egy festőbrigádnak segítettek. Húszan több mint tízezer forint értékű munkát végeztek. Gyakran együtt töltik a szabad időt is. Sakkoznak, sportolnak, szórakoznak. Képzünk a két brigád egyik kugliverenyén készült.

(Zelman Ferenc felvétele)

KERESZTREJT VÉNY

Vízszintes: 1. A szakszervezeti szervek fontos feladata. 13. Sír. 14. Fűvös hangszer. 15. Kerek szám. 16. A hitelező partnere. 18. Híres holland sajtó. 19. Ülőmosdó. 20. Személyes névmás. 21. Az okozat eredménye. 23. Görög betű. 24. Római 51. 25. Kimondott betű. 26. Párbajtőr. 27. Raktár. 28. Villamos gépek forgó része. 33. Nem csomózott keleti szőtes. 35. Bátor volt. 36. A Kis-Szunda szigetek egyike. 38. Emelő szerkezet. 39. Héves meleg köztség. 40. Elektronos töltésanyag részecske. 41. Házi állat

hímje. 43. Kaszakó. 44. Len szélé. 45. Német személyes névmás. 46. Hotel közepe. 47. Azonos betűk. 49. Naayközség. 50. ... George (1819-1880) angol író. 52. Nagyon csúnya. 55. Belga légitörzsi társaság. 58. Szavannai növény. 60. Okori erődtünet Kis-Azsiában. 61. A vízszintes 15. fordítottja. 63. Iz. 64. ... ung. kínai tartomány. 65. Körutazás, portya. 67. Ázsiai állam (ék. hiány). 68. Becézett férfinév. 69. Valamikor sziget volt Orsovánál. 71. Sodrásban van.

Függőleges: 2. Egyik új városunk lakója. 3. Dunántúli csatorna. 4. Vonat eleje. 5. Dízse. 6. Férfinév. (ék. hiány). 7. A szerelmi költséget görög mészás. 8. Peru fővárosa. 9. Becézett női név. 10. Morsehang. 11. Erti, de csak betűpárossal. 12. László (latin). 16. A szakszervezet egyik fő feladata. 17. Lengyel fürdőhely. 19. A kétféle jász állatok összetett neve. 22. Könyvtér. 24. Idegen pénz. 26. Kévert kert. 28. Svéd férfinév. 30. A nemzetközi atomkutató Intézet nevének francia rövidítése. 31. ... George Richards, Nobel-díjas amerikai orvos. 32. Hazárd kártyajáték. 34. Női név. 36. Állóvíz. 37. Fedd. 40. Orosz női név. 42. Ázsiai főváros. 45. Kiesik a kezéből. 48. Vissza: hivatali helyiség. 50. Fekete kaucsuk. 51. O. A. 53. Orosz folyó. 54. Az italos. 56. A 13 vértanú jelzője. 57. Gonosz tündér az Odüsszeában. 59. ... László (1703-1764) dalköltő, versíró. 61. Algériai származású francia katonának neve volt. 62. Vissza: ... Immanuel (1724-1804) német bölcsef. 65. T. D. E. 66. Késnek van. 69. Az asztárium vegyjele. 70. Személyes névmás.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16. Beküldési határidő: 1978. november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Csökkent munkaképességű dolgozók megfelelő foglalkoztatása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 19. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéért: Berecz Zoltán, Sopron, Rodostói u. 2. sz. 9400; Kiss Irén, Püspökudány. Hadházi u. 3. sz. 4150; Kovács Jánosné, Celdömölk, Kossuth L. u. 9. sz. 9500; Dénes Vince, Zákánytelep, Május 1. u. 49. sz. 8852; Gubhi Józsefné, Debrecen, Fényes udvar 13. III. 10. 4029.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13			14							15	
16		17		18						19	
20		21	22	23				24		25	
		26					27			28	
29	30			31		32		33		34	
35			36				37		38		
39		40					41		42		43
44		45		46				47	48		49
		50		51			52	53		54	
55	56					57		58		59	
60				61		62		63			
64				65				66		67	
68				69				70		71	

HÍREK

— Színes tv a városban. Miskolci vontatási főnökség utazó személyzetének várkozó helyiségében a közelmúltban színes televíziót helyeztek el. A tévét a KISZ-szervezet és az utazó személyzet vásárolta.

— Vérdadás. A miskolci vontatási főnökségen ötnapos rítimentses véradást szerveztek, amelyen 235 liter véradtak. A véradókat a főnökség gazdasági vezetői egy napi pótszabadsággal jutalmazták.

— Kirándulás. A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház páva-körének tagjai részére autóbusszirándulást szerveztek a Duna-kanyarban. A kirándulók Esztergomban találkoztak a városi művelődési ház páva-körének tagjaival és kicserélték tapasztalataikat, megismerték egymás programjait.

— Tapasztalatcsere. A donbóvári, a pécsi, a kaposvári és a nagykanizsai szakszervezeti bizottságok nyugdíjas csoportjai a közelmúltban tapasztalatcsere látogatások során tanulmányozták egymás munkamódszerét és az intézkedések eredményét. A tapasztalatcsere hasznosnak bizonyult. A jövőben is sor kerül hasonló találkozókra.

— Nyelvtanfolyam. Lőkőháza és Curtici határállomások dolgozói részére a szakszervezeti bizottság romány nyelvtanfolyamot szervezett, amelyen harmincan vesznek részt. Vezetője Unk Aurél általános iskolai tanár. A foglalkozásokat Lőkőháza állomás KISZ-helyiségében tartják.

— Fiatalok kirándulása. nagykanizsai vontatási főnökség 1-es KISZ-alapszervezete egynapos kirándulást szervezett Baranya megyébe. busszal történt utazás útján a Pécs, Harkány, Siklós, Máriagyűd volt. A fiatalok megtekintették a történelmi nevezetességeket és több múzeumot.

— Nyugdíjasok találkozója. Ajka állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja találkozót rendezett. megjelentek a szakszervezeti bizottság köszöntött majd Csejte Lajos állomás főnök ismertette a termelési eredményeket és a jövő feladatait.

— Egészségügyi előadás. Debrecen állomás dr. Laktai Ildikó üzem orvos előadása sorozatot tartott a végrehajtott szolgálat dolgozói részére a elsősegély-nyújtásról. Az előadásokon 750 dolgozó vett részt.

— Munkásörök köszöntés. Szombathely állomás társadalmi és gazdasági szervezete szeptember 29-én, a fegyveres napja tiszteletére ünneplést rendeztek a csomónyi munkásörök részére. Több munkásör pénzjutalmat kapott.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket: 36. számból: 108 878 1978. Kívülről tervek tartalmi előírásai. 37. számból: 110 449 1978. Az 1977 évi költségvetés módosításáról és a költségvetésről. 38. számból: 110 368/1978. A tényleges vasúti alkalmazottak nyugalomból való kivételéről és az ellátásukról. 39. számból: 110 368/1978. A tényleges vasúti alkalmazottak nyugalomból való kivételéről és az ellátásukról. 40. számból: 110 368/1978. A tényleges vasúti alkalmazottak nyugalomból való kivételéről és az ellátásukról. 41. számból: 110 368/1978. A tényleges vasúti alkalmazottak nyugalomból való kivételéről és az ellátásukról.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Vigi Ferenc Szerkesztőség:
1068 Bpest VI. Benczúr utca 61. Telefon városi 229-872.
Üzemi: 16-77
Kiadja és terjeszt:
a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Bpest VII. Rákóczi út 84. Telefon: 224-819
Felelős kiadó: dr. Szent Péter. a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekk száma: 229-872 munk: MNP 215 - 11 859
78-4325 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető: Csönghes Zoltán vezérigazgató

Október 25-én

Átadták az 1000. automata fénysorompót

A közút és a vasút szintbeni keresztezéseinek biztosítására a MÁV nagy összegeket fordított. Az első korszerű vonat által vezérelt fény-, illetve fénysorompót 1962-ben helyezték üzembe az Aszód-Balassagyarmat vasútvonalon és a 3. számú főközlekedési út szintbeni keresztezésénél. A közúton közlekedők részére világító piros fény figyelmeztetett a vonat közeledésére, a szabad áthaladást pedig zöld fény jelezte. A berendezés üzemképességét a felügyelet ellátó szolgálati helyen visszajelző készülék hang- és fényjelzéssel ellenőrizte. Ennek az első fénysorompó berendezésnek az alapján fejlesztették ki a jelenlegi sorompótípusokat.

Egy-egy berendezés a telepítés helyétől függően 0,7—1,5 millió forintba kerül. Arát elsősorban a villamosenergia-csatlakozás, valamint a vízszajelentés elhelyezésére alkalmas állandó szolgálati hely távolsága határozza meg. Az 1974. évi kecskeméti, majd ezt követően a hajdúsámsoni közút-vasút szintbeni keresztezésen bekövetkezett autóbusszerencsétlenség hívta fel a figyelmet arra, hogy a közúti közlekedés rohamos fejlődése következtében a mellékvonal, illetve kevésbé forgalmas vasútvonalak „biztosítatlan” út-átjárói is baleseti veszélyforrást jelentenek. Ezért a közlekedési tárca az útátjárók biztonsága érdekében intézkedést tett. Az ötödik ötéves tervben a KPM Közúti Főosztály és a Vasúti Főosztály 450—450 millió forintot fordít az útátjárók korszerű biztosítására, a rájárási akadályok megszüntetésére. A tervek szerint biztosítani kell valamennyi olyan vasúti átjárót, amelyen menetrend szerinti autóbusszolgáltatás van, valamint azokat a biztosítatlan útátjárókat, amelyek közúti forgalma ezt szükségessé teszi. Ezen kívül folytatják az egyéb nem biztosított vagy a kézi állítású sorompók automatizálását.

A korszerű sorompóbeszerítések üteme meggyorsult. Október 25-én üzembe helyezték az 1000. automata sorompót Balatonszentgyörgy—Keszthely állomások között, a 71-es és a 76-os főközlekedési út csomópontjánál levő szintbeni keresztezésben. Hatására itt is növekszik a közút átjárókapacitása és biztonságosabb lesz a forgalom.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM

ÁRA: 70 FILLÉR

1978. NOVEMBER 4.

AZ ORSZÁGGYŰLÉS ELŐTT A KONCEPCIÓ

A népgazdaság közlekedési rendszere továbbra is a vasútra és a közútra épül

A képviselők határozatilag jóváhagyták a közlekedés- és postaügyi miniszter beszámolóját



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter beszámolóját mondja (MTI-fotó: Soós Lajos felv.)

Az országgyűlés őszi ülésének második napján, október 27-én, Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter tartotta meg beszámolóját a tíz évvel ezelőtt elfogadott közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról és továbbfejlesztésének főbb irányáról. Bevezetőjében utalt arra, hogy a közlekedés szerves része a termelés, az elosztás, a fogyasztás folyamatának, fontos tényezője a nemzetközi együttműködésnek. Érinti hazánk csaknem minden lakosát és a hozzánk látogató sok millió külföldit. Mindezek — beleértve a belföldi szállításokat

is — közügyé teszik a közlekedést.

A közlekedéspolitikai koncepció előrelátó, bátor célja volt a vasút rekonstrukciója, mert akkoriban a vasutak szerepének csökkentését valótlanul tartották szerte a világon. Alapvető volt az az elhatározás, hogy nagy teljesítményű és hatékony közúti közlekedést kell létrehozni, kellő figyelmet fordítva az úthálózat építésére, bővítésére. Tíz év távlatából megállapíthatjuk, hogy szerkesztésben, munkamegosztásában arányában, műszaki színvonalában korszerűbb, ütközésképes közlekedés jött létre. Teljesítette a személy és áruszállítás igényeit, előmozdítva ezzel a népgazdaság fejlődését. Ezt a tényt az sem homályosíthatja el, ha időszakonként szállítási feszültségek keletkeztek.

A közvélemény elismeri a szállítási munka edényeit, de érzékenyen reagál a hibákra is, jogosan igényli a kulturáltabb utazást, a pontosabb, a tisztaságot és a rendet, ideértve a megbízható helyfoglalást is. A ma fogyasztókaiért elsősorban a közlekedésben dolgozók a felelősek, de kérnünk kell az utasokat is, jobban ügyeljenek velünk együtt a rendre, a kulturáltságra.

A vasút 3000 kilométer hosszú törzshálózatán bonyolódik le az utasforgalom és az áruszállítás döntő többsége — hangsúlyozta a miniszter. — Ma még ezt a fontos hálózatot is az jellemzi, hogy azonos szolgálati helyeken is együtt vannak jelen a korszerű és az elavult berendezések. Éppen ezért a jövő sürgető feladatai közé tartozik a pályák és a vasúti csomópontok, a rendezőpályaudvarok, a biztosítóberendezések fejlesztésében kialakult elmaradások megszüntetése és az ipari, mezőgazdasági fuvarozási feladatokhoz igazodó járműpark kialakítása. Ez nagyon sok pénzbe kerül és hosszú idő alatt valósítható csak meg. Ezért valószínű, hogy új állomások csak a legsürgetőbb esetekben épülhetnek.

A vasúti hálózat szerkezetében a jövőben csak kisebb változásokat tervezünk. Az

energiaellátási, környezetvédelmi és hatékonysági követelmények is indokolják, hogy további 1200—1500 kilométeres vonalat villamosítsunk. Ezen te 350—400 kilométeren kell a pályát felújítani, s a törzshálózati vonalakat, állomásokat korszerű biztosítóberendezéssel ellátni. Gazdaságunk állandó mozgásának, fejlődésének törvénye, hogy a korszerűtlent, a gazdaságtalant a korszerűbbnek, a hatékonyabbnak kell felváltania. A közlekedésnek is meg kell szüntetnie a korszerűtlent, gazdaságtalant tevékenységet, így a kis forgalmú vasútvonalakat is.

Jelentem az országgyűlésnek, hogy 1400 kilométer vasútvonalat megszüntettünk. A közútra áterrelt forgalom feltehetően költségvetési támogatás nélkül, egymilliárd forint megtakarításával teremtettük meg. Mindez kedvezően hatott a vasút gazdaságosságára, hozzájárult a hatékonyabb forgalomelosztáshoz. Azt a többletköltséget, amelyet helyenként az utasoknak, a fuvarozóknak okozott, három évig visszatérítettük. Ez idő alatt felkészültek a magasabb szintű szolgáltatásokért járó nagyobb kiadásokra, és megszokták az új forgalmi rendet.

Az átszervezés — munkahelyének megszüntésével — több ezer vasutat személyében érintett. Foglalkoztatásukra a nagyobb forgalmú helyeken égető szükség volt. Vasutasaink ezt a változást fegyelmelvetten, példás állampolgári öntudattal fogadták. A programot — a változó körülményekhez igazodva — az illetékes szervekkel, a lakossággal együttműködve folytatjuk.

A miniszter ezután a koncepció hatására kialakult korszerű közúti közlekedésről, a tömegközlekedés feladatairól, a vízi- és légi közlekedés helyzetéről, fejlesztéséről beszélt, majd a szállítási, a rakodási és a raktározási gondokról tájékoztatta az országgyűlést.

A korszerű szállítási módok elterjedésében nem megfelelő a fejlődés és lehetőségeinkkel sincs arányban. A körzeti pályaudvarok kiépítése és gépítése alig kezdődött el. Konténereken az áruk egy százalékát szállítják. A rakodólapok használata döntően a belső anyagmozgatásban terjed; a termékek korszerű csomagolása, szállításra előkészítése terén csupán kezdeti lépések történtek. Az építőanyagiparban viszont örvendően kimozdult egy helyben topogásból a téglá, cserép, cement egységirakománnyal szállítása.

Téves az a felfogás, hogy a szállítási folyamat akkor kezdődik, amikor a fuvarozási igényt a közlekedésnek bejelentik. Ez a tévedés már a gyárkapunál kiderül, mert a csomagolás nem teszi lehetővé a korszerű rakodást. Emiatt kihasználatlanul várakoznak a vasúti és a közúti teherkocsik, amelyekkel naponta több mint kétfélmillió tonna árut kell elszállítani. A Volán vállalatok tavaly 2,5 millió tonna téglaút és cserepet fuvaroztak, de egységirakománnyal mindössze 400 ezer tonnát. Felelősen mondani, hogy ez milyen többletmunkát és járműkihasználatlanságot okozott. Az üzemi anyagmozgatásban



Október eszméi

Az emberiség történetében vannak események, amelyek jelentőségét a legjobb bíró, az idő igazolja. Századunkban ilyen volt az 1917. évi oroszországi Nagy Októberi Szocialista Forradalom, amely lerakta a kizsákmányolástól és elnyomástól mentes társadalom alapjait. Immár 61 esztendeje ennek.

Tankönyvekből, monográfiákból, regényekből ismerjük annak a forradalomnak a történetét. Filmeken, festményeken és rajzokon látjuk eseményeit. Veteránok elbeszéléseiből érzékeljük e dicső kornak a szívszorító atmoszféráját. Megszámlálhatatlan dokumentum, sajtótermék, fénykép, sokszáz méter filmszalag maradt ránk a forradalmi 1917-es évből. Ma mindez leváltárak, csendes könyvtártermek feltevése őrzi őrzött kincse. Az akkori napok eseményeinek pusztá felolvasása is egy több kötetes akadémiai kiadványt töltene meg. Am a krónikában rögzített minden egyes tény mögött drámai epizódok, döntő emberi sorsfordulatok húzódnak.

„Új világ küszöbe ez” — mondta egy brazil költő a forradalomról. Ma már általánosan elismert tény, hogy a Lenin vezetésével végbement Nagy Októberi Szocialista Forradalom a XX. század óriási jelentőségű eseménye volt, amely új mederbe terelte az emberi civilizációt, kitörölhetetlenül rányomta bélyegét a következő évtizedek nemzetközi életének jellegére és fejlődésére, és minden világgrészen érezhető hatású társadalmi változásokat idézett elő. 1917. november 7-ig úgy tűnt, hogy jöhetnek háborúk, megbukhatnak királyok, kirombolhatnak forradalmak, a kapitalizmus, a kizsákmányolás, a tökéletesen változatlan marad. Az oroszországi kommunisták Lenin vezette forradalma azonban megrendítette a tőkés világot, megszakította földünk átfigó hatalmi láncát. 1917 novemberével két táborra szakadt a világ.

Az egyik oldalon a győztes októberi forradalom népe kezdte meg egy olyan új, szocialista társadalom építését, amely nem ismeri a kizsákmányolást, a nemzeti elnyomást. A másik oldalon még maradt az ismétlődő válsággal küzdő kapitalista világ, a kommunizmus győzelmétől megretentt uralkodókkal, tőkéssekkel, akik az októberi forradalom láttán döbbentek rá először, hogy örök életüknek hitt hatalmuk milyen véges.

Érdemes itt felidézni most néhány korabeli jóslatot, értékelést külföldi államférfiak és közéleti személyiségek kijelentéseiből, amelyek 1917 októberére óta hangzottak el, illetve láttak napvilágot.

Woodrow Wilson, az Egyesült Államok elnöke: „A bolsevikoknak azért van sikerük a világközvélemény előtt, mert a leghatásosabb fegyvert vetik be: a békepolitikát... Ha sikerrel akarunk küzdeni befolyásuk ellen, ezt a fegyvert el kell ragadnunk tőlük, és a saját kezünkbe kell vennünk.”

Figaró, Franciaország: „Moszkvából érkezett jelentések szerint kétségbeesett helyzet alakult ki ott. Az egész gazdasági helyzet olyan, hogy nincs többé lehetőség kormányzásra. Meddőknek bizonyult minden intézkedés, melyet Lenin az ország megmentésére javasolt.”

Az angol Daily Telegraph: „A szovjet kormány bármely pillanatban megbukhat és egyetlen épeszű ember sem állíthatja, hogy egy hónapnál tovább fennmarad...” És így tovább idézhetnénk, hogy milyen véleményeket váltott ki a forradalom a Nyugat burzsoá köréből és sajtójából. A sötét jóslatok mögött sötét mesterkedések húzódtak meg: az ellenforradalmat fegyverrel, pénzzel látták el. Összeesküvések, intervenciók, blokád. Mindezek ellenére a forradalom győzött. Eltelt hatvanegy év, és Szovjetunió él, fejlődik, gazdasága, tudomány, kultúrája virágzik. Martin Andersen Nexó dán író mondta: „A régi társadalom egyetlen jóslata sem teljesült Oroszországról, mert olyan mércével közeledek eseményeihez, amelyről kitűnt, hogy öregek bot, amely reszketeg agognak és nem fiataloknak való.”

A magyar nép újjabbkori története szorosban kötődik az oroszországi forradalmi mozgalmakhoz. Csaknem százezer önkéntes ragadtott fegyvert és harcolt a szovjet forradalom győzelméért. 1918 novemberében megalakult a Kommunisták Magyarországi Pártja. A Magyar Tanácsköztársaság kikiáltása pedig 1919. március 21-én, az Októberi Szocialista Forradalom alapvető vonásainak nemzetközi érvényét bizonyította.

A Nagy Októberi évforduló nemzetközi ünnepek is. Ez a legjobb bizonyíték rá, hogy az 1917-es fordulat valóban a XX. század legfontosabb eseménye, mind az elért eredmények, mind a jövőendő szempontjából. Október eszméi a világot átforgató erővé váltak!

(Folytatás az 5. oldalon)

OKTÓBER 1-TŐL

Újabb egészségügyi dolgozók részesültek bérrendezésben

A Kormány 1977. május 19-i ülésén hozott határozata több vonatkozásban érintette az egészségügyi dolgozókat. A kormányhatározat alapján először 1977. október 1-én életbe lépő rendelkezések — a bérrendezés első ütemének — az egészségügyi dolgozók kétharmadát érintette.

A rendelet végrehajtása a vasútegészségügyi területén 1302 dolgozót érintett, havonta mintegy 650 000 forint összegben, melynek éves összkihatása 7 millió 800 ezer forintot tett ki.

Az 1977. októberi bérrendezés a hárc n műszakos munkahelyen foglalkoztatott ápolónőket, műtősöket, a fizikai állományban dolgozókat, valamint az egyes alsófokú képzettségű egészségügyi dolgozókat érintette. A gyógyintézetek ügyeleti és készenléti díjak átlagosan 100 százalékkal emelkedtek.

Ettől a bérrendezéstől függetlenül történt korábban az üzemegészségügyi szolgálatban dolgozó orvosok munkahelyi pótlékának megállapítása. Ennek célja az volt, hogy kiemelje az üzemegészségügyi szolgálat anyagi megbecsülését a más orvosi munkaköröktől.

A bérrendezés második ütemére 1978. október 1-től került sor az Eü. M.—MüM közös rendelete alapján. Ez a bérrendezés azokra a munkakörökre terjedt ki, amelyekre az 1977. évi októberi bérintézkedés nem vonatkozott. Így bér-emelést kapott valamennyi orvos, területi munkát végző egészségügyi szakdolgozó, intézeti asszisztens, gazdasági, műszaki és ügyviteli dolgozó. Ezen kívül rendezték egyes speciális orvosi ellátást nyújtó kórházi osztályok orvosainak munkahelyi pótlékát.

Az 1978. októberi bérrendezés a vasútegészségügyi területén összesen 2060 egészségügyi dolgozót érint: orvosokat, egyéb egyetemi, főiskolai végzettségűeket, egészségügyi szakdolgozókat, intézeti asszisztenseket, gazdasági és ügyviteli dolgozókat.

Meggyőződésünk, hogy a vasútegészségügyi dolgozók méltányolják a bérintézkedés jelentőségét, a társadalmi megbecsülést és a jövőben még hatékonyabban végzik majd gyógyító munkájukat. Így közvetlenül és közvetve is segítik a vasút szállítási feladatainak végrehajtását.

Landler Jenő utasítására leálltak a vonatok

A vasúti munkásság szerepe az őszirózsás forradalom előkészítésében

1918 októberében Magyarország feltartóztatatlanul rohant a forradalomba. Az osztálytudatos szervezett munkásság döntő küzdelemre, a hatalom megragadására, a kizsákmányolók kisajátítására készült. A Magyarországi Szociáldemokrata Párt (MSZDP) 1918. október 13-i rendkívüli pártkongresszusán a pártvezetőség mégis olyan határozati javaslatot terjesztett be, amely — a proletárforradalmi erők elégtelenségére hivatkozva — a munkásosztály szerepét a burzsoázia uralomra segítésében jelölte meg.

A kongresszuson az 1917—18-as háborúellenes tömegmozgalmak eredményeként a forradalmi munkásmozgalmak élvonalába került a vasutasok küldötte, Landler Jenő, aki ellenzte, hogy a pártvezetőség alárendelje a munkásság politikai akcióit a szociáldemokrata párttal szövetségbe lépő

polgári pártoknak. Arra figyelmeztette a pártvezetőséget, hogy „a vasúti munkásság semmiféle idegen érdekért nem hajlandó harcba lépni”. Nem tagadta a polgári pártokkal való együttműködés lehetőségét, de a munkásosztály vezető szerepének szükségességét tudatosította a küszöbön álló forradalomban. A kongresszus Landler álláspontját támogatta. Az elfogadott határozat kimondta: a párt örömmel fogadja az olyan személyek és pártok támogatását, akik és amelyek a szociáldemokrata akcióprogramot elfogadják, ám harcot indít azok ellen, akik más alapon próbálnak politikát csinálni Magyarországon. A kongresszus állásfoglalása a Landler köré csoportosuló pártok belüli baloldali befolyásának növekedéséről tanúskodott, s jelezte, hogy kiemelkedő szerep vár a forradalomban a vasutasokra.

Garami és minisztertervei nem kívántak túllépni a polgári forradalom keretein, céljuk csupán a feudális maradványoktól mentes, demokratikus berendezésű polgári Magyarország megteremtése. A baloldali szociáldemokraták — köztük Landler Jenő — a polgári demokratikus forradalom

győzelmét csupán a polgári társadalmi rendszer túlháladásához vezető kedvező kiindulópontnak tekintették, mert tudták, hogy a forradalom következetes végigvitele, sőt a forradalom addigi vívmányainak megőrzése is csak a forradalom továbbfejlesztése révén biztosítható.

Az osztályharc folytatódik

A Magyar Vasutas tudatosította: az osztályharc folytatódik. A Forradalom című írása szerint: „Forradalom kellett Magyarországnak ahhoz, hogy a Magyar Vasutas újból megjelenhessen. Forradalom, amely alapjában támadja meg az ország uralkodó osztályát, forradalom, amely elsöpri a háború felidézőit és piszkos, kalmárkodó politikussait, Tiszát, Szerényit, Wekerlet, Andrássyt és társaikat.

A forradalom a végsőra pontosan bekövetkezett... A kiváltságosok régi Magyarországa meghalt és megszületett a magyar nép új Magyarországa. Mi ott állunk az újszülött bölcsőjénél, és ha azt akarjuk, hogy erőssé, nagyvá, boldoggá fejlődhesen, akkor segíteni, támogatni kell. Ne fedje el senki, hogy a régi rend hívei a kiváltságosok, az elnyomók nem haltak meg, csak a sötét háttérbe húzódtak, ahonnan láthatatlanul dolgoznak azon, hogy a forradalom gyümölcsét élvezhetlenné tegyék a mi részünkre, és semmitől sem riadva vissza, újra a maguk malmára akarják irányítani az idők árját. A sötétség lovagjai bujtogatnak és anarchiát akarnak teremteni, nekünk pedig, akik az új korszaktól több szabadságot, jogot és kenyeret várunk, meg kell akadályozni minden felfordulást.

Mindig mondtuk, hogy csak a szervezett munkásság küzd igazán az ország érdekében, és

ők fogják megmenteni azt a teljes megsemmisüléstől. Most, amikor egyes helyeken a szabadsággal hitvány alakok viszszaélnék és fosztogatni, rabolni, sőt gyújtogatni akarnak, nekünk, szervezett munkásoknak kell ezt megakadályozni.



Ezért szükséges, hogy mindennél sürögősen alakítsuk meg a munkásgárdát, mely hivatva lesz a rend fenntartására ügyelni. A munkásgárda fenntartásának költségeiről, a szükséges fegyverekről központilag gondoskodni fogunk.

Felhívjuk az összes szolgálati helyeket, hogy a munkásgárdát sürögősen állítsák fel, és erről kívánalmak közlésével értesítsék szerkesztőségünket.”
Gadanecz Béla

A forradalom főhadiszállásán

A vasutasok harcra fellelése különösen a vidéki dolgozóakra volt nagy hatással. A debreceni Arany Bikában október 26-án 2000 vasutas határozatban mondta ki: követelik a szabad, független Magyarország megteremtését, elfogadják a szociáldemokrata párt teljes programját, egységes, legális vasutas-szakszervezetet, szervezkedési jogot, s parlamenti képviseletet követelnek. Debrecen dolgozó — a vasutasok példáját követve — lelkesen csatlakoztak a Nemzeti Tanácshoz.

Landler Jenő nem volt tagja a Nemzeti Tanács végrehajtó bizottságának, de október 28-tól annak főhadiszállásán, az Astoria Szállóban tartózkodott, s mint a forradalom egyik szervezője, a Nemzeti Tanács irodavezetője, arra törekedett, hogy a szervezett munkásság rányomja a maga

bélyegét a forradalmi változásra. A Nemzeti Tanácsban tevékenykedő elfogulatlan, progresszív kortársak benne látták az energikus forradalmárt. Az október 28-i első találkozásukat megörökítő Hatvany Lajos néhány héttel később megírta, hogy az Astoria Szállóba már megérkezett Jávorszky, Kunfi, Diener-Dénes, Lovász, Hock, Böhm, Garbai. Aztán bejött valaki, aki mihelyt bejött, nagyon felköltötte érdeklődésemet. Ez Landler Jenő — mondták nekem... Rögtön megéreztem, hogy ez az első igazán forradalmi alak, akivel találkoztam. Ahogy leültünk, mindjárt beszélni kezdett, az agitatórikus és organizatórikus, erélyes ember fölényes biztonságával, hogy ezt így kell, ezt meg amúgy kell. Hogy eddig semmi szervezés a Nemzeti Tanácsban...



Jellegetes utcai jelenet az őszirózsás forradalomból (Archív fotó)

Megalakul a Vasutas Szövetség

Károlyi Mihályné is a várokozók és a tevékeny forradalmár közötti kontrasztot érzékelteti. A Nemzeti Tanács jelenlévő tagjai úgy ültek október 30-án éjszaka az Astoriában, „mint a kivégzésükre váró halálraítéltek...” Aztán megérkezett a hatalmas terméül Landler. Optimista volt. — A munkások jól föl vannak fegyverkezve, a Lukachich katonasága viszont megbízhatatlan — mondta. A kritikus időpontban Landler utasítására leálltak a vonatok, lehetlenné vált a Monarchia megbízható ezredeinek Budapestre szállítása.

A forradalom győzelme végét vetett a négyszáz esztendő Habsburg uralomnak, az állami önállóság útjára vezetete az országot, kivívta a demokratikus szabadságjogokat, megdöntötte a monarchikus államformát.

A Magyar Vasutas körül szervezett és az osztályharc alapján álló vasutasok azonnal bejelentették a Magyarországi Vasutas Szövetség megalakulását, és hozzáálltak a szakosztályok megszervezéséhez. A Landler Jenő irányítása alatt álló Munkástanács még október 31-én délután birtokba vette a megbuktatott kormány-párt, Károlyi körút (ma Tanács

körút) 3. sz. alatti klubhelyiségét. Az első emeletre, ahol korábban „a geszti junker Tiszta Pista” trónolt, november első napjaiban a Vasutas Szövetség központja költözött.

A polgári demokratikus forradalom eredményeként a szocialistafaló báró Szerényi Józsefet a szociáldemokrata Garami Ernő követte a kereskedelemügyi miniszteri székben. Elismerően állapították meg róla kortársai, hogy „nála tehetségesebb kereskedelmi minisztere még nem volt Magyarországnak”. Sajnálatos, hogy politikai koncepciójáról ez nem mondható el.

Garami Ernő a 19. század végétől a Magyarországi Szociáldemokrata Párt vezetője, akinek döntő szerepe volt a párt irányvonalának kialakításában és elvülhetetlen érdemei a szociáldemokrata tömegmozgalmak kifejlesztésében. A szocializmus hívének vallotta magát, de annak megvalósítását a távoli jövő feladatának tekintette Magyarországon. Ez az elvi álláspontja éppúgy meghatározta gyakorlati tevékenységét, mint amennyire determinálta párt-és tárcabeli ellenfelének, Landler Jenőnek a munkásságát saját, ellentétes elvi koncepciója.

Tolsztoj olvasópályázat a ferencvárosi csomóponton

Szeptember 28-án a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában Lev Nyikolajevics Tolsztoj születésének 150. évfordulójára meghirdetett olvasópályázat döntőjére gyűlekeztek az eddigi fordulónok sikeresen túljutott szocialista brigádok tagjai, csapatai.

A pályázat 1978. februárjában került meghirdetésre a ferencvárosi csomóponton, melyre 27 szocialista brigád nevezett. A szép kivitelű pályázati füzet a három forduló kérdéseit tartalmazta. Tolsztoj hatalmas életművének legjellemzőbb elbeszélései, novellái, kisregények és életrajzi dokumentumok kerültek

a pályázat anyagába. E művek mondanivalójára, fontos részleteire és egyéni szemléletére kérdeztek rá a játék szerkesztői.

A csapatok az irodalom, történelem, képzőművészet, zene és politika területéről szerzett felkészültségükről adtak tanúbizonyságot. A fődíjat, az izgalmas közdelemben Ferencváros államok Harmónia szocialista brigádja nyerte el, megelőzve a vonatási főnökség Centenarium szocialista brigádját.

A hangulatos, fordulatokban gazdag játék sokakban felébresztette az érdeklődést az olvasás iránt.

BÉKÉSCSABA:

Baráti esten ünnepelték a kitüntetett fúvószenekart

Békéscsabán október 10-én, a vasutas klubkönyvtár nyitott ajtaja előtt két férfi fogadta szíves szóval az egyre sűrűbben érkező vendégeket, akik a fúvószenekar családi estjére igyekeztek. Ötvös Nándor és Zahorecz Pál a „fogadóbiztoság”. Bent a teremben terített asztalok, és a kották, kürtök, klarinétok, pisztonok körül sürgölődő zenészek, köztük két kislány is, a cintányéros és a dobos. Készülődnek a vacsora előtti házi muzsikáláshoz.

A 33 tagú fúvószenekar tizedik éve sok sikert és elismerést aratott. Ugyanis az idén kapták meg a Szocialista Kultúráért kitüntetést, és az ugyancsak magas szakmai minősítést az Aranylant diplomát, amelyet az ország

hatvan zenekara közül összesen csak kilencen mondhatnak magukénak. Most mindkettőt együtt ünneplik családtagjaikkal és a városi pártbizottság, az SZMT, a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága és a városi tanács képviselőiben megjelent vendégekkel, valamint a vasúti csomópont szakmai, politikai és társadalmi vezetésével.

A zenekar összetartó és megújuló erejét mutatja, hogy többen nyugdíjasként is ragaszkodnak hozzá, és hogy egészen fiatal — középkorúak — tagjaik is vannak, akik az utánpótlást biztosítják. Időnként, de legalább évente egyszer a klubban, a fehérszta mellett, családjuk társaságában közös összejövetelt tartanak.

A közönségsiker pólusai

Október 15-én, délelőtt tizenegy órakor került sor az Erkel Színházban az 1978/79-es évad első vasutas-operabérleti előadására. Mint annyiszor, most is telt ház volt. Kétezer, operát kedvelő vasutas (többsége már hajnalban vonatra szállt, hogy Budapestre utazzon) foglalt helyet a nézőtérben és tekintette meg Vincenzo Bellini: Norma című kétfelvonásos operáját.

Sok közönségszervező szakember, színházi direktor nyilatkozott már elismeréssel arról a lelkesedésről, amit a vasutasok tanúsítanak az operabérleti előadások iránt. Minden évben gyorsan gazdára találnak a bérletek, sőt néha már protekció kell ahhoz, hogy valaki bérlettulajdonosnak vallhassa magát. Ez az érdeklődés azonban a jó szervezésen kívül — amely kétség kívül a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda, és sport osztályának javára irandó — a komolyzene iránti igény fokmérője is. A vasutas operabérletek az évek során az izlésformálás kitűnő eszközeinek bizonyultak.

Nem szabad azonban megfeledkezni a siker másik pólusáról sem. A közönséget becsülő, igényes operaszínház zenei munkásságának erőfeszítéseiről, műsorpolitikájáról. A legtöbbször olyan zeneműveket tűznek műsorra, amely klasszikus értékű, és mindig érdeklődésre tarthat számot. Így történt ez legutóbb is, hiszen Bellini Normája már régen meghódította az egész világ operaszínpadait. A szereposztás is méltó volt a darab hírnevéhez. A zenedráma melódiáiban rejülő jellemábrázoló erő kitűnően érvényesült Sass Szilvia, Takács Klára és Nagy János emberi szenvedélyeket hűen tükröző, sokszínű játékában.

A siker igazi értékmérője nemcsak az előadás végén szünni nem akaró taps, hanem sokkal inkább a léleken leülepedő, maradandó zenei élmény. Sokan érezték ezt így azon az októberi délelőttön az Erkel Színház nézőtérén. Igéretes premierje volt ez az idei operabérleti idény kezdetének.

A darabot Mikó András rendezte. Vezetnyelt: Medvecki Ádám.

K. S.

Novemberi szonett

Igy reggel, ha megzörren a tábla és sóhaj, sir a kukoricaszár valahol fácskakkas hangja száll pártját hívja rikkantva a bába...

A jegenye omló ködbe mártva csak a megszokott jeladásra vár majd indul ő is — ruhája nincs, már ledobta a rozszant téli ágyra.

A sin álmában éleset jajdul, később halkán, édesen felnevet hangjára egy harang aprót kondul

köszönti a most kelő lelkeket és hirtelen minden megbolondul szavuktól — fény lepi a kerteket.

Kelykó István

ÚJÍTÁSI VERSENY

A KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére

A miskolci igazgatóság — a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére — a harmadik negyedévben újítási versenyt hirdetett. A felhíváshoz valamennyi szolgálati hely csatlakozott. A verseny ideje alatt 503 dolgozó 341 újítást nyújtott be, melyből bevezetésre került 170 újítás, 18 százalékkal több, mint az elmúlt év azonos időszakában. A bevezetett újítások gazdasá-

Hét óra. Fölcsendül a zene, a fúvósok hangja betölti a termet. Keringő, polka, népdalösszeállítás és indul, majd dr. Virágh László, a békéscsabai városi tanács művelődési osztályának vezetője mondja el köszöntő szavait. Megemlékezik a sikeres esztendőkről, amelyek igazán most értek be a közművelődési feladatot ellátó zenekar pályafutása során. Szerepük a város és a vasút életében nélkülözhetetlen: ott vannak minden ünnepségen, koszorúzásban, sportrendezvényen és még a szomorú kötelességnek is eleget tesznek a temetések alkalmával. De önálló koncerteket is adnak, mint legutóbb a nyáron is, amikor a budai várban léptek fel tizenével. Ötvös Nándor karnagy pedig megalakulásuk óta a zenekar művészeti vezetője. Befejező szavaiban a városi tanács további támogatását ígérte meg.

Vacsora után a zenekar tagjai, fiatalok és idősebbek együtt szórakozva töltötték az időt a családi esten.

Vass Márta

Ukrán festők kiállítása

A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban a városi pártbizottság, a Házfias Népfront városi bizottsága és az MSZBT tagszervezetek „Ukrán festészet és grafika” címmel kiállítást rendeztek. Az ukrán név életét bemutató tárlatot több vasutas szocialista brigád is megtekintette.

Vasutasok az iskolapadban

Békéscsabán a klubkönyvtár adott otthont a tanulást vállaló öreg diákoknak

Hétfői napokon a békéscsabai klubkönyvtár a tanuló vasutasoké. Reggel fél kilenctől délután fél ötig jegyzetelnek, figyelnek, kérdeznak — ha éppen nem értenek valamit. Ebben a tanévben harminchárman végzik az általános iskolai 8. osztályát. Többségük a pályafenntartásnál dolgozik, de szépszámmal akadnak a forgalomtól s a szentesi építési főnökség békéscsabai építésvezetőségétől is. Két-három ember kivételével, valamennyien bejárók, keddtől péntekig a munkahely és a lakóhely között ingáznak. Szétszórt területen dolgoznak, nem ritka a 150—200 km-es körzet sem. Hétfőn eltérnek a munkarendtől. Ilyenkor a békéscsabai klubkönyvtár látogatják meg, ahol csendes napot tartanak, hogy semmiféle rendezvény ne zavarja a tanulást.

Közös akarattal

Dányi Pálnéval, a klubkönyvtár vezetőjével és Magyarországi Istvánnal, a társadalmi vezetőség tagjával, oktatási felelőssel beszélgettünk. Arról van szó, hogyan sikerült a kezdeti nehézségeken túljutni, hiszen nem lehetett könnyű a létszámbeli hiányos munkaterületekről, minden hét egy teljes napján, embereket kivonni a munkából.

— Először a vezetőkkel kellett közös megegyezésre jutnunk — mondja Dányi Pálné —, s miután mindannyian egyet akartunk, sor kerülhetett a dolgozókkal való személyes beszélgetésekre is.

— A gyakorlat igazolja, hogy mindent meg lehet oldani — kapcsolódik a beszélgetésbe Magyarországi István és bizonyos adatokat sorol fel: — 1977 márciusában 20 ember vizsgázott az általános iskola 8. osztályából. Szeptemberben beindítottuk az 5. és 6. osztályt, 18 fővel. Közülük kilencen a pályafenntartástól, hatan a forgalomtól voltak.

— Mindenki vizsgázott?
— Négyen maradtak ki. A többiek vizsgaátllaga hármast felelt volt.

Dányi Pálné mondja: — A legjobb propagandát a tanulók maguk fejtik ki. Akik elvégezték a 8. általánost, kedvet, önbizalmat adnak másoknak is. Példa erre az idei év. Február-

ban már harminchatan kezdtek a 7. osztályt és júniusban huszonkilencen sikeresen le is vizsgáztak. Heten betegség miatt hagyták abba a tanulást. Jelenleg a 8. osztályt harminchárman végzik.

Segít a kollektíva

— Ha összeadjuk a hétfői napok óraszámát, a harminchárom hallgató munkaidő-kiesése a 8. osztály befejezéséig több ezer órára tehető. Hogyan tudják a kiesést pótolni a munkahelyeken?

— Jó szervezéssel, átcsoportosítással — válaszol Magyarországi István, aki ismeri a körülményeket és a lehetőségeket is. Mielőtt a pályafenntartási főnökség személyzeti vezetője lett, hosszú éveken keresztül pályamunkás volt. Az új beosztáshoz őt is a tanulás segítette.

— Nagy szerepet vállalnak a munkáskollektívák is — tördi meg Dányi Pálné. — Az itt tanuló vasutasok egy-két kivétellel szocialista brigádban dolgoznak. Hétfői napokon természetesen, hogy a brigád tagjai többet munkát végeznek helyettük.

Békéscsabán a klubkönyvtár leghasznosabb tevékenysége a tanulás segítése, a lehetőségek bővítése. Az általános iskolai tagozaton kívül, az intézmény falai között kapott helyet a Vasútforgalmi Szakközépiskola kihelyezett tagozata is, amelynek első osztályában jelenleg hetvenkét vasutas szerez magasabb képzettséget. A szakközépiskolások napja a csütörtök. Kéthetenként, szombaton pedig ismét az általános iskolai hallgatók veszik birtokukba a kihelyezett tagozatot, hogy — a szabad idejükben — konzultáljanak a tanárokkal.

Két óra között, a szünetben Ábrahám Bélánéval, a Dolgozók Önálló Általános Iskolája igazgatójának beszélgettünk. Ezen magyar irodalomból tart előadást az A osztálynak.

Hasznos módszerek

— Nagy segítséget jelent a tanulóknak az írásvetítő — mondja. — Nemcsak azt tanulják meg, hogyan kell az anyag-halmazból kiemelni a fontos részeket, hanem a vázlat egyúttal a vizsgára való felkészülést is megkönnyíti.

A pedagógusok külön érdekese, hogy fontosnak tartják a leadott tananyag megértését is. Egy-egy új ismeret magyarázatában csak akkor mennek tovább, ha mindenki előtt világos a tudnivaló. Az írásvetítőt egyébként Dányi Pálné tavaly vásárolta a klubkönyvtár részére. Mint ahogy a magnót, a rádiót is, amellyel a Mindenki Iskolája adásait lehet hallgatni. A három készülék nagy segítségét jelent a pedagógusok módszertani munkájában, és a tanulás könnyítésében is. Az emberek szívesen, jó kedvvel vesznek részt a foglalkozásokon. Hiányzás alig van, s a felkészülésük is megfelelő.

A két tágas, világos oktatóteremben, hosszú asztalok mellett, minden tanulónak megszokott helye van. Ha valamelyik hétfőn egy szék üresen marad, rögtön tudják, ki a hiányzó. Tudja Magyarországi István oktatási felelős is, aki rendszeresen ellenőrzi a létszámot. De ezzel nem éri be, rendszerint azonnal telefonál a munkahelyre, hogy tájékozódjon a hiányzás okáról.

Óraszünetekben, a harminchárom 8. osztályos vasutas közül néhánnal sikerült beszélgetni. Legtöbbjük hajnalban kel, hogy munkahelyére utazzon, és mire ismét haza kerülnek, este hét óra van. Ilyen körülmények között lehetetlen lenne más formában tanulni. Persze sok helyen a nappali oktatáson való részvétel is korlátozott.

A brigádvezető kezdte a tanulást

Madarász István Békéscsabai állomás gurításvezetője elmondta, hogy Petőfi brigádjában hármán nem rendelkeznek nyolc általános iskolai végzettséggel. Miután munkaterületükön sokszor 18—20 ember is hiányzik, egyszerre mind a hármán nem vehetnek részt a nappali oktatáson.

— A brigád úgy határozott, hogy először én végzem el a nyolc általánost, s csak azután a másik kettő. Ilyenkor hétfőn, az egyébként szabadnapos társam dolgozik helyettem.

— Szívesen teszi?
— Szerepel a vállalkásunkban a nyolc osztály befejezése. Ki így, ki úgy járul hozzá a vállalkás teljesítéséhez.

Madarász István nemcsak a saját előmenetelével törődik. A hetedik osztály írásbeli vizsgája után, egyik kocsi rendező osztálytársa megbetegedett, így a szóbeli vizsgán már nem vehetett részt. A hónapokig tartó betegség ideje alatt, a tanuló elbizonytalanodott, és a pedagógusok biztatása ellenére, az utóvizsga fokozott feszültséget váltott ki belőle. A Petőfi brigád vezetője elkísérte osztálytársát a vizsgára és az ajtó előtt drukkolta végig a felelést. Amikor társa mosolygó arcát meglátta, együtt örültek a sikernek.

Seprényi Benjamin pályamunkás, 60 km-re lakik Békéscsabától. A vasutasnapon kiváló dolgozó lett. Tízvennek testvérek, csak neki hiányzott a 8 általános iskolai végzettség. A testvérek öröme most már ő sem lóg ki a sorból.

Török Sándor Gyulaváriban lakik, a GMP SZ VI. szakaszán dolgozik. Ez a szakasz azért is említésre méltó, mert a legtöbb társadalmi munkát végzi a klubkönyvtár részére. Hívás nélkül, önszorgalomból. Török Sándor mosolyogva jegyzi meg: — Azt mondta a brigád, ki-hűz a névsorból, ha nem fejezem be a nyolc általánost. Azt pedig mégsem akarom.

A 8. osztály után szakközépiskolában

Haibach Imréné jelenlegi munkaköréhez szükség van a nyolc általánosra. Személypénztáros, a Tyereskova szocialista brigád tagja. Férje is a klubkönyvtárban tanul, a Vasútforgalmi Szakközépiskola hallgatója.

— Jövőre, ha sikerül, én is szakközépiskolás leszek — újságolja Haibachné.

Marsi András tolatásvezető, a Kossuth szocialista brigádban dolgozik. Egyszer már elkezdte a hetedik osztályt, de félidőben lemaradt, mert bejáró, és nem tudta egyeztetni a munkát a tanulással.

Késő délután, miközben az állomáson a vonatra várunk, Magyarországi István, a mellettünk elhaladó fiatal targoncavezetőt üdvözlö.

— Ő is pályamunkás volt — fordul hozzám. — Elvégezte a nyolc általánost, aztán gépkezelői tanfolyamra küldték. Pálkás Katalin

Szüret társadalmi munkában az etyeki dombokon

„Sötétzöld színű és tömött a tő / egy-egy vörös levéllel néha tarka; / édesen lankad, érve csüggedő, / kékes fürtjével a nemes kadarka” — írta Babits Mihály Szüret előtt című versében. Megértek az etyeki Hungarovin szőlészeti cég gazdaságában is. A MÁV Beruházási Iroda negyven dolgozója szabad szombaton, társadalmi munkában segített a gazdaságnak szüretelni. A hangulatos, vidám szüret egy-egy pillanatát örökítette meg a fotóriporter.



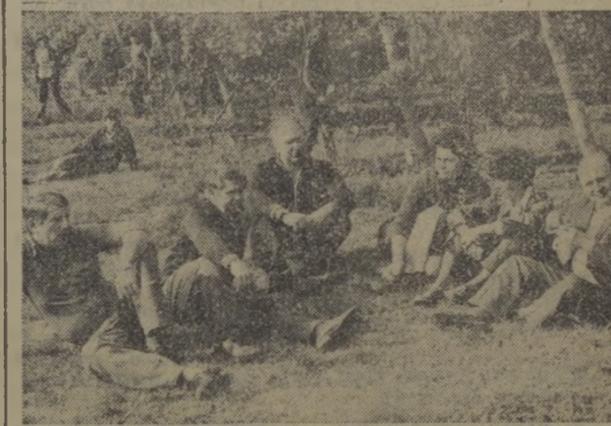
A sárguló, tarka levelek közül ügyes kezek szedik az édes szőlőt



Dús fürtök kellenek magukat a tőkén. A gazdag termésnek — a kép tanúsága szerint — nemcsak a gazdaság dolgozói örültek



A kis „vincellér”, Zsuzsika, elmélyülten tanulmányozza dr. Tóth I. György irodaigazgató munkáját



A friss levegőn jólesett az ebéd, no meg egy kis pihenés sem árt, mert déltájban már megfájdult a társadalmi munkások dereka...

(Tenta György képriportja)

A POTYAUTAS

Nemrég szüreti vendég voltam az egyik szombathelyi ismerősöm községi szőlőskertjében. Ragyogó idő volt. A jó hangulat sem hiányzott, és semmi más, ami szükséges az igazi szürethez.

Az asszonyok, lányok hangos csiviteléssel szedték a szőlőt, a gyerekek pedig — mint a karámból kiszabadult csikók fáradhatatlanul futkároztak a tőkék között. Nekünk, a gazdával az volt a dolgunk, hogy ledaráljuk a kádba azt a szőlőt, amit a puttonyos a bungaló elé hordott. Közben persze a tüzet is táplálni kellett, ami fölött egy jókora bográcsban rotyogott a birkapaprikás.

Dél körül a gazda egy üveg pálinkát és poharakat nyomott a puttonyozó fiatalember kezébe, mondván: kinnálja az asszonyokat, nehogy elcsapja a hasukat a szőlő.

— Kár ezeket egy csepp is, papa — nevetett a fiatalember —, hiszen reggel óta olyan nagy dumában vannak, hogy a termést sem volt idejük megkóstolni.

— No, csak vidd, fiam és itasd őket! — mondta a gazda, s hogy elment a legény, megjegyeztem:

— Nem is tudtam, hogy ez a szép szál fiatalember a fiad.

— Fogadott fiam ez nekem — magyarázta a barátom, majd hozzátette: — Este, ha magunkra maradunk itt a présnél, elmondom a sorát. Nagyon érdekes. Biztosan kedvet kapsz arra, hogy megírd a történetet.

Alig vártam az estét, amikor elcsendesedett a szőlőskert és a szüretelők hazamentek. Mi is hozzáláttunk a préseléshez, majd unszólásomra a barátom elkezdte:

— Nyolc... vagy kilenc éve? Pontosan már nem is tudom,

mert a Pali, aki itt puttonyozott ma (és most is velünk lenne, ha szolgálatban nem kelene mennie éjjel), még csak olyan kamaszlegényke volt, amikor potyautasként elkaptam a vonaton.

— Potyautasként?
— Úgy ám. A pesti gyorson jártam akkor jegyvizsgálóként, s egyik alkalommal, hazafelé, Veszprém előtt vagy után, már pontosan nem tudom, fenn akadt rajtam a fiú. A potyautások szokása szerint elkezdett a zsebemben kotorászni, aztán mondtam, hogy ne strapálja magát. Inkább arról beszéljen, hova akar eljutni. Szombathelyre — mondta —, mert hogy ott dolgozik egy testvérem, s azt megy meglátogatni.

— Hány éves vagy?
— Tizenhét múltam — mondta szemrebbenés nélkül.

— No, akkor mutasd a személyi igazolványod! — ripakodtam rá, bár megtermett gyerek volt, de riadt tekintetéből is jól látszott, hogy messze van a tizennyolcadik életévéhez.

— Jobb lesz, ha őszinte leszel, öcsi! — fogtam meg a gyerek karját, és betessékeltem egy üres fiúkébe. Ott aztán kifaggyattam öklémét, s hamarosan kiderült, hogy éppen aznap volt az évzáró ünnepély. A nyolcadik általános osztályt járt fiatalúr két tantárgyból is megbukott, ezért ő inkább világot látni indult, azzal a céllal, hogy az országhatárt is átlépi.

No persze, ezt nem mondta, de nem volt nehéz következtetni. Az is mese volt, hogy neki testvére dolgozik Szombathelyen.

A vonat robotgott, s nekem döntenem kellett, hogy mit kezdjek a gyerekkel. Természetesen nem engedhettem a vakvilágba. Ahhoz sem volt kedvem, hogy átadjam a rendőrségnek, mert éreztem, hogy a kölyök romlatlan, hazugságai átlátszóak, s azt is megtudtam, hogy szülei rendes emberek.

Mondom neki, amikor megérkezünk Szombathelyre, hogy nem adom át se a forgalmistának, se a rendőrségnek, hanem, mert éjszaka van, és így nemigen tud idegenben tájékozódni, hát aludjon nálam. Holnap majd kitalálunk valamit.

Az én kis Palkóm nem ellenkezett. Hálásan nézett rám, s amikor leadtam a szolgálatot, olyan hűségesen battyogott mellettem, mint egy pulikutya.

ahhoz, hogy kibuggyanjon belőle a sírás.

Egész nap beszélgettünk, és sok minden kiderült az én potyautasomról. Többek között az is, hogy a szülei mindenáron gimnáziumba akarták adni, majd pedig az egyetemre. De ő csak a motorokhoz húz, azokkal szeretne mielőbb megismerkedni.

— Ennek semmi akadály — mondtam én. Másnap utazott velem vissza Pestre.

A szülei valóban rendes emberek, akik fiúk megmentőjeként hálálkodtak, de én nem értem be ennyivel. Mondom, hogy a gyerek szíve a motorokhoz húz, és tanácsoltam, irassák be a Ganz-MÁVAG-ba motorszerező ipari tanulónak. Szerintem a pótvizsgálával sem lesz baj.

Nem is volt.

Az eset óta eltelt egy kis idő. Pali két éve dízelmozdonyon van. Nemcsak a szakmát sajátította el kiválóan, hanem a különböző tanfolyamokon is jeleskedett.

A fiúval — aki engem papának szólít — azóta is tartjuk a kapcsolatot. A szülőik el is adták a szüretelői közt az a nyúlánk természetű, zöldsapkás hölgy volt a Pali édesanyja. A papája nem tudott eljönni, de volt már itt a pincében többször is. Érdekes, társalgó ember. Büszke a fiára.

— Te sem vagy akármilyen kalauz, hiszen még a világgá szaladó gyerekből is vasutat csinál — mondtam a barátomnak.

— Miért? — mosolygott rám. — Ha hivatalosan járok el a fiúval, esetleg úgy megvádol, hogy csakugyan világgá szalad...

Dávid József

ELINDUL A VONAT

Hálókocsik — ágynemű nélkül

Raktározási gondok, rossz munkakörülmények, elhanyagolt szociális létesítmények a Keleti mozgószo-
lgálatnál

A nyáron történt. Az NDK-ból a Keletibe befutott egyik expresszvonatnak Tóth László, az Utasellátó Vállalat főigazgatója is utasa volt. A pályaudvaron munkatársai várták. A főigazgató egy lyukas törölközővel a kezében jelent meg a hálókocsi ajtajában. Egy pillanatra a várakozók arcára fagyott a mosoly. A mozgószo-
lgálati igazgatóság vezetőjének később meg kellett magyaráznia, hogyan került lyukas törölköző a hálókocsiba.

Nem meglepő...

A történet, amelynek híre hamar elterjedt, nem lepte meg a Keleti pályaudvar hálókocsi-kalauzait, mert a nyáron sokszor nemhogy lyukas törölköző, de még ágynemű sem jutott az utasnak. Ezzel kapcsolatban szerkesztőségünkhez is érkeztek panaszok. Azt is megtudtuk, hogy a pályaudvar 9-es mozgószo-
lgálati üzemének vezetői nem jó néven vették, ha a hálókocsi-kalauzok jeleztek az effajta mulasztásokat.

Vajon miért? Milyen akadályai lehetnek annak, hogy a Keletiből induló nemzetközi vonatokban kőlekedő Utasellátó hálókocsik ágyneművel rendesen felszerelve induljanak el országhatárainkon túlra? Erre kerestük a választ a 9-es mozgószo-
lgálatnál.

— *Öt éve vagyok a 9-es mozgószo-
lgálatnál* — mondta F. Cs. — *Az idei nyáron különösen sokat bosszankodtunk. Előfordult, hogy hatvan lepedő helyett csak harmincat kaptam. A visszaútnál (szegény utas, ha tudná!) a szennyből kellett válogatni az ágyneműt.*

— Már a gyomrom is remgett, valahányszor szolgálatba jöttem — szolt közbe D. F. — *Igazgatónk elrendelte, hogy nyáron három órával korábban jelentkezzünk, s ve-
gyünk részt a hálókocsi felszerelésének ellenőrzésében. Am ez sem segített. Mire megállapítottuk az ide-oda tologatott kocsinkban, hogy a szükséges 120 lepedőből és fejpárnahuzatból egyetlen egy sincs, már el is érkezett az indulás ideje. Utána törhettem a fejem, hogy mit hazudjak az utasoknak, hogy mentsem a mundér becsületét...*

A késő este vagy éjfél tájban induló vonatknál különben sem ért volna sokat a korábbi jelentkezés, mivel — *Mokos János* raktáros elmondása szerint felszerelést csak reggel 5 órától este fél 8-ig adnak ki.

— *Ezen túlmenően ágyneműellátási gondjaink is vannak* — tette hozzá a raktárosmintegy érzékeltetve, hogy a szolgáltatás színvonalának emeléséhez nem elegendő egy főigazgatói parancs. Jól átgondolt intézkedések egész sorozatára van ahhoz szükség. Ilyesmire azonban az Utasellátónál senki sem vállalkozott.

Eikendözött hibák

A pontozó napló, amelybe a hiányosságokat vezetik, sokszor üresen maradt. A kalauzok szerint azért, mert mindenki előtt nyilvánvaló volt az ágyneműhiány. De ha mégis bejegyezték valami hiányosságot, akkor sem történt semmi. Ezért lassan leszoktak a bejegyzésekről.

Az üzem főraktárában — ahol az ágyneműket és a tisztítószereket tárolják — *Csuhai László* főraktárostól kérdeztem:

— *Mi az oka annak, hogy nincs elegendő ágynemű?*

— *A nyáron valóban sok gondunk volt* — mondja. — *Ennek oka az, hogy a Visegrádi utcai ruhatisztító ktsz a szennyest nem tudta időben tisztítani és visszazállítani.*

Ugyan a ktsz szolnoki üzeme segített, de így is tíznaponként kapjuk a tiszta ágyneműt. Jelenleg is vannak ágyneműgondok, csak nem olyan súlyosak, mint a nyáron. Az is gondot okoz, hogy a raktárban csak 35–40 mázsza ruhát tudunk tárolni.

F. Cs. hálókocsikalauz október 17-én, amikor ellenőrizte a Meridian-Expressz hálókocsiját, kiválogatta a lyukas lepedőket és huzatokat, annak reményében, hogy kap helyettük tisztát, épet, de sajnos. csalódnia kellett. A raktárban csak két törölközőt adtak.

— *A Nyugatiból induló vonatokon mindig van tiszta ágynemű* — mondta Mátyas László, a 10-es mozgószo-
lgálati üzem II. számú alapszervezetének KISZ-titkára, aki szintén hálókocsi-kalauz. — *Ott a dolgozók és a vezetők együttesen szüntették meg a gondokat. A szocialista brigádok minden héten takarították és mosást is vállaltak.*

— *Az utasok jogosan panaszkodnak, hiszen sokszor a kényelmes utazás minimális feltételei sincsenek biztosítva* — kapcsolódik a beszélgetésbe M. J. hálókocsikalauz. — *Az a véleményem, hogy az üzem vezetői gyakran elkendőzik a hibákat, s a dolgozókra hárítják a felelősséget.*

Áldatlan állapotok

— *Nem akartam elhinni, amikor meghallottam, hogy a Keletiben ilyen dolgok is előfordultak* — mondja csodálkozva Tóth Tiborné, a mozgószo-
lgálati igazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára. — *Igaz, hogy egy évig iskolán voltam...*

— *A szakszervezeti bizalmi-
nak nálunk csak névleges feladata van* — kesereg D. F. hálókocsi-kalauz. — *Nem kérdezik meg tőle, hogy érzik magukat a dolgozók, és a panaszokat sem hallgatják meg. Maga elmegy, mi maradunk. Az igazság az, hogy nem érdekes a főnökökkel ujjat húzni, mert mindig mi húzzuk a rövidebbet.*

Másfajta gondok is vannak a 9-es mozgószo-
lgálatnál: rosszak a munkakörülmények, a szociális létesítmények pedig a legminimálisabb követelményeknek sem felelnek meg. A 18-as üzemhez tartozik az a helyiség, ahol a mozgószo-
lgálat dolgozói és segédmunkásai étkeznek. Az „ebédlő” a Keleti pályaudvar étterme alatt lévő pincében van. Koszos, elhanyagolt lépcső vezet a mélybe. A helyiség falairól perog a vakolat, a kopár asztalok mellett törött, selejtezett székek sorakoznak. Naponta százan étkeznek itt. Amikor megkérdeztem, miért nincs az asztalon terítő, a raktáros mogorván megjegyezte:

— *Minek ezeknek, ügyis lesznek!*

Az öltözőben hasonló kép fogadott, amely a pályaudvar másik oldalán, szintén a pincében található. Az amúgyis szűk folyosó két oldalán vannak az öltözőszekrények. A földön beporosodva hever egy új mosdó, mindenütt hulladék. A kövezt régen nem látott sem söprűt, sem felmosóruhát. A szűk helyiségben, ahol mintegy harminc ember öltözik, a mennyezeten szennyvízcső vezet valahova. Vastag és vékony kábelek fenyegetően lógnak alá. A mosdó felett madzaggal felkötött vízcsap, melyet egy kimondhatatlanul mocskos fa dobogóról lehet megközelíteni. A mosdó környéke szennyvíztől feketélik. Szappan, törölköző sehol. A szekrények tetején vastagon áll a por és a málló vakolat.

Évtizedes gondok

Így néz ki a férfi segédmunkások öltözője. A hálókocsi-kalauzoknak azonban még ilyen sincs. Huszonnyolc éve

kérik, hogy legalább egy vécét kapjanak. Sem átöltözésre, sem az elszámolásra nincs számukra egy tenyérnyi hely sem.

— *Szinte kilátástalan, hogy az elhelyezésen változtatni tudnánk* — mentegetőzik Akantisz Tibor, a mozgószo-
lgálati igazgatóság helyettes vezetője. — *A pályaudvar túlszűfolt, sokkal több helyünk nem lesz ezután sem. Még ha megkapjuk az egyik pincészet, a jelenlegi rendelkezések nem teszik lehetővé, hogy ott öltözőt vagy mosdót létesítsünk. Az előkészítő és kiszervező munkának a feltételei is rosszak. Ez évtizedes gondunk! Hosszas tárgyalás után elértük, hogy megkaptuk az öregkezelő 10-es vágányát. De mivel nincs szilárd útburkolat, így gyakran kézi erővel kell a kocsihoz szállítani azt is, amit targoncával lehetne. Ki-nőtünk a raktárainkat is.*

— *Személyi gondjaink is vannak, főleg a Keletiben. Vezénylési rendszerünket is át kellene szervezni. Jelenleg még sok a spontánitás, s ez néha hibákat szül. Ami pedig az ágyneműgondokat illeti, talán most, a forgalom csökkenésével megszűnnek.*

Mi lesz jövőre?

Lehet, de mi lesz a jövő nyáron, amikor újra megindul a turistaforgalom? Minden marad a régi?

Ismerjük az Utasellátó Vállalat nehézségeit. Azt is tudjuk, hogy minden évben nagy erőfeszítéseket tesznek az szolgáltatások színvonalának emeléséért. Ehhez azonban kevés a vállalat vezetőinek törekvése, jó szándéka. Arra is szükség van, hogy az üzemek vezetői is egy nyelven beszéljenek, egy irányban húzzanak. Ha nem ezt teszik, előbb vagy utóbb kátyúba reked a szekér.

Megengedhetetlen az is, hogy a hiányosságokat feltáró hálókocsi-kalauzokat elmarasztalják. Az ilyen szemlélet, amelynek a vállalat szolgáltatásait megfizető utasok is kárát látják, ideje volna már száműzni.

Szalai Mária

Utas voltam a mérővonaton

A napokban utasa voltam az egyik vasúti felépítményi mérővonatnak.

— *Kész? —* kérdezi a mikrofonon keresztül Farkas Antal mérőcsoport-vezető.

— *Kész. Indulhatunk!* — hallatszik a válasz az URH-adóból.

Kétszer egymásután megszólal a csengő, majd egyre gyorsulva dübörgünk Mezőcsát irányába.

Tapogatókarok és grafikonok

A mérőasztal mellett, egymással szemben ül a mérőcsoportvezető és a miskolci igazgatóság kiértékelő technikus, Horváth József. Jelen van még Bajer Ottó, Tóvári György és ifj. Posvai László műszerész.

— *Tapogatókarok érzékelik a sínszál helyzetét — magyarázza Fekete József vonalkezelő. — Ezek továbbítják a mérési adatokat a kocsi-
ba, amit öt pár golyóstollbetét rögzít egy mozgó papírhengerre.*

— *A vasút vonalait évente kétszer „be kell mérni”.* — mondja Horváth József. — *A 100 kilométer feletti sebességű szakaszokon viszont évente négyszer kell elvégezni ezt a műveletet. Ilyen pályán haladunk most is... A pályamesterek ma már kézműves-sel nem tudnak eleget tenni a feladatnak, ezért vezették be a vasúti felépítmények gépi úton való ellenőrzését.*

— *Hid... átjáró... —* harsogják az ablaknál álló figyelők, s a kezükkel lévő gombokkal jelzik a kilométereket is. A csoportvezető mindezt rábélyegeti a papírhengerre.

Egyenletesen, döccsenés nélkül fut alattunk a kocsi. Jó a pálya. Nézem a szinuszgörbe-szerű grafikonokat, s szeretném érteni, mi, mit jelent. Farkas Antal kitalálja a gondolatomat. Magyarán kezd:

Miről vall a felépítmény?

— *A kék színű iron a metritáry szerinti jobb, a piros a bal sínszál adatait rögzíti. Öt szempont alapján mérjük a vasúti felépítményt: sűppedés, sintonizálás, túlemlés, irány, nyomtáv. A görbék magasságát a számlálók összegezik, s azok figyelembe-
vételével tervezik a pálya-*



Együtt a személyzet, robot a mérőkocsi (Laczó József felvétele)

fenntartási főnökségek a karbantartást.

— *Mi az egyezményes jelek segítségével keressük vissza, hol kell kijavítanunk a pálya hibáit —* fűzi hozzá a vonalkezelő.

Rohan velünk a mérővonat, egymás után hagyjuk magunk mögött az állomásokat. Minden rendben, szót válthatunk a bemérők életéről is.

— *Allandóan úton vagyunk. Ezért szabadságot tavasztól őszig ritkán kapunk —* mondja ifj. Posvai László.

— *A család mit szól a vándorlétehez?*

— *Hm... Bizony észrevétlenül nőnek fel a gyerekek. Bajer Ottó zavartan simítja hátra gyérülő haját. Ő már 23 éve járja a vonalakat. Ha az évenként megtett kilométereket összeadják, már körbeutazhatta volna a földet.*

Kolaj László

Rajkai fiatalok látogatása a szombathelyi csomóponton

Október 24-től három napig rajkai fiatalokat látott vendégül a szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság. A közös magyar-csehszlovák határállomás-huszonöt tagú küldöttsége megismerkedett Szombathely állomás és a csomópont gazdasági életével és a fiatalok munkájával. Ellátogattak Kőszegre is, ahol megtekintették a MÁV Nevelőotthont,

majd visszatérve a szombathelyi igazgatóság múzeumát is meglátogatták.

A látogatás azért is jelentős, mert a két vasúti csomópont között nagy nemzetközi teherforgalom bonyolódik. A fiatalok elhatározták, hogy a jövőben nagyobb gondot fordítanak a tranzit szállítmányokra.

MEGHITT KÖZÖSSÉGBEN

„Civilben” kedélyes emberek a pénztárak szigorú revizorai

— *Öt-hat évvel ezelőtt rendkívüli mértékben megszaporodtak a pénztári vizsgálások. Emlékezetes például a kelenföldi és a kőbánya-felsői eset, melyeknél az együttes kár összege meghaladta a félmilliárd forintot. A vasútüzem vezetőinek intézkedései nyomán azóta mind a visszaélések száma, mind a károk forintértéke lényegesen csökkent. Hogyan sikerült elérni?*

Kevesebb a visszaélés

— *Csoportunk létszámban és felkészültségben egyaránt megerősödött. Jelenleg is szigorúan tárgyaljuk a visszaéléseket, de a károkozás mostanában sokkal kisebb az előbb említettekénél —* mondotta Stári Dezső, a budapesti igazgatóság pénztárellenőrzési csoportjának vezetője.

A csoportvezető elmondta azt is, hogy ellenőrzéseik nyomán a szolgálati helyen javult a pénzügyi feyelem. Fontos feladatnak tekintik a fiatal, kezdő pénztárkezelők felkészítését, támogatását is.

— *A fiatalok szívesen jelentkeznek pénztárkezelőnek, szeretik ezt a munkát, de a*

bevételek elszámolásánál még gyakran segítségre szorulnak. A technikai eszközök fokozatos korszerűsítése — mint például a jegynyomógépek alkalmazása — vonzó hatást gyakorolt a fiatalokra. Jó példáját tapasztalhatjuk ennek többek között Budapest-Déli pályaudvaron. A csoport tagjai sokat tettek a helyzet javulásáért. Egyiküket, Szigeti Sándor főfelügyelőt, pénztári revizort, így mutatja be a csoportvezető:

— *Sanyi bácsi 1975. október 1-től dolgozik itt. Azelőtt Vácra tóton volt állomástartó. Most a Budapest—Szob, Vác—Balasgyarmat és a Budapest—Veresegyház—Vác közötti vonal állomásain tart pénztári ellenőrzéseket. Mellesleg már évek óta vezeti igazgatóságunkon a szakszervezeti szervezetben létrejött művészeti szemináriumot. Előadásait „Művészeti életünk időszéri kérdései” címmel tartja. Ezek az összejövetelek színesek, igen hasznosak. Ezen kívül a komolyzene népszerűsítésére is sikeres erőfeszítéseket tesz környezetében, hiszen valamikor magánúton operanékesnek készült. Sokoldalúságát jellemzi még, hogy egy-egy saját festményéről csoportunk*

tagjai igen elismerően nyilatkoznak. Szenvedélyes turista. Fotózásban pedig körünkben szakmai tekintélynek számít.

Beiktatás mindig családi légkörben

— *Megszerettem ezt a közösséget —* vallja Szigeti Sándor. — *Jól érzem magam, mert olyanok vagyunk, mint egy család. Időnként együtt szórakozunk, s gyakraiak a közösen szervezett bel- és külföldi társasutazások. Szép hagyománya a csoportnak, hogy egy-egy új tag beiktatásakor — melyre a revizori vizsga letételét követően kerül sor — olyan összejövetelt szervezünk, melyre meghívjuk a nyugdíjba vonult munkatársaink kívül az új munkatárs férjét, illetve feleségét is, hogy a családtagokkal is bensőségebb kapcsolatot alakíthassunk ki. Ugyanezt a célt szolgálja, amikor közösen dolgozunk egy-egy családi ház építésénél.*

— *Ne csak rólam beszéljünk —* szol közbe Sanyi bácsi. — *Említsen még néhány nevet a csoport tagjai közül.*

Így kerül szóba Koszta László, a csoport ezermestere, aki fém- és famunkákban utólrhetetlen. Nagy Lajos, a fiatalabb generáció egyik képviselője, aki különösen arra büszke, hogy két kislánya óvodában, illetve az iskolában apukájuk hivatásával dicsekszik. Oltványi József, kinek hobbykertjében akkorára nőnek a szőlőfűrtök, hogy azoknak pártját csak a mezőgazdasági kiállításokon lehet látni. Ennél nagyobb „dicsőséget” csak Szentesi József vív ki magának minden hét végén a bódmeri tó partján. Olyan is horgász, méghozzá nem akármilyen. Lukács József szenvedélyes növénynevelő és kerámikus, bár ez a két hobby merőben eltér egymástól, ő mindkettőt magas szinten műveli.

Évtizedeken át...

Ritkán fordul elő, hogy valaki nyugdíjaztatása előtt válik ki a csoport kötelékéből. Amennyiben erre mégis sor kerül, az azért következik, mert az illetőt vasútzeméi érdekből más — rendszerint magasabb — munkakörbe helyezik. Feltétlenül említésre méltó Tomka Ottó és Keller Kálmán neve. Ők ugyanis nemrég 30 éves pénztárellenőrzési szolgálati idővel vonultak nyugállományba.

Munkájuk, magatartásuk alapján a pénztárak ellenőrel — mint látjuk — akár a külszolgálati dolgozók példaképei is lehetnek.

Ketykó István

AZ ORSZÁGGYŰLÉS ELŐTT A KONCEPCIÓ

A népgazdaság közlekedési rendszere továbbra is a vasútra és a közútra épül

A képviselők határozatilag jóváhagyták a közlekedés- és postaügyi miniszter beszámolóját

(Folytatás az 1. oldalról)

négymillió rakodólapot használnak, de a külső szállításban csak százszázalékos feladót, vagy az átvévo nincs felkészülve a rakodólapok gépi mozgatására.

Raktáraink többségénél sincsenek meg a korszerű, egysegirakományos árukezelés feltelei. Sajnos legtöbbször az új létesítmények tervezésénél sem fordítanak erre kellő figyelmet. A vasúton szállított áruk kétharmadát iparágányon rakják, a rakodás az eszközök és iparágányok korszerűtlensége miatt lassú. A vasúti kocsik fordulőideje 85 óra. Ebből vontatásra, továbbításra, rendezésre 39 óra jut, a többi pedig rakodásra és várakozásra. Ez szemlélteti a tartalék mértékét is.

Az igazi tartalék

A népgazdasági szinten összehangolt szállítási célja az is, hogy a feladatok megalapozottabb felméréseivel, jobb időbeli elosztásával a kapacitásokat egyenletesebben használjuk ki. Ebbe beleértjük a hétféle rakodások nagyon is aktuális fokozását.

A cél tulajdonképpen az, hogy a szállítás — a népgazdaság szerves részeként — növekvő hatékonysággal működjen a közlekedés- és elosztás-felhasználás folyamatában.

Ezért a szállítatókkal közösen olyan szervezési és fejlesztési elképzelést kell megvalósítani, amely kiterjed a járművekre, a rakodógépekre, a raktárakra, a nagy áruelosztóhelyekre, az egységirakomány-képzésre, a csomagolásra. Az egységes szállítási folyamatban és az annak során alkalmazott korszerű szállítási módszerekben vannak közlekedésünk igazi tartalékai.

A fejlesztésre fordítható összegeket — a hatékonyság érdekében — sok esetben nem is a közlekedési tárca területén kell befektetni. Ha okosan gazdálkodunk a beruházási javakkal, számottevő megtakarítást érhetünk el, s jobban gazdálkodhatunk az oly becses munkaerővel is.

A közgazdasági, műszaki és forgalomszervezési kutatások meggyőzően bizonyítják, hogy csak a népgazdasági méretekben tervezett és összehangolt szállítási megvalósításával tudjuk a közlekedést a kor követelése színvonalra emelni. E nagy vállalkozás reális alapját a szocialista tervezési gondolatok garantálják és az, hogy a népgazdasági érdeket valamilyen módon a tárcák érdekei fölé helyezzük.

A koncepció céljainak megfelelően gazdaságosabbá, hatékonyabbá vált a közlekedés. A személy- és áruszállítási feladatokat ma már lényegében az arra műszakilag és gazdaságilag felkészült és alkalmas közlekedési alágazat oldja meg. A vasútról a közútra tereltek át a gazdaságtalan darabáru-fuvarozást, csaknem 300 vasúti állomáson megszűnt az áruszállítás, ezt a közúti állomások vették át. A vontatás is gazdaságosabbá vált azáltal, hogy ma már alig üzemel gőzmozdony.

Köszönet és elismerés

A népgazdaság munkaerő-helyzetének általános gondoljai fokozottabban jelentkeznek a közlekedésben. Megnövekedett feladatait már nem lehetett csupán a műszaki és szervezési intézkedésekkel megoldani, jobban és többet kellett dolgozni. Kérem, hogy e magas fórumról is mondjunk köszönetet a vasutasoknak, a gépkocsivezetőknek, a rakodómunkásoknak, a hajósoknak, a repülőknél, a villamosveze-

tőknek, az út- és hidépítőknél, fizikai és szellemi dolgozóknak öntudatos helytállásukért, a közügynek tett szolgálatukért.

A közlekedési munka ellátását látjuk abban, hogy dolgozóink számos problémáját sikerült megoldani. Ennek ellenére néhány területen — mint például a vasúti kocsirendező, sarus, forgalmi utazó, rakodómunkás, autóbusszvezető — tartós a munkaerőhiány. A helyzetet — a műszaki fejlesztésén túl — csak a munkakörülmények és a szociális ellátás javításával változtathatunk. Évente egymillió forintot költünk szociálpolitikai célokra, a munkakörülmények javítására.

Közlekedésben dolgozni embert próbáló munka. De kevés embernek jut osztályrészül az, ami például a mozdonyvezetőnek, aki egyedül 50 millió forint értékű vonatot vezet, nem is beszélve a nagy teljesítményű repülőgépek, hajók értékéről, sebességéről vagy a nagy teherbírású gépkocsik és az esztétikailag is gyönyörű kötetű autóbusszok műszaki színvonaláról, az állandó mozgásról, amely új és új színt, új és új élményt nyújt. Mind ezért és az anyagi, erkölcsi megbecsülésért, egyre több fiatal és műszaki szakember választja hivatásul a közlekedést. Hívjuk és várjuk őket. Szükség van még több jó szakmunkásra, mérnökre, közgazdászra, mert a közlekedésnek gyorsuló ütemben kell alkalmaznia a korszerű technikát, technológiát, az új szervezési módszereket.

Kamatkozó forintok

A közlekedés 150 milliárdos eszközállománnyal dolgozik: ennek gazdaságos kihasználása alapvetően műszaki tevékenység, amelyet jó szervező és irányító munkával kell párosítani. Kevesen tudják, hogy a közlekedési eszközök és létesítmények pusztá fenntartására kell fordítani a fejlesztési erőforrások 60—70 százalékát. A szállítóképesség bővítése, a munkaerő kiváltása, a biztonság, a pontosság, a közlekedés kultúráltsága terén a műszaki-technológiai fejlesztést szolgáló forintok kamatoznak a leghatékonyabban. Fejlesztési politikánk ezért elsősorban a műszaki színvonal emelésére irányul, ami együtt jár a technológia megújulásával is.

A közlekedés hatékony támogatást kapott az egész társadalomtól, a területi párt-szervektől és a tanácsoktól. Tudjuk, hogy minden vezető és felelős testület azt szeretné, ha kiemelten fejlesztenék a hatáskörébe tartozó közlekedést. De hagyományosan jó kapcsolataink alapján is kérjük annak megértését, hogy ezt korlátozott lehetőségeink sem engedik meg. Ezenkívül azt sem téveszthetjük szem elől, hogy — a helyi érdekeket is figyelembe véve — országosan egységes rendszerben kell fejleszteni a közlekedést.

Közlekedési rendszerünk folyamatos fejlesztését hazánk előnyös földrajzi fekvése is indokolja. Az észak—déli és kelet—nyugati nemzetközi közlekedés fő irányai országunkon haladnak át. Ezt az előnyt, amely egységes politikai-gazdasági érdekeinkkel, csak akkor lehet kihasználni, ha lépést tartunk a szomszédos országok közlekedése műszaki fejlődésével.

A szomszédos országokkal 24 vasúti és 32 közúti határátelölőhelyen van összeköttetésünk. Az export-import és a tranzitszállításokat olyan színvonalon kell teljesítenünk, amivel jó minőségben, korrekten szolgáljuk ki megbízóinkat. Ehhez a műszaki fej-

lesztés mellett kultúrál üzlet-politikára és gyakorlatra van szükség. Ma még megfelelünk a nemzetközi igényeknek, nem kerül el közlekedési hálózatainkat az idegenforgalom és a nemzetközi áruforgalom. A tranzitvonalak fejlesztésével ennek az előnyös helyzetnek a megtartására törekszünk.

Új fejlődési szakasz

Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció alapelveiben, fő irányában helyes volt, az élet igazolta. Célunk, hogy — a végrehajtás tapasztalatait hasznosítva — a megváltozott körülményekhez igazítsuk a jövő közlekedés-politikáját.

Megalapozottan mondhatjuk, hogy közlekedésünk új fejlődési szakasz előtt áll. A következő évtizedek megújuló, kutató szemlélettel, új módszereket, korszerűsítő szervezeti kereteket kívánunk.

Feladataink meghatározásakor abból indulunk ki, hogy közlekedési rendszerünk minnekelőtt a vasútra és a közútra épül. A szállítás ezen áll vagy bukik. Fontos feladat: e két alágazatnak — mind a belföldi, mind a nemzetközi szállításokban — növekvő hatékonysággal kell ellátnia folyamatos és biztonságos üzemét. Ennek érdekében a vasúti közlekedés elmaradt területein gyorsuló és folyamatos fejlesztésre van szükség.

Meggyőződésünk, hogy a közlekedés érdekében ilyen szellemben végzett munka eredményeként az évezred végén — lényegében a mai hálózatokon — egy korszerűbb, megjelenésében megváltozott, hatékony és biztonságos közlekedés szolgálhatja országunk érdekeit.

A közlekedést nem önmagáért, hanem társadalmi céljaink érdekében, a Magyar Szocialista Munkáspárt programnyilatkozatának szellemében kell fejleszteni. Megtiszteljük feladatunk, hogy minden erőnkkel e nemzeti program megvalósításán munkálkodjunk.

Kérem a tisztelt országgyűlést, vitassa meg és fogadja el a beszámolót és támogassa a kormányának a közlekedés jövőjét formáló törekvéseit — fejezte be beszédét Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter.

A miniszter beszéde után 14 hozzászólás hangzott el. A hozzászólók között volt Kaszai Imre, a Hámán Kató Vontatási Főnökség mozdonyvezetője, a Budapest 45. számú választókerület és Peták Tibor, a dunakeszi járműjavító főkonstruktor, Pest megye 26. választókerületének országgyűlési képviselője is.

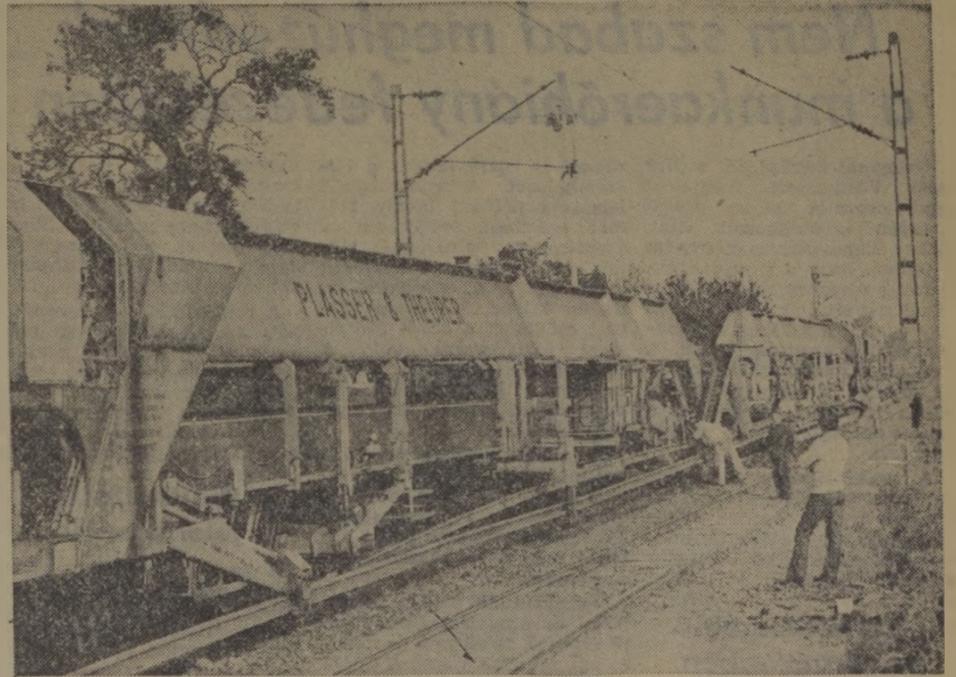
Sopronban tanácskoztak a személyszállítás szakemberei

A Győr-Sopron Ebenfurti vasút soproni igazgatóságán október 17-én és 18-án országos személyszállítási értekezletet tartottak. A kétnapos szakmai találkozóon részt vettek a vasúti főosztály 8. szakosztályának munkatársai, a hat vasútigazgatóság személyszállítási csoportvezetői, kocsiszolgálati előadói, valamint személyszállítási vezetői.

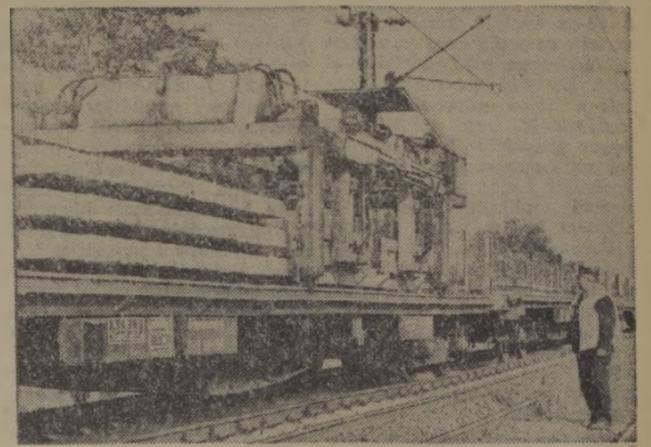
Az első napon bemutatták a szakembereknek Sopron állomást, majd ezt követően került sor az igazgatóság tanács-termében rendezett értekezletre.

A mintegy 40 szakembert Horváth Ernő, a III. üzemi osztály vezetője köszöntötte. Ismertette a GYSEV és Sopron állomás fejlődését, valamint az 1979-ben sorra kerülő 100. éves jubileum megünneplésének előkészületeit.

Munkában a géplánc



Nagyszentjános és Győr állomások között nagy teljesítményű osztrák géplánc segítségével korszerűsítik a 15 kilométer hosszú vonalat. A berendezés a talpfákkal együtt felszedi a régi síneket, kitisztítja az ágyazatot, lefekteti az új talpfákat, és óránként 378 méter hosszúságban helyezi el az új síneket. Munkában a Plasser géplánc. Bontják a régi síneket. Hamarosan helyükre kerülnek majd az új betonlajak is. (Tenta György felvételei)



KORSZERŰTLEN VOLT AZ EDDIGI

Új szabályok az ülőhely-biztosításra

A belföldi expresszvonatokon utazók száma 1971 és 1975 között mintegy négymillióval növekedett. Az utasok megkedvelték a két vonatot. Naponta tizenhat pár belföldi expresszvonat közlekedik. Ezekre tavaly 7 millió 200 ezer utas váltott jegyet. A vasút az évek során sokat tett az expresszek népszerűségének megőrzése érdekében, időnként azonban mégis sok gondot okozott a helyjegyváltás. Ezekről és a gondokról és a legújabb intézkedésekről beszélgettünk Matyák Gyulával, a Vezérgazgatóság személyszállítási osztályának ügyintézőjével, akinek feladata a helybiztosítás szervezése és irányítása.

Milyen intézkedések születtek a közismert helyjegyváltási gondok megszüntetése érdekében?

Szeptember 27-től a belföldi expresszek megszűntek a kelli indok nélkül

fenntartott fülkéket és a bisztrókocsit „foglalt” ülőhelyeit. A Nyugati pályaudvar átépítése miatt szükségessé vált, hogy az 1702-a és az 1703-as számú vonatokat is forgalomba állítsuk, illetve a Tokaj expresszről levegyük a Csepel rendeltetésű kocsikat. Így Miskolc és Debrecen felé nem kötelező helyfoglalású gyorsvonatok is indulnak az expressz után. Ezeket azok az utasok is igénybe vehetik, akik az expresszre már nem kaptak helyjegyet. Az ilyen „kísérő gyorsok” számát a jövőben növeljük.

Eddig gyakran előfordult, hogy minden jegy elkel, mégis üres helyek voltak a vonaton.

A megvásárolt helyjegyet sokan nem használták fel, mert másik vonattal utaztak és a pénztárnál nem kérték a visszaváltást. Ezért fordult elő, hogy helyjegyhiány miatt több utas lemaradt a

vonatról, vagy ha mégis felszállt, bírságot kellett fizetnie, pedig sok ülőhelynek nem volt gazdája.

Hogyan szüntették meg ezt az anomáliát?

Október 26-tól a helyjegy nélkül felszálló utasoknak a jegypénztárak ügynevezett „Engedély”-lapot adnak. Ezért az utasoknak nem kell fizetni. A később felszálló helyjeggyel rendelkező utas részére azonban át kell adni az elfoglalt ülőhelyt. Erre az utast az „Engedély” hátoldalán figyelmeztetik.

Nem lesz ez újabb konfliktusok forrása?

Reméljük nem. A vonatokra csak korlátozott mennyiségben — az ülőhelyek tíz százalékára — adnak „Engedélyt”. A Tokaj és a Szabolcs expresszek kivételével, mert „kísérő” gyorsok közlekednek. Az intézkedés hatására talán kevesebb lesz a panasz, a vasút és az utasok közötti konfliktus. Persze kezdetben a vasutasoknak is türelmesebbeknek kell lenni. Ha a pénztárosok azt tapasztalják, hogy valamelyik vonatra sok „Engedélyes” utas száll fel, akkor gondoskodni kell a vonat „erősítéséről”. A jegyvizsgálók pedig az eddignél következetesebben segítsenek az utasoknak helyük elfoglalásában.

Megbízható, pontos-e az ülőhely-nyilvántartás rendszere, a helyjegyek kiutalása?

Igen. A helybiztosítási apparátus 86 dolgozójának a számítógépek pontosságával kell az ülőhelyeket nyilvántartani, készletezni és kiutalni. Ötféle hírközlő rendszeren lehet közvetlen kapcsolatot teremteni a központi helyelosztó iroda és a helyközponthoz. A gyakorlat bizonyítja majd, hogy lesz-e szükség a legújabb intézkedések további „finomítására”.

Kovács Anikó

V. Szabó Béla

AZ OLVASÓK HOZZÁSZÓLNAK

Nem szabad meghúzódnunk a munkaerőhiány fedezékében

Örömmel üdvözljük a Magyar Vasutasban megjelent riportsorozatot és az annak nyomán kibontakozott vitát. Ehhez kapcsolódva szeretném kifejtetni, hogy a szegedi igazgatóság fogalmi szakszolgálatánál mit tettünk, és mit kívánunk tenni a jövőben a „munkaerőhiány szorítása” ellen. A szükséges munkaerő biztosítása nálunk is egyre nehezebb, sőt a termelést meghatározó feltételek legfontosabb tényezője lett.

A vasúti létszám növekedése 1964-től lelassult, majd az 1970-es évektől kezdve bekövetkezett, amit előre láttunk: a szükségesnél kisebb létszám áll rendelkezésre.

Lehetőségek a szervezésben

A vasút műszaki fejlesztése a 60-as évektől kezdve fokozódott, ez pedig számos helyen az élőmunka megtakarításával járt. Hasonló eredményt hoztak a belső szervezési intézkedések is, mint például az egyes munkakörök összevonása, az egyszerűsített fogalmi szolgálat bevezetése, a vonatvezető nélküli, illetve a CSM-es közlekedés, a vezénylési rendszer és a fordulóok tökéletesítése stb. A közlekedéspolitikai koncepció fokozatos megvalósítása — az egyes, gyengefogalmú vonalak megszüntetése, a darabáru-fuvarozás köztúra terelése — ugyancsak a létszámcsökkenés irányába hatott.

Hogy mégis létszámhiányról kell beszélnünk, az elsősorban azért van, mert a közlekedési szakma munkaerőhelyete sok tekintetben megegyezik a népgazdaság többi ágazatáival. Ezenkívül figyelembe kell venni, hogy szakmánkra — éppen a feladatok fokozatos növekedése miatt — a dinamikus fejlődés jellemző, így a problémák esetenként erőteljesebben érezhetők.

Egyéltértek a Magyar Vasutas októberi számában közölt, a zalaegerszegi átomárfőnök által írott cikk azon kitételével, amely szerint — mint a tüzetesebb vizsgálat is bizonyítja — nem lehet minden visszasságot, a munka el nem végzését, vagy a szolgálatot végzők mulasztásait munkaerőgondokkal magyarázni. Pontosabban szólva: „munkaerő-problémánk” szervezési hiányosságainkra vezethető vissza.

Napjainkban szinte divattá vált a munkaerőgondokra hivatkozni. Ha vallami nem megy — vagy nem úgy megy, ahogy kellene —, akkor mindjárt kéznél van a bűvös válasz: „nincs ember”. Ha szóba kerül a fegyelmetlenség, nyomban itt a kádencia: nem alkalmazhatunk felelősségrevonást, mert felmond a dolgozó.

Vitathatatlan, hogy sem a bérszabályozás változása, sem az anyagi és erkölcsi elismerés növelése nem tudta a káros munkaerővándorlást végérvényesen felszámolni. Az is igaz, hogy a munkaviszony megszüntetésével kapcsolatban vannak „joghézagok”, amelyek elmérgesedett viták forrásai. Ha megnézzük a munkaközi gócek jelentéseit, azok is azt mutatják, hogy munkaerőgondjaink állandósultak, holott ez a követelemzés csak abból ered, hogy így látni a helyzetet: kényelmesebb. Nem vesszük ugyanakkor észre, hogy a lehetőségek reálisabb megmérése a munkaerő hatékonyabb foglalkoztatásához vezetne. Mert vannak lehetőségeink.

Kicsérélhető tapasztalatok

A szállítási feladatok maradéktalan megoldása érdekében folyamatosan vizsgáljuk és feltártuk a hasznosító tervalkokat. Tettük ezt pedig azért, mert a szegedi igazgató-

ságnál is égető kérdés a létszámhelyzet. A vonatkísérők létszáma például tavaly 113-mal csökkent, majd ez év szeptember végére ismét 116-tal lett kevesebb. A dolgozók teljes létszáma egyébként az utóbbi kilenc hónapban 363-mal csökkent, s ebből 296 fizikai foglalkozású volt. A szükségesnél nagyobb mérvű csökkenés különösen káros, mivel hátráltatja a feladatok megoldását.

A munka azonban nem állhat meg, így közreadjuk tapasztalatainkat azért, hogy — amennyiben más igazgatóság-nál még nem léptek volna hasonló módon — hasznosíthassák ezeket.

Összevontunk például kocsifelró és átmeneszto, máiházó és értesítő, rakományok és mállázó stb. munkaköröket. A CSM-rendszerű vonatváltást ki-terjesztettük olyan vonalakra is, ahol a műszaki feltételek hiányát a szolgálat megfelelő szabályozásával ellensúlyozhattuk. Intézményesen gondoskodtunk nyugdíjas vasutasok foglalkoztatásáról a vonatvezetői, jegyvizsgálói, vonatfelvevői, átmeneszto munkakörökben. Ezzel kapcsolatban még hatásosabbnak bizonyult a foglalkoztatásnak az a mód-szere, amikor a nyugdíjas kort elérő dolgozó tényleges szolgálati ideje alatt vállal további szolgálatot. Tapasztalható ugyanis, hogy a nyugdíjba vonultak visszatérését több szolgálati helyen kedvezőtlenül fogadták. Az ilyesfajta magartás ellen természetesen fel kell lépni, mégpedig nagyon határozottan.

Ösztönzés időhúzásra?

Több vonalunkon a szabadnapos fogalmi szolgálattevők — beleértve a kisállomások fogalmi dolgozóit, és a nagyállomások reszortosait is — vonatvezetői szolgálatot teljesítenek. Szeptemberben például a nem vonatkísérői létszámba tartozók közül, mintegy negyvenen — 19764 szolgálati kilométert és 1965 szolgálati órát teljesítettek. Ez a teljesítmény tíz vonatkísérő havi teljesítményének felel meg. Tapasztalataink szerint, a vonatvezetői szolgálat reszortosai is csatlakoznának a kezdeményezéshez, ott azonban ennek a kiterjesztése lassan, nehezkésen halad.

Mintegy 30 olyan állomásunk van már — többségében III. és IV. csoportú állomások —, ahol az állomásfőnökök közbevéltanak, s rendszerint a fogalmi szolgálattevőket helyettesítik. Ezenkívül a III. és a IV. csoportú állomásokon kijelöltük azokat a fogalmi szolgálattevőket, akik megfelelő bérezés ellenében helyettesíthetik a betegségi, szabadság miatt távollévő, vagy nyugdíjba ment, esetleg áthelyezett, vagy egyéb ok miatt hiányzó állomásvezetőt. Ezen a helyeken nincs szükség tartalékos létszámra, így lehetővé vált a tartalékosok gazdaságosabb foglalkoztatása.

A műszakpótlék bevezetésének kedvező hatása sajnos csak a kisebb szolgálati helyeken kezd mutatkozni, vagyis ahol több a jelenlét, mint a tényleges munkavégzés. Gondoljunk azon, hogyan és milyen ösztönzéssel lehetne a szemléleten változtatni. Igen fontos jelenség az is, amit a vonatvezető és a fogalmi vonatkísérőknél okoz a műszakpótlék: az éjszakai órákban túlságosan eltolatgatják az időt, mert „rámennek” a nagyobb összegű pótlékra. A telepállomásokon a szakszervezeti szervek bevonásával vonatkísérői ankétot kívánunk tartani és káros jelenség megtárgyalására, az okok kiküszöbölésére. Érdekes egyébként, hogy a műszakpótlék hatására jegy-

vizsgálók is jelentkeznek éjszakai tehervonatok továbbítására, vagyis megszűnt a korábban hangoztatott kifogás, hogy piszkos, olajos lesz a ruhájuk, s utána nem mehetnek abban az utasok közé.

A munkakörök összevonásának sok lehetősége van még, de a külszolgálatnál ezekkel kevésbé foglalkoznak, mert eléggé népszerűtlen feladat. A fogalmi szervek vezetőitől és aktivistáitól ehhez is sokkal több segítséget várunk.

Elutasított jelentkezők

A munkaerőhelyzetet elemző vizsgálataink azt is kimutatták, hogy az utóbbi időben sok felvételre jelentkezett dolgozó orvosiilag nyilvánították alkalmatlannak a vasúti szolgálatra. Ha konkrétan megnézzük, hogy mennyi a felvételre jelentkezett és a felvett dolgozók aránya, elképesztő adatokat kapunk. Szükség lenne ezt is tüzetesebben megvizsgálni, és világosan állást foglalni, hogy nem kell-e változtatni a jelenlegi követelményeken.

Van feladat a munkaügyi góctevékenység hatékonyságának javításában is. Alapvető szempont lehetne, hogy a munkaügyi gócek ne csak várják a jelentkezőket, hanem keressék, kutassák fel őket, mert ezt diktálja az élet. S fókuszunk kell az élőmunka gazdaságos felhasználását, hiszen ebben még igen nagy tartalékaink vannak. A műszakváltásokor kiesett egy-másfél órát ugyancsak lényeges a minimális időre csökkentenünk.

Hozzászólásomban természetesen a munkaerő-gazdálkodásnak csupán néhány kérdését érintettem. Céлом elsősorban az volt, hogy rámutassak közös feladatainkra, hiszen a helyzet javításáért mindannyiunknak van tennivalója.

Mindent egybevetve: van tehát megoldás a gondokra, s nem szabad olyasmibe kapaszkodnunk, aminek nincs kapacitódója.

Dr. Susla János,
a szegedi igazgatóság
förg. osztályvezetője

SOKAKAT ÉRDEKEL

Milyen a mai katonaelet?

A választ a „Néphadsereg” című hetilap minden számában megtalálhatja az olvasó

Harmincéves a Néphadsereg, a Honvédelmi Minisztérium központi lapja. Cikkeli, elemző írásai, színes riportjai nemcsak a katonai kiképzéssel, a katonafiatalkodó erőről foglalkoznak, hanem fórumot biztosítanak a haza védelmével, az építőmunka és a haza védelmének összefüggéseivel, a szocialista hazafisággal, a honvédelmi nevelő munkával kapcsolatos irásoknak is.

A szakszervezetek nevelő munkájuk során mindig kiemelt feladatuknak tekintették a fiatalok, a dolgozók hazafias nevelését. A SZOT 1977. április 8-i határozata a szakszervezeti nevelő munka időszaki feladatairól, jelentőségének megfelelően, külön is kiemeli fontosságát: „A szocialista hazafiság és proletár internacionalizmus jelentős hajtóerő a dolgozók nevelésében, a munkahelyi és a közéleti aktivitás, a gondolkodás szocialista szellemű formálásában. A szakszervezetek törekedjenek olyan szemlélet és felfogás meggyökereztetésére, amelyben a haza és a szocializmus, a hazafiság és internacionalizmus szétválaszthatatlan fogalmakká válnak és egysegesen valósulnak meg a mindennapi tettekben.”

Fordítsunk nagyobb gondot az újtási propaganda munkára

Mint arról már lapunkban is hírt adtunk, elnökségünk október 12-én tárgyalt többek között a MÁV újtómozgalmának helyzetét és eredményeit. Megállapította, hogy az újtómozgalom az utóbbi években sokat fejlődött. 1977-ben — az előző évhez viszonyítva — hét százalékkal növekedett a benyújtott, tizeneggyel az elfogadott, tizenhárom százalékkal pedig a bevezetett újtások száma.

A szocialista brigádok közül egyre többen kapcsolódnak be az „egy brigád, egy hasznosított újtás” mozgalomba. A fejlődést segítették az igazgatóságok, szolgálati helyek újtómozgalmi versenyei, valamint a szakszervezeti bizottságok újtók érdekében kifejtett társadalmi ellenőrzései. Egyre nagyobb részt vállalnak a mozgalom irányításában, a feladattervek elkészítésében, az újtók anyagi és erkölcsi elismerésének biztosításában.

A vasúti újtómozgalmának eredményessége is hozzájárult ahhoz, hogy az Országos Tájékoztató Hivatal által hirdetett újtási verseny „A” kategóriájában tavaly a KPM első helyezést ért el.

A mozgalom fejlesztése érdekében tett intézkedések, és

az elért eredmények ellenére még vannak akadályozó tényezők, állapította meg szakszervezetünk elnöksége. Ezért felhívta a szakszervezeti bizottságok figyelmét a propaganda tevékenység tovább fokozására, a mozgalomban résztvevők körének bővítésére. Nagyobb gondot kell fordítani az újtási feladattervek összeállítására, a munka- és üzemszervezésre, a kulturált utazást segítő újtások, ötletek érvényesítésére.

Fényes József, a debreceni igazgatóság helyettes vezetője egy alkalommal a propaganda fontosságáról szólva elmondta, hogy az újtási javaslatok sem mennyiségben, sem minőségben nem reprezentálják még azt a szellemi kincsét, erőforrást, amit a dolgozók képviselnek. Mindannyiunk feladata, hogy a szunnyadó alkotókésztséget, aktivitást felszabadítsuk, és azt a közönség javára hasznosítsuk.

Az elnökség feladatul szabta a területi bizottságoknak, hogy fordítsanak nagyobb gondot az ügyintézés ellenőrzésére, a határidőn belüli elbírálására, a helyes döntést előkészítő szakvéleményezői munkára.

Skultéti Emánuel

Munkavédelmi ankét Hatvanban

Az őszi csúcsgazdálkodásban nagyobb a valószínűsége az üzemi baleseteknek — a több munka több veszéllyel jár —, ezért különösen fontos a munkavédelmi szabályok ismerete és alkalmazása. Ezzel a céllal rendeztek balesetmegelőzési ankétot október 18-án Hatvan állomás oktató termében. Lotz Árpád, a budapesti igazgatóság vasútiüzembiztonsági osztályának vezetője tartott előadást az idén történt súlyosabb üzemi balesetek tanulságairól, tapasztalatairól.

Az ankéton megjelentek a környező állomások és a pályafenntartási főnökségek társadalmi, gazdasági vezetői, valamint a Heves megyei rendőrkapitányásd munkatársai is. Lotz Árpád elemzte többek között azokat a baleseteket, amelyek a pályán végzett munka és kocsirendezés, illetve gurítás közben történtek.

Az előadó elmondotta azt is,

hogy ebben az évben az igazgatóság területén kétszáz hönfutást jelentettek be. Ez a figyelmesség különösen a szocialista brigádok javára irányuló. Az ellenőrzéseket a VBO továbbra is folytatja, de ebben a munkában sokat segíthetnek a különböző szolgálati helyek dolgozói is.

S. R.

Munkaközvetítő iroda a Keletiben

Kevés fiatal jelentkezik Jobban kell élni a lehetőségekkel

A Keleti pályaudvaron található a budapesti igazgatóság munkaerő-felvételi irodája. Kirendeltsége van Győrben, Székesfehérváron, Szolnokon és Hatvanban. Az első félévben végzett kiemelkedő munkájáért a budapesti iroda

KISZ-vezetők továbbképzése

A Déli pályaudvar KISZ-bizottsága a közelmúltban háromnapos felkészítő tábort rendezett Balatongamásán a MÁV üdülőjében, amelyen KISZ-vezetők és aktivisták vettek részt.

A szövetség aktuális feladatairól Sótér István, az erületi KISZ-bizottság titkára tartott előadást, majd Szabó Éva, a kerület agi prop.-titkára beszélt az ideológiai nevelő munka tapasztalatairól.

Meglátogatták a tábort a pályaudvar gazdasági és társadalmi vezetői is. A csoportot párttitkára a KISZ és a párt kapcsolatáról, együttműködésük lehetőségeiről és a fiatalok párttaggá nevelésének gyakorlatáról tartott előadást a tábor lakóinak. A fiatalok a három nap során értékes tapasztalatokat szereztek a kultur- és sportmunka szervezésének helyes gyakorlatából is.

Társadalmi munkában kórházat takarítottak

A tapolcai vasútállomás Dobó Katica szocialista brigádja személykocsikat takarít. A brigád tizenhárom tagja Türosz Józsefné brigádvezető és Tokaji Edit helyettes vezetőjevel igen hasznos felajánlást tett a közelgő november 7-e tiszteletére.

Felajánlották, hogy a tapolcai kórházban elvégzik a nagy-takarítást. Összesen 40 órát dolgoztak, s azt ígérték, máskor is elmennek segíteni, ha szükség lesz rájuk.

Bognár Károly
Tapolca

dolgozói igazgatói dicséretben részesültek.

— Az iroda feladata a szabad munkaerő felkutatása és a vasúton való alkalmazása — magyarázza Kocsis Imréné irodavezető helyettes. — Ez sokoldalú, összetett munkát igényel. Mi a fizikai munkások közvetítésével foglalkozunk. Ezek óta kocsirendezőkre, váltókezelőkre és saruzókra van a legnagyobb szükség. Sajnos, ezeknek a kulcsfontosságú munkaköröknek a betöltésére nem mindenki alkalmas. Az elmúlt évben például 1138 újfelveletelt közvetítettünk a különböző munkahelyekre. Ebből 910-et vettek fel, és csak 701 dolgozó lett alkalmas az említett munkakörök ellátására.

A vasúti munka népszerűsítése, propagálása is feladata az iroda dolgozóinak. Kultur- és úttörőhazakban, általános iskolákban tartanak előadásokat, filmvetítéseket.

— Nálunk naponta általában 9–10-en érdeklődnek — folytatja — Sajnos, nem válogathatunk a munkaerőben, mert mindenkire szükség van. Ezer jelentkezőből azonban csak négyszáz alkalmas a vasúti munkára. A fiatalok nem szívesen jönnek a MÁV-hoz, mert itt éjszaka és ünnepnapon is dolgozni kell. Érvényben van egy 1977-es utasítás. Ennek értelmében bizonyos munkakörökben már 14 éves kortól lehet alkalmazni fiatalokat. Sajnos, a gyakorlatban a főnökök nem élik ezzel a lehetőséggel. A legtöbb szolgálati helyen ugyanis a gyerekeket csak inasféleként, küldöncnek tekintik. Ezen a szemléleten változtatni kellene!

Amikor kilépek a központi munkaerőfelvételi iroda ajtaján, látom, hogy két férfi nézegeti a táblát. Néhány perc múlva az egyik lenyomja a kilincset. Talán egyszer ők is vasutasok lesznek?

Palásti Marianne

BARÁTSÁGVONATTAL A SZOVJETUNIÓBAN (2)

Három nap észak Velencéjében

Kétnapos kijevi tartózkodás után vasárnap, a késő esti órákban indultunk Leningrádba. Hosszú utazás várt ránk. A program szerint egy teljes napot és két éjszakát kellett egyfolytában vonaton tölteni. Ez még az utazáshoz szokott, legedzettebb vasutasoknak is hosszúnak tűnt. Az is volt, de szerencsére a szovjet hálókocsik — még a négyselemyes fülkékkel rendelkező másodosztályúak is — kényelmesekek. Így az éjszakák —, már akiknek sikerült végig aludni —, gyorsan eltelték. Különösen az első, amely egy hosszúra nyúlt fásaszto vasárnapi program után köszöntött ránk.

Menetrendszerű pontossággal

Másnap reggel ugyanis már Belorusszia területén ébredtünk. Ezt arról tudtuk, hogy a vonatrádióban reggeltől estig gyakran kaptunk tájékoztatást a köztársaság életéről, eredményeiről. S mindig tudtuk azt is, hogy vonatunk merre jár. Hosszabb ideig csak a nagyobb belorusz városok — Mogiljev, Orsa és Vityebszk — állomásain tartózkodtunk. Annál gyakrabban megálltunk jelentéktelennek tűnő kisállomásokon. A Kijev—Leningrád közötti egyvágányú fővonalon ilyenkor találkozunk az ellenirányból érkező személy- és tehervonatokkal.

Csakhamar feltűnt, hogy ezek, a kiterőben történt várokozások mindössze néhány percig tartottak. Alig húzott el mellettünk az ellenvonat, nyomban szabad utat kaptunk és zavartalanul haladhattunk tovább. Nem volt nehéz megállapítani, hogy ez mindenképpen jól szervezett forgalomirányításra vall.

Ugyanezt lehet elmondani a teggeli, ebéd és vacsora kiszolgálásáról is. A vonaton mindhárom étkezés menetrendszerű pontossággal, a kijelölt sorrendben gyorsan és hadd tegyem hozzá: feyyelmezetten bonyolódott le. Különvonatunk kedden hajnalban futott be Leningrád Vityebszk pályaudvarára. Ott is, akárcsak Kijevben, kilenc autóbussz várt bennünket. Az

első napi program is hasonlóan kezdődött. A reggeli szálláshelyünkön, a Hotel Szovjetszkaja éttermében fogyasztottuk el, majd nyomban városnéző körútra indultunk.

Koszorúzás a hősök temetőjében

Leningrád a Szovjetunió második legnagyobb városa, s a főváros, Moszkva után legjelentősebb ipari, kulturális és tudományos központ. Lakóinak száma megközelíti a 3 és fél milliót. A város a Néva folyó deltájának mintegy 110 szigetén, továbbá a szárazföldön épült fel. A szigeteket egymással és a szárazfölddel, több mint száz hid köti össze.

A világ nagyvárosai sorában Leningrád viszonylag fiatalnak számít. Építészeti és forradalmi emlékekben azonban a leggazdagabb városok egyike. Némi túlzással egy hatalmas szabadtéri múzeumhoz lehet hasonlítani. Nem véletlenül nevezik észak Velencéjének.

A délelőtti autóbusszos városnézésen még csak izelítőt kaptunk a városból. A látvány így is csodálatba ejtett bennünket, főként azokat, ezúttal először jutottak el a Néva partjára.

A belváros szebbnél szebb épületei, a csodálatos Palota tér a Téli Palotával és az Ermitázzsal, a tiszta utcák és a virágos parkok, mind megannyi látványosságot kínálnak a turistáknak. A városban már nyomát sem látni a második világháború szörnyű pusztításainak. Pedig Leningrád 900 napig volt a német fasiszták gyűrűjében. Ezalatt százezrek estek áldozatul a barbár pusztításnak.

A város védelmében hősi halált halt katonákat és a civil lakosságot közös sírban temették el a Piskarejevói temetőben. Autóbusszaink déli 12 órakor egymás után érkeztek a temető bejáratához, hoz, hogy a jutalomutazáson részvevő 340 magyar vasutas leróhassa kegyeletét a hősök emlékművénél. Megható látvány volt, ahogy a menet kilences sorokban, méltóságtelejesen végighaladt a temető-

ben. A megemlékezés koszorúba font virágait Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára és Tóth János, a MÁV Vezérigazgatóság munkatársa, a Barátság-vonat vezetői helyezték el a hősi emlékmű talpzatán.

A három nap alatt nagyon sok helyen megfordultunk és a szó valódi értelmében sok szépet láttunk. Hiszen sokan a programban biztosított szabad órákat és az estéket is kihasználták arra, hogy újra meg újra gyönyörködjenek a kivilágított Palota téren, a közelben levő Dekabristák és a vele szomszédos Izsák téren a külföldi turisták elé táruló látványokban. Nem is szólva arról, amit az Ermitázs, az Izsák Székesegyház, vagy a Nagy Októberi Forradalmat szimbolizáló Auróra és a többi nevezetesség megtekintése jelentett számunkra.

Baráti est a Barátság Házában

A harmadik nap délelőttjén Petrodvorecbe, a legszebb Leningrád környéki, volt cári nyaralóba látogattunk el. Feltehetően élményben volt részünk, akárcsak előző nap az Ermitázsban. A Finn öböl partján épült nyári magyapalota és a szebbnél szebb szökőkutakkal rendelkező, gondozott parkja, káprázatos szép. A mintegy 30 kilométer távolságot oda autóbusszal tettük meg. Visszafelé pedig — csoportunk szovjet idegenvezetőjének javaslatára — szárnnyashajóval utaztunk. Ez újabb élményt jelentett.

Ebéd után a Péter-Pál erőd megtekintése szerepelt a programban, majd érkezett a búcsúzás ideje. Este népes küldöttségünk a Barátság Házában találkozott leningrádi üzemek és a vityebszki pályaudvar vasutasainak képviselőivel. Az üdvözlő beszédek elhangzása után vidám eszmélőműsort tekintettünk meg.

A baráti est után még egy utolsó autóbusszos városnézésben vettünk részt, majd irány a pályaudvar. Különvonatunk éjféltájban indult el Moszkvába.

Visi Ferenc

(Folytatjuk)

Leningrádi pillanatképek



1. KÉP:

Leningrádot méltán nevezik a forradalom bölesőjének. Jóformán nincsen egyetlen olyan, 1917 előtt épült utcaja, tere, háza, amely ne kapcsolódna forradalmi emlékekhez. Sőt hajója is van. A Néva egyik elágazásánál horgonyoz a forradalom háromkéményű legendás hadihajója: az Auróra, amelynek ágyúüzeme szolgálja jeladásul a Téli Palota megrhamozásához

2. KÉP:

Az Auróra megtekintése sem maradt ki a városnéző programból

3. KÉP:

Küldöttségünk vezetői elhelyezik a kegyelet koszorúját a Piskarejevói temető hősi emlékművének talpzatán

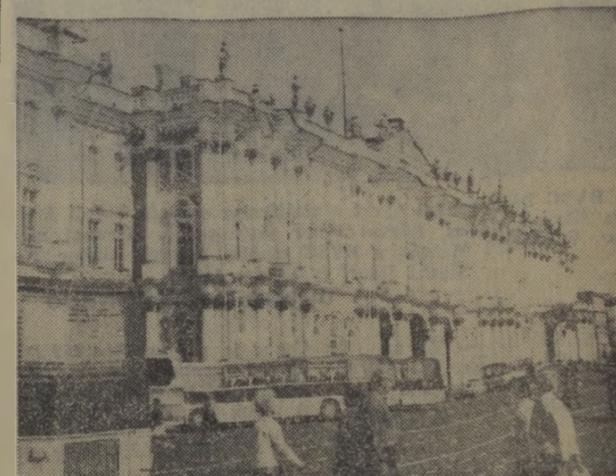
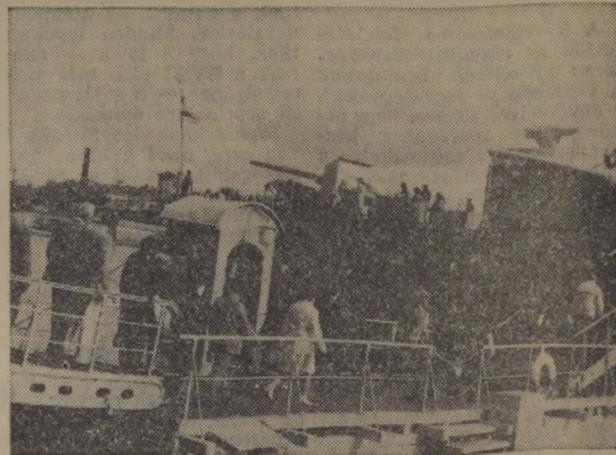
4. KÉP:

Leningrádi utcacérlot

5. KÉP:

A petrodvoreci nyári palota parkjának egyik szökőkútja

Visi Ferenc és Farkas Sándor felvételei



Kovács József

(Folytatjuk)

GÖRÖG VASÚT, MAGYAR SZEMMEL (2.)

Miért volna könnyebb nekik?

Vasutasok körében többször elmondtam már, milyen tiszták a görög vonatok, illetve gondozottak, virágosak az állomások. A válasz mindannyiszor az volt, hogy „könnyű nekik, hiszen a görögöknél sok az ember, így nincs munkaerőhiány.”

Valójában nem egészen ez a helyzet. Véleményem és tapasztalataim szerint a görögök inkább terjeszthetnek saját berkeikben a munkaerőhiány meséjét, de nem teszik, mert jól tudják, hogy meséből nem élhetnek meg. De lássuk csak a tényeket:

Görögország területe 132 ezer négyzetkilométer, ám ebből több mint 25 ezer négyzetkilométert a többé-kevésbé lakott vagy teljesen lakatlan szigetek tesznek ki. A szárazföldi részen és a szigetvilágban összesen mintegy 10 millió görög él. Oszszunk és szorozzuk ezek után, s mindjárt kitűnik, hogy sem a vasút, sem a közlekedés más ága, sem pedig az ipar nem boldogulhat a munka ésszerű megszervezése nélkül.

A lakosság fele a mezőgazdaságban dolgozik, pedig az ország területének alig több mint egynegyede áll művelés alatt. A köves, meglehetősen silány termőtalaj csak erős trágyázással és locsolással terem jól. A földet többnyire ma is kezdetleges eszközökkel művelik meg. Viszonylag alacsony fokú a műtrágyázás és a gépesítés. Igen sok a kis parcella, vagyis a parasztag-

daságok többsége kisebb öt hektárnál. A gabonatermesztés nem fedezi az ország szűkös igényét, ezért gabonából jelentős behozatalra szorul. Fontos kiviteli cikk viszont a dohány, a déligyümölcs, mazsola, szőlő, bor, nyersbőr, toll, ezenkívül csak textilárúkat (különös tekintettel a gyapottermesztésre), ércet és vegyipari termékeket exportálnak számottevő mennyiségben.

A bányák többsége még mindig külföldi tőkések kezében van, elsősorban ez az oka — az energiahányon kívül —, hogy az ásványi kincsek feldolgozatlanul kerülnek ki az országból. Jelentős készlete van Görögországnak vasércből, magnézitból, bauxitból, króm-ércből, s az utóbbi időben jókora nemes- és színesérclelpekkel is felfedeztek. Ezenkívül az ókor óta híres a pentikoni és a paroszi márvány.

Az ipar egyetlen számottevő energiaforrása a barnaszén. Néhány éve több kohászati üzemot építettek fel, de a gépgyártás inkább csak a mezőgazdasági gépekre korlátozódik. Emellett méltó viszont a kénsv- és a szuperfoszfátgyártás, valamint a könnyűipar, amelyen belül első helyen a textilipar áll. Az élelmiszeriparban kiemelhető a malomipar és az étolajgyártás, ezenkívül jelentős az ország dohányfeldolgozó ipara is.

Bár összességében ma sem mondható magas színvonalú-

nak az ipar fejlettsége, azért az elmondottakból következik, hogy Görögországban is talál elfoglaltságot, aki dolgozni akar. A tízmillió lakosság foglalkoztatási viszonyainak elemzésekor ugyanis figyelembe kell vennünk azt is, hogy a görög évezredek óta hajós nép, s hatalmas kereskedelmi flottája tíz- és tízezeknek ad jelenleg is nyereséget. S ha mindehhez hozzászámítjuk, hogy az ország légitölekedése nagy fejlődésen ment keresztül, valamint azt, hogy a második világháború óta az aszfaltozott utak és autópályák ezer kilométereit építették meg — viszonylag elhanyagolva a vasút fejlesztését — már is tisztában látjuk, megértjük az alább leírt jelenségek okait. Azt, hogy a gazdaságos üzemvitel, a létszámmal való takarékoskodás, a munka megkövetése és ésszerűbb megszerzése, a szolgáltatás színvonalának emelése a Görög Vasutak létkérdése. S igen szimpatikus vonás, hogy ezt a vasutasok is felismerték.

A gőzmozdonyokat mindezt felváltották már a dieselelek, ám biztosító berendezés nem sok van, a mi integradominó rendszerünkhöz hasonló, gombnyomásos berendezést pedig sehol nem láttam.

Vonatunk Thesszaloniki és Athén között többször találkozott az egyvágányú fővonal ellenkező irányából érkező

szerepléssel. Mindannyiszor megfigyeltem, hogy a forgalmi szolgálattevőn kívül az egyetlen váltóór a kisállomás „mindenesé”. Alighogy behalad a vonat utolsó kocsija a külső váltón, a váltóór már nyitja, állítja és zárja is azt, majd felpattan motorkerékpárjára. Mire a vonat megáll, a vágányok mellett húzóósvényen végigrobogva, az állomás ellenkező végén terem, hogy bejáratot készítsen, illetve fogadja az ellenvonatot. Ezenkívül a poggyászok feladása, illetve az érkező csomagok átvétele is az ő feladata. Valljuk be, hogy a szolgálat ilyesfajta szabályozását vagy ellátását mi megengedhetlennek, sőt „istenkísértés”-nek tartjuk. S nemcsak fővonalon, hanem olyan mellékvonalon is, ahol szolgálatonként csak egy-két vonatpár közlekedik.

Gyanítom egyébként, hogy mi egy ilyesfajta lehetőségnek csak a megvitatásában is nehezen jutnánk előbbre. Megoldhatatlan kérdés lenne számunkra például, hogy kötelezhető-e egy váltóór motorkerékpározásra. Ha igen, akkor kié legyen a motor? Ha a dolgozóé, akkor milyen térítést kapjon. Ha a vasúté, akkor ki javítsa, és miképpen biztosítsuk a pótalkatrészt? Végül létrehozánk egy motorkerékpárjavító üzemot, lényegesen több szerelővel és egyéb alkalmazottal, mint amennyi váltóórt sikerülne megtakarítani az állomásokon. Ott volnánk tehát ismét, ahol a part szakad. Ezért sem ajánlható követésre a görög példa.

Kovács József

(Folytatjuk)

BVSC-SIKEREK...

Bajnok lett az asztalitenisz csapat, Kiss Csaba a vízilabda OB I gólkirálya

Bár októberre csökkent a legjelentősebb sportesemények, bajnoki találkozók száma, még mindig akadnak érdekes összecsapások, színvonalas mérkőzések és versenyek. Ezek sorában ott voltak a vasutas-sport képviselői is, s alig néhány nap leforgása alatt két szép sikerről kaptunk hírt. Az asztalitenisz csapatbajnokság rangadóján a BVSC 13:12 arányban nyert a nagy rivális, a Bp. Spartacus ellen, s négy év után visszahódította az elsőséget a szövetségeseiktől.

A másik elismerésre méltó teljesítmény egyéni bravur: Kiss Csaba, a BVSC fiatal vízilabdázója az október közepén véget ért bajnokságban elnyerte a gólkirályságot, 50 alkalommal talált az ellenfelek hálójába.

Tizenkettőszer

A következőkben felelevenítjük az asztaliteniszek értékes győzelmeit, bemutatjuk a vízilabda új mesterlövészét. Jövőre lesz 30 éve, hogy néhány lelkes sportember kezdeményezésére megalakult a BVSC asztalitenisz szakosztályának jogelődje, a Vasúttéptő Törökcs. A szakosztály azóta megszaktítás nélkül a legjobbak között foglal helyet. Az első bajnokságot 1957-ben nyerték, s mindjárt „mesterhármast” értek el, majd az idevél együtt összesen tizenkettőszer bizonyultak az ország legjobb együttesének. A szakosztályainknak mindig voltak és vannak kiemelkedő egyéniségek. Berczik Zoltán nyitotta meg a „sort”, hatszoros Európa-bajnok; aztán Rózsás Péter, Börzsei János, Harangi Sándor, s immár évek óta Gergely Gábor tartozik a legnagyobbak közé.

— Asztaliteniszeseink minden dicsőretet megérdemelnek, valóban az egyik legeredményesebb sportágunk —, mondta a bajnokság megnyerése után Vágvölgyi Mátyas, a

zösségi szellemnek is köszönhetjük a csapat-sikereket.

Azokat a sikereket, amelyeknek egyik „kovácsa” Rózsás Péter, a játékos-edző volt. Illetve most már csak edző, mert a 35 éves sportember a bajnoki győzelem után bejelentette: visszavonul az aktív játéktól.

— Úgy érzem, ehhez szebb ajándékot nem is kaphattam volna, mint a csapat-aranyérem —, nyilatkozta a volt 107-szeres magyar válogatott, aki 1964-ben a vegyepárosban, s 1972-ben a férfi párosban Európa-bajnoki címet szerzett. — Nem vagyok már fiatal, a mai gyors játék megterhelő számomra, hiszen évek óta edzője is vagyok a klubnak. S én az elsőséget hivatásnak tekintem, szeretném, ha a jövőben az ideihöz hasonló szép eredményeket érnenek el. Nagy gondot fordítunk a fiatalok, az utánpótlás nevelésére. Minden igyekeztünk, hogy a jövőt — akárcsak a BVSC több más szakosztályában — a saját nevelésű sportolókra építsük.

Rózsáséknak lehetőségük is van erre, mert a klub nagy támogatást biztosít az asztaliteniszeseiknek; a csarnokuk a legszebb, a legkorszerűbb az országban; s Gergely, Rózsás, Börzsei és a többiek neve mágnusként vonzza a fiatalokat. Csak győzzék a foglalkozást a sok gyerekkel...

139-ből 50

Akik ha csak egyszer is, de voltak már vízilabda mérkőzésen, tudják: nem „stomogatók játék” ez. A medencékben sokszor „forr a víz”, s a csatárok a megmondható, hogy akcióból mind nehezebb a góllövés. A szigorú védők az eszközök egész repertoárját vonultatják fel, hogy megakadályozzák az ellenfelek eredményességét. De kivételes „mesterlövészek” mindig vannak, s az ideál pontvadászatban ezek közé tartozott Kiss



Kiss Csaba kapura lő (Farkas József felv.)

elsőnek Patyi György edző figyelt fel rá, aztán Babarczy Roland, aki a serdülőkftől az első csapatig végig kísérte, s magával vitte. Öt éve került az „egybe”.

A TF-en tanul

— Hogyan látja a gólkirály fejlődését — kérdeztük Babarczy Roland edzőtől.

— Csaba rendkívül tehetséges játékos, igen erős a jobbkeze, s szorongatott helyzetekből is kiválóan lő — mondta. — Meglepő viszont, hogy az úgynevezett „ziccerket” elég gyakran elhibázza. Huszonkét éves, véleményem szerint szép jövő előtt áll, tizenegyszer már játszott a válogatottban, s ha meg több lehetőséget kap, még jobban bizonyíthat.

Az újdonsült gólkirály a Testnevelési Főiskola hallgatója, tanár, illetve edző szeretne majd lenni. De igen sokrétűek a játékos-tervei is. Igyekszik bizonyítani, hogy helye lehet a moszkvai olimpián is, s ennek érdekében is igen szorgalmasan gyakorol. Éppen főiskolai tanulmányai miatt, naponta minden reggel már 5 órakor ott van a zuglói medencében, 800—1000 métert úszik és ezután a lövéseket gyakorolja. Mindebben segítője az édesapja is, aki nem rest a fiával vízbe szállni, „kézre adni” a labdákat. Aztán következnek a délutáni edzések, amikor együtt van a nagyszerű csapat, amelyet sok fiatalja és ragyogó utánpótlása révén méltán mondanak a jövő együttesének is.

Kozák Mihály

Műszaki könyvnapok

A budapesti igazgatóságon a közelmúltban ünnepélyes külsőségek között nyitották meg a műszaki könyvnapokat. Nagyrónai László igazgatóhelyettes méltatta a könyvnap jelentőségét, majd számokkal bizonyította, hogy a Kossuth Kiadó előnyös kapcsolatot tart a vasutas könyvtérjesztőkkel. Az utóbbi egy év alatt a budapesti igazgatóságon csaknem 95 ezer forintért vásároltak könyvet.

A megnyitót követően a megjelentek között könyvtalvá-

A KTE szervezésében

Vasúti pályagazdálkodási szakszeminárium Kecskeméten

A Közlekedéstudományi Egyesület vasútépítési és pályafenntartási szakosztálya és kecskeméti területi szervezete október 3-án Kecskeméten pályagazdálkodási szemináriumot szervezett. A szeminárium résztvevői a vasúti pálya alkotórészeinek, a felépítmény, az alépítmény, és a hidak legidősebb építési és fenntartási kérdéseivel foglalkoztak.

A bevezető előadást dr. Telek János, a szekciósülés vitaindító előadásait pedig dr. Ritoók Pál, Ambrus Zoltán, dr. Horváth Ferenc, Cs. Nagy Lajos és Nemeskéri Kiss Géza tartották. A vitában 35-en szólnak fel. A hídszekció ülésen bemutatták a kecskeméti vízmű vasúti műtárgy építéséről készített szakfilmet.

A szekciósülésen elhangzottakról dr. Nagy József, dr. Kerkápoly Endre, dr. Stadler Tamás és Gyenge Károly tartott ismertetőt, majd dr. Gajári József foglalta össze a szakszeminárium eredményeit.

CIKKÜNK NYOMÁN

A TÜZÉP-telepek is beváltják a vasutasok tüzelőutalványát

A Magyar Vasutas szeptember 23-i számában a „Gépkocsihány akadályozza a tüzelő házhozzállítást” című riport nyomán történt intézkedésekről és a jelenlegi állapotokról tájékoztatta a szerkesztőségünket Sasvári János, a budapesti igazgatóság anyaggazdálkodási osztályának vezetője:

„A cikk megjelenésekor több mint nyolcszáz vasutas várt tüzelőre. A jogos igények mielőbbi kielégítése érdekében az Anyagellátási Igazgatóság pénzügyi osztályának vezetője szeptember 22-én levélben kérte a TÜZÉP Igazgatóságot, hogy előző megállapodásuk értelmében fogadják el a vasutas dolgozók tüzelőjegyét. A TÜZÉP Igazgatóság megírta válaszelevelében, hogy minden telepét utasított a tüzelőjegyek elfogadására és beváltására.

Ezután értesítettük a tüzelőjegy tulajdonosokat arról, ha kívánják, akkor a TÜZÉP telepeket is igénybe vehetik tüzelőjük beszerzésére. Október 16-ig 187-en jelentkeztek, s közülük csak 58-an kérték vissza tüzelőjegyüket. 129-en kivárvák a vasúti házhozzáállítást.

A gyorsabb kiszállítás érdekében megbeszélést tartottunk a szállító munkásokkal is, akik megígérték, hogy növelik a naponta kiszállítandó szén mennyiségét. A Volán vállalattal történt tárgyalásaink eredményeként pedig még két gépkocsit sikerült beállítanunk, egyiket október 1-től, a másikat október 16-tól.

Jelenleg 594-en várnak tüzelőjegy elszállítására. Közülük a megrendelésnél 330-an november 12-én december hónapra kiállításra kaptak ígéretet. A budapesti igazgatóság minden tőle telhető megtett az elmaradás mielőbbi felszámolásáért. Reméljük erőfeszítéseinknek meg lesz az eredménye.

A Magyar Vasutas segítségét pedig ezúton is megköszönöm.”

Tisz'asági verseny

Első lett a Vezérigazgatóság által hirdetett Tiszta szolgálati hely mozgalomban — a debreceni igazgatóság területén — Nyíregyháza állomás.

A szerkesztőség üzeni

Emőd-Kovács Ibolya, Debrecen; Várfaiv Gyula, Nagykanizsa; Szűcs Ferenc, Rapi József, Hatvan; Bognár Károly, Tapolca; Kisvárdal János, Sevel Gyula, Pál István, Miskolc; leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szabó Gyula, Apátzsellás; Göncz Ferenc, Zalaszántó; Zala Evidre, Csorna-Csatárimajor; leveleket illetékes helyre továbbítottuk.

Felhívjuk szakszervezeti bizottságaink és olvasóink figyelmét, hogy a Magyar Vasutas c. lap 1978. évi előfizetése december 31-én lejár. Kérjük, az 1979. évi példányokat időben rendeljék meg és fizessék elő, hogy az 1. számban a megjelenés után késedelem nélkül megkapassák. A megrendelések és befizetések beérkezési határideje: 1978. november 30. Egy példány előfizetési díja egy évre 18 forint.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 5. sz. IV. ép. tsz. 10. szám alatt levő 60 négyzetméteres két szoba komfortos, gázfűtéses lakószobát háromszobás, hasonló nivójú tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet mindennap délután 17 óra után.

Elcserélném másfél szoba, kis kert, komfortos, garázslehetőséggel, külön épületben levő 49 négyzetméteres lakószobát hasonló komfortú és alapterületű, esetleg félkomfortos tanácsi lakásra Budapest belterületén. Lakás-cím: Audi Endré, Budapest IX. külső Mester u. 90. Mestekintő az esti órákban. Érdeklődni lehet munkaidőben a 340-770/107. sz. telefonszámon.

Elcserélném kettőszobás komfortos, telefonos, gázfűtéses, 80 négyzetméteres lakószobát kisebb tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet 16 óráig a 173-982 telefonon.

Elcserélném egyszerűs, félkomfortos, utcai, második emeleti lakószobát hasonló földszintre. Érdeklődni lehet: Martényi Pál, Budapest XIV., Telepes u. 35/B.

Elcserélném Budapest XIV. kerületben levő első emeleti egy szoba hallos, gázkonvektoros lakószobát nagyobbra. Érdeklődni lehet 8-16 óra között 470-339 telefonon.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő két külön bejárattal szobás komfortos, I. emeleti, gázfűtéses, napos lakószobát egy szoba komfortosra Budapest belterületén. Lehet szeparált társbérlet is. Magányos férfi részére. Levélcím: 1032 Budapest V., Semmelweis u. 2. sz. Hatala Edéné.

Elcserélném Budapest XV. kerületben levő egy-két fős szobás ötszobás lakószobát Kelenföld környéki házra. Lehet kisebb is. Érdeklődni: Erki Béla, 1155 Budapest, Rákóczi út 106.

Elcserélném miskolci kettőszobás ötszobás, új, tanácsi lakószobát budapesti vagy Budapest környéki kettőszobásra. MÁV-lakás is lehet. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Bartók László, 3530 Miskolc, Vörösmarty u. 52. sz. 6/I.

Elcserélném háromszobás, modern, rákospalotás bérlakószobát budapesti modern vagy korszerűsített nagyobbra, esetleg plusz másfél szobás tanácsi lakást adok. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni: 21/4. Tordai.

O. K.



A BVSC bajnokságot nyert asztalitenisz csapata balról jobbra: Börzsei János, Rózsás Péter játékosedző, Harangi Sándor, Vágvölgyi Mátyas, a BVSC elnöke, Gergely Gábor, Nozicska József és Takács János

(Honéczy Barnabás felvétele)

BVSC elnöke. — Ez az év igen-igen emlékezetes maradhat valamennyiünknek.

Igy igaz, mert a csapat a mostani győzelme előtt még a nyáron elsőséget szerzett a Vásárvárosok Kupájában, Gergely Gábor pedig pályafutása legsikeresebb szezonját zárja. Prágában „kezdte”, győzött az Európa 12 versenyen, aztán Duisburgban, az Európa-bajnokságon egyéniben aranyérmes lett, tagja volt az első helyen végzett magyar csapatnak, s a férfi párosban a Csehszlovák Orlovski oldalán ugyancsak a dobogó legmagasabb fokára léphetett.

Az edző ajándéka

— Boldog vagyok, hogy eredményemmel nemcsak érmeimet gyarapíthattam, hanem klubomnak, a BVSC-nek is öregbítettem a hírnevét —, mondta Gergely Gábor, akinek igen jók az esélyei „az év sportolója” megválasztásánál. — A szakosztályunk olyan egy nagy család, s ennek is kö-

Csaba is, aki csapata 139 góljából egymaga ötvenet szerzett — ezzel lett gólkirály. A gólok 75 százalékát akcióból, csak a fennmaradókat érte el „négyesből” vagy emberelőnyből.

— Kezdetben még nem nagyon ügyeltek rám, de aztán minden találkozáson megkaptam a magam „testőrét” —, mondta az OB I-ben negyedik helyen végzett vasutas csapat játékos. — Tavasszal még nem is álmódtam arról, hogy esetleg én legyek a bajnokság legeredményesebb játékosa. Sőt, az ősi első öt mérkőzésen egyszer sem dobtam gólt, s már-már elvesztettem az ön-bizalmam. De társaim, első-sorban Horkai olyan labdákat adtak, amelyekkel gyakran betároltam a hálóba...

Kiss Csaba „tösgyökerez” zuglói és BVSC-nevelés. Négy évesen tanult meg a Szónyi úti medencében úszni, három esztendővel később leigazolták, s 13 éves volt, amikor átkerült a vízilabdázókhoz. Annak ellenére, hogy nem volt nyurga gyerek — ma is csak 170 cm magas, viszont 80 kiló! —

HÍREK

— Versenyre készülnek. A szokásos nyári szünet után ismét próbál a miskolci járműjavító 93 éves műtra visszatekintő férfikórusa. Homródin Engi Zsuzsa karnagy vezetésével ismét versenyre készülnek. A 35 tagú kórus december 17-én részt vesz Leninyrosban a Vándor Sándor énekkari szemle megyei döntőjén.

— Megjufalmazta a határőrség. Horváth Mária jegyző, Szombathely állomás jegyzője közreműködött egy határsértő elfogásában. A 48 éves utasnak a határőrségi képviselője október 24-én Szombathelyen ötszáz forint pénzbüntetést adott át.

— Új biztrot. Az Utasellátó Vállalat új biztrot adott október 25-én a szombathelyi pályaudvaron. A régi sőtés közel kétfélmillió forintos költséggel alakították át biztrotvá. Az utasokat hidegkényelmi készítmények és cukrásztermékek nagy választék várja.

— Műszaki könyvnapok. A debreceni járműjavító műszaki könyvtára — a műszaki könyvnapok keretében — amelyet rendezett, amelyen bemutatott a legújabb szak-könyveket, majd Zagonyi Imre mérnök tartott előadást „Az üzem- és műszakfejlesztés szerepe üzemünk tervei-ben” címmel.

— Író-olvasó találkozót Nyíregyházán, a vasutas művelődési otthonban író-olvasó találkozót rendeztek október 12-én. Az olvasók Fábrián Zoltán József Attila-díjas íróval találkoztak, aki munkásságáról és műveiről beszélt, majd válaszolt a hallgatók kérdéseire.

— Névadójuk életét kutadják. A miskolci járműjavító Ligeti Károly szocialista brigádjára már több éve foglalkozik névadójuk életének megismerésével. Kapcsolatot teremtetett az ormszki és Pest megyei pártbizottsággal. Ligeti Károly még élő rokonaival és a hős nevét viselő iskolákkal. Kutatásu eredményét — az írásos emlékeket és fotókat — december 8-án kiállításon mutatják be az érdeklődőknek.

— Felhívás. A vasutas szak-szervezet szimfónikus zenekarának december 7-re hirdett bérleti hangversenye technikai okok miatt elmarad. A hangversenyt december 18-án a Keleti pályaudvar kultúrtermében tartják.

— Értekezlet. Az Utasellátó Vállalat és a MÁV Közegészségügyi Felügyelőség munkatársai értekezletet tartottak október 17-én a Keleti pályaudvar különteremben. A tanácskozáson Vámos István a vállalat kereskedelmi igazgatója ismertette a tavalyi évi az idevél tapasztalatait majd a közegészségügy felügyelői számoltak be észrevételeikről, munkájukról.

Halálozás

Hosszú betegség után, október 22-én, nyolcvan éves korában elhunyt Keresztes Jakab nyugdíjas MAV felügyelő, aki 42 évig dolgozott a vasúton. Nyugdíjba vonulása után tíz évig tevékenykedett a vasutas-szakszervezet központi zeneiskolájának gondnokságán. Temetése október 31-én volt a Megyeri úti temetőben.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vics Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Epey VII. Benczúr utca 61.
Telefon városi: 729-472.
Üzem: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII. Rákóczi út 84.
Telefon: 274-819
Felelős kiadó: Dr. Surt Páter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekk száma: 1744444444
MNP 215 - 11 850
78-4562 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM ARA: 70 FILLÉR 1978. NOVEMBER 18.

NAPIRENDEN

Az üzemi demokrácia érvényesülése

November 9-én ülést tartott a vasutas-szakszervezet elnöksége

November 9-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Első napirendi pontként megtárgyalta a 2019/1971. (V. 25.) sz. kormányhatározat, valamint a 6/1972. sz. KMP utasítás és a vasúti munkavédelmi szabályzat végrehajtásáról szóló jelentést a pécsi vasúti igazgatóságra vonatkozóan, amelynek előterjesztője dr. Szabó Tibor vasúti igazgató volt.

Az előterjesztéshez kiegészítő jelentés is készült, amelyet a Vasúti Főosztály, a pécsi területi bizottság és a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztálya terjesztett elő. A pécsi igazgatóság munkavédelmi tevékenységét a Vezérigazgatóság és az elnökség megfelelően értékelte. Felhívta a figyelmet arra, hogy a jövőben törekedni kell a bérházak körülményeinek előkészítésére, a kedvezőtlen munkakörülmények megszüntetésére és a nehéz fizikai munka arányának további csökkentésére.

Ezt követően került sor az üzemi demokrácia érvényesülésének tapasztalatairól szóló jelentés megtárgyalására. Bár az új szabályozás, mint ismeretes, 1968. január 1-én lépett életbe, a legfontosabb tanulságok levonása máris lehetséges.

Mindenekelőtt megállapítható, hogy a munkahelyi, az üzemi demokrácia értelmezése a gazdasági vezetők, a mozgalmi szervek és a dolgozók részéről a korábbiaknál egyértelműbb. Ebben nagy része van annak, hogy a rendelet megjelenését követően a párt-szervezetek iránymutatása alapján minden szolgálati helyen sor került az MT-SZOT határozat részletes ismertetésére.

A rendelet megjelenése óta javult a gazdasági és szakszervezeti szervek közötti munkamegosztás. A szakszervezeti bizalmiak felelőssége, részvétele a munkában jelentősen növekedett. A fórumokon keresztül javult a dolgozók tájékozottsága a gazdasági célokról, a tett és tervezett intézkedésekről.

A gazdasági vezetők biztosítják az üzemi demokrácia érvényesülésének szervezeti kereteit, feltételeit. A szabályozott témákban a döntést, egyetértést, véleményezést illetően elsősorban a korábban is jól működő kollektívánál tapasztalható érdemi fejlődés. A rendezvényeken növekedett a résztvevők aránya. A korábbiaknál többen vesznek részt a fórumok vitájában, a helyi és országos döntések meghozatalában.

A tanácskozásokon érdemi javaslatok és kritikusabb vélemények hangzanak el. A szakszervezeti szervek mozgósító munkája, a bizalmiak felkészítése a fórumokon egyre jobban megfelel az elvárásoknak.

Az alapvetően kedvező tapasztalatok mellett találhatók még szemléletbeli és módszertani hiányosságok. A fórumok hatáskörének érvényesülése még nem egyértelműen pozitív. A hatáskörök decentralizálása még nem kellő mértékű. Lassan halad a szolgálati helyek ügyrendjének korszerűsítése.

Egyes fórumok hatáskörének növekedésében a szakszervezeti választott szervek hatáskörük csorbítását vélik, ezért nem fordítanak kellő figyelmet a fórumok működésének színvonalára. Általános tapasztalat, hogy nem kellő támaszát a munkahelyi vezetők és a bizalmiak tájékozottsága, főleg az országos jellegű intézkedések politikai és gazdasági jelentőségéről.

A fórumok hatáskörét, a tárgyalandó témákat a rendelet egyértelműen szabályozza. Ennek ellenére az egyes fórumokon átfedések vannak. Emiatt ugyanazok a résztvevők egy témát több fórumon is vitatnak. Ez természetesen magában hordozhatja az érdektelenséget.

A fórumokon elhangzott javaslatok intézése nehézkesebb. A felsőbb szervek hatáskörébe tartozó kérdések

megválaszolása nem történik meg határidőre. Emellett a válaszok egy része szakszerűtlen és nem tárgyilagos.

Nem ritka jelenség, hogy az üzemi demokrácia fórumának tekintik az üzemi háromszög (négyes) üléseit. Ezeknek olyan döntések születnek, amelyek formálissá tehetik a kollektív döntéseket, vagy esetként a szakszervezeti bizalmiak egyetértési jogát.

Tíz hónap tapasztalatai alapján levonható az az általános következtetés, hogy az üzemi demokrácia fejlesztésére vonatkozó határozatok végrehajtásában számottevő eredmények születtek a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat területén egyaránt. A szakszervezeti szervek mozgósító munkája, a bizalmiak tájékoztatása és felkészítése a különböző fórumokra, egyre megfelelőbb.

A még eredményesebb működtetés érdekében azonban még tudatosabb, előrelátóbb, összehangoltabb tevékenységre van szükség. Az üzemi demokrácia fejlődésének biztosítani kell a jó munkahelyi légkört. Ezért a fórumokon túl is erőfeszíteni kell a demokratikus vezetési módszereket, a vezetőkre és beosztottakra egyaránt vonatkozó fegyelmet.

Kellő eredményeket e fontos dologban csak úgy érhetünk el, ha nem kampányfeladatnak, hanem állandó tenivalónak fogjuk fel az üzemi demokrácia sokirányú fejlesztését.

November 7-re

Teljesítette idei tervét a szentesi építési főnökség

A szocialista brigádvezetők kezdeményezésére a szentesi építési főnökség harmadik negyedévi termelési tanácskozásain, mint arról lapunkban is hírt adtunk, a dolgozók vállalatot tették, hogy a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére november 7-re teljesítik idei építési tervüket.

A közösség ereje, a jó munkaszervezés és a dolgozók öntevékeny kezdeményezése egyedülálló munkasikeret eredményezett.

Az évi felépítménykorszerűsítési tervet november 4-én teljesítették. A tervezett 32,8

kilométer helyett 34,3 kilométeren végezték el a korszerűsítési munkákat. Ez a többletmunka a terv 4,9 százalékos túlteljesítését jelenti.

A főnökség nagyszerű munkasikerére, harmadik negyedévi munkájával a fegyverkezési építészeti és a honvédelmi építészeti tette fel a koronát. Már a november 6-ra tett külön vállalatuk is figyelemre méltó volt. Megfelelően jól szervezett munkával még ezt az időt is rövidítették. Törökszentmiklós és Fegyvernek között már november 4-én befejezték a jobb vágány építését. Az átépített vágányszakaszon az eredeti tervnél 11 nappal korábban felelt sebességgel és nagyobb tengelynyomással közlekedhetnek a vonatok.

Becsülettel helytálltak a főnökség dolgozói a szegedi igazgatóság területén is. Sajtós Péter vasúti igazgató-helyettes elismerő levelében így ír erről:

„Abból az alkalomból, hogy a békéscsabai építészeti főnökség dolgozói határidő előtt, hiánypótlás nélkül befejezték a Dévaványa és Ózdamajor közötti egyszerűsített felépítmény-cserélési munkálatokat, köszönetemet és elismerésemet fejezem ki. Az építészeti főnökség fizikai dolgozói, előmunkásai, műszaki vezetői a mennyiség határidőre történő befejezése mellett a munka minőségére is igen nagy gondot fordítottak.

Séra

November 13-17-ig

Nemzetközi szeminárium Budapesten



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes beszédét mondja (Katkó István felvétele)

November 13-án kezdődött Budapesten, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében a szocialista országok vasutas- és közlekedési szakszervezeteinek nemzetközi szemináriuma. A tanácskozás célja a két-, illetve többoldalú határforgalmi munka értékelése és a további feladatok meghatározása.

A nemzetközi szemináriumon megjelentek Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország,

NDK, Románia és a Szovjetunió vasutas, illetve közlekedési szakszervezeteinek, valamint a magyar vasutas-szakszervezet képviselői is, közöttük Koszorus Ferenc főtitkár.

A tanácskozást Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára nyitotta meg. Elmondotta többek között, hogy a november 17-ig tartó ötnapos szeminárium célja a szocialista országok, közöttük az európai KGST-országok együttműködéséhez szorosan kapcsolódó vasúti közlekedés segítése, a munka színvonalának javítása.

A megnyitó után Szabó Béla vezérigazgató-helyettes tartott előadást a MÁV határforgalmi munkájáról és nemzetközi kapcsolatairól. A szeminárium másnap — lapzártánk után — a küldöttek felszólalásával folytatódott. Erről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.

Gyöngyösön elkészült 560 csoport kiterő

A Gyöngyösi MÁV Kiterőgyártó Üzem dolgozói, szocialista brigádjai — az építési és pályafenntartási szakosztály kérésére — vállalták, hogy a tervezett 560 csoport vasúti kiterőt határidő előtt, november 7-re elkészítik.

A vállalat teljesítését tervszerű előkészítő munka előzte meg. A brigádok is sok hasznos felajánlást tettek ennek érdekében. Erőfeszítések sikeresek voltak. Az 560 csoport kiterőt november 1-re elkészült, így azokat még ebben az évben beépíthetik a pályafenntartási főnökségek.

Rekordteljesítmény

A vasút 12 millió 241 ezer tonna árut szállított októberben

A vasút októberben 26 millió 146 ezer utast szállított, amely a bázis időszakhoz képest 95,3, a tervhez viszonyítva pedig 93,5 százalékos teljesítést jelent. Az utaskilométerben mért teljesítmény ennel néhány százalékkal kedvezőbb volt.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése 97,2 százalékos teljesítést jelent. Az utaskilométerben mért teljesítmény ennel néhány százalékkal kedvezőbb volt.

Az áruszállításban rekord született. A vasút

12 millió 241 ezer tonna árut szállított, amely a bázishoz képest 102,4, a tervhez viszonyítva pedig 103,1 százalékos teljesítésnek felel meg.

A vállalati tervelőirányzat túlteljesítése mellett kedvező volt az őszi-forgalmi célkitűzések szempontjából fontos operatív tervteljesítés is. Meghaladta a tervelőirányzatot az árutonnakilométerben kifejezett teljesítmény is.

Forgalmamként jelentős túlteljesítés volt az import, de különösen a tranzitforgalomban, ahol a túlteljesítés közel 5, illetve 15 százalékkal ért el. Az exportkiutaknál viszonyítva

mintegy 9,5 százalékos csökkenés tapasztalható a

bázisidőszakhoz viszonyítva.

A tervhez képest számottevő a túlteljesítés a belföldi és import-forgalomban, míg az export és tranzitforgalomban a tervezet szintet nem érték el.

Árumenteként vizsgálva szénből, kőből, téglából, mészből, cementből, cementgyártmányokból, tűzfából lényegesen kevesebbet, kavicsból és homokból, műtrágyából, cukorrépből többet szállítottunk, mint tavaly októberben.

A kedvező eredmények ellenére azonban

az egész hónapot teherkocsihány jellemezte,

amely a nagymértékben megnövekedett áruszállítási igényekre vall.

Az áruszállítás minősége is javult. Ez is mutatja, hogy az őszi forgalmi célkitűzések, valamint az ehhez kapcsolódó anyagi ösztönzés kedvező hatást váltott ki.

A tehergépkocsik átlagos fordulói ideje a bázisidőszakhoz viszonyítva

ugyan romlott, de a vasút a havi operatív kocsiforduló! időre vonatkozó tervét teljesítette.

Kedvező volt a teherkocsik statikus terhelésének alakulása is. Ezzel szemben a korszerű mozdonyok kihasználása sajnos nem érte el a bázisidőszak szintjét.

OKTÓBER 21-ÉN

Kommunista műszakot tartottak a Landler Jenő Járműjavítóban

A Landler Jenő Járműjavító Üzem társadalmi és gazdasági vezetői október 1-én kommunista műszakot rendeztek, amelyen az üzem 1277 dolgozóján kívül részt vett húsz szovjet katona és a Kontyfa utcai általános iskola 44 úttörője is.

A 8460 óra társadalmi munka értéke 198 ezer forint volt. Az üzem adminisztratív dolgozói és az úttörők parkosítottak,

az üzem- és műszaki vezetők pedig — a szovjet katonák segítségével — a művelődési ház színháztermének tetőszerkezetébe negyven köbméter betont dolgoztak be.

A kommunista műszakon résztvevő dolgozók gyermekei részére a művelődési házban ügyeletet tartottak. Filmvetítéssel és vetélkedőkkel szórakoztatták a gyermekeket.

Dunai-Finomító

Kőolaj — irányvonattal

A Dunai-Finomító állomás dolgozói január 1-e és november 15-e között hárommillió tonna kőolajterméket továbbítottak. Ennek csaknem hetven százaléka el irányvonattal szállították el.

A hazai szénhidrogén származékok fogyasztásának növekedésével megnőtt az állomás teljesítménye is. 1976-ban 3,1, tavaly pedig 3,4 millió tonna volt. Az idén 3,5 millió tonna elszállítását tervezik. Minden évben növekszik az

irányvonattal továbbított áruk mennyisége: 1976-ban 50, tavaly pedig már meghaladta a 62 százalékat. A budapesti igazgatóság területéről indított száz irányvonat közül 27 a Dunai-Finomító állomásról indul.

Az állomás gazdasági vezetőinek szoros kapcsolata van a Dunai Kőolajipari Vállalattal. Mindennap megbeszéljük a szállítási terveket és egyeztetjük a vasút és a vállalat igényeit.

Séra

(Fogas)

Kitüntetések november 7. alkalmából

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 61. évfordulója alkalmából — eredményes munkájuk elismerésül — kitüntetések adományozott a párt-, a társadalmi és a tömegszervezetek tisztségviselőinek, aktivistáinak. A kormánykitüntéseket a Parlamentben és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban, a szakmai kitüntéseket — Kiváló Munkáért kitüntetést és a Miniszteri dicséretet — a Vasúti Főosztályon adták át.

A Főosztályon rendezett ünnepség elnökségében helyet foglalt **Urbán Lajos**, közlekedési- és postaügyi miniszteri államtitkár, **Szűcs Zoltán** vezérigazgató, **Kajcsa József**, a vasutas-szakszervezetek titkára és **Balogh Pál**, az MSZMP KB. munkatársa. Az ünnepséget **Nagy Károly**, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd **Mester Alajos** vezérigazgató helyettes mondott rövid ünnepi beszédet.

Az ünnepi beszéd után **Urbán Lajos** államtitkár adta át a kitüntetések.

Pft. Főn.; Balogh József függ. pb-titkárnak, Szeged Vasúti; Bíró Ferenc csop. vez., Bp. Vasúti; Havasi Ferenc oszt. vez., Bp. MÁV Számítástechnikai U.; Horváth Károly oszt. vez., Bp. MÁV Orsz. Osztószertartón.; Kasza Géza áll. fón. h., Berente oszt. vez.; Kegyes Lajos mozd. vez., Békéscsaba Üzemfón.; Kenderesi István oszt. vez., Celldömölk Osztószertartón.; Konecz József gazdaságpolitikai tanácsadó, Bp. Nyugati pu.; Krecska János oszt. irányító tartalékosnak, Bp. Ferencváros áll.; Lakatos István oszt. vez., Mátészalka Pft. fón.; Máté Ferenc fuvarozás-szervezőnek, Pécs-bányarendező pu.; Nagy István ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Nagy János mozd. vez., Nagykanizsa áll.; Ondrejovics Károly fón. vezetőnek, MÁV Gygyvondra Főn.; Pápa Ede csop. vez., Szombathely Vasúti; Rátvai József üzemvez., Eszaki J. U.; Sári Antal ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Szabics István fón. vez., Kecskemét Pft. Főn.; Tömör István függ. pol. munkatársnak, MSZMP MÁV Debreceni bizottsága; Vigh Béla marós brigádvez., Szolnok J. U.; Záhony István főpályamesternek, Bp. Terézvárosi Pft. Főn.

KIVÁLÓ MUNKAÉRT

Kitüntetésben részesítette: Agoston László ügyint., Bp. Vasúti; Baranyi Istvánné ügyint., Miskolc

Ferenc állomásfőnököt, Sárvár áll.; Véseli József vonatkezelőt, Miskolc Tiszai pu.

MINISZTERI DICSÉRETEN

részesültek: Bartha Kornél oszt. vez. h. Szolnok J. U.; Bárdos József motorvez., Pécs Vont. Főn.; Bobák Béla csop. vez., Gyöngyös MÁV Kiterőgyártó U.; Bódy József tűzkövács, Miskolc J. U.; Bogdándi Sándor Tibor lakatos csop. vez., Debrecen BBFF; Bolya Lajosné személyzet. vez., Vác Pft. Főn.; Egri Balázs esztergályos, Püspökladány Vont. Főn.; Gyopáros János személyzet. vez., Szombathely Vont. Főn.; Harangi László személyzeti előadó, Debrecen J. U.; Hegedűs Ferencné főosztály. Utasellátó V.; Juhász Ferenc asztalos, Miskolc-Tiszai pu. Épület és Hídfenntart. Főn.; Juhász László anyaggazdálkodó, Vésztő Vont. Főn.; Kaszaja Sándor politikai munkatárs, Vasutasok Szakszervezete; Kovács Zoltán ügyint., Veszprém Pft. Főn.; Kornyik Béla csop. vez., Bp. TDF; Körösné József ügyint., Dombóvár Pft. Főn.; Krausz Sándor Tivadaré számítástechn. alkalmazott, Bp. Számítástechnikai U.; Lakatos Imréné ügyint., Bp. Vasúti; Magyarosy György művez., Eszaki J. U.; Merkel László motorszerező, Kaposvár Vont. Főn.; Molnár István tehergépjármű-kezelő, Miskolc Pft. Főn.; Molnár Sándor anyaggazdálkodó, Orosháza áll.; Nagy András kazánkovács, Miskolc Vont. Főn.; Nagy Kálmán ügyint., Anyagell. Ig.; Papp Lukács vonall. tartalékos, Nyíregyháza áll.; Pálkás Ferenc kocsiakarító, Záhony, Gépesített Rakod. Főn.; Párta József vízvez. szerelő, Kaposvár Épület és Hídfenntart. Főn.; Pogácsás János lakatos, Balparti BBFF; Szabo Gyula polgári véd. parancsnok, Szombathely áll.; Szabó István vízvez. szerelő csop. vez.; Jobbparti Épületfenntartó Főn.; Szabó János kereskedelmi hivatalnok, Szajol áll.; Szabó Tibor személyzeti vez., Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Szalma László műszerész, Szeged BBFF; Szelei László üzemgazdász, Hatvan Vont. Főn.; Sütő Ferenc főépítész, Bp. Magasépítési Főn.; Tepper Ferenc csop. vez., Debrecen Épület és Hídfenntartó Főn.; Varga Ferdinánd raktárvez., Miskolc pu. Osztószertartón.; Varga József vezénylőtiszt, Mór áll.; Várcsényi Károly anyaggazd., MÁV Anyagell. Ig. Vigh József üzemvez. h., Utasellátó V.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETEN

részesítette: Alexai Szilárd mozd. lakatos, Eger Vont. Főn.; Amari Bertalan polgári véd. parancsnok, Püspökladány áll.; Arvai István fu. gókovács csop. vez., Debrecen J. U.; Badaecsonyi Jenő lakatos, Bp. Keleti Műsz. Kocsioszt. Főn.; Balogh Ferenc csop. vez. előmunkást, Pápa Pft. Főn.; Balogh János lakatos, Eszaki J. U.; Balogh Lajos fuvarj. számfőnök, Ormosbánya áll.; Balogh Sándor ügyint., Pécs Vasúti; Baranyai András lakatos, Dunakeszi J. U.; dr. Báló György igazg. főorvos h., Debrecen

MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Bl. czó József raktárnokot, Répcelak áll.; Bokros Eva vonatmenesző félrelvélő, Kőbánya teher pu.; Borbély Kálmán jármű- és gép. csop. vez., MÁV VIII. Felsővez. Bp. Főn.; Boros Ferenc munkavez., Győr Pft. Főn.; Csuber János rezortvez., MÁV Építési Géptelep Főn.; Czeglédi István vonalgeod. ról, Debrecen Pft. Főn.; Czibalmos István ügyint., Miskolc Vasúti; Domokos János járószerező csop. vez., Nyíregyháza VIII. Vonal. félvélő; Ekker István lakatos csop. vez., Székesfehérvár J. U.; Estók Zoltán művez., Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Eszes Dezső motorvez., MÁV Hámán Kató Vont. Főn.; Falusi György főépítész, Balparti Épületfennt. Főn.; Földesi Ferenc minőségi ell., Landler Jenő J. U.; Gázó Tibor forg. hivatalnokot, Hódmezővásárhely áll.; Gáspár László fenntartási csop. vez., Nagykanizsa Vont. Főn.; Halász Ferenc mozd. vez., Mezőhegyes Vont. Főn.; Haraszi Imre személyzeti vez., Dombóvár Üzemfón.; Józsa József szakoktató, MÁV Tisztképző Int.; Kausitz Emliné külsős forg. szolg. tevőt, Hegyeshalom áll.; Kasuba Györgyné rakt. munkást, Miskolc Pft. Főn.; Kiss Zoltán művezető, Mátészalka áll.; Koller József lakatos, Kaposvár Épület és Hídfenntart. Főn.; Komládi Mihály ügyint., Szombathely Vasúti; Kontor István főkönyvelő, Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Koós László függ. KISZ-biz. utaz., Szeged áll.; Kovács József fuvarozás-szerező, Baja áll.; Köszegi István lakatos csop. vez., Miskolc J. U.; Krutilla Irén ügyint., Záhony áll.; Kubik Imre lakatos, Szolnok J. U.; Marik György tolatásvezető, Békéscsaba Üzemfón.; Martinek János kocsirend., Miskolc-Tiszai pu.; Munk Györgyné távirászt, Bátaszék áll.; Németh Aladár vont. technológust, Sopron Vont. Főn.; Németh Ferenc főművez., Szombathely J. U.; Nyers Lászlóné ügyint., Dunaújváros áll.; Nyizsnyik József járműlakatos, Dunakeszi J. U.; Orbán József csop. vez., Záhony Üzemfón.; Orfalusi Imre forg. szolg. tevőt, Marcali áll.; Paop Árpád csop. vez. MÁV Nyugdíj Hiv.; Pálmai Imréné számlavezető, Bp. Soroksári út áll.; Pöcze István áll. fón. h. pákosrendező áll.; Samu János mozd. vez., Nyíregyháza Vont. Főn.; Soós Tibor üzembetételi rezortost, Székesfehérvár Üzemfón.; Szabó Istvánné raktárnokot, Nagybáttony áll.; D. Szabó József előrajzoló, Debrecen J. U.; Szabó Miklós ügyint., Bp. Vasúti; Szikora Gyula művez., Jobbparti BBFF; Szénási Gábor raktárnokot, Hajdúszoboszló áll.; Takács László áramellátó csop. vez., Szombathely BBFF; Toldik Sándor számadó- és árupénztáros, Nagykanizsa áll.; Torbavecz József betan. munkást, Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn.; Vajda Ferencné főszakácsot, Szolnok áll.; Varga András forg. szolg. tevőt, Salgótarján-külső áll.; Varannai Zoltánné ügyintéző, Vasutasok Szakszervezete; Várkonyi Sándorné iparvágány számlavezető, Miskolc-Gömöri pu.; Vincez László ügyint., Kecskemét Vont. Főn.; Völter László mozd. félvélő, Zalaegerszeg Vont. Főn.; Zacharidesz János ügyint., Békéscsaba Üzemfón.; Zsalaré Jánosné anyaggazdálkodó, Felsőzsolca áll.; Zsoldos Géza motorvez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.

Ketykó István:

SZIKRÁK

Elzúgnak az üveg előtt, mint hullócsillagok; régmúlt boldogságom fölött száguldó angyalok...

Szabad időben készült alkotások

A dolgozók munkáiból rendeztek kiállítást a terézvárosi pályafenntartási főnökségen



A terézvárosi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága „A szabad idő hasznos eltöltése” címmel kiállítást rendezett november 2. és 8. között. A kiállításon 21 dolgozó száz alkotással vett részt.

Az érdekes kiállítás, amelynek darabjai között láthatók kalocsai hímezések, márványszobrok, olajfestmények, subák és fából faragott csillár is — **Nyemcsók János** szb-titkár nyitotta meg. A szabad időben készült tárgyakat több mint százan tekintették meg. (Képünkön a kiállítás egy részlete látható.)

Munkásszállások a közművelődésért

November 1-én, a Fővárosi Művelődési Ház klubjában értékelték az elmúlt évben meghirdetett „Munkásszállások a közművelődésért” című pályázat eredményeit. A pályázat meghirdetésében a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a Fővárosi Tanács, a KISZ Budapesti Bizottsága és a TIT Budapesti Szervezete vett részt. Célja: az alapiskolázás fejlesztése és pótlása, az ismeretek gazdagítása, a személyiséget fejlesztő közösségi művelődés és a sporttevékenységek fejlesztése.

Az ünnepélyes megnyitót után **Simon László**, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának titkára beszélt az eddig elért eredményekről. Elismeréssel szövegezte az erőfeszítésekről, amelyeket a közművelődés fejlesztése érdekében tettek a népművelők, hogy ösztönözzék a munkásszállások lakókat ismereteik bővítésére.

A pályázat eredményhirdetése a Nagy Októberi Szocialista Forradalom megünneplésének jegyében történt. Az eredmények értékelése után meghirdették az 1980-ig tartó pályázatot is. Ezután került sor a díszoklevelek és az ezzel együtt járó pénztárgyak átadására.

Tíz intézmény, közöttük a MÁV ferencvárosi férfimunkásszállás 45 ezer forint jutalmat kapott. **Nagy Istvánné**, a munkásszálló könyvtárosa pedig ezerrforintos jutalomban részesült.

Krizsán Sándorné



Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi miniszteri államtitkár átadja a kitüntetések (Zselmanni Ferenc felvétele)

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 61. évfordulója alkalmából — eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréséül — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozata

Kitüntetésben részesítette: Vass István művezetőt, Záhony Gépesített Rakodási Főnökség, A

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

Kitüntetésben részesítette: Gadahecz Béla tudományos főmunkatársat, Vasúti Tudományos Kutató Intézet; Goller László oszt. vezetőt, Landler Jenő J. U.; Hornyák István állomásfőnököt, Pécs áll.; Huszár Pál művezetőt, Hámán Kató Vont. Főn.; László József csop. vezetőt, Bp. Vasúti; Szepesi János művezetőt, Miskolc Építési Főn.; Ungi József ügyintézőt, KPM Vasúti Főoszt. A

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

Kitüntetésben részesítette: Csizsa József ügyintézőt, Szombathely Vasúti; Goller László oszt. vezetőt, Szentesi Epitási Főn.; Hornyák András ügyintézőt, Miskolc Vasúti; Horváth Béla csop. vezetőt, Debrecen J. U.; Hovány Béla rendezési vezetőt, Bp. Józsefváros áll.; Murvai Zoltán műsz. gazd. tanácsadó, Debrecen Vasúti; Takács László főmérnök, Székesfehérvár J. U.; Tolnai Lenke csop. vezetőt, KPM Vasúti Főoszt.; dr. Varga Miklós oszt. vezetőt, BVKH; Zsilka Gyula belső ellenőrt, Dombóvár Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

KIVÁLÓ VASUTAS

Kitüntető címet adományozta: Antal László vonalvez., Miskolc

Nyugdíjas vasutasok a cukorrépakampányban

Említésre méltó az a törekvés, amely a kisterneyei és selypi nyugdíjasok segítő szándékát jelzi. A nyugdíjas vasutasok ugyanis még a cukorrépakampány beindulása előtt jelentkeztek munkára.

Azért is dicséretre méltó ez a segítő szándék, mert közöttük olyanokat is említhetünk, mint a 76 éves **Kós Kálmán** és a 82-dik évében lévő **Molnár Károly**.

Csik Béla selypi állomásfőnök szerint ebben az időszakban nélkülözhetetlenek azok az idős emberek, akik minden évben példamutatóan végzik munkájukat. Ez is igazolja, hogy nyugdíjbavonuláskor nem elég csak elköszönni a dolgozóktól, ha kölcsönösen jó a viszony, a nehéz időszakokban számítani lehet a tapasztalt vasutasok munkájára.

Szűcs Ferenc

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

Kitüntetésben részesítette: Villányi Árpádot, a debreceni járműjavító villanyszerelőjét, a tb. kultúrbizottság tagját; Varga Lászlót, Székesfehérvár állomás függetlenített szb-titkárát. A

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

Kitüntetésben részesítette: Henyel Ferencet, az Utasellátó Vállalat vszb politikai munkatársát; Tellér Andrást, Rákosszentimihály Főnökség motorszerezőjét, az szb tagját; Boros Zoltánt, a szombathelyi járműjavító rendeztetőjét, az szb. elnököt; Csujna Jánost, Nyíregyháza állomás függetlenített szb-titkárát; Mátyás Józsefet, a pusztaszabol-

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

Kitüntetésben részesítette: Csizsa József ügyintézőt, Szombathely Vasúti; Goller László oszt. vezetőt, Landler Jenő J. U.; Hornyák István állomásfőnököt, Pécs áll.; Huszár Pál művezetőt, Hámán Kató Vont. Főn.; László József csop. vezetőt, Bp. Vasúti; Szepesi János művezetőt, Miskolc Építési Főn.; Ungi József ügyintézőt, KPM Vasúti Főoszt. A

SZAKSZERVEZETI MUNKAÉRT

arany fokozata kitüntetésben részesült: Bánsági Ferenc, a Távközlő Biztosítóbiztosítási Építési Főnökség függetlenített szb-titkára; Cserháti Antal, a Vasutasok Szakszervezete Társadalombiztosítási osztályának ellenőre; Joó László, a dunaujvárosi pft. fón. függetlenített szb-titkára; Nagy László, a debreceni járműjavító szb. politikai munkatársa; dr. Pásztor Pál, a MÁV Miskolc Igazgatóság vezetője; Pere János, Rákosszentimihály állomás raktárnoka, szakszervezeti főbizalmi; Póta Kálmán, a pécsi

SZAKSZERVEZETI MUNKAÉRT

ezüst fokozata kitüntetésben részesült: Bognár Tibor, a székesfehérvári járműjavító tervezési vezetője, a KV mellett működő üzemi szakbizottság tagja; Farkas Sándor, a Szeged vonatfűtési főnökség függetlenített szb-titkára; Galambos Ferenc, a Landler Járműjavító Üzem műszerész csoportvezetője, az szb. gazdasági felelőse; Kakuszi Béla, a szegedi igazgatóság csoportvezetője, a tb. számvizsgáló bizottság elnöke; Cs. Szabó András, a VSZTO budapesti területi ellenőre.



Koszorus Ferenc főtitkár átadja a kitüntetések (Óvári Árpád felvétele)

Nemcsak tanítanak

Vasutas kulturális bázis a Rózsa Ferenc utcában

Országos híru amatőr együttesek — Hatszázan tanulnak
a zenei tanszakon

A zenének kodályi értelemben vett széles körű megismertetése és megszerettetése szakszervezetünk központi zeneiskolájának legfontosabb célkitűzése. A forradalmi hagyományokra visszatekintő üzemi munkás dalkörök, a népi zene és népi tánc szépségeinek újra felfedezése, az amatőr zenekari muzsika öröme vezetett oda, hogy erre a kulturális bázisra a vasutas-szakszervezetnek — ezen keresztül az egyetemes magyar kultúrának — szüksége van.

Népszerűek a bérleti hangversenyek

Ebben az iskolában nemcsak tanítanak, hanem missziót is teljesítenek. Amatőr szimfonikus zenekaruk a budapesti csomópontokon, kultúrthozókban, munkásszállásokon, művelődési házakban ad műsort, évről évre gyarapodó repertoárjának legjavát mutatja be, a százával szerzi azokat a híveket, akik egy-egy jól sikerült koncert után újabb műsorok bemutatását várják, s előbb-utóbb éleztársaságukká válik a muzsika. Nem a véletlen műve, hogy a tíz éve még alig látogatott hat hangversenyből álló, a Keleti pályaudvar kultúrtermében bemutatásra kerülő koncertsorozatukra ma bérletben fogy el, jóformán előre, minden jegy. S a járműjavító üzemek Budapestén, Dunakeszin, Szolnokon, Szombathelyen egymással versenyezve kötik le mind több előadásra az együttest.

A zenekar művészi színvonalát dicséri, hogy 1977-ben a Budapesti Művészeti Hetek emléklapját kapták meg, mint az egyik legszínvonalasabb amatőr zenekar. S ugyanabban az évben Pécsi István és Lévai Zsigmond a rádióban is bemutatották az ország zeneszerető közvéleményének az együttest.

Néhány éve honosították meg azt a gyakorlatot, hogy az egyes műsorszámukat dr. Hamary András karnagy színes zenei ismertetése vezeti be, s ezzel válik teljessé a széles körű zenei nevelő munka.

Persze ez a kultúr munka nem hibátlan, s nem a kedvesség, inkább az igazi zenei féltése mondatja velünk azt, hogy ezen a színvonalon nem negédes operett dalokra, ha-

nem Bartók, méginkább Kodály vagy Bárdos igazi népből fakadó — ma már klasszikusnak számító — zenéjének megismerésére van szükség. E téren a bátrabb és merészebb kezdeményezést és műsorpolitikát kérjük számon a zenekartól és vezetőitől.

A népi kultúra hivatott terjesztői

A zenei műveltség magasabb fokú élvezetként tartják számon a kamarazenét. Pedig századokkal ezelőtt, a trubadúrok, nálunk kobzosok, lantosok tósgyökeresen a nép zenéjét terjesztették, vitték faluról városba, szegény otthonokból a polgárok házába vagy főúri palotákba. S később, mielőtt a közlekedés fejlődése a zenei nagyipart kitermelte, az igazi önmagáért való zenélés, a kamaramuzsika volt.

Ezeket a legszebb hagyományokat elevenítette fel egy éve a zeneiskola, amikor Falus Tamásné vezetésével életre hívta, a mintegy 25 tagú kamarakórus 16—18 éves zeneszerető lányokból. Bár több fellépésük volt ezidáig is (kultúrthozókban, képzőművészeti kiállítás megnyitása alkalmából), még nem volt alkalomunk hallani produkcióikat, nem ismerjük műsorukat. De nagy várakozással tekintünk rájuk.

A Törekvés táncegyüttes és a 12 tagú népi zenekar kulturális missziója talán a legszeleesebb körű, hiszen a hazai mintegy 80—120 fellépés mellett, ők terjesztik a népi kultúrát szerte a világon. Feléptek az NDK-ban, Angliában, Belgiumban, Spanyolországban, Lengyelországban. Szerepeltek a rádióban, műsorukat (az IBUSZ szervezése folytán) nagyszámú, hazánkba látogató külföldi élvezte a Fővárosi Művelődési Házban. Joggal felmerül viszont a kérdés: mi vasutasok miért nem élvezhetjük gyakrabban színes műsorukat?

Itt kell említést tenni az alig ismert, igaz mindössze féléves múltú visszatekintő, öttágú citera együttesről is. Ha fejlődésük az igazi, népi muzsika, ma már úgyzón van teljesen elfelejtett (de néhány ugyancsak amatőr együttes részéről felkarolt) ágának új-jáélesztése irányába halad, nagy jövő vár rájuk.

Szót kell ejteni magáról a zeneiskoláról is, ahol ebben a

tanévben mintegy hatszázan tanulnak. A szám elképesztően magas, s méginkább annak tűnik, ha figyelembe vesszük a férőhelyek számát, amely a legjobb esetben is 500, valamint azt, hogy még így is mintegy 200 jelentkezőt el kellett utasítani. Az érdeklődés igen nagy, s ez önmagában igazolja: az iskolának ma már vasutas és nemvasutas körökben egyaránt tekintélye van.

Az iskola társadalmi jellegre való tekintettel képesítést nem ad, de előkészít az állami vizsgára, amelyet az itt tanulók nagy száma évről évre eredményesen letesz. Ugyanakkor hozzásegít, hogy növendékei — elsősorban a járműjavító üzemek keretében — a középfokú iskolai oktatásban részt vegyenek és érettségi vizsgát tegyenek.

A főtanszakok mellett olyan mellékterületek is működnek, ahol a kezdők szolfézt és zene-történetet, a haladók viszont zeneelméletet és kamarazenét is tanulhatnak.

Hosszasan elbeszélgettünk a gondokról, sikerekről és álmokról Kellner Istvánnal, az intézet igazgatójával, és Lévai Zsigmonddal, a zenekar társadalmi elnökével, mert a sikerek mellett gondjaik is vannak.

Utánpótlás nélkül?

A legrégebbi hagyományokkal rendelkező vegyeskar például ma súlyos krízisben megy át. Az alapvető gond: nincs megfelelő üzemi bázisa, s így nincs utánpótlása. A kar kiöregszik, sőt a megszűnés sem lidéres rémkép már. Azelőtt egy üzemnek volt megfelelő munkásszálardája, s a dolgozók a napi munka után szinte felüldültek a megsokott környezetben eltöltött próbákban. Ma az összevont vegyeskar talaját veszítette, a különböző szolgálati helyekről verbuvált tagok inkább farszto társadalmi kötelességnek, mint munka utáni pihenésnek érzik a közös énekletet. Néhány lelkes öreg tartja fenn az együttest. A tradíciót azonban nem azért kell ápolni, mert tradíció, hanem mert annak nevelési, közösségi társadalmi jelentősége, hatása és ereje van. S ezért kell újból meghonosítani az üzemi énekkarokat a vezérigazgatóságon, az igazgatóságokon, de főként az üzemekben.

Dr. Csillag Ferenc

Október 23—28-a között

Nemzetközi tanácskozás Szegeden a konténeres szállítás lehetőségeiről

Jegyzőkönyvbe foglalták a jövő feladataira vonatkozó megállapodást

A Nemzetközi Közös Konténerhasználati (SZPK) Tanács kilenc tagországa október 23—28-a között Szegeden, a vasútigazgatóság épületében tartotta XIII. ülését. A KGST-országok közötti nagykonténeres áruszállítások szabályozásával, szervezésével és végrehajtásával foglalkozó szervezet négyéves történetében ez volt az első olyan értekezlet, amelyet már a tényleges forgalom idején rendeztek. A napirenden ennek megfelelően több olyan gyakorlati kérdés is szerepelt, amelyeket az élet vetett fel.

A munkában részt vettek a Bukarestben székelő SZPK-iroda munkatársai és a KGST Titkárság képviselője is. Az országok küldöttségeiben ott voltak a közlekedési minisztériumok és a külkereskedelmi munkatársai. A tanácskozáson a többi között megvitatották a fuvarozás egyeztetésének rendjét, a felelősség és a költségek riselésének módját, s kidolgozták az országok közötti konténerforgalom kiegyenlítésének módját.

A tanácskozás jegyzőkönyvének aláírása előtt kértük meg Juhász Miklóst, a kereskedelmi szakosztály vezetőjét, az ülés elnökét, hogy foglalja össze a tanácskozás jelentőségét, tapasztalatait:

— Az SZPK országai között jelenleg csak kísérleti konténerforgalom van, ami 1979 végén lejár. Ez azt jelenti, hogy a mostani és az azt követő tanácskozásokon is a forgalom teljes beindulásának feltételeit kell megteremtenünk. Mindezekelőtt egyeztetnünk kell a konténerforgalomra vonatkozó nézeteket, s egységes tervet kell Kovácsolnunk belőle. Ajánlásaink a tapasztalatoktól függően, természetesen még módosulhatnak majd.

Nagy jelentőségűnek tartjuk az úgynevezett kombinált, vasúti, vízi, valamint közúti és vízi konténerfuvarozás megindítását is. Ennek azonban egyelőre akadálya, hogy többféle fuvarjog van érvényben: külön a vasúti, a vízi és a közúti. A probléma olyannyira szerteágazó, hogy ezen a tanácskozáson — a széles körű

vita és tanulmányozás ellenére, nem is találtunk megoldást. Ajánlásunkat a KGST közlekedési állandó bizottságához juttatjuk el.

— Volt-e nézetkülönbség a tárgyalófelek között a konténerforgalom megítélésében?

— A tárgyalófelek munkáját az együttműködésre való törekvés jellemezte. Úgy gondoljuk, hogy konténerekre ott van szükség, ahol előnyösebben alkalmazhatók, mint a vasúti kocsik. Itt jegyzem meg, hogy a KGST közlekedési állandó bizottsága megbízta az SZPK tanácsát, vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a romlandó árukat hogyan lehetne hűtőkonténerekben és

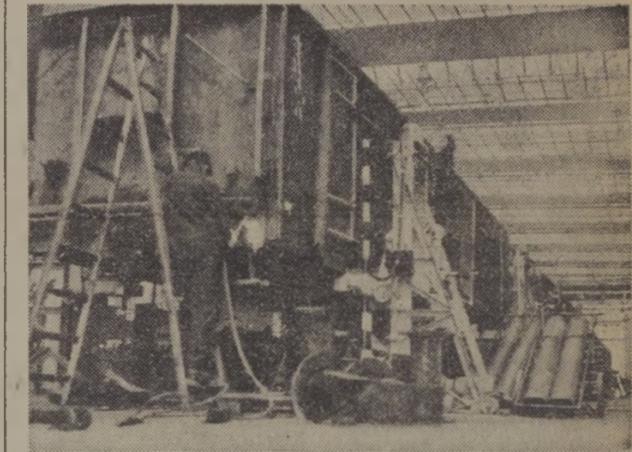
gépi hűtésű konténerkocsikban szállítani. Az erről szóló információkat eljuttatjuk a bizottság részére. Természetesen a megvalósítás csak a későbbiekben lehetséges. Beszélünk arról is, hogy a nemzetközi forgalomban részt vevő konténereket hogyan javítsuk — ez díjzabási problémákat is felvet. Szó volt a bukaresti iroda költségvetéséről és az ott dolgozó szakértők helyzetéről is.

Az ötnapos tanácskozás tapasztalatait és a megállapodásokat jegyzőkönyvbe foglalták, amit ünnepélyes keretek között írtak alá a résztvevő delegációk vezetői.

G. J.

TEHERVAGONOK A MŰHELYBEN

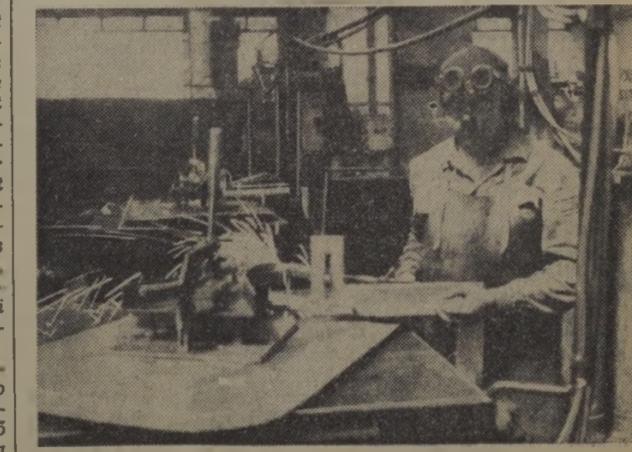
A székesfehérvári járműjavítóban ez év júliusa óta végzik az EAS-vagonok fővizsga-javítását. Ezt az üzem egy részének átszervezése előzte meg. Naponta 3—5 vagon gördülhet ki a szereldeből felújítva. A munkát erre a célra alkalmas kiségépekkel könnyítették meg és növekedett a termelékenység is.



Szétszerelik a műhelybe beérkezett kocsikat



Rábai Ferenc marós az alumíniumkeret-hajlító géppel dolgozik



Harangozó Tibor egy kocsik rugótámjának körbevágását végzi az egyik kiségen

(Zelman Ferenc képriportja)

Boszorkányos történetek

ördög valamennyi elkövetőjét. Mert vajon nem boszorkányos-e, hogy jöllehet tudományos alapossággal kimunkált menetrendjeink vannak, a nemzetközi expresszvonatok olykor több órás késéssel érkeznek hazánkba? Nem a boszorkányos játéka-e, hogy a hazai expresszvonatokra néha egyazon ülőhelyet két személynek is kiadunk? Nem ördögi-e, hogy gyakorta, ha elromlik egy villamos- vagy dízelmozdony, és ismételt útnak indításához egyetlen kicsiny csavarra lenne szükség, akkor óriás méretű csavaroktól hemzseg a raktár, csak éppen ama aprócska hiányzik, amely pedig nélkülözhetetlen?

Mondhatnak bármit, nem lehet véletlen, hogy az alattam levő emeleten lakó fiatal ember mindig akkor kezdi gyötörni jobb sorsra érdemes zongoráját, amikor én — a napi munka fáradságától meggyötört — fél órányt csöndre vágyván végigdőlök heverőmön. Honnan tudná vajon — ha boszorkányokkal nem cimborál —, hogy én mikor dőlök? S miért éppen akkor hagyja abba a klamprozást, amikor — fáradság, a kora esti pihengetés minden

reményét feladva — leülök a tévé elé, krumit nézni? De folytatom: miért éppen a krimi kezdetekor kapcsolja be a szomszédban lakó irodalom-észlethez asszony automata mosógépét, amelyek ördögi képessége, hogy reszketeg csíkokat torábitson az én képernyőmre? S ha vége a kriminek, másnap történetesen vasárnap van és én a hegyekbe készülök kirándulni, miért mondja Takács Marika a hirdató végén (ő lenne a boszorkány? éppen ő?!), hogy másnapra szélvihar, ködgomoly, hófúvás és Alaszka felől érkező jagyhullám várható?

Vettem egy könyvet. El is olvasom, mivelhogy az ebbéli tevékenység benne foglaltatik brigádvállalásunkban. Mindennek tetejében politikai munka, leleplező regény ugyanis: az egyik nagymúltú tőkés világbírodalom közérkölcseréről, pénzhajhász gatlástalanságáról rántja le a fátylat. (Hasonló füzetek korábban is megjelentek ugyan, de akkortájt ponyvának hívták őket, ma viszont kriminológiai történetnek — röviden: kriminek — nevezik; ugye, kicsoda különbség?) Falom a sorokat; a 49. oldal alján valaki — feltehetőleg gyilkolási szándékkal — „magas-

ba lendítette a kését és a vele szembe jö...". Ez után ismét a már olvasott 32. oldal következett, amely legfelül úgy kezdődött, hogy: „tyolta a whiskyt Mr. Smith.”

Először holmi modern drámaszerkesztésre gondoltam, mikor a szerző más nézőpontból megismétli az egyszerű már elmondottakat. Am a szöveg egyetlen betű sem változott, s a másodsor is bekötött 49. oldal ismétcsak úgy végződött: „vele szembe jö...”, majd ezután a 72. oldal következett: „gárgást bocsátott ki”. Tartok tőle, hogy sose tudom meg: mi történt a 49. és a 72. oldal között, lesújtott-e a kést tartó ököl, ki gárgzott (egyáltalán: hogyan kell gárgzani?), és Mr. Smith végül elnyerte-e Miss Mabel hófehér kezét. Bizonygathat bármit Kálmán — a könyves —, szerintem igenis boszorkánydolgozik a könyvkötészetnél, s bár takarítónó biztos ott sincs, esténként seprűnyélen lovagol haza, miközben mi, földi halandók csúcsforgalmi dugókban veszteglünk.

...Hogy mi lett a könyvvel? Kölcsönadtam a legjobb barátomnak. Miért? Mert alighanem belém bújott a nemlétező kisördög: hadd kerülgesse a guta őt is.

Segítség! Csak nem mi vagyunk valamennyien a boszorkányok?!...

F. T.

Boszorkányok pedig nincsenek! — mondotta Könyves Kálmán több mint nyolc évszázaddal ezelőtt, s e maradvány kinyilatkoztatásával kiérdemelte, hogy (bár király volt, feudális uralkodó) nevét körüli örökítse meg Pesten, még az évezred vége felé is. Szegény Kálmán király; naivul hitt az uralkodó szó hatalmában, s úgy vélte: ha ő egyszer a boszorkányokra nemet mond, akkor azok egyszer, s mindenkorra megszűnnek létezni.

— Ahogy az öreg azt elképzelte! — mondhatták a hajdani főurak, bizonyítván, hogy a „gőré” utasításainak végre nem hajtása korántsem újkeletű renitenskedés, hanem haladó hagyomány. S boszorkányok ezt követően is voltak (hiszen nem mindegyiket égették meg), sőt az egyik, múlt századi nótafa a királyi kinyilatkoztatást dalban is megkérdőjelezte: „Még azt mondják, még azt mondják, nincs Szegeden boszorkány...”

Úgy vélem, a felvilágosult elmék sorába tartozom, a materialista világnézetet vallom. egy szó mint száz: hiszek a királynak, miszerint nincsenek boszorkányok. De könyörgöm, kegyes uralkodó, azt ugye Ön se vonta kétségbe anno 1100 táján, hogy boszorkányos dolgok mégiscsak megtörténnek; vinné a nemlétező

A MÁV bőkezű adakozó

Kihasztnátlan szellemi kincseink

AHOGY A VASÚT FIATAL ÜZEMMÉRNÖKEI LÁTJÁK

Vasúti üzemtechnológusok 1972-ben kaptak először oklevelet, és pedig Szegeden. A képzést 1974-ben áttették a győri közlekedési és távközlési műszaki főiskola közlekedés és posta-üzemi intézetének vasúti üzemtechnológus szakára. A tapasztalatok szerint a fiatalokat jobban érdekli, hogy társadalmilag mennyire hasznos feladatokat láthatnak el a diploma megszerzése után, semmint a hivatali ranglétra, vagy a szépen hangzó cím, az „üzemtechnológus” megjelölés.

A Keleti pályaudvar üzemtechnológus irodájában hárman vártak, hogy a beilleszkedés gondjairól beszéljünk. Egyikük Hipszky Mihály, a pályaudvar üzemtechnológus, míg a másik két fiatal — Jávorszky Péter és Sánta Jolán — egészen friss diplomások.

LENNÉNEK FELADATOK

— Jelenleg a forgalmi vizsgára és az önállósítóra készülünk — újságolta Jávorszky Péter. — A főiskola után ezt külön kell elvégezni. Mint a többi kezdővel, velünk is most ismertetik meg a különböző szolgálati helyeket, amit egyébként hasznosnak, nélkülözhetetlennek tartunk. A *többször helyi tájékozottság nélkül elkövetett elhanyagoltság* a legfontosabb munka, s legalább ennyire fontos a munkatársak megismerése is. Már vagy száz emberrel vagyok jó viszonyban, s ha beszélök a telefonban, már a hangom sem idegen nekik. Az ilyen, nem lényegtelen apróságokkal kezdődik a beilleszkedés. Másfél vagy két évet töltök el többféle munkakörben, utána — felelőseim szerint — rendelkező forgalmi szolgálatra veszek.

— Ezeket a beosztásokat általában vagy középiskolai végzettségű emberekkel is lehet tölteni. Mit gondolnak, nem méltatlan ez a munkakör egy üzemtechnológushoz?

— Nem méltatlan. Elismerem egyébként, hogy nem szükséges diploma az említett munkakörhöz, de nem árt, ha az is van, főként a további előmenetel szempontjából. Később ugyanis menetirányító szeretnék lenni, s akkor még nagyobb szükségem lesz az egész államgazdaság érdekeinek egyeztetésére a mindennapi munkában. A főiskolások üzemi gyakorlatán, vonatvezetőként is gyakran tapasztaltam, hogy sokat kell még javítani a forgalom irányításán, tervszerűsége! Szóval érdekes feladatok várnak itt az üzemtechnológusokra...

— A főiskola vasúti üzemtechnológus szakára nem tartozik a népszerű felsőfokú intézmények közé. Ön miért ezt a szakot választotta?

— Nem választottam, csak engem is ide irányítottak. Eredetileg autógyártás-üzemtechnológus akartam lenni. Negyvenöt éves voltam, amikor a MÁV-hoz, zömme az ösztöndíjasok. Mégsem érzem magam csalódottnak, amiért vasúti üzemtechnológus lettem...

ISMERETLEN TÁVLATOK

— A főiskolán nem volt keletlen melléke annak, hogy a diákok többsége eredetileg nem ezt a pályát választotta hivatásul?

— De igen! Kezdetben azonban örültünk, hogy mégis főiskolások vagyunk, utána meg „tapintatosan” Xerültük ezt a kérdést. Az utolsó évben pedig a „beletörődést” felváltotta a vasúti hivatás iránti tisztelet. Másfél évben a vasúti forgalmi szolgálatban az érdeklődésű fiatalok többségét az riasztja el a főiskolánktól, hogy félnek a matematikától, és nem bíznak a felvételi vizsga sikerében. Ezenkívül az emberek még nem gondolkoznak távlatokban, s azt tartják, hogy főiskola nélkül is lehetnek forgalmisták!

A kereset nem sokban különbözik, így tehát „főlétséges az érettségi után, még három évig tanulni”.

Sánta Jolán azon kevesek közé tartozik, akik elsőként az üzemtechnológus szakra címzték jelentkezési lapjukat.

— Igen, mivel én úttörővasútként kötöttem „eljegyzést” a szolgálattal. Itt a Keletben azt hallottam, hogy a helyismeret megszerzése és az önálló vizsga letétele után belső téri menesztői munkakörben kívánnak foglalkoztatni.

— És a távolabbi tervek? — Egyelőre vállalom a forradulószolgálatot, de később, ha családom lesz, valami állandó nappalos beosztást szeretnék, ami végzettségemnek megfelelő... Ahogy a helyzetet ismerem, gyantom, hogy egy közönséges hivatali íróasztalnál kötök ki!

Hipszky Mihály már túl van a munkábaállítás és a beilleszkedés nehézségein. Imár két éve a Keleti pályaudvar üzemtechnológus. 1974-ben végzett Szegeden, s nincs olyan beosztás, amelyben ne dolgozott volna rövidebb-hosszabb ideig. Közben katona is volt.

— Bizony, szívesen emlékezem arra, hogy leszerelése után az állomás, ügyeletes tisztiz megbízatással és fizetésemeléssel fogadtak — mondta. — Tavalyelőtt októberben pedig üzemtechnológus, vagyis szerző jellegű feladatokat kaptam. A lehetőségek jobb kihasználására való törekvés, az egyszerű menetrendkészítés, a munka folyamatoságának biztosítása, a technológia kidolgozása adja a munkakör szépségét. A tervezőasztalnál mindez nem látványos dolog, mégis felemelő! Az általános gondok, persze éppen ebből adódnak. A vasútnál a legfontosabb szolgálati helyen még mindig nem tudják pontosan, hogy milyen feladatokat bízhatnak az üzemtechnológusokra!

HIÁBA KEZDEMÉNYEZNEK

Hipszky Mihály elmondta például, hogy tavaly néhány kollégával javasolták az igazgatóságok: szervezzenek üzemtechnológus munkabrigádokat, s készítsék el velük egy-egy vasúti állomás munkaszervezési tervét. A javaslat az igazgatóságon a legteljesebb ellenkezésre talált!

Hasonló tapasztalatokról számolt be Gertheis Miklós, aki külsős forgalmi szolgálattevő Rákospalotán. Ő 1976-ban végzte el a főiskolát Győrben.

— Kezdetben sok jóval bíztattak, de a gyakorlatban minden másképp történt — mondotta. — Igaz, a fizetésem 2—3 ezer forinttal több, mintha állandóan nappalos beosztásban lennék, az igazság mégis az, hogy a munkakörhöz a segédtechnológus tanfolyam is elegendő! Nem vagyok túrelmetlen, de szerintem a távlatok is bizonytalanok.

— Valójában milyen munkakört szeretne?

— Nem is tudom pontosan, hiszen az egyéni tervek csak akkor jók, ha egyeznek a vasúti vezetőinek igényeivel, illetve a helyes közösségi elképzelésekkel. Ezekről azonban, még beszélgetni sincs kivétel! Talán a műszaki fejlesztésben, a távközlés, vagy a számítástechnika területén hasznosíthatnám jobban a megszerzett ismereteket. Az üzemtechnológus beosztás is érdekelne, de ennek a munkakörnek a szerepe nem eléggé meghatározott. Esetenként van egy-egy konkrét feladat, aztán jön az „uborkaszegző”, amikor senki sem tudja, mire kellene felhasználni az üzemtechnológust. Úgy látom, hogy a forgalom általában a rutinra, a hagyományokra épít, mivel azonban ott már mindent „elfedeztek”, újat csak a „műszaki fejlesztés, a technikai és a technológiai haladás hozhat. Ettől viszont még sokan idegenkednek...

— Végezetül még egy kérdés: a munkatársai Eminensnek szölitják. Miért? — A főiskolán évfolyamelső voltam, aztán hiába nem akartam, rajtam maradt...
EGYEZTETNI AZ ÉRDEKEKET!
Sok minden szóba került még, de azt hiszem, nagyon találó egyik beszélgető partnerem megjegyzése, amely szerint a MÁV bőkezű adakozó. Kiszórja a rengeteg ösztöndíjat, aztán nem kíván érte semmit. A vasúti üzemvitel legalább is nem készült fel a magasabb képzettségű szakemberek fogadására, s bizony lassítja az előrelépést, a mindennapi feladatok megoldását, ha nem találunk képzettségükhöz illő cselekvési lehetőséget a diplomás fiatalok. Ezen pedig mielőbb változtatni kell, mert a helyzet nem felel meg sem a főiskolai képzés céljainak, sem a MÁV érdekeinek.

Pelsőczy István

Tekintete a pályán volt

A szeptember 9-én Ortszentpéterről a 8629/7827 számú vonattal utaztam Zalaegerszegre. Zalaszentgyörgy és Csurgaszicsárda között a 108—109 szelvényben a motorvonat vezetője egy furcsán álló sín szárlára lett figyelmes. Gyors fékezéssel a szerelvényt idejében megállította. A motorvezető és a vonatvezető megállapította, hogy a sínheveder mindkét oldalán eltörtött. Az éber motorvezető ezután lépésben áthaladt a megsérült részen, s Bagod állomáson jelentette észrevételét az ott tartózkodó pályamesternek.

A pályamester motoros targoncára ült, s a hibás részt azonnal helyrehozták. Így az utána következő szerelvény már akadály nélkül közlekedhetett.

Mint régi vasutas, örömmel nyugtázom a történetet, s különösen azt, hogy a fiatal motorvezető ilyen lelkiismeretesen látta el szolgálatát. „A tekinteted a pályán legyen!” figyelmeztető felhívást a gyakorlatban helyesen alkalmazta.

Markos József
Zalaegerszeg

MEGJEGYEZZÜK

Miért nincs zárlámpacsere tizenhét óra után?

Két esztendeje annak, hogy a mozdonyok tartozéka lett a hordozható zárlámpa. Ezek cseréje a vonatási telepeken és a nagyobb pályaudvarokon történik. Nem mindenütt gondtalanul azonban a lámpacsere. A Keleti pályaudvaron például külön helyiség van kijelölve erre a célra. Lámpakezelőség a neve. Ez nagyszerű dolog, gondolhatná bárki, hiszen kezeléség áll a mozdonyvezetők rendelkezésére. De meddig?

Október 13-án a Keletiből kellett vonatot továbbítanom a délutáni órákban. Az egyik zárjelzőm kimerült. Kódos időben a vonatok végét nappal is ki kell világítani, ezért a rossz zárlámpával a kezemen, bekopogtattam a lámpakezelőségre. Az ott dolgozó vasutas azt mondta, hogy csak 18 óráig cserél zárlámpa-akkumulátort, menjek a vonatási telepre. Mozdonyal húsz óra körül már nehéz bejutni a vonatási főnökségre, ezért gyalog indultam el az egy kilométeres úton. Közben azon gondolkodtam, hogy ha a lámpakezelőség 18 óra után is van szolgálat, miért nem cserélik ki a zárlámpát? Sok fáradtságtól, bosszúságtól mentesíteni a mozdonyvezetőket, ha 18 óra után is helyben lehetne lámpát cserélni.

A „kezelőségek” ugyanis csak ebben az esetben van értelmük.
Sepsi Gyula

Jól választottunk

Emlékezés a pályakezdesre négy évtized távlatából

Napjaink társadalmi,

családi életének fő problémái közé tartozik a pályaválasztás. Gyerek és felnőtt egyaránt szeretné, ha ez a legideálisabb módon sikerülne. Az biztos, hogy régen — az első világháború után felnövekvő nemzedék életében — ilyen gondok nem léteztek. Az egész ügyet általában a család főzárta le, elsősorban a fiúk sorsával kapcsolatban, hiszen lányok esetében többnyire fel sem merült a kérdés. Az iskola elvégzése után ók otthon maradtak a háztartásban segídekezni.

Miután a negyedik polgári elvégeztem, apám megkérdezte tőlem:

— Mi akarsz lenni?

— Mozdonyvezető — választottam egyenesen, érzékeltetve, hogy az ő példáját akarom követni. Ő azonban jobban ismerte foglalkozásának nehézségeit, ezért megfellebbezhetetlenül közölte:

— Az nem!

Felajánlotta ellenben, hogy mehetek tanítóképzőbe, amire viszont én választottam nemmel. Hirtelenében ő sem gondolta meg ugyanis, hogy a pápai tanítóképzőbe tőlünk nem lehet vonattal bejárni. Így maradt egyetlen választás: Szombathelyre megyek a felső kereskedelmi iskolába.

Ezzel elkezdődött

az utazás az érettségi bizonyítványért. Naponta mintegy száz kilométerrel számolva, négy év alatt a Földet háromszor tudtam volna körül-

utazni sok-sok iskolatársammal együtt. Rádásul az iskola az állomástól négy kilométerre volt, ennél fogva még napi nyolc kilométer gyaloglás is hozzájött.

A kereskedelmi negyedik osztályában ismét egy felesleges kérdést tettek fel: Ki hol akar elhelyezkedni?

Közben egyetlen állás sem volt, ha pedig lett volna, akkor is, a katonai szolgálat letöltése előtt szóba sem álltak senkivel. Így egyhangúlag bejelentettük, hogy katonák leszünk.

A sorozás gyorsan ment, tízesével kellett a sorozóbizottság elé menni és le sem kellett vetközni, csupán a nevünket bemondani. Akinek a neve szerepelt a protekciónok listáján, az alkalmas volt. A többiek pedig „besorolást nyertek” a munkanélküliek táborába, ahol sokan már 4—5 évet vártak bármilyen munkára.

Összel kis szerencsével a Hangya szövetkezetbe mentem egyéves gyakornoknak, de a próbaidő után — egy biztosítási ügynök ígéretei alapján — megpróbáltam élet- és vagyonbiztosítások kötével.

Néhány hónap elteltével beláttam, hogy nincs tehetségem a biztosítási szakmához, és három hónapig országgyűlési képviselői lajstromokat másoltam, amiért megkaptam az első díjazást: 5 pengőt. Utána egyik barátomat a községi előjáráságról katonai szolgálatra hívták be, és a már megszerzett ismeretségek folytán én kerültem a helyére. „Ideiglenes kiegészítő munkaerő”-nek,

Irányvonat indul Rajkára

A műszaki diagnosztika szerepéről rendeztek konferenciát Szombathelyen



Az indulás ünnepélyes pillanata a személypályaudvar első vágányáról. A mozdonyt díszítő tábla azt jelzi, hogy a szombathelyi igazgatóságon levő M62-esek tizenegy év alatt 40 millió kilométert futottak (Czika László felvétele)

A Közlekedéstudományi Egyesület Vasútgépész Szakcsoportja és a Magyar—Szovjet Baráti Társaság szombathelyi igazgatósági szervezete november 3-án közös tanácskozást szervezett a műszaki diagnosztika alkalmazásáról a vasúti vontató járművek fenntartásában.

A tanácskozáson részt vettek Tongori Imre, a Vasúti Főosztály Gépezeti Szakosztályának osztályvezetője, az M62-es dízel-mozdonyok magyarországi szovjet szervizének képviselői és a szombathelyi igazgatóság valamennyi vonatási munkahelyének szakemberei.

A konferencián Tongori Imre beszámolt a műszaki diagnosztika egyre növekvő szerepéről, melynek alkalmazása ma már elkerülhetetlen a kor-

szervi vontató járműveknél. A szovjet szakemberek is elmondották tapasztalataikat saját kutatásairól és nagyra értékelték a magyarországi eredményeket.

A konferencia tiszteletére déli 12 órakor irányvonatot menesztettek Szombathelyről Rajkára. A szerelvényt vontató M62-es sorozatú mozdony azon három vontatójármű egyike, melynek forgatás-üzemelési idejét a szombathelyi vonatási főnökség dolgozói végezték el. Így a gépkész idejét 2—3 hónapról 2—3 hétre csökkent. A tehergépkocsi javítási tervet októberben 59 kocsival teljesítették túl. Ezek az eredmények is hozzásegítettek az igazgatóságot a 107%-os szállítási tervteljesítéshez.

Pest megye legjobb fiatal esztergályosa

Pest megyében immár hagyománnyá vált, hogy a K1 minék a mestere vetélkedő keretében minden évben megrendezik az esztergályos szakmunkás fiatalok vetélkedőjét. A Csepel Autógyárban megrendezett versenyen Palkó János, a dunakeszi járműjavító esztergályosa lett a győztes, megelőzve a megyei nagyzemek fiataljait.

A versenyen elért szép eredményért kilenc napos lengyelországi jutalomútlásban vehet részt Zakopánban.

akkor szokásos szölamot a nagy szerencséről, majd az első szakvizsga anyagából 30 oldal tanulmányt adott fel. Harmadnap megkezdte a beszámoltatást. Ez addig tartott, amíg az elnökgazdát unokacsécsé oda nem helyezték, aki nem volt hajlandó magát kikerdeztetni, így nekem jutott a feladat a felkészítésére. azaz, hogy én is csak akkor mehetek kereskedelmi vizsgára, ha praxitársam is bejelentette.

Kidolgoztam a 397 vizsgakérdést, amiből 6 egy spirálrugós füzetbe a puskát elkészítette, és közölte, hogy mehetünk vizsgázni. A szakvizsgák megszerzésére 9 hónapot kaptunk, de én az egészet hamarabb akartam befejezni, mert a szeptemberben induló tisztképző tanfolyamra feltétlenül szerettem volna bejutni. A feltételek között szerepelt még az önálló forralmi szolgálat, amiből 5 hónapot sikerült teljesítenem.

Amikor elkezdtem az önálló szolgálat első napja, és a piros szolgálati bankát felvehettem, úgy éreztem magam, mint a színész a színpadon. A szívem a torokban dobogott. Állomásfőnököm minden szavamra és mozdulatomra figyelt, és a legkisebb hibát is kifogásolta.

Összel, 1937 szeptemberében behívtak vasúti tisztképző tanfolyamra, ahol az alapsmeretek elsajátítása után csak speciális tárgyakat, tarifapolitika, vasúti jogot, szállítványozási ismereteket kellett tanulni. Egy kicsit élhetünk és főleg ruházódhatunk, mert a 97 pengő fizetésből 30 pengő saját menzát szerveztünk, szállást pedig a vasúti Rákospalotán díjmentesen biztosított.

A tanfolyam elvégzése után általában mindenki visszake-

Az alkotás örömei

Hogyan lesz egy ötletből újítás?

FIZIKAIK ÉS MŰSZAKIAK GYÜMÖLCSÖZŐ EGYÜTTMŰKÖDÉSE

A ZÁHONYI ÁTRAKÓKÖRZET DELTA SZOCIALISTA BRIGÁDJÁBAN

A Delta tervező szocialista brigád fő „reszortja”, hogy a záhonyi gépesített rakodási főnökségnél a műszakfejlesztési és rakodásgépesítési munkákat végezze. A brigád 1974-ben alakult, s tagjai vállalkásokban, a többi szocialista brigádokkal való együttműködést, a fizikai dolgozókkal való munkakapcsolatok kialakítását tartották elsődleges szempontnak. A brigád tagjai felismerték, hogy az átrakási feladatok magasabb szintű végrehajtása csak a meglévő technikai eszközök korszerűsítésével valósítható meg, mégpedig a fizikai munkások széleskörű bevonása útján.

Közös erővel

A felismerést tett követte. A brigád részére nagy örömet jelentett, hogy a „Közös erővel a munkások és műszakik együttműködéséről” meghirdetett SZOT-pályázaton „Tükörben a Delta” című pályamunkájával részt vehetett. A pályamunka gyakorlati megvalósítása jelentősen elősegíti a záhonyi átrakóközvet 5. ötéves tervcélkitűzéseinek megvalósítását, a munka hatékonyságának további javítását, a termelés, tervezés és végrehajtás területén.

A brigád által tervezett és a kivitelező csoport révén megvalósított eszközök hasznosításából eredő átrakási teljesítmények növekedése, az egyedi tervezések hatékonysága, a fizikai dolgozókkal kialakított szoros kapcsolatok az együttműködés örömeit biztosítják. A kapcsolat gyakori megnyilvánulási formája, hogy ha a dolgozóknak van egy ötlete, akkor a brigád műszaki szakemberei hasznos újítást készítenek a tervezőasztalon. A közös együttműködés hatására, a tmk-műhely aktív közreműködésével, sok jelentős technikai újítás készült már el.

Az Eperjeske ömlesztett rakodón működő Schul-targonca kormány munkahengerének gömbcsuklóját például Szabó

Endre motorszereelő és Bodnár József lakatos újítása nyomán kormányrögzítő szerkezettel sikerült helyettesíteni. A tervezőbrigád rajzok elkészítésével segítette az újítás megvalósítását, mely évi 21 690 forint hasznos eredményt jelent a gépesített rakodási főnökségnek. Molnár László darukötöző „Ollós megfogókészülék” ötlete is újításként valósult meg, mindenképp a brigád rajzasztalán. A kiviteli terveket pedig a tmk-műhely műszaki dolgozói valósították meg.

A sikeres együttműködés eredménye a lemezekercsek balesetmentes, kedvezőbb munkaidővel történő átrakása is. Az ebből származó hasznos megtakarítás 150 000 forint.

Másoknak is szívesen segítenek

Több balesetvédelmi újítás is köszönhető a gyümölcsöző kapcsolatnak. Cifra József lakatos és Szicsori Miklós maros „Szerszámköszörű védőburkolat” című újításánál szintén a „Delta” szocialista brigád segítette. A megvalósításához teljes tervdokumentációt készített, amely valamennyi szerszámgepnél hozzájárul a balesetek megelőzéséhez. Sándor József ötlete nyomán a brigád segítségével lett biztonságos a lánctalpas „Jones daru” közlekedése magasfeszültségű vezeték alatt.

Lenkovics Dezső és Rónai György a „Lakó- és műhelykocsik fűtőcsövének biztonságos szigetelése, szigetelődob készítése” c. újítása ugyan csak így módon született. A „Delta” szocialista brigád készítette el a szigetelő dob terveit.

A brigád aktivitását bizonyította ezen kívül, hogy megtervezte a Clark targoncára szerelhető megfogószerkezetet a foszforral megrakott hótdók átrakására. Csépe Ferenc targoncakezelő ötlete nyomán valósult meg a mérgező anyagok balesetmentes átrakása.

Részterveket készítettek továbbá a tuzséri átrakóban alkalmazott mechanikus lapátok érintésvédelmi problémáinak megoldására. Az elképzelések megvalósultak, területükön az újítást már alkalmazzák.

A Delta brigád pályázata SZOT II. díjat nyert. A siker titka abban rejlik, hogy a debreceni vasútigazgatóság legnagyobb kollektívájában keresték a munkásokkal, illetve a többi szocialista brigádokkal való együttműködés lehetőségét. A Delta szocialista brigádnak a fizikai dolgozókkal való kapcsolatai egyébként nem korlátozódnak csak a szakmai együttműködésre. Mivel a brigád minden tagja párt-, vagy KISZ-tag, megbízatásnak tekintik a szellemi és a fizikai munka, az elmélet és gyakorlat egységének megteremtését.

Együtt a munkásokkal

A brigád tagjai előadásokkal és továbbképzésekkel gyarapítják a fizikai dolgozók szakmai és ideológiai tudását. Rendszeresen részt vállalnak a fiatal fizikai dolgozók főiskolai, egyetemi felvételi vizsgáira való felkészítésében. A munkásokkal együtt vesznek részt a különböző vetélkedőkön is.

A „Tükörben a Delta” című pályamunka után részt vettek a Nyíregyháza megrendezett ifjúmunkás napok fiatal értelmiségiek pályázatán is. Szakdolgozatukkal most, szeptemberben 3. díjat nyert a brigád. A közelmúltban pedig egy kispályás labdarúgó-pálya építésében segítettek, nem szólván arról, hogy a szocialista brigádnaplókat megfelelő díszítéssel ők látják el, ezzel is formálva a brigádok szépérzékét, ízlését.

Hosszan sorolhatnánk még ezeket a példákat, de befejezésül csak annyit, hogy a brigád közös színházlátogatást szervez a Debreceni Csokonai Színházba, hogy a munkásokkal együtt tekinthessék meg Verdi: „Don Carlos” c. operáját.

sukra. És mi volt a sorsuk? A német és nyilas vezetés minden rakott kocsit Németországba irányított, hogy a menekülő magyar családoknak „ne kelljen nélkülözniük”.

Akik valamikor Celldömölkön együtt voltunk munkanélküliek, most az ország különböző területeiről hazatérve azon fáradoztunk, hogy a háborút elvesztettük, tehát a rakott kocsikat lehetőleg ne küldjük Németországba. Ebből hamarosan baj lett, mert a német pályaudvarparancsnok, Rittmeister százados naponta felelősségre vont, pisztolyát a mellemre szegezve, hogy miért csak ennyi vonat, vagy egy sem indult. Beszéljen az amerikaiakkal, hogy ne jöjjenek bombázni, ne legyen riadó és ne löjje ki a mozdonyokat, mert emiatt egész nap állt a munka — érveltünk.

Az után következők a második 10 évi szolgálat Devecseren, Pápán, Hódmezővásárhelyen, állomásfőnökként. Az 1956-os események után a harmadik évtizedet a szegedi igazgatóság forgalmi osztályvezetőhelyettesi beosztásban töltöttem, végül a negyedik 10 évben ugyanott kereskedelmi osztályvezető voltam.

A 40 éves találkozóra ez év június 3-án került sor. Az egykori 200 tisztképzősből alig harmincan verődünk össze. Úgy éreztük, ez az a gárda, akiket Moldova György írása szerint „a mozdony füstje megcsapott”, akik sohasem nézték az órát, hogy a szolgálat lejárt, akiket csak az érdekel, hogy minél kevesebb bajjal, nehézséggel menjen a vasút.

A változó világ, a nemzeti közgazdasági-politikai életben bekövetkezett változások, az aránytalanul magas vasúton is jó felkészültségű, az összefüggéseket értő és végrehajtó vezetőket és munkatársakat kíván. Ma már azt is állandóan vizsgálni kell, hogy a végzett tevékenység mennyire gazdaságos és ezt hogyan kell szervezni, irányítani.

Ha ez a szemlélet áthatja a következő évek generációit is, akkor — úgy érzem — a további évek nyugdíjba menő is azzal a tudattal válnak ki a szolgálatból, hogy érdemes volt ezen a szép, de nehéz pályán dolgozni.

Vajda Sándor

Mit tartalmazzon a vasút VI. ötéves terve?

Célkitűzéseinket 1981—85 között a határozza meg, hogy ebben az időszakban sem várható a népgazdaságban olyan jellegű átalakulás, amely az V. ötéves tervben szereplő vasúti fejlesztési politikánk számottevő módosítását igényelné. Eppen ezért továbbra is kiemelt feladatnak tekintjük a pályakorszerűsítést, a biztonság növelését, a szociális beruházások megvalósítását. A vasúti csomópontok, rendezőpályaudvarok és állomások fejlesztésénél meglévő elmaradásokat fel kell számolni, és pedig a budapesti vasútiüzemi fejlesztések előtérbe helyezésével. Folytatjuk a járműpark kapacitásának arányosítását a növekvő szállítási feladatokkal. Erőteljesebb fejlesztés szükséges ahhoz is, hogy a javítóbazisok és a korszerű eszközök között fennálló színvonalkülönbség csökkenjen, és javuljanak az ott dolgozók munkakörülményei. Fokozottabban számolunk a nagyobb arányú technológiai és üzemszervezési intézkedések fejlesztést megtakarító eredményeivel és a „munkaerőt kiváltó” beruházások hatásával.

A tervezett fejlesztések — mint eddig — a következők tervidőszakban is a szállítási alaptervekenyiséget szolgálják. Ezért a műszaki fejlesztésnek összhangban kell lennie a népgazdasági lehetőségekkel, valamint az áru- és személyszállítási igényekkel. A fejlesztési célkitűzések kijelölésénél tehát ügyelni kell arra, hogy a fejlesztés ütemezése és területi kijelölése az üzemi feladatok figyelembe vételével történjen.

A személyszállításban az utaslétszám csökkenésének tendenciája várhatóan mérséklődik, sőt a tervidőszak közepétől kezdve enyhe növekedés is bekövetkezhet. 1985-ben évi 300 millió utas elszállításával számolhatunk. Ez, valamint a minőségi követelmények fokozódása többlet fejlesztési igényt támaszt.

Áruszállítási feladataink mind belföldi, mind nemzetközi viszonylatban nagyobb mértékben növekednek. 1985-ben körülbelül 142—150 millió tonna áru elszállításával és 26—29 milliárd árutonnakilométer teljesítmény elérésével kell számolni.

A növekvő szállítási feladatok önmagukban is indokolják a vasúti szakágazatok arányos fejlesztését. Ezt az igényt erősíti, sőt a nagyobb arányú fejlesztést is követeli, hogy a vasúti infrastruktúra fejlesztése az évek során elmaradt feladatok elvégzéséhez szükséges mértéktől, egyes területeken pedig a szinttartástól is.

A vasút arányos fejlesztése érdekében tehát különböző intézkedésekre van szükség. Mindenekelőtt biztosítani kell, hogy a tervidőszakban mintegy 1800 kilométer hosszban valósuljon meg a vasúti pálya korszerűsítése, természetesen a törzshálózatra koncentrálni. A törzshálózat rekonstrukciója során a vonalvezetést, az alépítményt és a műtárgyakat úgy kell kialakítani, hogy egyes vonalak, vonalszakaszok alkalmasak legyenek a távlatban tervezett — 140—160 km/óra sebességre. A sebesség és a tengelynyomás meghatározásánál biztosítani kell a szomszédos vasutakkal összehangolt fejlesztést. A törzshálózat elsődleges fejlesztése mellett — járműveink megfelelő kihasználása érdekében — nagyobb gondot kell fordítani a többi vonal korszerűsítésére is.

A forgalom emelkedése — a vonali terhelések és kapacitásvizsgálatok alapján — az eddigieknél nagyobb mértékben indokolja a második vágányok építését. A vizsgálatok alapján dönthetjük el, hogy Szajol—I. ököháza, Budapest—Kunszentmiklós—Tass, Budapest—Nagykanizsa és Szombathely—Pápa között hol és mikor indokolt a második vágány létesítése.

A hatodik ötéves tervidőszakban nagyobb ütemben kell villamosítanunk. Ezt követeli elsősorban az energiával való takarékoskodik szükségessége, a vasúti munka termelékenységének fokozása és nem utolsósorban a környezetvédelem. E célkitűzések érdekében számításba jöhet a Hatvan—Somoskőújfalu, az Aszód—Vác, a Kiskunfélegyháza—Szeged, a Budapest—Dombóvár—Pécs, a Pusztaszabolcs—Dunaújváros és a Sajóecseg—Ózd közötti vonalak villamosítása. A program megvalósítása esetén 1985-re a villamos vonatok 60—62, a dízel pedig 38—40 százalékban részesednek az összteljesítményből.

A vasúti közlekedés biztonságának fokozása érdekében tovább folytatjuk vonalaink és állomásaink felszerelését korszerű biztosítóberendezéssel. Ha a program — 50—60 állomáson és közel 700 kilométer vonalhosszon — sikerül teljesíteni, akkor a törzshálózaton állomásaink és forgalmi kiterőink 66, illetve vonalaink 80 százaléka lesz ellátva korszerű biztosítóberendezéssel. Erőteljes ütemben folytatjuk a közút-vasút kereszteződések sorompóval történő biztosítását is.

A biztonság túlmenően a munkaerővel való takarékoskodás érdekében központi forgalomirányító berendezést kellene létesíteni Szabadbattyán—Nagykanizsa és Püspökkladány—Bihar-keresztes között. Távközlőberendezés-fej-

lesztési elképzeléseinket összehangoljuk a vonalvillamosítással és az automata térközbiztosító berendezések, valamint: útátjáró-fedező berendezések létesítésével, illetve a távadatátviteli üzemmód számítógépes információrendszer telepítésével. Ahol vonalkábel-építések a tervidőszakban sem várhatók, ott a légvezeték-összeköttetések szinten tartása érdekében körülbelül 5000 km hosszon huzalcsereit hajtunk végre.

Változatlanul nagy fontosságú feladat a vasúti rádióhálózatok további fejlesztése, az utastájékoztató javítása, bővítése és az üzemi munka javítása érdekében egyes csomópontokon — elsősorban Záhonyban — az automatizált információs rendszer kialakítása, a számítógépek egyre kiterjedtebb alkalmazása.

A vasúti fejlesztése egyik legfontosabb csoportját képezi a csomópontok, rendezőpályaudvarok korszerűsítése. Anyagi és egyéb okok — például kivitelezői kapacitás hiánya — miatt ugyanis jelentős az elmaradás. Igaz, a többlet szállítási feladatok teljesítése a vasút, de jobbra hagyományos technikával, illetve technológiával. Elavult pályaudvaraink terhelése pedig egyre nőtt. Most tehát korszerű technológia — biztosítás, központi váltóállítás, gépesítés és részben automatizálás, központi forgalomirányítás, fejlett hirközlés stb. — alkalmazásával kell az elmaradást, legalább is részben pótolni. Azért csak részben, mert elég sok az V. ötéves tervről áthúzódó munka Hegyeshalom, Szolnok, Debrecen, Kelenföld, Záhony, Gyékényes és még több állomáson. Nem halasztható tovább Murakeresztúr, Dombóvár, Bp. Ferencváros, Kaposvár, Dunaújváros, Nyiregyháza, Mátészalka korszerűsítése sem, hogy csak a fontosabbakat említsük.

Tény, hogy állomásaink, csomópontjaink fejlesztésénél az igény jóval nagyobb a lehetőségeknél, ezért alapos vizsgálatok, elemzések alapján dönthetünk a fejlesztések sorrendjéről.

A vasúti járműpark korszerűsítését a kapacitásfejlesztési igényeken túlmenően egyre jobban meghatározzák a műszaki fejlődésből és az utazás kulturális színvonalának emeléséből adódó feladatok. Alkalmazkodnunk kell a korszerű áruszállítási követelményekhez és módokhoz is.

Nagy mennyiségben szerzünk be nagy teljesítőképességű, hazai gyártású villamosmozdonyokat. A kisebb tengelynyomású vonalak forgalmának ellátására, valamint a tolatószolgálat korszerűsítésére a jelenleg is beszerzés alatt álló vontatójárművek (M41, M43, M47-es mozdonyok és BZ-motorvonatok) üzembe állítását is tervezzük, törekedve a további tipizálásra, az üzemi teljességességére.

A tervidőszakban csak egyetlen új mozdonytípus — villamos tolatómozdony — fejlesztését és esetleges vásárlását tervezük. A beszerzésre tervezett vontatójárművek mennyisége lehetővé teszi a néhány darabos járműsorozatok (M28, M46, AB és Bb motorok) teljes selejtezését, a gőzvonatát megszüntetését.

A személyszállítást illetően a selejtezés pótllása és a kismértékű fejlesztés legalább 700 különféle személykocsi, motor, mellékkocsi beszerzését indokolja, ezen belül étkező- és hálókocsi vásárlására is szükség van.

Teherkocsi-beszerzési igényünket elsősorban az elszállítandó árutonna növekedése indokolja. Darabszámban nem kívánjuk növelni a kocsiállományt, de a rakománykapacitást szükséges mintegy 10 százalékkal bővíteni. Fokozottabban kell törekednünk a különféle speciális teherkocsik — önrútos, eltolható tetővel és oldalfallal ellátott stb. — beszerzésére.

Rendkívül fontos kérdésként kell kezelnünk a tervidőszakban a vállalati beruházásokat. Konceptiótervezetünk ugyan még nem részletezheti ennek a kategóriának a megoszlását, de azt már most tudjuk, hogy a szociális és munkavédelmi, valamint az egészségügyi és jóléti beruházások területén az elindult fejlődést tovább kell gyorsítani. Számolnunk kell az egyre bonyolultabbá váló munkaerőhelyzetet könnyítő fejlesztések — lakásépítés, oktatási célú beruházások — fokozott támogatásával. Nagyobb mértékben kell gépesítenünk az építési és fenntartási szakszolgálatnál és sok pótolni valónk vonatási telepeink, kocsijavítóink és járműjavítóink fejlesztésénél is.

Csak vázlatosan ismertettük előzetes elképzeléseinket a VI. ötéves tervidőszak fejlesztéséről. Az elemzés és a részletesebb tervezőmunka ezután kezdődik, de a megvalósítás elsősorban V. ötéves tervünk teljesítésénél múlik. A tervidő munkához egyébként nélkülözhetetlenek a vasutas dolgozók ötletei, észrevételei. Szívesen vesszük tehát minden elképzelést, javaslatot egy hatékony, megalapozott terv kidolgozásához.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

Megkérdeztük az igazgatóhelyettest.

Mi gátolja a vasútervezőket a munkavédelmi előírások alkalmazásában?

Szakszervezetünk elnöksége szeptember 14-i ülésén — mint annak idején közöltük — a MÁV vezérigazgatójának előterjesztése, valamint a szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának kiegészítő jelentése alapján megállapította, hogy a vasút beruházásai, szociális létesítményei, a különféle gépek és berendezések, sok esetben nem felelnek meg a munkavédelmi követelményeknek. Ennek oka: a tervezők és beruházók nem mindig tesznek eleget az előírásoknak.

Elérkezett az idő

— Hogyan fogadták az elnökség megállapításait a MÁV Tervező Intézetben? — A kérdésre Patakfalvi László, a MÁVTI műszaki igazgatóhelyettese válaszolt.

— Nagy érdeklődéssel olvastuk a Magyar Vasutas tudósítását az elnökség üléséről és egyetértettünk az ott elfogadott állásfoglalással is. A dolgozók biztonságát veszélyeztető tervezési, kivitelezési, üzemszervi használatbavételi hibákat mi sem tartjuk megengedhetőnek. Az állásfoglalás helyesen mutat rá: „A jövőben mind az üzem, mind a szociális és munkavédelmi, mind az egyéb célokat szolgáló beruházások fázisaiban maradéktalanul érvényesíteni kell a dolgozók érdekeit, a testi épségük és egészségük védelmét szolgáló követelményeket... A MÁV vezetőknek oda kell hatniuk, hogy a dolgozók biztonságos foglalkoztatását szolgáló berendezéseket sem gazdasági megfontolásból, sem figyelmeltenségből a tervezők és a beruházók ne mellőzzék. Ilyen esetekben megfelelő intézkedéseket kell tenni a munkavédelmi követelményeket sértő eljárásokkal és az azokért felelős tervezőkkel szemben.”

— Határozott és kemény szavak ezek, amelyekből ki-csendül, hogy a vasút és a szakszervezet vezetői elvárhatják a vasút és az idevonatkozó jogszabályok betartására. Csak így lehet előbbre lépni a dolgozók egészségének, testi épségének megőrzésében.

Amikor a MÁVTI vezetői elolvasták a tudósítást, rögtönzött megbeszélést tartottak a tervezést irányítók körében és egyöntetűen kimondták: az elnökség megállapításait, javaslatát a tervezőknek felajánlott segítségként fogják fel. S bár hivatalosan a vezérigazgatói előterjesztést, a kiegészítő jelentést és a határozatot még nem ismertették velük, ezúton is szeretnénk felhívni a figyelmet néhány olyan jelenségre, amelyek tüzetes megvizsgálása hozzájárulna a tervezők munkájának javításához, a munkavédelmi tervezés, ellenőrzés jobb megszervezéséhez.

Nincs egységes hatósági előírás

— Itt vannak például a dolgozók szociális helyzetének, életkörülményének javítására vonatkozó elképzelések között a szociális épületek, öltözők, mosdók, munkásszállók, lak-tanyák tervei. Elismerjük, hogy ezek bírálhatók — hangsúlyozta az igazgatóhelyettes —. Évente több tucat ilyen létesítmény tervét készítjük a vasút egész területére, de csaknem állandóan szembe találjuk magunkat a hatóságok nem egységes állásfoglalásaival. Hiába van ugyanis előírás, a W. C.-csoportok, előterek kialakítására, ha azt a hatóságok területenként másként értelmezik. Ez a gondunk a tűzrendészeti előírások nem egységes értelmezésével is. Az építmények beszerelése, a tűzveszélyességi fokozatok megítélése nem egyértelmű. A füstmentes lépcső-mes összegzet tesz ki a törésekből származó kár. Ennek értéke 280 ezer forint volt az évi első kilenc hónapjában. Hibásak a szállítatók is, de

Nem egyértelmű a megítélés a különböző új anyagok beépítését illetően sem, és ez rendszerint csak az építmény átadásánál derül ki. Nagy nehézséget okoz az is, hogy nincs olyan burkolóanyag, csúszásálló padló, üres lábazati elem, stb. amely minden igényt kielégítene.

A dolgozók testi épségére, egészségük megőzésére irányuló terveinkkel kapcsolatban talán még több a nehézség. Azoknál a speciális berendezéseknél, építményeknél, munkahelyeknél, amelyek prototípus jellegűek, vagy egyedi technológiát alkalmaznak, az előírások nem adnak kellő eligazítást. Így rendszerint az üzembehelyezéskor merül fel olyan igény, hogy a ventilátorok zajszintjét csökkenteni kell, a zajos és huzatot előidéző szellőztető, fűtőrendszeren változtatni kell, hogy a lapostetőn körben korlátot kell építeni, és a gépi berendezések kezeléskor vagy karbantartáskor a dolgozóknak a tetőn kell közlekedniük.

A tervezőknek is van igényük

Ezek tervezés közben még nem ismerhetők fel, mert vagy nincs előírás, vagy a beépített berendezések műszaki adatai nem jeleznek pontos értékeket. Ezenkívül a gépek egymásra hatása is előidézhet előre nem látható nehézségeket.

Annak kiküszöbölésére, hogy a munkavédelmi minősítés során me adódjanak üzembehelyezési nehézségek, rögzíteni kellene a munkavédelmi minősítés szempontjait (13/1970. KPM—KGM rendelet), továbbá a minősítők és a tervezők egymásközti eszmecserejét rendszeresen kellene tenni — mondják a MÁVTI-nél.

Sok fejtörést okoz a tervezőknek az import berendezések honosítása is, mivel az előírások nem egységesek, a hibák felismerése pedig a prospektus alapján szinte lehetetlen. Úgy szólnak, nincs egyetlen külföldről behozott gép sem, amelyet úgy ahogy van használni lehetne a mi munkavédelmi szempontjainknak megfelelően. A záhonnyi mérlegek használatba vételéhez például lényeges átalakításra volt szükség. A gyártó cég az átalakításokat, magyar előírások szerint el is végezte.

— A felsorolt nehézségek mellett — folytatta ismételtén kijelentjük: nekünk a jövőben a szakszervezet állásfoglalásával egyezően, valóban alaposabban kell foglalkozni a munkavédelmi előírások megtartásával és nem szabad a biztonságot alárendelni a takarékoságnak. A tervezőknek azonban van igényük is. Elsősorban az, hogy legyen elég idejük a megfontolt, pontos, finoman kidolgozott munkára, valamint az, hogy legyenek egységesek a munkavédelmi előírások.

Mit ér az új, ha nem becsülik?

A munkavédelmi beruházások és a dolgozók védelmében hangot kell adni annak a véleménynek is, hogy semmit sem ér a tervezők, beruházók, munkavédelmi felügyelők gondossága, ha a megtervezett, megépített berendezések használatát a dolgozók mellőzik. Mert minek a túlnyomós szellőzés, ha a kezelőfülke ajtaját nyitva hagyják, mit ér a mérlegetelési lehetőség, ha túlsúlyos kocsiak raknak és nem működtek a mérlegek? De feltehetjük azt a kérdést is: van-e értelme az épület tetején dróthálóval biztosított korlátoknak, ha a dolgozók ráülve nézik a kilenc méteres mélységben folyó munkát? Vagy mi haszna megkísérlni az üzemi konyha hőmérsékletét 30 fokra csökkenteni, ha a főzőtűk közelében a 100 Celsius fokos hőmérséklet az uralkodó?

Úgy érezzük, van egy olyan pont, ahol a tervezési, s a beruházási források gazdaságos felhasználása, az üzemi sajátosságok és a munkavédelmi, tűzrendészeti igények találkoznak. Ennek az optimumát kell megkeresni a tervezőknek, s beruházóknak és a munkavédelmi felügyelőknek.

Meggyőződésünk, hogy a szakszervezet elnökségének állásfoglalása eredményeként javulás következik be a tervezések, a beruházások, és a kivitelezések munkavédelmi előkészítésében, a vonatkozó jogszabályok érvényesítésében — mondotta befejezésül Patakfalvi László, a MÁVTI műszaki igazgatóhelyettese.

Szász Ferenc

Az árukárok megelőzése minden vasutas kötelessége

A biztonságos szállításhoz tanácskoztak a szolnoki vasúti csomóponton

A szállítatók joggal várják el a vasutasoktól, hogy a feladott árut olyan állapotban szolgáltatassák ki az átvevőnek, amilyen állapotban azt fuvarozásra átvették. Gyakran előfordul, hogy ez nem így történik. Sok az árukár.

— A szolnoki csomóponton — az előző évhez viszonyítva — növekedett az árukár: értéke az év első kilenc hónapjában 2 millió forint, vagyis annyi, mint tavaly egész évben volt — tájékoztatott Lauer István kereskedelmi állomásfőnök-helyettes.

— Mit tesznek annak érdekében, hogy biztonságosabb legyen a szállítás?

— Október 18-ra összehívtuk a szolnoki főnököket, a középvezetőket, a reszortvezetőket, a társadalmi szervek képviselőit és a szocialista brigádfővezetőket. Azt várjuk ettől a tanácskozástól, hogy a jövőben minden vasutas dolgozó töltsön a szállított áru védelméért.

— Melyek a legjellemzőbb káresetek?

— Szolnok állomáson tetemes összeget tesz ki a törésekből származó kár. Ennek értéke 280 ezer forint volt az évi első kilenc hónapjában. Hibásak a szállítatók is, de

főképpen azok a vasutasok, akik szállításra felvesznek olyan betonárut, házgyári terméket, amelyek még meg sem kötöttek.

Gyakori a szemestermény szóródása szállítás közben. Az így keletkező kár félmillió forint lett volna, de sikerült ebből jócskán lefaragni. A pályaudvaron elszoródott terményt ugyanis összeszedték és értékesítették a szolnokiak.

A káresetek jelentős része figyelmeltenségből adódik. Ilyen például az áruelfolyás. A benzín- és az olajszállítmányoknál elmulasztják megvizsgálni, hogy jók-e a kocsik zárószalagjai. Sokszor olyan tartálykocsikat is megtöltenek ezekkel az értékes — és veszélyes — anyagokkal, amelyek szelephibásak. Szállítás közben aztán elfolyik a feladott mennyiség nagy része.

— Származott-e jelentős kár forgalmi balesetekből?

— Csomópontunkon nem volt közféltűnést keltő baleset, mégis több mint 600 ezer forint kár keletkezett az állomás dolgozóinak hibájából.

— Tűzkárok előfordultak-e?

— Mozdonyszikrából, s szoruló féktuskó szikrájából csak kisebb károk keletkeztek. Ezek vasúti kocsikban tettek kárt.

MI INDOKOLJA?

Lassújelek az új pályán

Megrepedtek a töltésvédő támfalak

Bicske-Alsónál

Nem zörög a haraszt, ha nem fújja a szél, tartja a közmondás. Persze, azért nem árt, ha nem ülünk fel minden mendemondának.

Többen szóvá tették, hogy a budapest-hegyeshalmi vasút új nyomvonalán állandóak a lassújelek. Azt is beszéltek: repedeznek az új műtárgyak, sőt féld, hogy nagyobb esőzéseknél megcsúszik az új pálya.

Megnéztük a közelmúltban a kritikus szakaszt, s megállapítottuk, hogy az átereszek bizony nem az új benyomását keltették. Csak néhány példával érzékeltetjük a látottakat:

Talajtól talajig...

Bicske-Alsónál a töltésvédő támfal mindkét oldalán megrepedt. Az egyik háromméteres nyílású áteresz betonboltozata a talajtól talajig átrepedt, s mintegy három centiméteres a nyílás. A másik vasbetonhid Herceghalom felé eső ellenfal teljes egészében kettéhasadt. Látni lehetett ezen kívül lépcsős repedéseket is, amelyek a javítás után keletkeztek.

Koller György a budapesti igazgatóság építési és pályafenntartási osztályvezetője szerint — akit elsőnek kerestünk fel —, kapásból nem lehet válaszolni a kérdésekre. Azt ígerte, hogy néhány nap múlva összehívja azokat az embereket, akik ebben az ügyben illetékesek. Az ígért megbeszélésen azonban nem jelent meg senki. Az osztály egyik dolgozója csak annyit közölt, hogy ebben az ügyben ő nem nyilatkozhatna. Megjegyezte azonban, hogy az új pálya állapota igen sok gondot okoz. A süllyedés a számítottnál „kissé nagyobb mervű” lett, így keletkezett a műtárgyakon a sok repedés. Azután hozzátette:

— Kérdezzék meg a vezérigazgatóság 6. szakosztályát, hiszen az építési engedélyt ott adták ki, s az elkészült pályaszakasz hatóságok üzembe helyezését is a szakosztály engedélyezte.

Próbaúrások

Csanádi József, a 6. szakosztály helyettes vezetője így nyilatkozott:

— A Biatorbágy—Bicske közötti új pályaszakaszon valóban akadtak kisebb hibák. A töltésvédő támfal, s ki kellett egészíteni. Az etyeki közúti aluljáró hátfalánál töltéshibák mutatkoztak. Ezért sebességkorlátozást kellett bevezetni. A hátfal töltését rövid idő alatt rendbehozták. Egy helyen nyomótöltést kellett készíteni, ez a munka két hónapig tartott. Néhány esetben nagyobb mértékű volt a süllyedés, mint amire számítottunk, így keletkeztek a hidaknál a repedések.

— Az újonnan épült vasúti hidak és átereszek állapota kifizogatható. Miben látja az okát?

— A vártnál kedvezőle-
nebb volt a talaj minősége, de erre csak utólag jöttünk rá. A megépült hidak nagyobb mértékű süllyedését a hidostály rendszeresen figyeli és méri.

Beszélgetésünk során elmondták azt is, hogy a próbaurások igen sok pénzbe kerülnek. De az is igaz, hogy minél mélyebb és több a fúrás, a számítások annál jobban közelítik meg a valóságot. A fentiek is bizonyítják, nem mindig ésszerűen takarékoskodunk a pénzzel és az idővel.

— Az új hidak és a pálya állapota mennyiben veszélyezteteti a forgalom biztonságát? — kérdeztem.

— Az észlelt hibák nem veszélyeztetik a forgalmat — szögezte le Csanádi József. — Már csak azért sem, mert a hidak és átereszek nem közvetlenül kapják a terhelést. A különböző mértékű süllyedések tehát nem hatnak ki a hidaknál a pálya vonalvezetésére. Az igaz, hogy az alépítményhibák miatt sebességkor-

látozást kellett bevezetni, de csak ideiglenesen, amíg a hibákat fokozatosan megszüntettük.

A tanulságok

Ezek a hibák eddig még valóban nem veszélyeztették a biztonságos közlekedést, de elkerülhetők lettek volna, mindenekelőtt a gondosabb tervezéssel. Az egyébként természetes, hogy az előre nem látott talajmozgás olyan változásokat idézett elő a műtárgyakban, hogy a laikusokat megijesztette.

Megnyugtató azonban számunkra is, hogy a szakemberek legjobb tudásuk szerint jártak el. Maradt ezek után a legfontosabb kérdés:

— Mikor lehet ezen a vonalon a tervezettnél megfelelő 160 kilométeres sebességgel közlekedni a vonatoknak?

— A legközelebbi menetrendváltáskor már nyugodtan számolni lehet a 110—120 kilométeres sebességgel — jelentette ki Csanádi József. — Két helyen ugyan még észlelünk talajmozgást, de az már nem jelentős. A műtárgyakat fokozottabban figyeljük, és a tapasztalatok szerint intézkedünk.

— A jövőben megelőzhető-e hasonló esetek?

— Szerintünk igen — válaszolta a szakember. — Emelt szintű pályatámaszt legalább egységteret túltöltéssel kell tervezni. A rézsúhajlást is növeljük, a hidaknál pedig a forgalomba helyezés előtt kezdve rendszeresen méréseket végzünk, majd az egyes műtárgyaknál a mozgások megszűnését a hibák azonnali kijavítása iránti intézkedés és bizottsági szemle követi. A jövőben a kivitelezést és az ellenőrzést szigorítani kell!

Szalai Mária

Az óvasok hozzászólnak

Azok toborozzanak, akiknek hitelt érdemel a szavuk

Érdeklődéssel olvastam Kaszala Sándor riportját a munkaerőhiányról. En azonban az egyik hozzászólásra szeretném az illetékesek figyelmét irányítani, amelyet Varga József írt, s a lap augusztus 26-1 számában *Magasak a falak* címmel jelent meg. Ezáltal még könnyebb megérteni, miként jutottunk el odáig, hogy például a Keletiben — amely valamilyen a MÁV „legrangsabb” pályaudvara volt — miért olyan borzalmas a létszámlány, ahogyan azt Kaszala Sándor riportja is érzékeltette. Miellesleg: sokan emlékezünk még arra, hogy valamilyen a Keletibe kerüljön és ott vasutasnak lenni — felért egy főnyereménnyel!

Kérdés persze most, hogy miként lehetne a vasúti szolgáltatást megkedvelteni. Úgy is — többek között —, ahogyan Varga József javasolja: a közép- és felsőbb szintű vezetőket menjenek többször a besorozottak közé. Persze, nem

pen az, ami nincs is benne ebben az információban: — Miként lehetséges, hogy a forgalmi szakszolgálat alig-alig tud dicsekedni fiatalberek felvételével? Hiába ígérgetnek 500 forint jutalmat annak, aki egy-egy embert „beszervez” vasutasnak, jóformán sehol sincs jelentkező. Nem marad más hátra, mint az, hogy „egy vonat, egy ember, kész, mehetünk!”

De vajon meddig megy ez így?

Markos József Zalaegerszeg

Markos József Zalaegerszeg

Markos József Zalaegerszeg

Markos József Zalaegerszeg

Huszonnyolc év Ipolytarnócon

Siket Béla főfelügyelő huszonnyolc éve vezetője Ipolytarnóc állomásnak, amely tizenhárom kilométerre van Losoncól. A forgalmat az állomás négy vágányán és a téglagyári iparvágányon bonyolítják le. A negy forgalmi szolgálattevő közül az egyik nő. Jelenleg szülési szabadságon van, de a főnök szívesen vállal közbevitelt, hogy ne okozzon gondot a szabadnapok kiadása. Rajtuk kívül az állomáson még három váltókezelő, három vonatkísérő laktanyás és nyolc kocsitisztító dolgozik.

Siket Béla vasutascsaládból származik. Édesapja a csehszlovákiai Zólyomban és Besztercebányán volt vonatfékező. Az egyik nagybátyja is dolgozott a vasúton. A vasúti szolgálatot 1942-ben távirásként kezdte Balassagyarmaton. A forgalmi és az önállóított szakvizsgák után 1943-ban Drégelypalánkra helyezték forgalmi szolgálattevőnek. Két év múlva Szécsénybe került. Ott élt családjával együtt 1950-ig, majd négy hónap múlva kinevezték Ipolytarnóc állomás főnökének.

— Legkedvesebb emlékeim között tartom számon, amikor 1951 augusztusában forgalmi tiszté avattak Budapesten a Vasas pályán. Az volt a felszabadulás utáni első tisztavetés — mondja. — A csehszlovák vasutasokkal nagyon jó a kapcsolatunk. Gyakran meglátogatjuk egymást, kicseréljük tapasztalatainkat.

Az állomáson tizenkétóránként négy pár CSD motorvonat és nyolc pár tehervonat aa munkát. Siket Béla 31 éve párttag. Hét éve Ipolytarnóc község pártvezetőjének titkára. Négyeszes kiváló dolgozó és Érdemes vasutas. A határőrökkel is eredményes együttműködést alakított ki. Egyik legkedvesebb hobbija a vadászat. Tagja a Magyar Vadászok Országos Szövetsége megyei ellenőrző bizottságának is.

Ketykó István

Szovjet vendégek Miskolcon

A közelmúltban 37 tagú szovjet csoportot látott vendégül a miskolci járműjavító MSZBT tagcsoportja. A találkozón megjelentek az üzem társadalmi és gazdasági vezetői is.

A szovjet technika alkalmazása a MÁV-nál

November 7. alkalmából kiállítást rendeztek a VATUKI-ban

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet MSZBT csoportja, amely az idén áprilisban alakult meg Lengyel László intézeti igazgatóhelyettes elnöklésével, kiállítást rendezett november 7-e, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 61. évfordulója tiszteletére. „A szovjet vasúti technika alkalmazása a MÁV-nál” címmel. Az intézet Múzeum utcai székházában megrendezett kiállítás fotósorozattal, szemléltetőn mutatta be a szovjet vágányfékek, a Záhony körzetében felszerelt nagyteljesít-

ményű rakodó berendezéseket. Láthatók a kiállításon annak a gyümölcsöző tudományos kutatási együttműködésnek az eredményei is, amelyeket a VATUKI nyolc éve folytat a Szovjetunió Össz-szövetségi Vasúti Kutató Intézetével.

Felsorakoztatták a gazdag szovjet vasúti szakirodalomból azokat a könyveket is, amelyeket a VATUKI munkatársai állandóan forgatnak kutatómunkájukban. A kiállítást a MÁV vezetői közül is sokan meglátogatták.

Politikai vetélkedő a BVKH-ban

Október utolsó napjaiban háromnapos vetélkedőt tartottak a BVKH-ban a Kun Béla szocialista brigád kezdeményezésére. A politikai vetélkedő célja: emlékezés az őszirózsás forradalomra, a Tanácsköztársaság kikiáltásának évfordulójára és a KMP megalakulásának 60. évfordulójára, kiemelve a magyar vasutas dolgozók forradalmi tevékenységét is.

Huszonhét szocialista brigád több hónapig tartó munkával és tanulással készült a vetélkedőre. Felkészülésükhöz segítséget nyújtott a pártszervezet, a szakszervezet, a KISZ-szervezet és a gazdasági vezetés.

A versenyzők között megtalálható volt a legfiatalabb korosztálytól a nyugdíjasokig, szinte mindenki. A hősi múlt-ról történő beszámolók tanulmányai mellett — a versenyzők — részletesen elemezték a ma feladatait is. A brigádok alapos felkészültségét az is bizonyítja, hogy az első hét helyezett brigád versenyben elért eredményei között minimális volt az eltérés.

A vetélkedő mindenki számára hasznosan zárult, mert a felkészülés és a vetélkedés során több százan megismerkedhettek a történelmi múlt egy-egy részletével.

Évadkezdés Nagykanizsán

Gazdag programmal várja látogatóit a Kodály Zoltán vasutas művelődési ház

Megszépülve várja látogatóit a nyáron újjávarázsolott nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház. A jobb feltételek kedveznek a kisebb csoport- és klubmunkáknak.

A kertbarátok köre termékbemutatóval mutatkozott be. Már kétszer foglalkozást is tartottak, ahol gyakorlati dolgokat vitattak meg. De folyamatosan gyarapodik az ifjú könyvbarátok száma, s népszerűségnek örvend a nyugdíjasok klubja is. A fiatalok szívesen látogatják még a magnóklubot.

Az elkövetkezendő hónapokban jelentős zenei, képzőművészeti és színházi eseményeknek ad helyet a felújított színházterem. Lesz operaelőadás,

láthatják Vankóné Dudás Juli népi festő kiállítását is. A könnyűzene kedvelői találkozhatnak Kovács Katalin és a Záray-Vámosi házaspárral. Akiket az irodalom érdekel, azok meghallgathatják Fehér Klára írónőt, és neves politikusokat is vendégül lát a művelődési otthon.

A KMP 60. évfordulójának tiszteletére pedig vetélkedősorozatot indítanak. A művelődési ház vezetői gazdag programjuk összeállításában minden korosztályra gondoltak, s arra is, hogy mindenki találja meg az érdeklődési körének legjobban megfelelő elfoglaltságot.

Szepesi Józsefné

BARÁTSÁG VONATTAL A SZOVJETUNIÓBAN (3)

Fényképezőgéppel a Vörös téren

Különvonatunk másnap, lő, ünnepélyes külsőségek között fogadták. A kedves fogadtatást Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára köszönte meg, majd a kialakult beosztás szerint autóbuszokba szállítottunk és nyomban indulunk városnézésre.

A külföldi turisták bármilyen rövid időt töltenek szovjet vasutas-szakszervezet vezetői és az Inturist képviselői, ünnepélyes külsőségek között fogadták. A kedves fogadtatást Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára köszönte meg, majd a kialakult beosztás szerint autóbuszokba szállítottunk és nyomban indulunk városnézésre.

A külföldi turisták bármilyen rövid időt töltenek szovjet vasutas-szakszervezet vezetői és az Inturist képviselői, ünnepélyes külsőségek között fogadták. A kedves fogadtatást Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára köszönte meg, majd a kialakult beosztás szerint autóbuszokba szállítottunk és nyomban indulunk városnézésre.

A külföldi turisták bármilyen rövid időt töltenek szovjet vasutas-szakszervezet vezetői és az Inturist képviselői, ünnepélyes külsőségek között fogadták. A kedves fogadtatást Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet titkára köszönte meg, majd a kialakult beosztás szerint autóbuszokba szállítottunk és nyomban indulunk városnézésre.



1. KÉP:

A Moszkva-folyó felől érkezünk a Vörös térre. Előtérben a Történelmi Múzeum.

2. KÉP:

A Vaszilij Blazrennij templom egyik érdekessége a Vörös térnek.

3. KÉP:

Küldöttségünk vezetői koszorút helyeztek el a mauzóleum bejáratánál. A fényképezőgép a koszorúzás előtti pillanatot örökítette meg.

4. KÉP:

Hétfőn délben érkezett a búcsú pillanata. Viszontlátásra, barátaink! Viszontlátásra, Moszkva!

VISI FERENC FELVÉTELEI



gyott állomáson egyetlen törött ablaküveg sincs, pedig nincs őr, ügyelő, vagyis a pályaudvar területére bárki előtt szabad a ki- és bejárás.

Ott és akkor arra gondoltam, hogy számunkra talán ebben a tegnap történelmét őrző magatartásban is van némi követésre méltó példa.

Az elmaradt beszélgetésekkért Athén főpályaudvarán bőven kaptam kárpótlást. Az állomásfőnök szívélyesen fogadott, s németül jól beszélő tolmácsról is gondoskodott, az információs szolgálat egyik tisztviselője személyében.

Az érdeklődés természetesen mindvégig kétoldalú volt. A vasutasok közül többen megemlézték, hogy jövő évi szabadságukat Budapesten szeretnék eltölteni, mivel tudják, hogy szépfekvésű és vendégszerető város. Biztosíthattam őket arról, hogy ebben nem fognak csalódn.

Az állomásfőnöktől sok érdekességet hallottam, s ajándékot is kaptam: az OSZE hivatalos menetrendkönyvét, amelynek borítólapját a Ganz-MÁVAG-tól vásárolt, a görög vasutakon közlekedő egyik motorvonat fényképe díszíti. A korszerű szerelvényre igen büszkéek az athéni vasutasok.

Kovács József

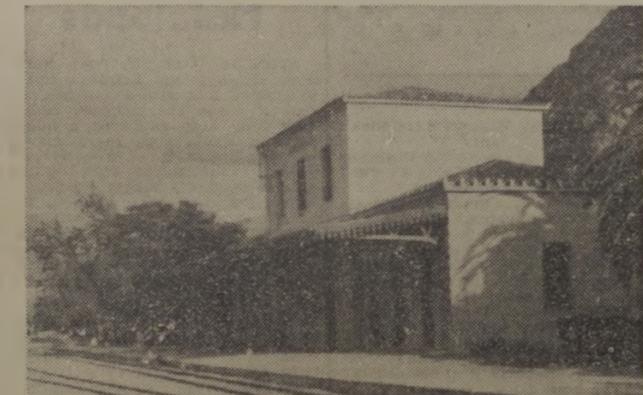
GÖRÖG VASÚT, MAGYAR SZEMMEL (3.)

Példás hagyománytisztelet

Vasutasokkal többször próbáltam közelebbi kapcsolatba kerülni. Szándékomat azonban sokáig keresztelte, hogy Görögországot autóbusszal barangoltuk be. A Peloponniszoszfélzsígezen, pontosabban az Argoliszi-öböl kikötővárosában, Nafplionban érkezett el az alkalom a találkozáshoz, a szakmai tapasztalatcserére. Legalábbis azt hittem.

Nafplionról — amelynek neve Naupliosz, a mitológiai hős emlékére idézi — vasútföldrajzi szempontból azt kell tudni, hogy annak idején szárnyvonallal kötötték össze a Pireusz—Athén—Korinthos—Kalamata—Patre—Athén közötti, csaknem 1000 kilométer hosszú, keskenyvágányú fővonal Argosz állomásával. Tekintve, hogy szállodánk Nafplionban a vasútállomás szomszédságában volt, remek szabad programnak ígérkezett a görög kollégák meglátogatása.

Kiderült azonban csakhamar, hogy Nafplionban, amely



Pálmák árnyékában a „műemlék-állomás”



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXXII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM

ÁRA: 70 FILLER

1978. DECEMBER 2.

A FELADATOK ISMERETÉBEN

Magyar-szovjet vasúti együttműködési megállapodást írtak alá Debrecenben



A magyar és szovjet küldöttség vezetői

November 21–23-án Debrecenben került sor a magyar-szovjet vasúti együttműködési állandó bizottság munkacsoportjának 19. ülésére. A tárgyaláson a magyar küldöttséget Urbán Lajos, közlekedési és postaügyi miniszteriumi államtitkár, a szovjet küldöttséget pedig I. A. Jamec közlekedésügyi miniszterhelyettes vezette.

A munkacsoport ülésén, melyet Szabó Béla vezérigazgató-helyettes nyitott meg, áttekintették a két ország közötti vasúti áruszállítások 1978. évi teljesítését, majd egyeztettek az 1979. évi feladatokról. Megállapították, hogy a Magyarországról kivitt exporttermékek és tranzit áruk mennyisége 2 százalékkal, a Szovjetunióból behozott import és tranzit áruk mennyisége pedig 12 százalékkal növekedett a múlt év hasonló időszakához viszonyítva. A magyar exportnál gyakran okoz torlódást, hogy

a negyedévek végén ugrásszerűen megnövekednek a szállítatok igényei.

Hazánk és a Szovjetunió között az év első tíz hónapjában így is kiegyensúlyozottabb volt az áruszállítás, mint a korábbi évek hasonló időszakában.

Az ülés napirendjén szerepeltek a két ország tudományos műszaki együttműködésének vasúti közlekedésével kapcsolatos kérdései. Bejelentették, hogy a záhonyi üzemi főnökség területén jövőre már gépi feldolgozással végzik a kocsinyilvántartást.

Megvitatták a konténeres szállítás kiterjesztésének lehetőségeit, továbbá a magyar, a csehszlovák és a szovjet átrakókörzetek találkozásánál — a Szovjetunió területén — Batyevóban épülő közös konténer pályaudvar üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat. Ez a pályaudvar bonyolítja le a Szovjetunió és Japán, il-

letve a nyugat-európai országok közötti konténerforgalmat.

A tanácskozáson a budapesti Metró közlekedés korszerűsítése is szóba került. Munkatervet készítettek a Metró mozgólépcsők központi irányítási rendszerének kidolgozásáról, korszerű áramszedők kialakításáról és a metrókocsik tervezéséről.

A három napos tárgyalás befejeztével, november 23-án, a két küldöttség vezetője, Urbán Lajos államtitkár és I. A. Jamec miniszterhelyettes aláírta a magyar-szovjet vasúti munkacsoport 19. ülésének jegyzőkönyvét.

Harminc jött az NDK-ból

Fekvőhelyes kocsik az Utasellátó kezelésében

A vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségének javítása, illetve a szolgáltatások bővítése érdekében a MÁV 30 db II. osztályú fekvőhelyes kocsit, szerzett be az NDK-ból. Ezeknek az úgynevezett „Liegewagen”-eknek az üzemeltetését csak úgy, mint az étkező-, háló-, bisztró-, és büfékocsikét az Utasellátó Vállalat végzi.

Az új fekvőhelyes kocsikról, illetve azok üzemeltetéséről november 28-án Tóth László, a vállalat főigazgatója tartott tájékoztatót. Elmondta, hogy a kocsikat november 30-ig leszállítják, decemberben elvégzik a műszaki átadást és átvételt, továbbá a kezelő személyzet kiképzését.

A kocsikat előreláthatólag januárban állítják forgalomba az alábbi vonatokban: A Bp. Keleti pályaudvarról 17 óra 15 perckor induló Balt-Orient és a 21 óra 25 perckor induló Orient Expressz vonatokban Budapest-Bukarest, a 17 óra 25 perckor induló Báthory Expresszben Budapest-Varsó, továbbá a 14 óra 30 perckor induló Meridián nemzetközi gyorsvonatban Budapest-Berlin között.

A kocsik legfontosabb jellemzői és az utazóközönség részére nyújtott szolgáltatások a következők:

Valamennyi kocsit 10 fülkés, 9 fülkésben 6–6, összesen 54 fekvőhely képezhető. Az ülőkocsikhoz hasonlóan az 1–5. számú fülkék nemdohányzó, a 6–9. fülkék dohányzó szakaszok. A 10. fülke a kísérő, illetőleg kezelő személyzet, továbbá a felszerelési tárgyak — párna, lepedő, takaró — elhelyezésére szolgál. A szolgálati, illetőleg kezelő fülke berendezéséhez tartozik egy 140 literes elektromos hűtőszekrény és egy két fűzőlappos gázrezsó. Az utazóközönség részére mindkét kocsit végén egy-egy WC és mosdó helyiség áll rendelkezésre.

A kocsik a nappali órákban ülő-, az éjszaka pedig fekvőhelyes kocsiként vehetők igénybe. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy a kocsikésítő az est beálltával a fülkékben belül az ülőhelyeket fekvőhelyekké alakítja át és minden utas részére rendelkezésre bocsát 1 db párnát, 2 db lepedőt és 1 db gyapjútakarót. Reggel az ágyeműt összegyűjti és a fekvőhelyeket ülőhelyekké visszaalakítja. Ezek a szolgáltatások a nemzetközi díjszabások szerint kötelezőek, érték az útvonal hosszától függetlenül a szocialista országok közötti forgalomban éjszakai-ként és fekvőhelyként 26,90 forint pótdíjat kell fizetni.

nül a szocialista országok közötti forgalomban éjszakai-ként és fekvőhelyként 26,90 forint pótdíjat kell fizetni. Az Utasellátó Vállalatnak 1979. május 26-ig, a nyári menetrend változásáig módja lesz arra, hogy a különböző utazási irodák által, a magyar turisták részére szervezett külföldi utazásokhoz egy-két kocsit, nagyobb csoportok esetén fekvőhelyes kocsikból képzett különvonatokat közlekedtesen.

Brigádtalálkozó tapasztalatszerével

A debreceni vontatási főnökség Kandó Kálmán mozdonyvezető, Lokomotív motor-szerelő, valamint a Ganz-MÁVAG Eszperantó és Pattantyús szocialista brigádjai ebben az évben együttműködési szerződést kötöttek, s a közelmúltban brigádtalálkozót rendeztek a főnökségnél.

A találkozóon megbeszéltek az együttműködés eddigi eredményeit és a terveket. A műszaki tapasztalatszerzés érdekében a vendégek részvételével üzemlátogatást szerveztek. A találkozó városnézéssel fejeződött be.

PRO UNIVERSITATE EMLÉKÉREM

Kitüntették a szolnoki MÁV Kórházat

A Debreceni Orvostudományi Egyetem tanácsa a Pro Universitas emlékéremet adományozta a szolnoki MÁV Kórháznak, az egyetemi hallgatók oktatásában kifejtett eredményes tevékenységéért. A kitüntetést dr. Szabó Gábor akadémikus, az orvostudományi egyetem rektora nyújtotta át dr. Romhányi Istvánnak, a kórház igazgatójának.

Az ünnepi esemény alkalmából a Debreceni Akadémiai Bizottság orvosbiológiai szakbizottsága és a szolnoki MÁV Kórház tudományos ülést tartott.

Minőségi munkával a tervek teljesítéséért

Miskolc-Tiszai pályaudvar szocialista brigádjai ebben az évben „Minőségi munkával a tervek teljesítéséért” jelszóval vesznek részt a munkaverseny-mozgalomban. A szocialista brigádvezetők legutóbbi értekezletén és a termelési tanácskozáson elhatározták, hogy elsősorban a minőségi munkára fordítanak nagy gondot. A közel 100 szocialista brigád eddig sikeresen teljesítette vállalását.

A Tiszai pályaudvar kiváló gazdasági eredményein az elmúlt években gyakran csorbát ejtett a sok baleset. Ennek csökkentése érdekében növelték az oktatások

számát, rendszeressé tették a helyszíni, nevelő és oktató jellegű ellenőrzéseket. A balesetmegelőzés jelentőségéről, fontosságáról, szinte minden fórumon beszéltek. Az eredmény: 1978-ban eddig az üzemi balesetek száma 18,6 százalékkal, a tárgyi baleseteké pedig 45 százalékkal csökkent az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva.

A pályaudvar dolgozói a jövőben szeretnék csökkenteni a késett vonatok számát is. A harmadik negyedévben például 5786 tehervonat közül 1534 indult késve. Ebből 1470 várt gépre.

KÖZÖS ÖSSZEFOGÁS EREDMÉNYE

Új vasutasóvoda Szegeden

Országszerte nagy gond a gyermekek óvodai elhelyezése. Így van ez Szegeden is, ahol a vasutasóvoda már egyre kevésbé tudja kielégíteni az igényeket. A 80 helyre nem ritkán 100–120 gyermeket is fo-

gadtak. Az idel, 1978/79-es óvodai évben 115 gyermeket vettek fel, de még így is harminc gyermeket el kellett utasítaniok.

Két hónappal ezelőtt, egy nevelői értekezleten javasolták, hogy jó lenne Szegeden egy újabb óvodát létesíteni. Az elgondolást az igazgatóság és a területi bizottság vezetői jónak tartották, s — mivel a MÁV-nevelőintézet vezetői két helyiséget ajánlottak fel erre a célra — a javaslatot tett követte. A szegedi kezdeményezést támogatta a munkügyi és szociálpolitikai szakosztály, s a pénzügyi szakosztállyal együtt biztosította az óvoda létrehozására szükséges mintegy 400 ezer forintot.

Ezt követően szinte egy hónap alatt társadalmi összefogással új óvodát avattak Szegeden. A helyiségek átalakítását az épület- és hűtőfenntartó főnökség dolgozói végezték, míg a többi munka elvégzése a szocialista brigádokra és a szülőkre hárult. Az igazgatóság Hámán Kató és a Béke II., a házinyomda és az óvoda, valamint a gépjárvító üzem három szocialista brigádja rövid idő alatt lakhatóvá tette a helyiségeket. Társadalmi munkában csiszolták, lakozták a parkettát, virágtartókat, játékokat készítették, s megvarrták a függönyöket és az ágynemüket.

A november 8-i ünnepélyes átadásnak nem volt akadály. Szeged második vasutas óvodája 56 kisgyermeknek ad otthont. Ilymódon megoldódott valamennyi helybéli vasutas-szülő gyermekének óvodai elhelyezése.

Ezzel azonban az óvodai fejlesztés nem ért véget. A MÁV és a posta kétszáz gyermek elhelyezésére alkalmas új óvodát épít a város egyik lakónegyedében. A tervek szerint jövőre kezdik el a kivitelezést.

Elkészült a 300. V43-as villamosmozdony

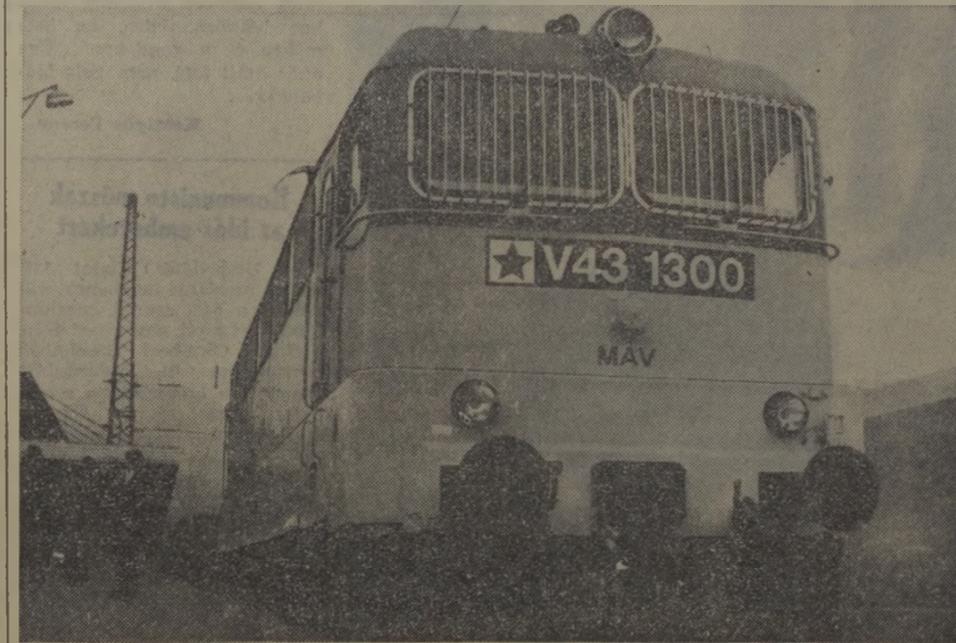
Bensőséges ünnepség színhelye volt november 21-én, a Keleti pályaudvar. Farhas Béla, a Ganz Villamosági Művek vezérigazgató-helyettese jelképesen átadta Oroszváry Lászlónak, a MÁV vezérigazgató-helyettesének a 300-ik V43-as szilícium egyenirányítós villamosmozdonyt. Ebből az alkalomból a csarnok második vágányán stílszerűen

felsorakoztatták a hazánkban gyártott villamosmozdony típusokat, a Kandót, a Boco-t, a Ward-Leonardot és a sor végén ott állt a jól ismert 5000 lóerős V 63-as.

Oroszváry László elismerően nyilatkozott a most átadott mozdonytípusról és kérdésünkre elmondta, hogy a 20 millió forint értékű V 43-as-

ból még tizenötöt rendelt a MÁV. Ezeket 1980-ig elkészíti a két hazai nagyüzem, majd megkezdik az 5000 lóerős mozdonyok sorozatgyártását.

A vasút távlati tervében 1995-re 2700–3000 kilométerre növekszik a villamosított vonalak hossza és akkorra a villamosmozdonyok részaránya már eléri a 70 százalékot. (Séra)



A 300-ik V43-as villamosmozdony a Keleti pályaudvaron

(Zelman Ferenc felv.)

Pullai Árpád látogatása a dombóvári üzemfőnökségen

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter november 22-én Tolna megyébe látogatott. Előbb a szekszárdi 11. sz. Volánnál, majd a dombóvári MÁV Üzemfőnökséggel ismerkedett. A minisztert a látogatásra elkísérte K. Papp József, a Tolna megyei Pártbizottság első titkára, országgyűlési képviselő, a KB tagja, dr. Gyugyi János, a Tolna megyei Pártbizottság titkára és Gyuricza István a Dombóvári városi Pártbizottság első titkára.

A minisztert és kíséretét Tóth Ferenc, a csomóponti pártbizottság titkára, Harangozó László üzemfőnök, Vándor Mihály műszaki helyettes és Márjai Ottó üzemviteli helyettes fogadták.

A vendégek meghallgatták az üzemfőnökség vezetőinek tájékoztató beszámolóját, majd megtekintették az épülő dízel bázist és az állomást. Az üzemlátogatás során több dolgozóval elbeszélgettek munkájukról, élet- és munkakörülményeiről.

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter külön érdeklődött az üzemfőnökség működésében szervezett eddigi tapasztalatokról, az üzemfőnökség szervezésével kialakult újszerű párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetési kapcsolatáról, a vontató járművek műszaki állapotáról, üzemképességéről és a munkaerőhelyzetről.

„Emlékek a forradalmi mozgalomból”

BESZÉLGETÉS A NÉPSZABADSÁG SAJTÓPÁLYÁZATÁN
ELSŐ DÍJAT NYERT BODNÁR LAJOS VASUTAS VETERÁNNAL

A Népszabadság székházának színháztermében, november 23-án adták át a Kommunista Magyarországi Pártja megalakulásának 60. évfordulója alkalmával meghirdetett „Emlékek a forradalmi mozgalomból” című sajtó pályázat díjait. A pályázatra 405 írás érkezett, közülük 42 pályaművet a lapban is közölték. A pályázatokat elbírálására alakult zsűri Bodnár Lajos vasutas nyugdíjas: *Harcokban edződünk* című írását I. díjban részesítette.

Kemény munkával

A 83 éves, szálfatermetű, szegedi Bodnár Lajos vasutas családban született a Debrecen melletti Mikepércsén. A sokgyermekes család fiát az élet hamar megtanította arra, hogy számára a sovánny megélhetést csak a kemény munka teszi lehetővé.

Kisgyermekként már a vasútnál dolgozott. A nyári hónapokban társával együtt gyomlálta a vasúti pályát. Ma, amikor nyolcvanhárom évesen visszaemlékezik gyermek korára, szeme elhomályosul.

— Apámat, aki szókimondó ember volt „ocialistának” kiáltották ki, amiért nem tūrte az igazságtalanságot. Emiatt folyton vándorolni kényszerült a nagy családdal. A nagyobb állomások közül megjártuk Debrecen, Nyíregyházát, Körösmészót — emlékezik Lajos bácsi, majd így folytatja:

— 1912-ben pályamunkás lettem Debrecen állomáson. Amíg a 18. évemet be nem töltöttem, csak „hitelbe” dolgozhattam a vasútnál. A következő évben már felvettek állandó munkásnak. Hamarosan Nyíregyházára kerültem, ahol vonatfékezésként dolgoztam. A forradalom Rákostendőzön ért.

Fiatal emberként érte a Kommunista Magyarországi Pártjának megalakulása. Amikor 1918-ban véget ért az első világháború, s elhangzott a hívás, ő is a forradalom oldalára állt. 1919-ben pedig belépett a pártba, s hamarosan elérkezett az első próbatétel ideje, a forradalom kivívása és megvédése. Bodnár Lajost a 39-es dandár különítményébe osztották be. Feladatuk az volt, hogy éberrel vigyázzanak a forradalom vívmányaira.

— Parancsnokom Sárai Szabó Tibor, a politikai megbízott pedig a legendás hírű Kariakás Frigyes volt. Közvetlen természetessége és tiszteletet parancsoló egyénisége lekötött bennünket, buzdító szavaira indultunk a frontra, amikor a külső és belső ellenesség a Tanácshatalomra támadt.

A vallatás pofonnal kezdődött

A román csapatok egyik támadásánál súlyosan megsebesült és kórházba került. Ott érte a Tanácsköztársaság bukása is. Sebesülten, foglyoként szállították a Scheide-mann-lágerbe, ahonnan 1920-ban engedték szabadon. Debrecenbe ment, ahol vonatfékezésként dolgozott, míg egy napon ismét detektívek keresték és kihallgatásra vitték.

— Egy pofonnal kezdődött a vallatásom. S még összebilincseltem kezem sem akadályozott meg abban, hogy ne üssék vissza — mondja felvillanó szemmel. — Ezután ahányan voltak, mindannyian nekem estek, s a „kihallgatás” végeztével magatehetetlenül vittek a fogdába. Ott Nagy József, volt századparancsnokom ápolta. Nehéz lenne elsorolni azokat a válogatott kínzásokat, amelyekkel a politikai foglyokat gyötörték. Többen behaltak a kínzásokba. Engem először a váci fegyintézetbe, később a Budapesti Gyűjtőfogházba vittek.

1920. október 4-én volt a tárgyalás, melynek vádiratát Kóczán királyi ügyész nyújtotta be. Vádemelési indítványában a fő vád a következő volt: „Terheltek valamennyi cselekményt, mint a Tanács-



köztársaság fegyveres erejének tagjai, a Tanácsköztársaság fenntartása érdekében követelték el, s így ez ügyben a 1039/1919 M. E. sz. rendelettel szabályozott gyorsított eljárás szerint megtartandó főtárgyalásra az egri kir. törvényszék, mint büntető bíróság illetékes.”

Vasra verten a síralomházban

— Tizenheten álltunk és hallgattuk az ítéletet. Nagy Józsefet halálra, Szatmári Bédát és Tóth Józsefet életfogytig tartó, Csordás Sándort és Szatmári Józsefet 10 évi, Török Károlyt, Török Pétert, Zivvi Józsefet, Weisz Jenőt, Vadász Lászlót, Vadász Istvánt, Törő Lászlót, Törő Ferencet,

Sándor Lajost és engem 6—8 évi, Kendel Gyulát 5 évi, Cz. Nagy Etelt pedig 2 évi fegyházra ítélte az egri királyi törvényszék. 1921 március 18-án engedélyezték, hogy a halálra ítélt Nagy Józseftől elbúcsúzhassunk. Vasraverve ült a síralomházban. A búcsúzásnál nyugodt volt a fiatal debreceni hentes segéd. Csak arra kért bennünket; ne fedjük el. Úgy halt meg a párt hűséges katonája, hogy utolsó szavaival is a világforradalmat éltette. *Bátran vállalta a halált.*

A megpróbáltatások nem törték meg

Bodnár Lajos 1926-ban szabadult a börtönből. Az ítélet 5 évre megfosztotta politikai jogaitól, így a vasúthoz nem mehetett dolgozni. 1928-ban Szegedre költözött, s az Újszegedi Kenderfonóban dolgozott asztalosként. Röpcédulák terjesztéséért azonban őrizetbe vették. Később is állandó megfigyelés alatt állt. S 1944 áprilisában internálták. Így került a ricei internáló táborba, majd Szentkirályszabadjára és később a Mauthauseni táborba. A 204 foglyból mindössze 34-en maradtak életben.

1945. április 24-én érkezett vissza Szegedre. Ekkor zárult le megpróbáltatásainak korszaka, mely sem testben, sem lélekben nem törte meg. Most, nyolcvanhárom évesen is törtenül vállalja és vállalja helyesen tették, amit tettek.

Szalai Mária

Amit tett, nem volt hiábavaló

NEGYVEN ESZTENDŐ MUNKÁSHÉTKÖZNAPJAJRA EMLÉKEZIK

A NYUGALOMBA VONULT TISZAFÖLDVÁRI ÁRUPÉNZTÁROS

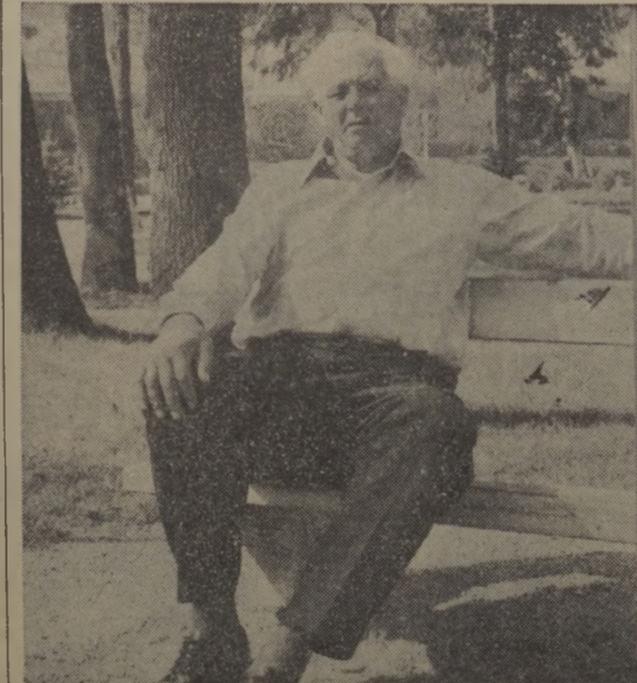
Hegyí Sándor, Tiszaföldvár árupénztárosa a közelmúltban vonult nyugdíjba. Olyan ember volt — emlékeztek rá a munkatársak —, akire mindig lehetett számítani. Közéleti aktivitását, segítőkészségét sokszor állították példaként a fiatalok elé.

— Nyolcan voltunk testvérek, ezért már gyermekfejjel dolgoznom kellett, hogy segítsek a család nehéz helyzetén — mondja Hegyí Sándor. — Voltam pásztor, kifutó, napszámos és építőmunkás. A katonai szolgálat után — 1941-ben jelentkeztem a hődmészvási helyi pft-nél felvételre. Szerencsém volt, mert azonnal alkalmaztak. Rövid idő után egy nyolctagú csoport vezetését bízták rám. Csoportom feladata az állomások vágányainak gondozása volt. Később raktári munkás lettem.

Szabad idejében sokat tanult, képezte magát. A vonatkísérő, majd a váltókezelő

vizsga megszerzése után váltókezelőket helyettesíthetett. 1942-ben Homok állomáson szolgált, de hamarosan őt is behívták katonának. Végig szolgált a második világháború „póklaiban”. 1945 októberében — a hadifogság után — jelentkezett ismét vasúti szolgálatra.

— 1947-ben beléptem a pártba. Hamarosan az alapszervezet kultúrfelelőse, majd titkára lettem. 1949-ben Tiszaföldváron önálló pártalapszervezet alakult és megválasztották titkárnak. Homok, Tiszaföldvár, Martfű, Kengyel és Tiszatényő állomások pályamesteri szakaszainak kommunistaí tartoztak hozzám. A legfontosabb politikai munkánk akkor a káderutánpótlás szervezése, a különböző tanfolyamokra történő beiskolázás és a pártépítés volt. Segíteni kellett a szakszervezeti mozgalom kibontakozását is.



Hegyí Sándor főellenőr civilben
(A szerző felvétele)

Összehangolt hatáskörök

Záhonyban körzeti szakszervezeti bizottságot választottak

A Magyar Szakszervezetek XXIII., a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusa a szakszervezeti szervek munkája hatékonyságának javítását, a munkamódszer továbbfejlesztését jelölte meg. Mindez nagyobb feladatot ró a záhonyi átrakóközvet 12 szakszervezeti bizottságra, 28 műhelybizottságra, amelyek több mint 6000 szervezett dolgozót képviselnek.

A Minisztertanács 12/1976. május 27. rendelete, a SZOT Elnökségének 1976. május 31. határozata növelte a szakszervezeti szervek, különösen a bizalmi jog- és hatáskörét. A Minisztertanács és a SZOT Elnökségének 1018/1977. május 7. együttes határozata pedig az üzemi demokrácia egyes kérdéseit szabályozta.

Ebben az időszakban a vasúti igazgatóság vezetője több vonatkozásban növelte a szolgálati főnökségek önállóságát. Különösen a záhonyi átrakóközvet szervezeti, gazdasági, irányítási jogköre növekedett. A MÁV vezérigazgatója jóváhagyta a záhonyi körzeti Üzemfőnökség új szervezeti és működési szabályzatát. Ezek a hatáskört növelő intézkedések szükségessé tették, hogy a körzeti üzemfőnökség mellett megfelelő szakszervezeti szerv működjön. Ezért a Vasutasok Szakszervezetének titkársága 1978. szeptember 26-án jóváhagyta a záhonyi körzeti szakszervezeti bizottság létrehozását.

Október 12-én bizalmi küldöttterkezet keretében került sor a 15 tagú körzeti szakszervezeti bizottságra, a 3

tagú társadalombiztosítási tanács és a körzeti szb mellett működő 8 munkabizottság megválasztására, illetve létrehozására.

A körzeti szakszervezeti bizottság egyik legfontosabb feladata lesz, hogy állást foglaljon, véleményt nyilvánítsa a körzet egészére vonatkozó — a dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő és a gazdasági feladatokkal összefüggő — kérdésekben. A testület, illetve a körzeti szakszervezeti bizottság határozatot hozhat a körzet egészére, vagy napi-rendre tűzhet a dolgozók nagyobb rétegét, csoportját érintő témákat. Joga lesz megtárgyalni és véleményezni a körzet középtávú és éves terveit, ellenőrizni a fejlesztés fő irányait, a dolgozók élet- és munkakörülményét érintő kérdésekben gyakorolja a szakszervezeti vezető testületek számára biztosított és hatáskörébe utalt döntési, egyetértési, jóváhagyási, véleményezésével. a MÁV Kollektív Szerződés és függelékével, a

szociális tervek kialakításával, a jóléti, a szociális, a kulturális és sport alapok fejlesztésével, a körzeti gazdasági vezetői munkájának megítélésével kapcsolatos szakszervezeti hatásköröket, a 61 körzeti küldötttel együttes ülésen gyakorolja.

A körzeti szakszervezeti bizottság működésének egyik fontos feltétele az üzemi pártbizottsággal való jó együttműködés, amely, mint ismeretes már korábban körzeti szinten működött.

A pártbizottság elvi, politikai irányításával hatékony segítséget tud adni az új testületnek. A cél természetesen valamennyi tömegszervezettel és a körzeti igazgatósággal való jó együttműködés megteremtése. Reméljük, hogy eredményesen tölti be szerepét a kísérleti jelleggel létrehozott körzeti szakszervezeti bizottság, amelynek elnökévé Földvári Lajost, titkárává pedig Verba Ferencet választották meg a bizalmi küldöttek.

Volosinovszki János

Közlekedési és hírközlési dolgozók az 1918—1919-es forradalmakban

Kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban

A Közlekedési Múzeum a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére a „Közlekedési és hírközlési dolgozók az 1918—1919-es forradalmakban” címmel kiállítást rendezett.

Az utóbbi évtized történeti kutatásai bebizonyították, hogy a közlekedési és hírközlési dolgozóknak 1917 és 1919 között kiemelkedő szerepük volt a magyarországi munkásmozgalomban. Negyedmillió

táboruk alkotta a háborúellenes tömegmozgalmak egyik fő erejét. Ennek megfelelően vettek részt a KMP megszervezésében, a munkáshatalomért folytatott harcokban, a Tanácsköztársaság dicső küzdelmeiben. A történelmi eseményeket hitelesen tükröző fényképek és dokumentumok mellett a kiállítás látogatója most ismerkedhet meg közelebbről azokkal a közlekedési és hírközlési dolgozókkal, akik jelentősebb szerepet töltek be az 1918—1919-es forradalmakban.

A bolsevik párthoz csatlakozott internacionalisták közül Jung Endre műszerész (MÁV

Északi Főműhely); a KMP vezető gárdájához tartozó dr. Rajczy Rezső vasutas és Robics Pál postás hivatalnok, Surek János gépkocsivezető; a Tanácsköztársaság vezető funkcionáriusai közül Lukács Gyula asztalos (MÁV Északi Főműhely) életútjával ismerkedhet meg részletesebben a látogató.

Egy-egy eredeti dokumentum, igazolvány és személyes emléktárgy hozza közelebb a KMP első közlekedési és hírközlési harcosai közül Hamán Kátó MÁV pénztárkezelő, Lőrinczy Mihály vasútipítő mérnököt és másokat. A forradalmak legszebb plakátjai és az első kommunista postabélyegek mellett bemutatásra kerül az a csepeli szikratáviró is, amely biztosította a közvetlen kapcsolatot V. I. Lenin és Kun Béla között.

A kiállítást Györfly József, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium pártbizottságának titkára november 23-án, délelőtt 11 órakor nyitotta meg a Közlekedési Múzeumban.

Tisztképzősök emlékünnepe

November 22-én Kőbányán, a Pataky István művelődési központban rendezték a Budapesti Közlekedési Vállalat, a Magyar Posta, a Volán Tröszt és a Magyar Államvasutak Tisztképző Intézetének közös emlékünnepeit, a Kommunista Magyarországi Pártja megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére.

Az ünnepi megemlékezést Györfly József, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium pártbizottságának titkára tartotta. A megemlékezést színvonalas kulturális műsor követte. Közreműködött a MÁV Szimfonikus Zenekar, Oberfrank Géza Liszt-díjas karnagy vezetésével, Andor Éva Liszt-díjas Erdemes művész, Vadász Kiss László Liszt-díjas operaénekes, Berek Kati Erdemes művész és Nagy Attila kétszeres Jászai-díjas színművész, valamint a Fővárosi Autótaxi Vállalat „Aranykoszorús” diplomával kitüntetett énekkara, Puster János vezetőkaragya vezetésével. A műsorvezető Balezky Annamária, TV-bemondó volt.

Ünnepi megemlékezés a miskolci járműjavítóban

A miskolci járműjavító párt- és szakszervezeti bizottsága kibővített ünnepi ülésen emlékezett meg a Kommunista Magyarországi Pártja megalakulásának 60. évfordulójáról. Az ünnepi beszédet Zsebeházi Ferenc, a pártbizottság titkára mondta. A vendégeknek ezután levetítették a Kossuth Könyvkiadó ez alkalomra készített színes dia-filmjét. Az üzem étermében pedig kiállítás várta az ülés résztvevőit, melyen bemutatták az ősrö-

zsás forradalom és a Tanácsköztársaság jelentősebb eseményeit.

A Ligeti Károly nevét viselő szocialista brigád külön is megemlékezett névadójáról. Bemutatták névadójuk életútját, a szocialista brigád munkáját és életét, s a felsőmocsoládi Ligeti Károly általános iskola üttörővel való kapcsolatukat, s bemutatták ezenkívül Omszk város dokumentumait is Ligeti Károlyról és társairól.

Pál István

Kommunista műszak az idős emberekért

Az Utasellátó Vállalat 119. számú mezőtúri üzemének, valamint a 643. számú pavilonjának dolgozói november 4-én, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 61. évfordulója tiszteletére kommunista szombatot tartottak. A műszak szervezésében részt vettek Mezőtúr állomás vezetői és politikai szervei is.

A társadalmi megmozdulás célja az egyedül élő öregek megsegítése volt. Ezen a napon a mezőtúri Utasellátó dolgozói az egyhavi átlagnak megfelelő napi keresetüket az idős emberek megsegítésére ajánlották fel.

Kesztyűs Ferenc

Aktuális portré

A baleseti darusok művezetője

Amikor Huszák Pál, a Hámán Kató vontatási főnökség művezetője megkapta a meghívót a november 7-i ünnepségre a KPM-be, sejtette, hogy kitüntetésről lehet szó. Mégis meglepődött, amikor meghallotta, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 61. évfordulója alkalmából, eredményes párt- és tömegszervezeti munkája elismeréséül az Elnöki Tanács a Munka Erdemrend ezüst fokozata kitüntetésben részesítette.

Mégis a vasúthoz

Édesapja, a Nyugati pályaudvar egykori raktári munkása, aki később máhálózó lett Monor állomáson, vasutasnak szánta Pali fiát. Másik fia ekkor már vasutas volt. Ő azonban művészeti becsvágyat táplált: a középiskola után az Iparművészeti Főiskola épületdíszítő-szobrász szakára jelentkezett és sikerült is a felvételi vizsgája. Az 1946-47-es tanév végén kapta meg művész-oklevelét. A 22 éves fiatal ember tele ambícióval, teniaktarással látott volna munkához, de hamar rá kellett jönnie, hogy munka nincs. Abban az időben a háború pusztításából éledező országban nem építéldíszítő-szobrászokra volt szükség, hanem újjáépítőkre, akik lakhatóvá tették a bombasérült házakat.

Huszák Pál is félretette művészi álmait és gyorsan kenyérszerező mesterség után nézett. 1947/48-ban letanulta a géplakatos szakmát és lám — milyen az élet — mégis a vasúthoz került: a Landler-járműjavítóban jelentkezett munkára. A cserejavítóba vették fel, ahol a roncskocsikat építették újjá. Hamarosan beletanult a munkába. Közben a pártnak is tagja lett.

Már azt hitte, végleg megragad a Landlerban. 1953-ban azonban a vasutas-szakszervezet központjába helyezték politikai munkatársnak. A kulturális osztályon a képzőművészeti munkásművelődés referense volt. De nem szívesen viselte el a személyi kultusz akkor már letűnőben levő korszakának itt-ott még megmaradt ikonitáit, és 1957-ben visszatért a fizikai munkához: Ferencvárosban lett kocsivizsgáló lakatos. Szorgalmas volt, képezte magát és művezetői vizsgát tett.

Tanulni nem szegyen

A 60-as évek végén a baleseti darusokhoz nevezték ki művezetőnek a Hámán Kató vontatási főnökség létszámába. Egészen új terület nyílt meg előtte, de mivel mindig azt tartotta, hogy tanulni nem szegyen; a munkatársak segítségével, az irodalom tanulmányozásával, s a gyorsan megszerzett gyakorlati tapasztalatok révén, hamarosan a darunál is otthonosan érezte magát. Az első évben a 603-as sorozatszámú daruegységet vezette, a második évtől, 1970-től kezdve pedig mind a mai napig, a 125 tonna emelési kapacitású, 1000-es daru munkáját irányítja.

A daruverte Rákosrendező pályaudvar területén, a kocsijavító-műhely mellett foglal helyet. Három balesetelhárító daru állomásozik ott, hogy abban a pillanatban, amint utastítás érkezik az igazgatóság IV. osztályáról, a mozdonyirányítótól, a baleset helyére sieszenek. Természetesen a balesetmentes időszakot sem tölthetik télen, amelyik egység éppen nincs készenlétben, az a különböző építési főnökségekénél, vagy más vasúti munkahelyen, esetleg külső vállalatoknál dolgozik bér munkában.

Huszák Pál művezető 11 tagú egysége, az 1000-es daruval és a hajdani Hargita expressz lakókocsivá, öltöző-mosdóvá és főzőhelyiségekkel átalakított vagonjaival egy 414-es gépre kapcsolva, teljes szerelvényként közlekedve járja az országot. A

jól képzett, összeszokott gárda, amely különben a Március 21. brigád nevet viseli; saját hibájából még sohasem késett balesetről. Erre a művezető különösen büszke. Pedig a napló 'anúsága szerint több, mint 100, kisebb-nagyobb baleseti kivonulásuk volt már, kezdve a kocsikieséstől a súlyos kimenetelű balesetekig.

Legemlékezetesebb esetük a Kecskemét-alsói baleset volt, amikor a közúti átjáróban autóbuzst gázolt a vonat, a buszvezető végzetlansága miatt. A feladatuk az volt: ügy tisztítsák meg a pályát az összetorlódt roncoktól, hogy az esetleg életben maradtak épességét ne veszélyeztessék. Rendkívül óvatosan kellett tehát emelni a roncokat.

Gyakran kapnak izgalmas feladatot

Huszák Pál az idő tájt határozta el, hogy abbahagyja a dohányzást. Azon az éjszakán a művelet irányításának idegfeszítő, felelősségteljes munkája azonban annyira igénybe vette, hogy minden másról megfeledkezve rágyújtott, és egyvágásba két csomag cigarettát szívott el.

— Hát igen — mondja mély lélegzetvétellel — általában nem könnyű, de gyakran szívesen szorítok izgalmas a baleseti darusmunka. Szerencsére az ilyen tragikus esetek ritkán fordulnak elő. Annál gyakrabban végzünk olyan munkát, amelynek a vasut és a népgazdaság látja hasznát.

Ilyen munkáknak említette a ferencvárosi oszlopállítást. Október elején 13 világítási oszlop felállításához akartak hozzáfogni. Úgy tervezték, hogy a 35 méter magas, 3,5 tonna súlyú oszlopokat helikopterrel szállják a helyükre. A

Keleti rendezőben, a felvételi épület mögött szándékoztak kipróbálni az első helikopteres állítást. Nagy előkészületek történtek, a környéket lezárták, minden egyéb biztonsági intézkedést megtettek; a módszer azonban többször próbálkozás után sem vált be. Ekkor hívták őket. Percek alatt vonultak ki az 1000-es daruval, és az első oszlopot, a betonozást is beleszámítva, másfél óra alatt felláttatták. Azóta már hetet telték a helyére.

Családi ház, műteremmel

A külső vállalatok is gyakran kéri a baleseti darusokat. Az Almásfüzitői Timföldgyárban ők emelték a helyére 12 hatalmas autókölévet. Négy éve pedig a Sajó-híd alkatrészeinek beemelésénél működtek közre sikeresen. Mondja is a kitüntetett művezető:

— Szép munka a daruzás. annyira megszerettem, hogy nincs az a pénz, amiért lemondanék róla.

A szeretett foglalkozáson kívül — helyesebben vele szoros összefüggésben — a pártmunka tölti be Huszák Pál életét. A Hámán Kató Vontatási Főnökség egyik pártalapszervezetének titkára és a csomóponti pártbizottságnak is tevékeny tagja.

Harmadik életét, az albertársai, kertés családi ház körüli teendőket, az ifjúkori hivatás benne ápolta, kedvelésé szelődött éleztetésének művészi megnyilvánulásai foglalják el. Lábatlanban márványhulladékot vásárolt és szépművészeti faragott belőle a ház köré. Műterem is van a vasutas hajlékban; benne mintázgat, festetget az egykori díszítoszobrász, aki most 51 évesen, alkotó ereje teljében, elégedett, boldog ember.

Szász Ferenc

PORTRÉVÁZLAT

Szabó Zoltánné
részolt
a kitüntetésre

November 4-én vette át a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban a Munka Erdemrend ezüst fokozatát Szabó Zoltánné, az Utasellátó Vállalat 17-es számú szombathelyi üzemének nemrég nyugdíjba vonult vezetője.

Szabó Zoltánné vasutas családból származik. Az anyai és apai nagyapja is vasutas volt. Édesapja kilenc testvére közül ötén szintén a MÁV-nál keresték kenyerüket. Ő 1942-ben Cellőmölkön gyakorolnkt kezdte a vasúti szolgálatot. Négy évvel később — gyermeknevelés miatt — megszakította munkaviszonyát, majd 1950-ben az Utasellátó körmeneti üzemében kezdett ismét dolgozni. Adminisztrátor lett, négy évvel később pedig a szombathelyi üzem irodavezetőjévé nevezték ki.

Szabadidejében sokat tanult. Megszerezte a felszolgálói, majd az üzletvezetői képesítést. 1965-ben sikeres képesítő vizsgát tett a vendéglátóipari technikum levelező tagozatán. A szombathelyi üzem pártalapszervezetének titkárává 1968-ban választották. Tagja a vasútüzemi pártbizottságnak és több évig volt a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse, majd a számvizsgáló bizottság elnöke. Ugyancsak tagja a vállalati szakszervezeti tanácsnak is.

Eredményes munkáját több kitüntetés — köztük Főigazgatói dicséret, Kiváló dolgozó, Erdemes Vasutas és a Közlekedés kiváló dolgozója — fémjelzi.

Szabó Zoltánné hozzátartozói is hűek a vasutas dinasztiához. Férje a szombathelyi igazgatóság csoportvezetője, és két lányának munkaadója is a MÁV.

Sz. Jakab István

VASUTASARCOK '78

Falusi kovácslegényből vált
öntudatos vasúti munkássá

Hatalmas kemencék, izzó parázs és télidőben is forróság fogadott a MÁV Landler Jenő Járműjavító üzemének cserejavító kovácsműhelyében. A 600 kilogrammos légkalapácsnál Nagy András, a kovácsok csoportvezetője és társai dolgoztak. El is kelt a segítség, hiszen a régi mondas is azt tartja: egy kovács nem kovács, két kovács félkovács, három kovács egy kovács. Vagyis ő sem tudta volna egyedül a kalapács alá tenni és megmunkálni az izzó anyagot.

Harmincnyolc évet töltött a szakmában, ebből huszonkilencet egy helyen a MÁV-nál, ahol ma is dolgozik. Meghózza nem is akárhogyan: bizonyították erre, hogy November 7. alkalmából a Munka Erdemrend arany fokozatával tüntették ki Nagy András tűzikovácsot.

— Valójában a mi mesterségünk a „szakmák királya” — vélekedik. — Mi kovácsok elő az anyagot az esztergályosnak, a marósnak, a lakatosnak, de gyakran magunk készítjük a munkánkhöz szükséges szerszámokat is.

— Saját sorsát hogyan kovácsolta?

— Elégedett vagyok ezzel a „művel” is. Falumban, a Szatmár megyei Turistvándi községben 1944 tavaszán szegedtem el az ottani mester mellé tanulónak. Látástól vakulásgig dolgoztunk, de jó sorom volt. Mesterem megtanított a kovácsalásról, az ekevasalásról a 10-

patkolásig mindenre. Megbecsülte a munkám, rendszeresen megfizetett, olykor ráadásul pár forint zsebpénzt is adott. Mindennél többet ért azonban, hogy az ebédet a lányom hozta. Anynyira megtetszett, hogy 1952 tavaszán aztán el is vettem feleségül...

Nagy András akkor már három éve Budapesten, az „Istvánföldi Főműhelyben” dolgozott. Falubéli cimborái hívták, s azóta sem bánja, hogy hallgatott rájuk. Húsz évesen került a kocsiosztályra, s alkalom nyílt szakmai tudásának bővítésére. Még javában tartott az újjáépítés időszaka, amikor a kocsiakat a roncsokból kellett „feltámasztani”. A nehéz, embert próbáló fizikai munka könnyítésére 1953-ban kaptak egy régi 300 kilós légkalapácsot.

A falusi kovácslegényből a vasút öntudatos munkása lett. Már 1949-ben szakcsiszorvosi bizalmi válassztották, majd munkavédelmi felelős, illetve a segélyezési bizottság tagja lett.

1957-ben csoportvezetői teendővel bízták meg, nem sokkal később megalakította az azóta már többször kitüntetett, a MÁV Kiváló Brigádjára címet is elnyert Münnich Ferenc szocialista brigádot. Szakmai tudását jó néhány újítás fémjelzi. Az idén is három elfogadott újítással igyekeztek elősegíteni az üzemre háruló feladatok sikeres végrehajtását.



Immár 20 éve párttag, s viselt tisztségei közé sorolhatjuk párt-végrehajtóbizottsági, illetve pártbizottsági tagságát is, nem szólva arról, hogy 1962 óta megszaktítás nélkül tölti be a titkári posztot pártalapszervezetében. A kivított elismerések sorát egészítette ki a legutóbbi — november 7-re kapott — kitüntetés. Mindezzel összhangban áll kiegyensúlyozott családi élete is.

— Szépen és jól élünk — mondja. — Feleségem a Lottó Áruház főpénztárosa, fiam pedig műszerészként, szintén a vasutat szolgálja. A kitüntetéssel felérő boldogságom, hogy a közel múltban megszületett a kis unokám.

Fazekas Eszter

A szociálpolitika rangja

A MÁV Tisztáképző Intézetben november 9-én nyílt meg az első, egyéves szociálpolitikai tanfolyam. Hallgatói valamennyien szociálpolitikával foglalkozó vezetők, dolgozók. A tanfolyam egész tematikája azt az alapvető hűzzé alá, hogy a fejlett szocialista társadalomban a szociálpolitikai feladatok messze túlmutatnak a munkahelyi kereteken.

A hallgatók megismerkednek a központi jellegű és az ezekből adódó vasútüzemi feladatokkal, a felső szintű határozatokkal, és azok végrehajtásából adódó teendőikkel.

Erre az elméleti bázisra épül a tanfolyam tematikájának az a része, amely a munkáltatói szociálpolitika eszközrendszerét öleli fel. Az érvényben levő rendelkezések és állásfoglalások alapján megismerkednek a lakásépítésre, üdültetésre, munkásszállásokra, munkásszállításra, üzemi étkeztetésre és a gyermekintézmények létesítésére és működtetésére vonatkozó jogszabályokkal. A szociálpolitika eszközrendszerének keretében foglalkoznak a szociális és üzemi rehabilitáció kérdéseivel, az üzemi egészségvédelem problémáival, mint különösen kiemelt szociálpolitikai tevékenységgel.

Lehetőseget biztosít a tematika a kulturális feladatok rendszerének áttekintésére. Ennek azért van nagy jelentősége, mert a Közművelődési Törvény újabb megvilágításban foglalja össze a dolgozók közművelődési, kulturális igényeinek kielégítését.

Az elméleti kérdéseket a szociálpolitikai tevékenység anyagi-gazdasági kérdései követik. Részletesen megismerkedhetnek a hallgatók a pénzügyi források képzésének és felhasználásának legfőbb szabályaival, a szociális tervezés tartalmi és módszertani kérdéseivel. A tanfolyamnak ez az ismeretanyaga foglalja keretbe a munkáltatói szociálpolitikai funkciókat, s ezzel válik elméleti és gyakorlati szempontból a szociálpolitikai tanfolyam egységessé.

A vasútüzem területén 1973-ban alakult meg az első szociálpolitikai osztály. Az azóta eltelt négy év alatt ez a munkakör nagy megbecsülést vívott ki magának. Éppen ezért irányítóinak a szélesebb látókörre, szemléletük egységesebbé tételére mind nagyobb igény mutatkozik. Ezt a társadalmi jellegű igényt kívánja kielégíteni ez a tanfolyam, amely fontos továbbképzésnek minősül, s ezáltal ramgot kap a szociálpolitikai munkatársak körében.

A tanfolyam befejezésekor a résztvevők a szociálpolitikai ismeretek elsajátításáról vizsgabizottság előtt adnak számot. A beszámoló írásbeli szakdolgozathoz és szóbeli beszámolóhoz áll. A hallgatók a sikeres beszámólóról igazolást kapnak.

A tanfolyam résztvevőire vár a munkáltatói szociálpolitika céljainak magasabb színvonalú megvalósítása. A célok megvalósításához nélkülözhetetlen eszközök, módszerek összhangban vannak népköztársaságunk általános szociálpolitikai céljaival és funkcióival. A központi szervek meghatározzák ugyan a dolgozókra általánosan vonatkozó szociális jogokat, juttatási formákat, az igénybevitel feltételeit, de ennek végrehajtása, a feladatok helyi kielégítése már a munkáltatói szociálpolitikai munkatársak feladata. Nem mindegy, hogy azok, akik a szociálpolitikai célkitűzéseket a gyakorlatban apró pénzre váltják, milyen elméleti, szakmai, politikai felkészültséggel rendelkeznek.

Nem közömbös az sem, hogy a szociálpolitikai munkatársak a Magyar Államvasutak területén milyen külső és belső kapcsolatrendszer építenek ki a központi feladatok végrehajtása érdekében. A külső kapcsolatok más szervekkel, intézményekkel, tanács szervekkel erősítik a központi és a munkahelyi szociálpolitikai munka hatékonyságát. A vasúti igazgatóságokon, üzemeken belüli kapcsolatrendszer pedig segíti a termelési, munkaerő-gazdálkodási, oktatási, továbbképzési, személyzeti, bérezési és más célok érvényre juttatását.

A szociálpolitika az életszínvonal emelését, a szocialista életmód fejlődését, a dolgozók és családjuk jólétének fokozatos emelkedését, az emberi fejlődés, a kulturálódás előmozdítását szolgálja. Mindez nagy felelősséget ró a szociálpolitikai munkatársakra. A felelősség érzésének fokozását pedig minden bizonnyal jól szolgálják azok az ismeretek, amelyeket a tanfolyam felől. A felelősség különösen az irányító munkakörben dolgozók körében nélkülözhetetlen. Ez adja meg a szociálpolitikai munka társadalmi rangját is.

Szemők Béla
szakosztályvezető-helyettes

KÖZÖS CÉL:

a kerekek mindig forogjanak

Gyékényes állomás nyerte
a vándorzászlót

November 14-én ünnepséget rendeztek Gyékényes határállomáson, amelyen értékelték az első félévi határforgalmi pályaverseny eredményét. Az ünnepségen megjelentek a két szomszéd állomás vezetői és a tömegszervezetek képviselői, valamint Halmai Árpád, a pécsi területi bizottság titkára.

Zámbo Tibor, Gyékényes állomás főnöke üdvözölte a vendégeket, majd átvette az első félévi verseny eredménye alapján Gyékényes állomásnak ítélt vándorzászlót. Utána Kőrösi Stefan, Koprivnica állomás főnöke a jogosult vasutasok nevében gratulált a

győzteseknek. Kifejtette, hogy e nemes versengés legfőbb célja az, hogy „a kerekek mindig forogjanak”. A jövőben javítani kell a menetrendszerúséget és csökkenteni a kocsiacsorgás idejét.

Szót kért az ünnepségen Halmai Árpád, a területi bizottság titkára. Hangsúlyozta többek között, hogy támogatják a két vasút dolgozóinak azt a szándékát, hogy a munkaverseny kiterjessze a kultúra és a sport területére is. A magyar és a jugoszláv vasutasok ezáltal is szorosabbra köthetik a barátság szálait.

Egészségügyi dolgozók munkaversenye

A MÁV pécsi területi egészségügyi központjának dolgozóinak KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére munkaversenyt kezdeményeztek, amelynek célja a vasutas dolgozók egészségügyi ellátásának javítása, a gyógyító-megelőző munka.

Az 1979. január elsején induló versenyhez csatlakozhat Budapest, Szombathely, Szeged, Debrecen és Miskolc egészségügyi központjának valamennyi dolgozója. Az értékelésre 1979 decemberében kerül sor.

Közúti felüljáró épül Bicskén

Bicske-Alsó megállóhelyen közúti felüljáró épül. A vasút fölött átívelő műtárgyat a MAV Hidépítési Főnökség dolgozói készítik. Beruházási értéke tízmillió forint. Előreláthatóan 1979 első felében adják át a forgalomnak



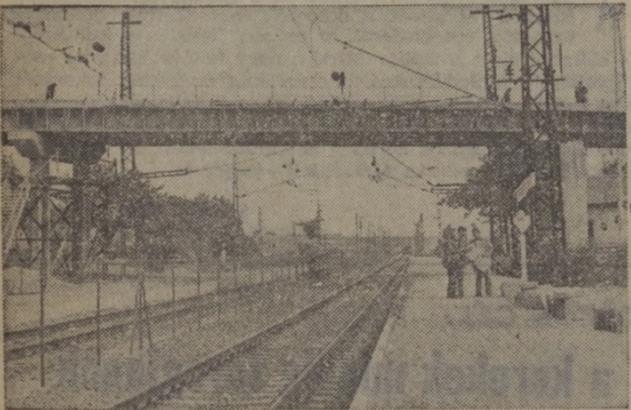
Az ácsok a felüljáró zsaluzatát készítik



Vlucze Attila a hídelemek vasrudainak reszelése közben



Pásztor Mátyás irányításával a munkások nagy gondal végzik a betontömörítést



A sínek fölött már méltóságteljesen „nyújtózik” a felüljáró (Tenta György képiportja)

Névadó és nyugdíjas búcsúztató Hegyeshalom határállomáson

Hegyeshalom állomás szakszervezeti bizottsága november 14-én kedves családi ünnepséget rendezett. A vasutas művelődési házban tartották meg nyolc újszülött kis magyar állampolgár névadó ünnepségét. A szülők és a névadó szülők nagy szeretettel fogadták a művelődési ház művészeti csoportjainak rövid, de színvonalas műsorát, amellyel ünnepélyesebbé tették a számukra oly jelentős eseményt.

S, hogy ne csak az újszülöttek, hanem az idősebb korosztály is érezze a megbecsülést, december 2-án kilenc nyugdíjasba vonuló vasutas tiszteletére rendez ünnepélyes búcsúztatót a szakszervezeti bizottság, ugyancsak a művelődési házban. Ezúttal a győri Arany János művelődési ház ifjúsági társastánc klubjának tagjai adnak műsort.

ÚJÍTÁSI KIÁLLÍTÁS MISKOLCON

November elején a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére újítási kiállítást rendeztek Miskolc-Tiszai pályaudvaron. A csomópont vasutas újítói mutatták be legértékesebb újításukat.

Az egy héti nyitva tartott kiállítást, az utazó közönségen kívül, számos iskola diákjai, valamint az üzemek és szolgálati helyek dolgozói, szocialista brigádjai tekintették meg.

Szalagszerű munkafolyamatok

Korszerűbb főjavítási technológiát vezettek be a dunakeszi járműjavítóban

A több mint félévszázados múlttal rendelkező dunakeszi járműjavító — mint a négytengelyes vasúti személykocsipark javításának profilgazdája — végzi a személykocsik tervszerű megelőző karbantartását. Az ötödik ötéves terv második felében csökkenő új kocsigyártás mellett nagyobb ütemben kell a személykocsik főjavítását elvégeznie. Ez nagy feladat elé állítja az üzem kollektíváját, s nagyobb műszaki-szervezési követelményeket támaszt a szakemberekkel szemben.

Igények és lehetőségek

A jelenlegi tervidőszakban évente mintegy százötven főjavítást, kilencven úgynevezett nagyfővizsgát végeznek el a dunakeszi üzemben. Ennél az igények — tekintettel a kocsipark, s elsősorban az elővárosi vagonok nagymértékű elhasználódására — lényegesen nagyobbak.

Az elmúlt évtizedekben kialakultak a hagyományos javítási technológiát folyamatosan. Egyes kocsitípusoknál, elsősorban a Győri Vagon és Gépgyár, illetve a dunakeszi járműjavítóban a hatvanas évek legelején gyártottaknál a járművek további biztonságos közlekedtetése és a várható optimális élettartam miatt, főjavításkor az egész oldalburkolatot levágták az oldalvázról. Ez a meglehetősen nehéz, piszkos munka sokszor kedvezőtlen körülmények között, rablóvágóval, lángvágással történt, számos balesetveszélyt rejtve magában. Ezen túlmenően a szekrényvázjavító részlegben dolgozók orvosi ellenőrzése során egyre kedvezőtlenebb képet kaptak a munkások ólommal való fertőzöttségéről, s a hallásromlásáról is. Ezen a helyzeten számottevő javulást még az se hozott, hogy a technológiai folyamat műveletét a javítás átfutási idejének kárára szétvágták. Nem volt véletlen, hogy az e területen dolgozó brigádokban nem várt mértéket öltött a fluktuáció. A nagyfővizsgás kocsik hátralevő részéről jelenleg is hagyományos módon vágják le a korrodált lemezburkolatot.

— Nagyon nehéz munka ez, jöllehet az új javító csarnok részleges üzembehelyezése révén a munkahelyi körülmények sokat javultak nálunk. A rablóvágó fűsükelítő zaját, a ködszerűen szálló, s tüdőnkben lerakódó rozsdaport semmilyen bérjellegű juttatással sem sikerült ellensúlyozni — mondja Kardos József brigádvezető.

Nem segített a munkahelyi pótlék

Hasonló a véleménye Ács Ferencnek, a KISZ alapszervezet titkárának is, akitől azt is megtudtuk, hogy öt hónap alatt 15 harminc éven aluli fiatal lépett ki ezekről a munkahelyekről vagy kérte át magát más munkaterületre.

— Tíz százalék munkahelyi pótlékot kapunk, de az se segít — panaszoja —. A gyáregység vezetői és alapszervezetünk aktivistái többször próbálták szót érteni a kilépőkkel, de ez legtöbbször eredménytelen volt. A gyáregység, üzemi szintű ifjúsági parlamenteken is rendszeresen elmondtuk gondjainkat, de ettől a fiatalok még nem álltak el könnyebb munkahelyi körülmények és nagyobb fizetés elérésére való törekvésüktől. Dunakeszi és a fővárosi üzemekben fehér köpenyben is megkereshetik ugyanazt a pénzt, amit nálunk.

Igaz, hogy a nagyfővizsgás kocsik bontásában megmaradtak a régi fogások, de a tömeges kilépések csökkentésére a gazdaságosabb és nagyobb termelékenységű főjavítási folyamat kialakítására a párt, a KISZ és a szakszervezeti bizottság sürgetésére kedvező lé-



Az új főjavítási technológiával a kocsik oldalfalát összehegesztett állapotban emelik a helyére

péseket tett a járműjavító műszaki vezetése.

A korszerűbb szalagszerű főjavítási rendszer kidolgozásánál a gazdaságosság mellett a kedvezőbb munkavédelmi szempontokat, a létszám és normaidő-megtakarítást, s nem utolsósorban a dolgozók munkahelyi körülményeinek javítását tűzték ki célul. Ennek érdekében a kocsigyártó osztály munkája teljesen átszervezésre került, megindult a különféle javítási nemek szalagjainak kialakítása, különválasztása, melynél a brigádok tapasztalatait is felhasználják a technológusok.

Az új szalagszerű munkafolyamatban a régi, nehéz lemezvágási munkát a teljes oldalfal cseréjével csaknem teljesen kiküszöbölték, s így a lángvágásból eredő, egészségre ártalmas gázok csak a tetővízvezető szakaszos varratoknak megszüntetésével és a hullámpadló kivágásánál keletkezhetnek. Az oldalfalak gyártását nagyobb szériákban, kedvezőbb testhelyzetben véggezhetik a dolgozók, amit több speciális készülék is segít. Valójában így a kocsikhoz hasonló módon gyártászerűen történik a főjavítások szekrényváz munkáinak végzése, ami a munkahelyi körülmények javulásán túl a minőséget is előnyösen befolyásolja.

Kedvezően alakult a baleseti helyzet

— Dolgozóink is elégedettek az új folyamattal — tájékoztat Torna Béla művezető —. Ennek előnye a baleseti statisztikák kedvezőbb alakulásában is kifejezésre jutnak. A múlt hónapban megtartott brigádgülésen elmondták a dolgozók, hogy semennyiért

sem állnának vissza a régi munkafolyamatra. Előnyként felétlenül említést érdemel, hogy a brigádok egy-egy alkatrészegység készítésére, javítására tudnak szakosodni, ami termelékenyebb munkát, s kocsinként átlagosan mintegy 230 normaóra-megtakarítást eredményez. Az oldalfalak bemerése és rögzítése után kevesebb hegesztést kell végezni a kocsiban, ez a varratok minőségében is kedvező változást hozott.

A művezető szavainak kiegészítéseként még érdemes elmondani, hogy az új javító csarnok hasznosításával, új lemez-felületvédelmi módszer bevezetésével, tovább egyszerűsítik Dunakeszin a javítási folyamatot, ami előnyösen befolyásolja majd a fényvezető technológiát is. A szalagszerű főjavítás bevezetésével — néhány erősen sérült kocsik kivételével — számottevően csökkent a főjavításos kocsik forgalomból kieső ideje, ami kétszeres munkautemek további gépesítésével, az álláshelyi munkák átfogó technológiai és szervezési vizsgálatával még tovább fokozható.

Orosz Károly

A forgalmista

Mátészalka állomáson éles síphang jelzi a vonat indulását, majd Bulyáki Kálmán forgalmi szolgálattevő a magasba emeli az indítótárcsát. Bulyáki már elmúlt negyvenéves.

— Nagyecsed i lakos vagyok, és mint a legtöbb szabolcsi fiatal, én is a „fekete vonat” utasa voltam huszonkét évesen. Rákosrendezőn teljesítettem szolgálatot — mondja az irodában. — Vonatfékező voltam. Később Mátészalka állomásra kértem az áthelyezésem. Kocsirendező, később pedig tolatásvezető lettem.

Szakmai fejlődésének a nyolc osztály hiánya szabott határt. Nem volt ideje, lehetősége tanulni. Amit fiatal korában elmulasztott, azt negyvenévesen igyekezett pótolni. Elvégezte a segédtechnikus tanfolyamot és 1975-től forgalmi szolgálattevő lett. Eredményes munkájáért eddig három alkalommal kapott kitüntető kitüntetés. A nyáron pedig utasa lehetett a Barátság-vonatnak. Moszkvái és leningrádi élményeiről sokat beszél munkatársainak...

Zsoldos Barnabás

Kommunista műszak

Ebben az évben második alkalommal rendeztek kommunista műszakot a ferencvárosi pályafenntartási főnökségen. Legutóbb 245-en 1470 óra társadalmi munkát végeztek, amelynek értéke több mint 24 ezer forint. A két műszakon a brigádok és a dolgozók 460 talpát cseréltek ki, továbbá beszereltek egy csoport kitérőt, és egy félévtőt. A felhasznált anyag értéke meghaladta a 880 ezer forintot.

A kommunista műszak résztvevői között ott voltak a főnökség adminisztratív dolgozói is.

Politikai könyvnapok Nagykanizsán

A Kossuth Kiadó Zala megyei kirendeltsége és a nagykanizsai csomóponti pártbizottság november 21-én az állomás kultúrtermében nyitotta meg a politikai könyvnapokat.

Badacsonyi Imre, a csomóponti pártbizottság titkára köszöntötte a megjelenteket. Utána Zsoldos Ferenc, a városi tanács elnökhelyettese mondott beszédet. Ismertette a politikai könyvek fontosságát,

beszélte az frásos agitációs munkáról. Végül a politikai művek sikeres terjesztéséről beszélt.

Ezután Csányi Imréné, a Kossuth Kiadó megyei kirendeltségének vezetője, több éves terjesztői munkásságuk elismeréseként, oklevelet nyújtott át Farkasfalvi Lajos mozdonyvezetőnek, Farkas László lakatosnak és Vlasics József szertárosnak. Szepesi Józsefné

Egy ködös éjszaka

A NOVEMBERI KÖD észrevétlenül ereszkedett a rendező pályaudvarra. Finom sávkokban szivárgott be a földdekről és lassan át nem tekinthető gomollyá sűrűsödött. A ködszitalás ráfeküdt az emberek mellére, és szorongást keltett bennük.

A gurítótorony tompa fénye és komor tömege látszólag most nem uralta a rendezőt, ám a szüntelen kiáltásokra a gurításvezető szavaira mégis meglódultak a vagonok. Lomhán indultak a dombról, és egyre gyorsulva tűntek el a homályban. A kerek acélos zőreje kísérté távolodó útjukat, majd távoli csattanások árulkodtak egy-egy durvább megállásról.

Koós Ambrus tempós mozdulatokkal akasztotta szét a kocsikat. Sem ideges, sem türelmetlen nem volt. Ahogy a tartalékmozdony tolt a kocsisort, egy-egy rész leválasztott, és útnak indította a nem látható irányvágányok felé.

— Három rakott a tizenkilencre, utána kettő üres a huszonegyre!

A fekete éjszaka neszel voltak ezek a kiáltások, amelyek nélkül mozdulni sem tudtak volna.

Az öreg Ambrus mellett Tóth Jani állt, ez a szertelen fickó, aki tizenkilenc évének vitalitásával sürgette a tempót.

— Nem hajtani öcsém! Harapni lehet a ködöt — szólt Koós Ambrus a fiúnak. — Reggelig kell járjunk, reggelig.

Tóth Jani nem nyugtatta meg a mondóka. A reszortjával járó tennivalókat afféle inasmunkának tartotta. Hol itt, hol ott dolgoztatták. Az elmúlt hetekben sarusként várta a kocsikat, most meg azt tanulta, hogyan kell azokat a dombról elindítani.

— Ez itt más, van benne fantázia — gondolta. Ugy eregették a kocsikat, mintha tekeversenyek golyói lettek volna.

A FIÚT NYÍLTÁGA, szókimondása miatt kedvelték a többiek. Fekete haja fénylett. Barkója állig eltakarta férfias arcát. És noha az éjszakák hűvösek voltak, csak inget viselt zubbonya alatt, míg társai már felvették a pulóverüket. Titkon megértette az öreg óvatosságát, de a hainalig tartó tempót lassúnak találta. Ez nem igaz, ahogy az öreg

totojázik — mondta a felkapott kifejezést magában. — Igazán, hadd aggassak egy kicsit — szólt az öreghez.

— No, no öcsém! Ebben a tejjőlős ködben, hogy gondold...?

— Én is fülelnék tatus, mint maga...

Amikor lefogott a fogás, az öreg ismét megszólalt:

— Te nem ismerted a Gerelyest. Hogy is ismerhetted volna? Akkurátus ember volt. Ritkán beszélt, semmit nem magyarázott, de én ellestem a módszereit.

— Most mi következik — kérdezte a fiú.

— A hatvanötös elege — felelte. Erre vigyázni kell. Nagy csoportok szaladnak, és jobban meglendülnek a kocsik. A vágányfőkéknél a gyerekek értik a dolgukat. Éppen csak lefogják a sebességet, és engedik tovább a fogást. Ott lent meg úgys látad...

Koós Ambrus szájának szögletében cigarettavég égett. Apró slukkokkal szívta, és ilyenkor behorpadt sovány arca. Nem sokat mozgott. Várta a kellő pillanatot, és határozott mozdulattal kiemelte a csavarkapcsot.

MT-HATÁROZAT ÍRJA ELŐ

A gazdasági vezetők is felelősek a táppénzes fejelem megszüldéséért

A szakszervezetek XXIII. kongresszusa a táppénzfejelemmel kapcsolatban megállapította, hogy évről évre emelkedik a táppénzes lévők száma. A fejlett egészségügyi hálózattal és a megfelelő intézkedésekkel ellentétben ez a tendencia. A reális táppénzes helyzet biztosításának érdekében a vasutas-szakszervezet elnöksége 1976-ban meghatározta a konkrét tennivalókat a szakszervezeti és egészségügyi szervek, valamint a gazdasági vezetők részére. Az 1007/1976. (III. 18) MT határozata szabja meg, hogy a gazdasági vezetők szolgálati főnökök kötelesek gondoskodni a munkából néhány napra távolmaradók ellátásáról. A táppénzes fejelem megszüldéséért — a táppénz megvonásán kívül fejelem, vagy társadalmi bírósági eljárást kell indítani. A szolgálati főnökök, gazdasági vezetők nagyobb felelősségre azért van szükség, mert a táppénzes helyzet kihat a munkaadó-gazdálkodásra is. Az üzemorvosok és a szolgálati vezetők jobb együttműködése hozhat ezen a téren kedvező változást.

Nyugdíjas beteglátogatók

A táppénzen lévő betegek otthoni ellenőrzéséhez a szolgálati vezetők a szakszervezeti bizottsággal közösen keressék annak lehetőségét, hogyan tudnak az üzemorvosok hatékonyabban segíteni. A járási építőgépjávitó üzem példáját követve már több üzem és szolgálati hely foglalkoztat nyugdíjas beteglátogatókat. Ez jó módszernek bizonyult.

A múltban a dolgozó táppénzének megvonása a társadalombiztosítási tanács, illetve a társadalombiztosítási bizottság feladatkörébe tartozott. A táppénzfejelem megszüldésében érdeklődés felmerült az igény, hogy a táppénz megvonás joga a munkáltató hatáskörébe kerüljön. Sor került a 2/1964. (VII. 19.) SZOT számú szabályzat módosítására. A jövőben a táppénz megvonás iránt a munkáltató intézkedik.

Ha a táppénzt nem a munkáltató, hanem a vasutasok szakszervezete társadalombiztosítási osztálya (VSZTO) folyósítja, (kis létszámú sport- és kultúrintézmények) a táppénz megvonása is a VSZTO hatásköre. A táppénz megvonására az illetékes munkáltatók vagy szervek határozatot kell hozni.

Erősödik ezzel az intézkedéssel a szakszervezeti szervek jogorvoslati tevékenysége. A táppénz megvonási határozatot még a táppénz kifizetése előtt meg kell küldeni a dolgozónak, a dolgozó segélyezési egényi lapját kezelő szolgálati főnökségnek (vszt-ügyintézőnek) és az illetékes vasúti üzemorvosnak. A táppénz megvonási határozat ellen a dolgozó az intézkedés közlését, illetve a határozat kézbesítését követő 15 napon belül, ha a munkáltatónál társadalombiztosítási tanács működik, a társadalombiztosítási tanácshoz, ha társadalombiztosítási tanács nem működik, az illetékes társadalombiztosítási bizottsághoz fellebbezhet.

Felszólalás a határozat ellen

A vasutasok szakszervezete társadalombiztosítási osztálya által kiadott táppénz megvonási határozat ellen a központi vezetőség mellett működő társadalombiztosítási bizottsághoz lehet fordulni.

(Budapest, VI., Benczur u. 41.) A felszólalást annál a munkáltatónál (szervnél) kell írásban benyújtani, vagy jegyzőkönyvbe mondani, amely a sérelmezett táppénz megvonási határozatot hozta.

A munkáltató a felszólalást három napon belül köteles a társadalombiztosítási tanács elnökének átadni. Ahol társadalombiztosítási tanács nem működik, ott az illetékes társadalombiztosítási bizottságnak kell elküldeni.

Kitől lehet a táppénzt megvonni

A felszólalás tárgyalására a társadalombiztosítási tanács elnöke köteles a tanács tagjait tizenöt napon belül összehívni. Az ülés időpontjáról értesíteni kell a felszólalót és a munkáltatót, azzal, hogy, ha az ülésen nem jelennek meg, ez a körülmény az ügy érdemi elintézését nem akadályozza. A társadalombiztosítási tanács vagy bizottság a táppénz megvonás okát, a dolgozó korábbi magatartását, körülményeit, a munkáltató intézkedésének nevelő szándékát, figyelembe véve hozza meg határozatát. A határozatot el kell küldeni a felszólalónak, a munkáltatónak, a dolgozó egyéni lapját kezelő szolgálati főnökségnek (vszt-ügyintézőnek) és az illetékes vasúti üzemorvosnak. A társadalombiztosítási tanács határozata ellen a dolgozó fellebbezhet az illetékes társadalombiztosítási bizottsághoz. A társadalombiztosítási bizottság határozata ellen fellebbezni már nem lehet.

A táppénzt meg lehet vonni attól, aki gyógyulását késleltette, illetve az orvos utasításainak nem tett eleget, az elrendelt orvosi vizsgálaton el-

fogadható indok nélkül nem jelent meg, vagy beteg gyermekének ápolása címén kap táppénzt és a gyermek kórházba utalását nem fogadja el. Orvosi utasítás be nem tartása címén a táppénz megvonása iránt a munkáltatónak az orvosi vélemény alapján kell intézkedni.

Amennyiben a keresőképtelen állományban lévő dolgozó az elrendelt orvosi vizsgálaton nem jelenik meg, a táppénz továbbfolyosítását a munkáltató döntéséig függőben kell tartani. Ugyancsak függőben kell tartani a munkáltató döntéséig a táppénz folyosítását abban az esetben is, ha a beteglátogatók (munkáltató megbízottja, vagy a szakszervezet aktívja) olyan körülményt állapítanak meg, amely a táppénz megvonására ad okot.

Éljenek jogukkal!

A táppénz megvonás, a vizsgálás mértékétől függően, kiterjedhet 1-6 napra, vagy ennél hosszabb időre, esetleg a keresőképtelenség teljes időtartamára is. Nem kell határozatot kiadni, ha a dolgozó a munkáltatótól elfogadhatóan igazolta. Ez esetben az „Orvosi jelentés”-re (Orvosi értesítésre) a munkáltatónak rá kell vezetni, hogy „Kifizethető” és aláírással, bélyegzővel kell ellátni. A munkáltatók, vagy az illetékes szervek — amennyiben indokolt — éljenek a táppénz megvonási jogukkal.

A következő intézkedésekhez feltétlenül szükséges a reális tájékoztatás és tájékozódás.

A társadalombiztosítási tanácsok, bizottságok mindig a törvényesség betartásával, az érdekvédelem, érdekképviselet szellemében hozzák meg határozataikat.

Bali György

AZ OLVASÓK HOZZÁSZÓLNAK

Van mód a létszám átcsoportosítására

A munkaerőhiány szorításában c. riportorozatot én is nagy érdeklődéssel olvastam, és szeretnék hozzá megjegyzést fűzni, saját tapasztalataim alapján.

Egyetértek azzal, hogy a vasút 140 ezren felüli létszáma látszatra is elég sok ahhoz, hogy ésszerű átcsoportosításokat hajtsanak végre a MÁV-nál, csakhogy az a baj, hogy az erre vonatkozó javaslatokat általában nem fogadják szívesen az illetékesek. A „sok kicsi sokra megy” elvén bizonyos létszámot takaríthatnánk meg azzal is, ha a vonatkíséreti segédvezénylők csak állandó nappalos szolgálatot

teljesítenének, különösen ott, ahol előre meghatározott „forda” szerint utaznak a vonatvezetők és a jegyvizsgálók. Szerintem például Szolnokon sincs szükség arra, hogy a segédvezénylők éjszakára bejárnak a munkahelyükre, egyéb elfoglaltság híján pihenni.

Indokolt lenne az is — főként az önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt vonalokon —, hogy több állomáson legyen egy főnöke, aki — például a nyugdíjasok ügyeinek intézésére — a hét meghatározott napjain más-más állomáson tartana félfogadást.

A létszámhiányt enyhítené a nyugdíjas vasutasok céltudatosabb foglalkoztatása is. Ezzel kapcsolatban sajnos, tapasztalható, hogy a tényleges szolgálatot teljesítők nem szívesen, sőt ellenszenvvel fogadják őket, ha a munkavállalás a túlórák csökkentése irányába hat. További probléma, hogy ugyanazért a munkáért — például vonatátvevői munkakörben — a nyugdíjas dolgozók havi 500—600 forinttal alacsonyabb bért kapnak, mint a ténylegesek.

Földi József
Szolnok

LEGFONTOSABB AZ OKTATÓ, NEVELŐ MUNKA

Ügynevezett ipari nyelven szólva a vasútnál a létszámhiány ott érezhető, ahol a munka „végterméke” készül. Más szóval: kocsi-rendezőre, sarusra, tolatásvezetőre, vonatkísérőre van a legnagyobb szükség. Tetézi a gondot, hogy a munkakörök ellátására csak egészséges, jó idegekkel, hibátlan érzékszervekkel, rugalmas izomzattal rendelkező férfiak alkalmasak, akiknek a szolgálatához képes igazodni a család, az asszony, a gyerek. Sokszor még ez is kevés, hiszen a fordulószovalat meg- szabja a vasutas szórakozási igényét, illetve az ilyen irányú igények kielégítését. Ennek ismeretében — úgy érzem — soha nem lehet „unalmas” a vasúti létszámhiányról beszélni, a problémák megoldásáról vitatkozni — amint azt az egyik hozzászóló írásában megjegyezte.

Szerintem az utánpótlás szervezése, nevelése és képzése minden vezető és beosztott dolgozó feladata, amit nem lehet sem felsőbb szintű intézkedéssel, sem aprólékosan kidolgozott utasításokkal egy-csapásra megoldani. Az erre vonatkozó erőfeszítések tértől és időtől nem választhatók el. „Tér” alatt azt a szolgálati

helyet, várost és megyét értem, ahol konkrétan dolgozunk, s ehhez az idő mindig adva van. Budapesten például csaknem reménytelen kocsirendezőket és sarusokat toborozni, ennél fogva oda a jövőben is ki kell rendelni embereket az ország más vidékeire. Ez nem jó, de elkerülhetetlen, akárcsak a türelmes nevelő és oktató munka.

Anélkül, hogy a szervezést (a munka és a munkaerő szervezését) lebecsülném, én főleg ez utóbbira hívnám fel a figyelmet, mert tapasztalataim szerint a mindennapi nevelő, oktató és toborzó tevékenységre még hosszú ideig szükség lesz.

Dr. Tanner János,
állomásfőnök,
Kázinycsárca

Mit tudhat a nyugdíjas?

Jelenleg mintegy 40 nyugdíjas dolgozik Kisterenyén, enyhíve munkájukkal a vonatkísérői létszámhiányt, és elősegítve a most zajló cukorrepácsolás lebonyolítását. Ennek ellenére azt mondhatjuk, hogy a hivatalos rendelkezések gyakran nehezítik a nyugdíjasok foglalkoztatását.

E rendeletek közé tartozik a MÁV Vezérigazgatóság 11. szakosztálya által kiadott 104 433/1971. számú utasítás, amely szerint a munkát vállaló nyugdíjasoknak írásban kell vizsgáznunk, illetve a vizsgán tíz kérdésre felelniük olyan ismeretanyagból, amely szerint évtizedeken át dolgoztak.

Az említett rendelkezés végrehajtása sem egyszerű. A jelenlegi vonali oktatásról például minden esetben ragaszkodik az írásbeli vizsgáztatáshoz, míg elődje, aki hosszú évtizedekig teljesített szolgálatot a vonalon, az utazás közbeni, melegebb hangvételű beszélgetések alkalmával győződött meg az idős, immár nyugdíjas dolgozók felkészültségéről, ily módon is tájékoztatta őket a szabályok időközben bekövetkezett esetleges változásáról.

Helyes volna, ha a régi rendeletekhez nem betű szerint ragaszkodnának az oktatástisztek, illetve a szolgálati főnökök, hanem az említett jó példa szellemében alkalmuk volna a több évtizedes gyakorlati és tapasztalati tudás elismerésére is.

Szücs Ferenc
ny. vizsgáló főkelevez

Cikkünk nyomán

Kicszerélik a régi térképeket

Lapunk október 7-i számában „Eljavult térképek” címmel cikket közöltünk, mellyel kapcsolatban Bedőcs Károly, a szombathelyi igazgatóság IV. osztályának vezetője az alábbi választ levelet küldte:

„A vasúti személykocsi elterében, folyosóin elhelyezett vonalhálózati térképek majdnem tíz éve készültek a vezérigazgatóság megrendelése alapján. Azok módosítása is felesleges hatóságunk hatáskörébe tartozik. Feltételezhetően nyomdatéchnikai okok miatt nem lehetett azonnal követni a változásokat.

Az új térképek, információink szerint a közeljövőben kerülnek nyomdába. Megérkezésük után — az igazgatóságunkhoz tartozó személykocsikban — a régiakat fokozatosan kicszereljük.”

Munkavédelmi vetélkedő

A nagykanizsai üzemfőnökségen munkavédelmi vetélkedőt rendeztek, amelyen húsz szocialista brigádtagú csapatok vettek részt. A döntőbe hét brigád 21 tagja került. Az első három csapat tagjai 500, 400, illetve 300 forint jutalmat kaptak.

vasúthoz került, a pályafenn-tartáshoz. Különböző tanfolyamok elvégzése után most gépkelző. Jól keres, s ahogy mondani szokták, kikupálódott a fővárosban. De nem ez a baj, hanem, hogy egyszerűen nem akaródzott már hétvégén hazautazni. Akadt társaság, barátai kör, meg más kifogás is, hogy most ezért, aztán meg azért nem tudott hazamenni. Teri végül megsokallta a dolgot és egy nagy összevezés után kijelentette: „tudom én már, hogy ki tart téged mitőlünk távol!”. Pedig akkor — ha voltak is árthatlanabb fiúkkal Botkának — a szíve még az asszonyé volt. A veszekedés után azonban csak azért is keresett magának egy nőt akivel végül együtt is élt. De már hónapok óta szakítottak. Újabb asszonyhoz nem volt kedve. Egy szombaton haza is utazott, de csak beleskelődött az ablakon és a legközelebbi vonattal visszautazott, anélkül, hogy találkozott volna a családdal.

A karácsony viszont jó alkalom lenne — gondolta Botka, majd újra elolvasta a levelet, aztán a nyakába vette a várost. Meg lett a kívánt autó, amit azonnal postázni kellett volna, hogy idejében megkapja az asszony, de Botka erre, rávaskázán elmosolyodott. Hosszú idő óta, most újra különös melegséget érzett a szíve táján: ír a fiam! Az én kicsi fiam — gagyogta maga elé s csak akkor komorodott el az arca, amikor arra gondolt; hogy fog majd megállni az asszony előtt. Vajon megtud-e bocsátani neki? Vissza lehet-e még szerezni az elköttyevetjéi bizalmat?

Majd kiderül a karácsonyi alatt...
Dávid József

LEVÉL A TÉLAPÓHOZ

A télapó már a kertek alatt járt, amikor Botka Andrásné egyik este megkérdezte a kisfiát:

— Mit szeretnél karácsonyra?

A gyerek édesanyjára nézett, egy kicsit gondolkodott majd így válaszolt:

— Tűzoltóautót. Olyan létrával, mint amilyet Kokas Jancsi kapott születésnapjára.

— No, akkor vegyél elő tiszta papírt, meg piros ceruzát, mert ezt sürgősen le kell írnod a télapónak.

A kis nebuló, aki még csak alig három hónapja ismerkedik a betűvetés tudományával, egy kicsit meghökkent, mert hát ilyet az iskolában még nem csináltak. Jószerint a betűket csak most illesztgetik egymáshoz, de hát majd a mama segít.

Persze, hogy segít, hiszen ott van a gyermeke minden mocnásánál. Talán többet is mint kellene, hiszen az apját már két éve nélkülözi. De az édesanyjai túláradó szeretet, gondoskodás sem pótolja az apát.

Ahogy növekszik, kis értelme tágul, Botkának egyre inkább érzi ezt. A minap is mivel jön haza:

— Ugye mamika, nekem is van édesapám?

— Hát persze, hogy van — erősíti hitében a gyereket, aki így folytatta:

— Mert a pajtásaim azt mondták, hogy nincs. Hogy régen elvitte egy pesti boszorkány.

— Csacsiságokat beszélnek a pajtásaid — dobbantott lábával türelmetlenül Botkának —, hiszen nemrég a névnapodra is küldött csomagot.

— De hát miért nem jön

akkor haza, mint másoknak az apukája?

Erre már nehéz úgy válaszolni, hogy ne lepné el a könny a mama szemét. Mert hát miért is? Miért szakadt el tőlük már két éve? Ki tudna erre választ adni, amikor rendszeresen küldi havonta az 1500 forintot. Néha csomagot is.

Ó, az a pesti boszorka... Ezt kellene megírni a télapónak és az lenne a legszebb karácsonyi ajándék mindkettőjüknek, ha... De hát lehet-e visszaültetni azt a fát, amit a vihar szélszeve tövestül kiszakított?

A reménység parányi sugara azért még pislákol az asszony szívében. A télapóhoz irandó levelet is ezért kezdeményezte a gyereknél. Hátha van még szíve annak az embernek.

— No, nézzük csak — vette kezébe a levelet, amit nagykeservesen többszöri újrakezdetés, majd tisztázás után végre sikerült a gyereknél összehozni:

Kedves Télapó!

Én már iskolába járok és megtanultam minden betűt. Ezért tudok most neked levelet írni.

Nagyon szépen kérlek, hogy hozzáld nekem karácsonyra egy olyan létrás tűzoltó kisautót, amilyet Kokas Jancsi kapott születésnapjára. Én nagyon tudnék annak örülni.

Kezét csókolom

Botka András

I. oszt. tanuló

Azt még oda kellene írtni a gyereknél, hogy „én ezt a kisautót még apukámnak is megmutattam” — gondolja Botkának, de elvetette, s a következő sajtókezőleg írt kísér-

NAPIRENDE

a határforgalmi munkaverseny tapasztalatai

A külföldi résztvevők eredményesnek ítélték meg a budapesti nemzetközi szeminárium munkáját

Mint arról lapunk előző számában már hírt adtunk, november 13-án Budapesten, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében ült össze a szocialista országok vasutas- és közlekedési szakszervezeteinek nemzetközi szemináriumja, hogy értékelje a két és többoldalú határforgalmi munkát.

Az első napon Szabó Béla vezérigazgatóhelyettes tartott előadást a MÁV határforgalmi munkájáról és nemzetközi kapcsolatairól. Másnap a szocialista országok képviselői szólaltak fel. A szovjet vasutas-szakszervezet küldöttjei elmondták, hogy a határforgalmi versenynek kedvezőek a tapasztalatai. Egy lengyel és a debreceni vasúti igazgatósággal versenyeznek. Ezen kívül még 14 határállomással van jó kapcsolataik. Javasolták, hogy a munkaversenyt terjeszték ki a menetirányító szolgálatra is.

A csehszlovák küldöttség is beszámolt a munkaverseny tapasztalatairól. Ők is szükségessé tartják a nemzetközi munkabrigádok létrehozását, amelyek a magyar és csehszlovák határforgalomban már eredményesen dolgoznak.

A lengyel delegáció tagjai elmondták, hogy a verseny eredményeként 30–40 perccel csökkent a vonatok határállomási tartózkodása. A kocsiforduló idő egy órával rövidült, 40 százalékkal kevesebb a javításra váró kocsik száma, s a menetrendszerűség is 16 százalékkal javult.

A szeminárium résztvevői november 15-én megtekintették Komárom és Rajka határállomásait. Komáromban mikro-számítógéppel, Rajkán pedig a közelmúltban átadott



A képen a bolgár és a lengyel delegáció tagjai láthatók (Katkó István felv.)

határállomás berendezéseivel és technológiájával ismerkedtek. Mindkét állomáson tájékoztatást kaptak a határforgalmi munkaverseny eredményeiről és gondjairól is. Másnap megvitatták a látogatás tapasztalatait. Elfogadták a szemináriumról készült emlékeztetőt, amelyben többek között rögzítették a bővülő nemzetközi együttműködés fontosságát, a személyszállítás kulturáliságának javítását és az elegytorlódás megakadályozásának szükségességét, valamint a kocsik műszaki állapotának szigorúbb ellenőrzését.

A nemzetközi szállítási igények megkövetelik a határállomások átbocsátó képességének a növelését, a biztosítóberendezések modernizálását. Nagyon fontos a termelékenység növelése, valamint a fuvarszerszámok és egyéb berendezések jobb kihasználása is. Mindezek mellett több tapasztalatcsere-jellegű találkozót

kell szervezni, amelyek a vasutasok közötti barátság elmélyítését is szolgálják. Javítani kell továbbá a határállomások kétoldalú kapcsolatait és bővíteni az üdülés, a sport és a kulturális jellegű vállalkások körét.

A delegációk tagjai egyetértettek a javaslatokkal és — a román delegáció kivételével — minden résztvevő a nemzetközi munkaverseny folytatását szorgalmazta.

A következő, az 1979. évi szeminárium megrendezését a Bolgár Közlekedési Szakszervezet vállalta, várható időpontja május lesz. A tanácskozási témajavaslat: „A közlekedési ágazatok és fuvarozatok közötti komplex munkaverseny értékelése és a továbbfejlesztés lehetőségei.” A delegációk tiszteletére, november 16-án a vasutas-szakszervezet központjában Koszorus Ferenc főtitkár adott fogadást.

Sz. M.

Öt nap Korzika szigetén

ÚTIJEGYZETEK 1.

Genf-ből Marseille felé haladva legalább 120 kilométeres sebességgel száguldott velem az SNCF (a francia vasutak) expresszvonata, miközben egy bédékert lapozgattam a kényelmes ülésen. Az útikönyv néhány mondatban megemlíttette a Korzika vasutat is, amely Franciaországhoz tartozik.

Elhatároztam, hogy áthajózok a szigetre. Nizzában — onnan a legrövidebb az út Korzikára — érdeklődtem az utazási feltételekről. 68 frankért jegyet váltottam a Corse Marseille nevű 1700 személyes hajóra, amely nemsokkal ezután elhagyta velem a Cote d'Azur fővárosának partjait. A hajó 7 óra 45 perckor indult, s menetrend szerint 15 órakor érkezett Korzika fővárosába, Ajaccioba, ahol nyüzsgő élet és feltűnően nagy Napóleon-kultusz fogadott. Az egykori francia császárról elnevezett főutcán este villanygömbök kirkattak Napóleon-kalapok, koronák és sascimerek világitottak. A souvenir boltok kirakataiban megszámlálhatatlan használatú és dísz tárgy emlékeztetett a város szülőltére, a nagy hadvezérré.

Az állomásfőnök csupaszív ember

A vasútállomás — a többi nagyvároshoz hasonlóan — Ajaccioban is a város központjában található. Amikor beléptem a pályaudvar területére, az volt a benyomásom, hogy a Széchenyi-hegyi Úttörővasúton vagyok. A pályaudvar mindössze öt vágánypárból áll, s utast csak itt-ott lehetett látni. Egy raktárépület mellett két 7 tonnás vagon ácsorgott.

Miközben a vasutat szemlélgettem, a felvételi épület egyik irodájából kijött egy félig vas-



Jacques Canasi állomásfőnök

utas, félig civilruhás ember. Megszólítottam. — Jacques Canasi vagyok az állomás főnöke —, mutatkozott be. S amikor elmondtam, hogy honnan jöttem, felkiáltott.

— Magyarország, hallottam már róla.

Az ajaccói állomásfőnök csupaszív ember, rajong a foglalkozásáért. Elmesélte, hogy a nagyapja is a vasútnál dolgozott, rajta kívül most a nővére is a CFF-mél (a korzikai vasutaknál) teljesít szolgálatot. Miután azt is elmondtam, hogy van egy 11 éves fia, nyomban rákérdeztem: — A kis Jacques-ból is vasutas lesz?

— Nem tudom — felelte —, A fiú még túl kicsi ahhoz, hogy ezt eldöntse. Mivel itt lakom a felvételi épületben, sokszor lejön hozzám, s úgy látom érdeklő a vasutas munka-

minden vasutas tagja a szakszervezetnek. A titkáruk, Eymeiri Jardin, aki a bastiai állomáson dolgozik, igen tekintélyes ember. Nagyon sokat dolgozik azért, hogy a szervezetet összetartsa. Jardin munkaköre vonatkozóan s ez kíváncsi vagyok arra, hogy szolgálat közben rendszeresen szót váltson a bizalmiakkal és a tagokkal. Noha Korzika sohasem volt a nagy politikai szervezkedések központja, talán a földrajzi helyzete, az ebből következő szétszórta települései miatt, a szakszervezeti mozgalom ennek ellenére erősebb, mint az anyaországban.

A CGT-hez tartozó szakszervezeti tagok a keresettől függetlenül, havonta egységesen tíz frank tagdíjat fizetnek. A szakszervezeti juttatásokat, segélyeket viszont a tag szociális helyzete szerint szabják meg.

Korzika közlekedésében a vasút nem tölt be kulcsszerepet, hiszen a 8700 négyzetkilométer területű szigeten mindössze 242 kilométer az üzembelen lévő pályák hossza. A szolgálatot teljesítő vasutasok száma 250, ebből Ajaccioban 54-en dolgoznak. Ennek ellenére a korzikaiak nagyon büszkék vasútjukra. Azt hiszem nem is alaptalanul, mint erről később meg is győződhettem. A főnök ugyanis észrevette rajtam, hogy nagy érdeklődéssel nézegettem a tőle kapott vasúti képeket. Erre elmosolyodott és megkérdezte: — Alcar utazni a vonalon?

Írásos engedély egyszerű utazásra

— Nagyon szeretnék — válaszoltam, de az én jegyem nem érvényes erre, a „költészetemben” pedig nem kalkuláltam be...

Ami ezután történt, őszintén mondom meglepett. Jacques déliek temperamentumával széttárta a karját és csak ennyit mondott: „Ce n'est rien mon collègue” (Ez nem tesz semmit kollégám). Behívott az irodájába, elővett egy közönséges jegyzetkönyvet és ráírta: Monsieur Séra Sándornak Ajaccio és Vizzavona között egyszerű utazást engedélyezek, aztán aláírta, lepecsételte, majd csak ennyit mondott: „15 óra 7 perckor indul a legközelebbi vonat Ponte-Leccióba. Itt a jegy, szemlélje meg a mi kis vadregényes vasutunkat...”

(Folytatjuk)

Séra Sándor

— Kaphatnék egy jegyet Tindáig?

— Igen! Két rubel, 90 kopek.

A hagyományos téglalap alakú kartonlap olyan, amelyet minden szovjet vasútállomáson árulnak. Forgatom az ujjaim között, és hallom, a pénztárosnő figyelmeszetését:

— Igyekeztek, mert a vonatot 10 perc múlva indul.

Egy vasútvonal második születése

A kupé, ahova beszálltunk, szintén hagyományos, kényelmes ülésekkel. Utitársaim sem különböztek az ország bármely vasútvonalának utasaitól. Néhányan olvastak, mások nyugodtan beszélgettek, volt, aki az ülés hátlapjának dőlve szendergett. A szemnek ez is megszokott látvány. A helyzet különlegessége az, hogy a Bam-Tinda vonalon haladunk, amelyik a „kis BAM” nevet kapta: két fővonalat egyesít, a Transz-szibériai és az épülő Bajkál-Amurit.

A vonat pontosan indult. Először a „Transz-szib” sinjén haladt, majd balra fordult és új vágányon csattogott. Ablakunk előtt új vasútállomások, fák, erdős ligetek suhan- tak el. Olyan útvonalon haladtunk, amely ma második születését éli.

A gőzmozdony első sípjele csaknem négy évtizede hangzott fel ezen a vidéken először. Már az első szovjet öt- éves terv hátsó időszakában a Bajkál-Amur fővonal építésével egyidőben tervek szület- tek Kelet-Szibéria hatalmas térségeinek meghódítására. Ez az 1,5 millió négyzetkilométer a Szovjetunió területének huszad része, nagyobb, mint Nagy-Britannia, Franciaország és Olaszország területe együttvéve.

Teljes gözzel előre

Utazás a BAM-Tinda vonalon

Nevét a Komszomol XVII. kongresszusa adta

Nagyon sok minden történt ennek a tervnek a megvalósítása érdekében. 1932-ben a Távolszovjet Keleten megjelentek a szocialista ipar előőrsei. Néhány év elteltével a „Transz-szib” vágányairól sinek ágaztak el Tinda felé, amelyet az új fővonal fővárosának képzelték el. Sajnos, ez a terv nem valósulhatott meg, mert kitért a második világháború. A „kis BAM” sinpárjait a sztálingrádi fronttraszít építésében használták fel.

„A BAM-on dolgozol, a század építkezésén”

Ebben a kegyetlen időszakban sem feledkezett meg az ország az óceánhoz vezető második út megépítéséről. A fordulatot jelentő 1943-as évben kezdődtek meg a kutatások, azután a komszomolszki vasúti elágazás építése, amely Szovjet Gavanyig húzódtott.

A BAM évkönyvének új lapja a hatvanas években fródoit. Ebben az időszakban sok tudományos kutató, egy sor kiemelkedő tudós és szakember, számos tervezővállalat kapcsolódott be a munkába. Az építkezés 1974-ben vált vi- tághírűvé, amikor a Komszomol XVII. kongresszusán elő- ször hangzott fel ez a szó: BAM. Szokatlan hangzású helységevekké tűntek fel a sajtó hasábjain: Tinda, Uszty- Kut, Urgal, Berkakit.

Április végén, közvetlenül a kongresszusról elindult Kelet-

Szibériába a Bajkál—Amur fővonal építőinek első roham- csapata. Az előőrsöt szállító vonaton transzparens lobogott: „A BAM-on dolgozol, a század építkezésén!”. Őket új csapatok követték Moszkvából és Leningrádból, Ukrajnából és Belorussziából, Grúziából és az ország más városaiból, köztársaságaiból. A brigádok a helikopterek által megjelölt pontokon szálltak ki, te- rapjárokkal és traktorokkal tő- ték át a tajgát.

Ez el egy időben a „kis BAM”-on is folytak az épít- kezesek. 1972. szeptember 14-én a BAM-ról Tinda felé tartó leágazáson lerakták az első, az építők által „ezüst”- nek nevezett láncszemet. 1975. májusában, a győzelem napjának előestéjén, az első vonat, 180 kilométeres utat megtéve a Bajkál—Amur fővonal fő- városába érkezett. E naptól kezdve Tinda vasúti megálló- hely lett. Az építők számára tehervonatok áradata szállította ide az anyagot. Így gyorsabb tempóban lehetett az építkezés a három legfonto- sabb irányba folytatni: nyugaton Csarhoz, a hatalmas réz- lelőhelyekhez; észak felé, a nyerjunginszki szénkohászoló telephez, kelet felé, a Csen- des-óceán partjainhoz.

Rengeteg gépet, amely ed- dig a „Transz-szib” állomásai- nak terheit szállította, kezd- tek alkalmazni más szakasz- kon is. De nemcsak ebben volt az új fővonal előnye. Ko-

rában ugyanis minden tonna teherautóval történő szállítása 12 kopejkába került, vonaton pedig mindössze 2,6 kopejká- ba.

Minden kilométeren hidat kellett építeni

Vonatunk óvatosan csattog az érintkezési pontokon, fékez a hidak és kanyarok előtt. erőködik az emelkedőkön. Jól látható, milyen nehéz körülmények között kellett lerakni a sineket. Szinte minden ki- lométeren hidat kellett építe- ni, meg kellett küzdeni a lap- vidékekkel, az örök fagy mocsar- raival. Azokat a mesterséges épitkezéseket, amelyeket négy évtizeddel ezelőtt építettek vagy át kellett alakítani, vagy pedig kikerülni, mert a régi fővonal nem felelt meg a korszerű követelményeknek.

A következő alkalommal a sinek egy körivet írtak le, megkerülve a vidék egyik dombját, itt is, ott is elektro- ma hegesztők kék villámai izzottak fel. Az egyik utas, aki az ablaknál állt, felkiáltott:

— Ime, itt a mi Tindánk!

Ebben a kifejezésben annyi öröm és elragadtatás volt, hogy önkéntelenül arra gondoltam: milyen boldogok is lehetnek azok az emberek, akiknek keze munkája ilyen elismerésben részesült.

Pavel Sinkarenko (APN)



Személyvonat indul a kikötőből. A vasút menetrendje igazodik az érkező és induló hajókhoz

Nagygyűlés a járműjavítóban

A bolgár állam alapításának 1400 éves évfordulója jegyében bolgár—magyar barátsági hetet rendeztek Vas megyében. Az eseményekben gazdag program nagygyűléssel és kultúrmasorral zárult, amelyet november 17-én délután a szombathelyi járműjavító művelődési házában a nagytér- mében rendeztek meg. Az ünnepségen Czirák Ferenc, a megyei pártbizottság titkára mondott beszédet. Felszólalt a rendezvényen Vladimir Videnov, a Bolgár Népköztársaság budapesti nagykövete is.

A nagygyűlés után a testvéri ország 140 tagú Majakovsz- kij folklór együttese adott színvonalas műsort. A rendezvé- nyen a járműjavító vezetői mellett megjelent Horváth Mik- lós, az MSZMP Vas megyei Bizottságának első titkára, dr. Bors Zoltán megyei tanácselnök, dr. Horváth Lajos vasút- igazgató, és August János, a területi bizottság titkára. (Sz. Jakab)

Munkásszállók a közművelődésért

MÁSODIK HELYEZÉST ÉRT EL A VETÉLKEDŐN
A FERENCVÁROSI VASUTAS MUNKÁSSZÁLLÓ

A ferencvárosi új, 400 személyes munkásszálló második helyezést ért el azon a vetélkedőn, amelyet a múlt év őszén, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulója tiszteletére hirdetett a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a Fővárosi Tanács VB. Művelődési Főosztálya, a KISZ és a TIT budapesti szervezetei a *Munkásszállók a közművelődésért* címmel. Az eredményhirdetésre az idén november 7-e alkalmából került sor. A második helyezést 45 ezer forint jutalmat kapott.

A benevezett 19 munkásszálló közül az értékelő bizottság mindössze 8 szálló közművelődési tevékenységét díjazta. A díjazottak sorába — a Csepel Művek és az Építők Szakszervezete Bartók Béla munkásszállója megosztott első díja után második a ferencvárosi vasutasok új munkásszállója lett, megelőzve többek között az építők, a vasutasok, a postások szakszervezeteinek nagy munkásszállóit.

A szállót mindössze egy éve vették birtokukba a ferencvárosi csomópont dolgozói és a Budapestre kirendelték. Az épületben jók a közművelődési lehetőségei.

Elsőként a 8 általános iskolai végzettséggel nem rendelkező tanulási kedvét élesztették fel, majd rendszeres korrepetációval segítették a tanulást. Ez egyébként kötelező témája volt a pályázatnak. A szabadon választható közművelődési programokból az ismeretterjesztést részesítették előnyben.

Nagy érdeklődést keltettek az emberiség múltját bemutató történelmi, a bűnüldözéssel és az imperialista hírszerző tevékenységgel foglalkozó, valamint a csillagászat és az űrkutatás eredményeit bemutató előadásorozatok. Valamennyit jeles előadók meghívásával és dia-, vagy mozgófilmek vetítésével tették érdekesebbé, színesebbé. Vendége volt a szállónak Papp Laci, többszörös ökölvívó olimpiai bajnok, Sebes Gusztáv, egykori labdarúgó szövetségi kapitány és Lehoczky Zsuzsa színésznő.

Sor került szociálpolitikai fórumra is. A klubesten a szálló lakói adtak önálló vídám műsort. A kihelyezett könyvtár olvasótáborra is gyarapodott.

A szálló önkormányzata egyre többben vesz részt a

helyi ügyek intézésében, szervezésében, nagy segítséget nyújt ezzel a szálló vezetőinek. Eredmény: csökkent a fegyelmű vétségek száma.

— A jövő tervai között szerepel a felnőttoktatás fejlesztése — mondja Nagy Istvánné kultúrfelelős —. Az oktatást úgy szervezzük, hogy a vasúti munkaidő beosztás sajátosságait is figyelembe vesszük. Még színesebb és sokrétűbb művelődési és szórakozási programot tervezünk. Rendezünk irodalmi esteket, író-olvasó találkozókat és társadalomtudományi előadásokat. Az a célunk, hogy még több dolgozót nyerjünk meg a kultúrát időtöltésnek és az önművelődésnek.

Ehhez önbizalmat ad a pályázaton elért második helyezés is.

Mármárosi Pál

Új ügyvezető elnök a Haladás VSE élén

November 16-án a szombathelyi igazgatóság tanácstermében ülést tartott a Haladás VSE elnöksége. Az elnökség tagjain kívül megjelentek Vas megye és a megyei székhelyi állami, társadalmi vezetői, valamint a MÁV bázisszerveinek képviselői is. Az elnökség a kiadott napirendi pontoknak megfelelően többek között személynél kérdésekkel is foglalkozott.

Ennek keretében Laki László ügyvezető elnök kérte a

testületet, hogy megbízatása alól mentse fel. Az elnökség méltatva Laki László több mint hatéves tevékenységét, köszönetét fejezte ki az eddig végzett munkájáért, majd érdemei elismerése mellett felmentette vállalt tisztségéből.

Ezután a városi sportfelügyelőség javaslatára az elnökség Török Pétert, a Tanárképző Főiskola adjunktusát választotta a Haladás VSE ügyvezető elnökévé.

(sz)

A szerkesztőség üzeni

Üveges János, ifj. Kovács Béla, Debrecen; Szűcs Ferenc, Hatvan; Szepesi Józsefné, Vártalvi Gyula, Nagykanizsa; Sepsí Gyula, Kiskovárdai János, Pál István, Miskolc; Krajczár Antal, Dobóvár; Pöldi József, Szolnok; dr. Tanner János, Kazincbarcika; Németh Gyula, Ajka; Varga Albert, Gyékényes; Szabados Gábor, Mármárosi Pál, Budapest; leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szalai Jánosné, Környe: levelet illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

Elcserélném mástól szoba, kis kert, komfortos, garázslétezősséggel, külön épületben levő 49 négyzetméteres lakószobát hasonló komfortú és alapterületű, esetleg félkomfortos tanácslakásra Budapest belterületén. Lakáscím: Audi Endréné Budapest, IX. Külső Mester u. 90. Megtekinthető az esti órákban. Érdeklődni lehet munkaidőben a 340-770/107 telefonon.

Elcserélném Budapest, Kerepesi út 5. sz. IV. ép. ísz. 10. szám alatt levő 60 négyzetméteres két szoba komfortos, gázfűtéses lakószobát háromszobás hasonló színvonalú tanácslakásra. Érdeklődni lehet mindennap délután 17 óra után.

Elcserélném a városligeti villanegyedben levő magasszintes, nagyméretű utcai, tanácslakószobát, közös mellékhelyiséggel, társbérletemet — egyedülálló személyivel — egy-kétszobás komfortos, belterületi, főbérleti, vagy MÁV bérletű lakásra. Nagy összegű térítést fizetek. Nagykatali közműves 330-as házilakat is adhatok. Érdeklődni munkaidőben a 41-76/2; vagy a 316-921 telefonon.

Elcserélném Rákospalota MÁV lakótelepen levő 50 négyzetméteres lakószobát hasonlóra, vagy nagyobb tanácslakóra, illetve szövetkezetre, megegyezéssel. Minden megoldás érdekel. Cím: Satori Nóra, Budapest, XII., Pipisike u. 4. sz.

Elcserélném a Bp. Böszörményi útnál levő 25 négyzetméteres garázstól tanácslakószobát és egy 13 négyzetméteres MÁV főbérleti szobát, budai másfél vagy kétszobás összkomfortosra, megegyezéssel. Cím: Schimmel Emma, Bp. VI. Rudas László u. 97. sz. I. 4/a. 18 órától.

Elcserélném Budapesttől 27 kilométerre levő 67 négyzetméteres, komfortos plusz melléképülettel és konyhakerttel, oltó bérleti lakószobát hasonlóra, vasutas dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Bódy Csaba, 2230. Gyömör, MÁV nagyalomás.

Elcserélném két és fél szobás, komfortos családi házat, 400 négyzetméteres telekkel másfél szobás örök lakásra Budapest területén, lehetőleg a XIV. vagy XV. kerületben. Telefon: 842-624 este 17 óra után, vagy levélben: Száhalombatta, József u. 22. sz. Bíró Sándor.

Meghalt id. Borbély Sándor

66 éves korában elhunyt id. Borbély Sándor, a Szocialista Hazáért Erdemrend tulajdonosa, a MÁV Nyugdíj Hivatal nyugalmazott vezetője, a Fővárosi Tanács tagja.

Id. Borbély Sándor 1940 óta volt tagja a pártnak. Negyvenhét évig dolgozott, ebből negyven évig a MÁV-nál. Fia talon került kapcsolatba a munkásmozgalommal. Tanítói olyan munkások voltak, akiknek haladó gondolataik miatt később emigrálni kellett. A felszabadulás előtt röpcédulák és illegális sajtóterjesztés, munkaszolgálat, szökések,

harcok jellemezték az életét. 1944-ben a Szovjetunióba menekült. Ott dolgozott 1948 végéig. Tagja lett az antifasiszta bizottságnak. 1948 novemberében érkezett haza, és régi munkahelyén, az Északi főmunkahelyén, az Északi főmunkahelyén munkás lett, később ugyanott szakszervezeti titkár. 1957-ben a budapesti pártbizottság munkatársa lett. 1964-ben bízták meg a MÁV Nyugdíj Hivatal vezetésével, amit nyugdíjba vonulásáig végzett.

Temetése november 30-án volt a Farkasréti temetőben.

Véradókat köszöntöttek a budapesti igazgatóságon



Dr. Erdődy Zoltán megnyitja az ünnepséget (Óvári Árpád felv.)

A budapesti vasúti igazgatóság vöröskeresztes szervezete november 24-én tartotta meg véradó-vekrapó ünnepségét. A hagyományos összejövetelt dr. Erdődy Zoltán, a Budapesti Területi Egészségügyi Központ igazgató főfővosa nyitotta meg, majd Csernus Tiborné szervezőtitkár számolt be a szervezet az évi eredményeiről. Az igazgatóság, Józsefváros állomás, az Építési Főnökség és az Anyagvizsgáló Főnökség dolgozói közül az idén 296-an 119,8 liter vért adtak — hangsúlyozta a szervezőtitkár —. Ezen kívül 53 vöröskeresztes aktivistát hívtak meg rendkívüli műtétkezh.

Ehhez kapcsolódik az ün-

nepségnek az a meghatározó mozganata, amikor Telek Anita tízéves tanuló és Zadrok Mónika két éves kislány virágcsokorral köszöntöttek véradójukat; életük megmentőit: Tálas Pétert, az igazgatóság pénzügyi osztályának dolgozóját, és Farkas Gyöngyi ügyintézőt.

A rendezvény végén három kiváló véradót: Bánkúti Gyulát ezüst, Horváth Lászlót és Petrő Andrást pedig bronz plakettel tüntették ki. Ezt követően Lórány Lenke, Kibédi Ervin, Hlatki László színművészek, valamint Hegyesi Jenő tánczenekara szórakoztatta a résztvevőket.

Tiszta szolgálati hely

Tiszta szolgálati hely címmel hirdetett versenyt a szegedi igazgatóság, melyre 58 szolgálati hely jelentkezett. A legjobb eredményt elért munkahelyeket — Nagykorós és Kiskörös állomást, valamint a vészitő csomópontot — emléklapokkal, Nyárlőrinc, Gyula, Csongrád, Pörboly, Nagyszénás, Dunavecse, Helvecia, Izsák, Kiskundorozsma állomásokat, továbbá a szentesi vontatási főnökséget és az építési főnökség szegedi géppalomását oklevéllel és a vele járó pénzjutalommal díjazták.

Szombathely:

Új munkamódszert alkalmaznak az M62-es gépek futójavításánál

Sajátos megoldást alkalmaznak Szombathelyen az M62-es dízel-mozdonyok futójavításának meggyorsítására. A vontatási főnökségen végzik el a fődinamó és a főgőpcsoport kiemelését. Utána a fontos gépelemeket a járműjavítóba szállítják. Itt szakavatott irányítással — soron kívül — elvégzik a főgépdarabok javítását. Így egy-egy dízel-mozdony javításának ideje közel három héttel rövidül. Ezzel a

módszerrel az őszi idény megkezdése előtt öt vontatójármű javítási munkáitának; az átfutási idejét csökkentették. A Takács János vezetésével dolgozó Fetőfi Sándor szocialista brigád tagjai több szabad szombatjukat és vasárnapjukat töltötték munkahelyükön annak érdekében, hogy a mozdonyok mielőbb a forgalom rendelkezésére álljanak.

Sz. Jakab István

Segítette a brigád, fűtenek a kazánok

A Tapolca közelében levő Lesencetomajon a Veszprém megyei tanács II-es számú szociális otthonának 146 lakója van. Az épület fűtéséhez szükséges meleg vizet három kazán szolgáltatja. Tavasszal az egyik elromlott és javítását alkalmatlanságot okozott. A kazánok most már teljes kapacitással üzemelhetnek.

A tapolcai vontatási főnökség Bánki Donát szocialista brigádja sietett a szociális otthon vezetőinek segítségére.

Bognár Károly Tapolca

HÍREK

— Nemzetközi gyermekév. Az elnyomott népek, a fejlődő országok gyermekeinek támogatására létesített gyermek-szolidaritási alap javára a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség dolgozó 10 390 forintot gyűjtöttek össze és fizettek be. A dolgozók munkabéruk egy százalékát ajánlották fel erre a célra. Néhány pályamester szakasz dolgozói személyesen ként száz forintot fizettek be a szolidaritási alapra a nemzetközi gyermekév alkalmából.

— Napirenden a koncepció. Kisterenye állomás dolgozó részére a közelmúltban a közlekedési koncepcióról tartott tájékoztató Szomszéd Gy. István, Nógrád megye országgyűlési képviselője. A tájékoztató után a képviselő válaszolt a dolgozók kérdéseire.

— Ifjúsági parlament. Ajka állomás is sor került a fiatalok ifjúsági parlamentjére. A beszámoló Csejtel Lajos állomásfőnök tartotta. Beszélt többek között a fiatalok politikai, szakmai képzettségéről, a közművelődés és a közéletbe való bekapcsolódás lehetőségeiről. A fiatalok a ma gondjairól és a jövő terveiről mondták el véleményüket.

— Véradónap. Debrecen állomás vöröskeresztes szervezete november 20-án rendkívüli véradónapot rendezett, amelyen száz dolgozó összesen 30 liter vért adott térítésmentesen.

— Kiállítás. Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában a közelmúltban nyílt meg Vankóné Dudás Juli festőasszony kiállítása. A megnyitó napján Kecserényi Edit, a nagykanizsai múzeum igazgatója ismertette a festő munkásságát, majd bemutatott Moldován Domonkos Vankóné Dudás Juliról készült filmjét.

— Kirándulás. Salgótarján állomás természetjáró-szakosztálya a közelmúltban háromnapos kirándulást szervezett Csehszlovákiába. A szakosztály tagjai megismerkedtek Besztercebányán, Zólyom és Kőrömcobánya nevezetességeivel.

— Tablók és brigádnaplók bemutatása. A miskolci vontatási főnökség szocialista brigádjai a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére brigádtabló és -napló kiállítást rendeztek a villamosműhely oktatótermében. A bemutatott 30 képes tabló hűen tükrözte a főnökség brigádjainak tevékenységét megalakulásuktól napjainkig.

— Fotószakkör. Novemberben a szegedi igazgatóságon harminc dolgozó részvételével megalakult a fotószakkör. A korszerűen felszerelt fotólaborban a szakkör foglalkozásokon kívül fotótanfolyamot szervezésére is van lehetőség. A szakkör megalakulásának egy időben fotókiállítást rendeztek.

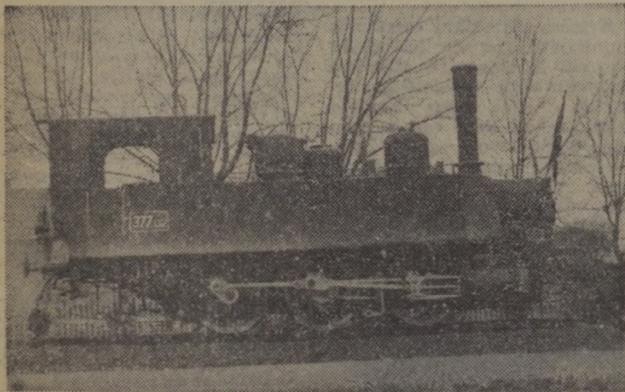
— Brigádok a városért! Ajka jövőre ünnepli városi nyilvánításának 20. évfordulóját. A városi tanács ebben az évben városligetét és parkerdőt létesített az üzemek szocialista brigádjainak segítségével. Az állomás dolgozói 17 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek, amelyről elismeréssel nyilatkozott a városi tanács is.

— Amfora-bemutató. Debrecen állomás vasutasklubjában helyszíni vásárlással egybekötött üveg- és porcelánkiállítást rendezett az Amfora azzal a céllal, hogy karácsony előtt útmutatást adjon a legsebbe ajándéktárgyak vásárlásához.

— Társadalmi munka. A szentesi építési főnökség Baross Gábor szocialista brigádja is bekapcsolódott a „Tíz órát Szentes városért!” mozgalomba. A brigád valamennyi tagja egy nap szabadságot vett ki és a Lenin úti bölcsőde vakolását, nagytakarítását segítették.

Társadalmi munkában hozták rendbe

Talapzatra került Balassagyarmaton nagyapáink, apáink kedvenc „kacsája”



A Balassagyarmatra érkező utasok november 2-a óta gyakran megállnak a felvételi épület mellett levő parkban egy talapzatra állított gőzös előtt. Nagyapáink és apáink kedvenc „kacsáját” sokan megléteknék. A nézelődők között vannak olyan idős mozdonyvezetők is, akik arcára mosolyt varázsol az emlékezés.

Az egykori masinisták ma is szeretettel gondolnak a 377-es sorozatú gőzösökre, amelyek több évtizeden át hasznos munkaszervezők voltak.

A 377-es gőzösöket a mozdonyvezetők „kacsának” becézték. Balassagyarmaton 1971-

ig üzemeltek. A körzeti üzemfőnökség vonalain még futnak 375-ös és 424-es sorozatú gőzmozdonyok, de már az Aszódi—Balassagyarmati vonalon megjelent az M 44-es típusú dízelmozdony is.

Tavaly a vontatási főnökség három mozdonyjavító szocialista brigádjának ötlete támadt, hogy egy gőzöst kiállítsanak az állomás területén. A Hámán Kató vontatási főnökségtől kaptak egy kiseleztezt 377—092-es „kacsát”, amely tavaly nyáron „saját lábán” érkezett Balassagyarmatra. A mozdony a Közlekedési Múzeum tulajdona.

A három szocialista brigád — a Május 1., a Madách Imre és a Petőfi — vállalta, hogy társadalmi munkában rendbehozza a rossz állapotban levő mozdonyt és ez év november 7-e tiszteletére talapzatra állítják az állomás területén.

Közel ezer óra társadalmi munkát végeztek a brigádok tagjai. November 2-án a mozdonyt másfél méter magas talapzatra kellett emelni. A helyi Volán és a Fémipari Vállalat négy autódarut adott a munkálatokhoz. A kavicságyazatot és a sínmezőt a Budapest Józsefvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói készítették társadalmi munkában.

Ketykó István

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság Felelős szerkesztő: Vizi Ferenc Szerkesztőség: 1960 Bpesti VI. Benczúr utca 61. Telefon városi: 229-872. Üzem: 19-77.

Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Bpesti VII. Rákóczi út 64. Telefon: 224-819

Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkiszámlaszámunk: MNB 215 - 11 859

78-5020. Szikra Lapnyomda Budapest

Felelős vezető: Csontos Zoltán vezérigazgató

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. ÉVF., 25-26. SZÁM

ÁRA: 70 FILLER

1978. DECEMBER 18.

Ünnepi forgalom

Az év utolsó nagy erőpróbája előtt áll a vasúti személyszállítás. A karácsonyi és az újévi kettős ünnep mindig körültekintő előkészítést és felkészítést kíván a MÁV-tól. A forgalom szervezésére, irányítására és lebonyolítására kiadott rendelkezést időben megkapták a vasútgazdátóságok és az állomások. S mivel a karácsony ezúttal háromnapos, az év vége pedig kettős ünnep, igen nagy utasforgalomra kell felkészülni.

A forgalmi szakosztály december 21-től 27-ig menetrend szerint 67, szükség szerint pedig 107 személyszállító vonat közlekedését tervezte; december 29-től január 3-ig pedig menetrend szerint 63 és szükség szerint 75 vonat közlekedésével számolt. A vasút összesen mintegy 317 többlet személyvonat forgalomba állításával készült fel az ünnepi forgalom zavartalan lebonyolítására. Legtöbb vonat Miskolc, Debrecen és Békéscsaba irányába indult.

Az ünnepeket megelőző napokban nagytömegben jelentkező utasok zavartalan elszállítása csak jól szervezettel történhet. Ezért minden szakszolgáltatónak már az ünnepi személyforgalom kezdetére teljesen összehangolt és gondosan előkészített szervező munkát kell végezni, hogy az utazási igényeket maradéktalanul ki lehessen elégíteni.

A feladatok sikeres megoldása érdekében az üzem- és életbiztonságot kiemelten kell kezelni és minden mást ennek kell alárendelni. Arra kell törekedni, hogy az ünnepi forgalom idejére a lassújelek száma csökkenjen, hogy ezzel is biztosítani lehessen a vonatok menetrendszerű közlekedését.

Melyek a legfontosabb témavonalok?

Minden pályaudvaron és nagy állomáson el kell készíteni a tervezett forgalomnak megfelelő felállítási rendet és bejárati jegyzéket. Egyidejűleg meg kell szervezni az ünnepi ügyeleti szolgálatot. Gondoskodni kell a szolgálatban levő dolgozók kőfogastalan külső megjelenéséről. El kell érni, hogy az utasokkal közvetlenül érintkezők udvarias és előzékeny magatartásukkal segítsék a zavartalan eligazodást. Ebben sokat tehetnek az ügyeletes tiszték, a mozgó utasírnítók, az információk, a kapusok, a személy- és helyjegy-pénztárosok, a jegyvizsgálók és a vizsgáló főkalauszok. Gondoskodni kell a menet- és helyjegyek elővételben történő árusításának propagálásáról, és megszervezéséről.

Arra kell törekedni, hogy a forgalom megkezdése előtt az utasterek, peronok, vágányközök lehetőleg tiszták legyenek. Ezért a nagytakarítást még az ünnepek előtt el kell végezni. Mivel a hideg időjárás nem teszi lehetővé a személykocsik külső mosását, a belső takarításról fokozottabban kell gondoskodni.

Az ünnepi forgalom lebonyolítása csak teljes szakvonalai és társadalmi összefogással lehet eredményes. Az utasok értékítélete pedig annak alapján alakul ki, hogy részükre milyen utazási feltételekről gondoskodott a vasút. Fokozott felelősség hárul tehát valamennyi vasutasra.

A vasút novemberi teljesítménye:

25 millió 845 ezer utas és 10 millió 870 ezer tonna áru

A vasút novemberben 25 millió 845 ezer utast szállított, amely a bázisidőszakhoz képest 96,4, a tervhez viszonyítva pedig 94,1%-os teljesítést jelent. Az utaskilométer teljesítménynél a csökkenés mérsékelt.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése 96,3 százalékos volt, a múlt événél egy százalékkal jobb. Az egy késett vonatra eső késési idő a bázisbeli 33,4 percről 30,8 percre csökkent. Ezzel szemben a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűsége a bázishoz képest 2,5 százalékkal romlott.

A vasút novemberben 11 millió 870 ezer tonna árut szállított, amely a tavalyihoz 101,1 a tervhez viszonyítva pedig 101,7 százalékos teljesítésnek felel meg. Az elszállított árumennyiség az export forgalomban a bázishoz képest 18,4 százalékkal csökkent, a belföldi forgalom, valamint az import- és tranzit szállítás 2,5, 3,9 illetve 0,5 százalékkal emelkedett.

Szénből, kőből, kavicsból, műtrágyából tüzfából és cu-

korrepából többet, téglából és cserépből, cementből és cementgyártmányokból kevesebbet szállított a vasút, mint az előző év azonos időszakában.

A kiemelkedő eredmények ellenére sem sikerült minden esetben a szállítási igényeket, az igénylés napjára maradéktalanul kielégíteni, amit a ki nem állított teherkocsik számának bázishoz viszonyított 16,7 százalékos növekedése is jelez.

Az áruszállítás minősége is javult, ezt mutatja a teherkocsik térbeli kihasználásának 5,6 százalékos növekedése, az idegen teherkocsik átlagos tartózkodási idejének 3 százalékos csökkenése.

A teherkocsik átlagos fordulójedeje a bázis szintet, ha kis mértékben is, de meghaladta. A havi operatív tervben előirányozthoz képest a forduló idő kedvezően alakult. A rossz időjárás ellenére, ha kismértékben is, de javult a tehervonatok menetrendszerűsége. A korszerű tehervonati mozdonyok napi futása a villamos vontatásnál több, a dízel vontatásnál kevesebb volt, mint a bázisban.

Az Utasellátó felkészült az év végi forgalomra

Az idei ünnepi forgalomra — az előző évekhez hasonlóan — felkészült az Utasellátó Vállalat is. Megerősített személyzettel, nagy áruválasztékkal áll az utasok szolgálatába. A pályaudvarok raktárai bőséges készletekkel rendelkeznek.

Van bőven csomagolt szendvics, csemege debreceni, virsli és déligyümölcs. Nagy az üdítőital-választék. Hétféle két deciliteres és háromfajta egyliteres üdítő árusítanak.

A pályaudvari éttermek, bisztrók és pavilonok is felkészültek a nagy forgalomra. A vállalat iparcikk-raktárában

tizenöt dolgozó irányította az ünnepi felkészüléssel járó munkát.

Háromszázhusz pavilon ellátásáról kellett gondoskodniuk.

Nagymennyiségű osztrák gáz-öngyújtó, borotvakészülék és -penge is kapható. Szépek, ízlésesek az NDK-ból érkezett dobozott babák, figurajátékok, jó a papír- és írószerekek. Kaphatók különféle harisnya-nadrágok, zsebkendők és egyéb szociális cikkek. Az Utasellátó tehát felkészülten várja a vásárlókat, bízik abban, hogy kielégül az igényeket.

A népgazdaság és a vasút érdeke is a szolgáltatások színvonalának javítása

Az elnökség és a bizalmi küldöttek első ízben értékelték a vasút és a MÁV gazdasági vezetőinek munkáját

A MÁV 1978. évi tervének teljesítéséről és a jövő évi feladatokról tanácskozott december 7-én szakszervezetünk elnöksége és a bizalmi küldöttek együttes ülése. A Vasúti Főosztály konferenciatermében megtartott tanácskozáson részt vett és az elnökségben foglalt helyet Solyom Ferenc, a SZOT titkára, Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtáskára. Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, Balogh Pál, az

MSZMP Központi Bizottságának munkatársa, Kajcsa József és Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára, Nagy Károly, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, dr. Sárvári László, a KPM Főosztály vezetője, Gyócsi Jenő elnök, Feleky Pál és Nagy Istvánné alelnök.

Gyócsi Jenő elnöki megnyitja után elnöknek Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója egészítette ki írásos beszámolóját.

Bevezetőjében utalt azokra a nehézségekre, amelyek év közben gátolták a vasút tervszerű, egyenletes munkáját, majd így folytatta:

— Mint ismeretes, a vasút ezévi tervében 308—310 millió utas és mintegy 134,5 millió tonna áru elszállításával számoltunk. Úgy tűnik, hogy a tervet sikerül teljesíteni. Az utasszállítás csökkenése a gyenge forgalmú vasútvonalak utasforgalmának közútra terelésével, a magáncélú személygépkocsik vártnál nagyobb arányú növekedésével, a nem kielégítő személypénztári szolgálattal, valamint a menetjegy-ellenőrzés hiányosságaiával függ össze.

A személyszállítással kapcsolatban — bár az utazás minősége évről évre javul — sok kritika éri a vasutat. Összintén meg kell mondani: az állomások, várótermek, peronok és a személykocsik tisztaságát illetően jogos a bírálat. Ha figyelembe vesszük, hogy 1970-ben 370 millió utast, az idén pedig csak 310 milliót szállítottunk, akkor beláthatjuk, hogy a nagyarányú csökkenés nem látszik meg az utazás kulturáltságán.

— Ami az áruszállítást illeti, tervünket várniában teljesítjük, esetleg túlteljesítjük — folytatta értékelését a MÁV vezérigazgatója. — Azt is meg kell azonban mondani, hogy a tényleges áruszállítási igény nagyobb volt. Erre vall, hogy az időben ki nem állított teherkocsik mennyisége közel másfélszerese volt az elmúlt évinek. Különösen sok gondot okozott az építőipari anyagok szállítása. Mindent egybevetve, elmondhatjuk, hogy a vasút nyeresége eléri a tervezett szintet, ami azt jelenti, hogy a vasutasok a tavalyihoz hasonló részesedésre számíthatnak.

A vezérigazgató ezután ráért az 1979. évi feladatok ismertetésére. Mint mondta, a személyszállításnál körülbelül 300 millió utassal, tehát további csökkenéssel, míg az áruszállításban minimális növekedéssel, 135 millió tonna áru elszállításával számol a vasút. Ennek ellenére nagyobb volumenű áruszállításra is fel-



Szűcs Zoltán vezérigazgató szóbeli kiegészítőjét mondja

készülnek a MÁV vezetői. A jövő évi intézkedési tervben 136 millió tonna áru elszállítását tűzik ki feladatuk.

Közismert, hogy a vasút munkáját nagymértékben befolyásolja a fuvarozatok rakodási készsége, a rakodási idők betartása, az éjszakai és az ünnepnapok rakodások mennyisége. Ha ebben előbbre akarunk lépni, mindenütt fokozottabb gondot kell fordítani a fuvarozatokkal meglévő kapcsolatok javítására. Ez egyre inkább létkérdés, hiszen a jó kapcsolat kialakításán múlhat a gyors ki- és be-érkezés, ami végezetül a kocsiforduló időt hűvösített csökkentését vonja maga után. De ez csak egy a sok tennivaló közül. Ennél is fontosabb a minőség javítása. Az ezzel kapcsolatos tennivalókat Szűcs Zoltán így fogalmazta meg:

— A jövő évben arra kell törekednünk, hogy minden szállításra felkínált áru elszállítása, vagyis a mennyiség-

gi feladatok ellátása mellett jobban összpontosítsunk a minőségi mutatók javítására. Ez azt jelenti, hogy a népgazdaság egészére jellemző általános követelményeket a vasúti személy- és áruszállításban is fokozottabban előtérbe kell helyezni. Még szervezettebben, gazdaságosabban kell fuvarozni. Ehhez a vezetés és a végrehajtó szolgálat minden szintjén fegyelmetesebb munkára lesz szükség. Arra kérem a bizalmi küldötteket, hogy a többi szakszervezeti aktivistával együtt legyenek ebben a segítségünkre — tervezte be szóbeli kiegészítőjét a MÁV vezérigazgatója.

Az elnök Gyócsi Jenő ezután Molnár György titkárnak adta át a szót, aki az együttes ülés elé terjesztette a vasút gazdasági vezetőinek — a MÁV vezérigazgatójának és helyetteseinek — 1978. évi tevékenységéről készült értékelést.

Az elnökség javaslatát alapján az együttes ülés úgy ítélte meg, hogy a MÁV a lehetőségek megfelelően teljesítette feladatát. A vezérigazgató és helyettesei intézkedéseikkel alapvetően jól segítették a feladatok végrehajtását. Törekedtek a meglévő tartalmak feltárására, a vezető és irányító munka, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására. Ezeket a törekvéseket az eszték többségében siker koronázta. Megállapította az elnökség azt is, hogy jó munkakapcsolat alakult ki a vasút vezetői és a szak szervezeti szervek között.

Molnár György ezután ismertette az elnökség javaslatát a gazdasági vezetők munkájáról.

(Folytatás a 3. oldalon)

Pullai Árpád látogatása a dunakeszi járműjavítóban

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter december 8-án látogatást tett Dunakeszin. Elkísérte Cserevka Ferencné, a Pest megyei pártbizottság első titkára is.

A vendégeket Rónai Árpád, a városi pártbizottság titkára fogadta, majd ismertette legfiatalabb városunk gazdasági eredményeit, fejlesztési terveit. Délután Pullai Árpád meglátogatta a település legnagyobb gazdasági egységét, a járműjavító üzemét is. Bakó Károly igazgató számolt be a több mint félszázados üzem múltjáról és jelenéről. Elmondotta többek között, hogy az üzem — mint a négytengelyes vasúti személykocsipark javításának és hazai gyártásának profilgazdája —, fontos szerepet tölt be a személyszállítás korszerűsítésében, a kocsipark állagának megővésében. A MÁV négytengelyes kocsijainak 72 százalékát a járműjavító kollektívája készítette, miközben a kocsik tervszerű megelőző karbantartásával biztosította a személyszállítás igényeinek kielégítését is.

A miniszter közlekedési koncepcióival kapcsolatos kérdéseire az üzem vezetői válaszoltak az immár tíz éve tartó, mintegy félmilliárd forintos javítócsarnoki beruházás helyzetét, gondjait. Tájékoztatót adtak az üzem javítási technológiájának korszerűsítéséről, a nagyarányú munkaerő fluktuációról, a szakmunkás-utánpótlás nevelésének gondjairól, a nők és fiatalok szociális körülményeinek kedvező változásairól. Az idei tervteljesítésről szólva Bakó Károly elmondotta, hogy a járműjavító létszamarányos tervét teljesíteni fogja.

Ezt követően a miniszter — az üzem gazdasági és társadalmi vezetőinek társaságában — megtekintette a járműjavító néhány műhelyét, és beszélgetett a munkaadóknál és a kocsikban dolgozó daraboló, kárptos és asztalos brigádok tagjaival. Megelégedéssel nyugtázta, hogy a „C” csarnoki beruházás során eddig elkészült létesítmények részleges üzembe helyezése megtörtént, s ott a munkakörülmények kielégítőek.

Ezután Pullai Árpád meglátogatta az üzem bölcsődjét is, majd az üzem gazdasági és mozzalmi szerveinek vezetői a nagy munkás hagyományokkal rendelkező József Attila művelődési központba kísérték. A miniszter Dunakeszin tett látogatása a városi pártbizottságon tartott megbeszélésekkel ért véget.

O. K.



Kellemes karácsonyi ünnepeket, sikerekben gazdag, boldog új évet kívánunk minden kedves olvasónknak!

HATVAN ÉVE TÖRTÉNT

Megalakult a Magyarországi Vasutasok Szövetsége

A polgári demokratikus forradalom győzelme 1918-ban biztosította a szervezkedési szabadságot, s ezzel megteremtette a feltételeket a vasutas dolgozók legális szervezkedéséhez is.

A Magyar Vasutas körül tömörülő, és az osztályharc alapján illegálisan szervezett vasutasok a forradalom győzelmének másnapján bejelentették a Vasutas Szövetség megalakulását, és hozzáálltak a szakosztályok megszervezéséhez. Az egységes, szocialista vasutas-szakszervezet azonban

akkor is harcban született meg. Megalakulását először a Garami Ernő miniszter és Vázsonyi Jenő MÁV elnök támogatását élvező Vasutas Szindikátus akarta megátolni. Ez a tucatnyi polgári jellegű vasutas rétegszervezet szocialista-ellenes vezetőiből közvetlenül a forradalom előtt alakult vezérlő bizottság igényt formált a vasutasok képviseletére. De sem a szociáldemokrata miniszter, sem az új MÁV-elnök nem akadályozhatta meg a Szindikátus gyors letűnését a színról.

Landler Jenő

a mozdonyvezetők közgyűlésén

1918 novemberében sorra közgyűlést tartottak a vasutas rétegszervezetek: a Művezetők Országos Egyesülete, a Magyar Szent Korona Országainak Vasutas Szövetsége, a Mozdonyfűtők és Vontatási Munkások Országos Otthona, a Mozdonyvezetők Országos Szövetsége, a Vonatkísérők Országos Otthona, a Vasutas Tisztviselők Országos Szövetsége, a Pályafelügyelők Országos Szövetsége, a Vasúti Raktárnokok és Szertárnokok Országos Egyesülete, a Vasúti Szaktisztviselők Országos Egyesülete, az Államvasúti Mérnökök Országos Szövetsége, az Irodakezelők, Állomás-előljárók, Állomásfelügyelők és Kezelőnk Egyesülete, a Vasúti Szolgák Országos Egyesülete. Ezekben Landler Jenővel az élen részt vettek és felszóltak a Vasutasok Szabad Szervezetének vezetői. A küldötttervezetek elítélték a Szindikátust, s állást foglaltak a vasutasok egységes, osztályharcos szakszervezete mellett. A Vasutas Szindikátus november 12-i terjedelmes beszámolóját már teljes érdektelenség fogadta.

Az egységes vasutas-szakszervezet megteremtéséért, s a Vasutas Szindikátus ellen folytatott harcban kezdeményező szerepük volt a Budapest Ferencvárosi Fűtőház mozdonyvezetőinek, akik a szindikátus megalakulásáról szóló hír hallatára értekezletre hívták Budapest többi fűtőházának képviselőit, s 30 tagú bizottságot alakítottak a Mozdonyvezetők Szövetségének szakszervezetéi történő átszervezésére.

A Mozdonyvezetők Szövetségének ezen a rendkívüli közgyűlésén, amelyet az Építőmunkás Otthonban (Budapest VII., Aréna (ma: Dózsa György út) 68. sz.) tartottak — 1917 augusztusától itt volt a Magyar Vasutas Szakszervezet és kiadóhivatala — Landler Jenő többek között ezeket mondotta: „A mozdonyvezető ipari munkás és ez képzettséget jelent. Az ipari képzettség többet jelent, mint az iskolai képzettség. Hiába tud valaki öt nyelvet, hiába tud valaki valamely tudományt, ha fel nem ismeri a maga osztályhelyzetét és nem tudja megvalogatni azokat az eszközöket, amelyek boldogulásához vezetnek... A mozdonyvezető ipari munkás.

Azokban a mozdonyvezető osztályhelyzete a MÁV-nál egy kicsit elhomályosult. Ő adott neki egy nevet: MÁV masinisztá! Mintha valakit ki neveztek volna főmarsallá. Ez valami elképzelhető nagy dolog volt... Csalogatták a népet: gyere a MÁV-hoz, ott valami csoda életed lesz. Így terjedt el az a nézet, hogy nincs egyszerűbb dolog, mint masinisztának lenni... De még az ipari munkással sem bántak úgy, mint a masinisztával. Igen alacsony bérek, rettenetes munkaidő és minden időben a legrettenesebb szolgálat. De azért büszke volt a masinisztá...

Vannak külön speciális seregek, speciális érdekek, de azt be kell látni, hogy a mozdonyvezető a MÁV-nak éppen olyan páriája, mint a többi alkalmazott. És ha komolyan akarnak segíteni a helyzetükön, akkor a többiekkel kell dolgozniuk. Tudniuk kell, hogy mindegy a vasútnál: pályamunkás, vonatvezető, tisztviselő, számosztálybeli, mind-egyiknek ugyanaz az érdeke... Ezt kell elsősorban megérteni. És ha ezt megértik, akkor megszűnik az a felfogás, hogy más az érdeke a fűtőnek, mint a masinisztának. Ezt mesterségesen csinálta a MÁV, hogy egymásra ne



találjanak. Az elvi alap tehát kell, hogy az legyen, hogy a vasútnál mindenki átérzeze, hogy egy mindnyájáért és mindnyáján egyért. Az összes vasutasok szövetsége lehet az osztályharc alapján állva, amelyre helyezkedniök kell...

szabadott vizsgálni, hogy igaz szándék, harcos elhatározás vitte-e a kelta táborba. Ha igen, akkor a legöregebb harccsal egyenértékű megbecsülés volt a része... Bizalom fejében bizalom, ez az, amit én kérek a vasúti munkásságtól a többi kategóriák részére... Van azonban egy komoly kérés az új elvtársakhoz is. Becsüljék meg a fizikai munkást. Azt a munkást, amelyik nem kinevezett, nem rendszeresített, nem uniformizozott, nem pertlis, nem csilagos, csak munkás... Becsüljék meg azt a vasúti munkást, aki egyedül küzdött komolyan, bátran a vasutasság érdekeiért évtizedek óta.

A közel 200 helyi szervezet és 14 szakosztály megszervezése nagy feladatot jelentett. A Szövetség hivatalos elismerése sem ment könnyen. A MÁV Hivatalos Lapjában december 24-én említi először Vázsonyi elnök rendelete, hogy a személyzet panaszai vagy a rendes szolgálati úton, vagy a Magyarországi Vasutasok Szövetsége útján juttathatók el hozzá.

A közlekedésügyi miniszter „pártatlan” vezetése és a MÁV-elnök irányvonala bátorította és aktivizálta a vasút vezetéseben levő ellenforradalmárokat. Tömörítésüket a MÁV Igazgatóság titkárságának tagjai vállalták magukra.

December 8-án megalakították a Magyar Vasúti Jogászok Egyesületét. A gyűlés 50–60 résztvevője az egyesület tiszteletbeli elnökévé Hegyeshalmi Lajos nyugalmazott MÁV-elnökhelyettest, Tisza István rendszerének ismert kreatíváját választotta.

Megalakul a Kommunista Vasutasok Szervező Bizottsága

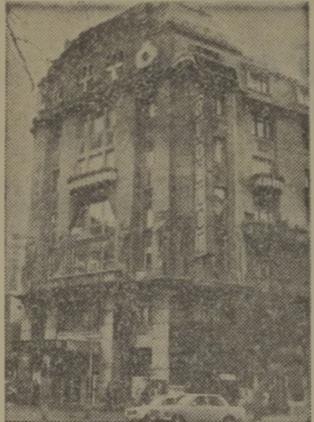
Az élet napirendre tűzte a forradalmárok új szervezetének létrehozását. Ahhoz, hogy a város és a falu proletárijai teljesíthessék a kor parancsát, szükség volt annak felismerésére, hogy továbbjutni csak úgy lehet, ha létrejön a kommunista párt, amely nyíltan hirdeti, hogy célja a munkáshatalom megteremtése és vállalja az osztály felkészítését a proletárforradalom megvívására. 1918. november 24-én Kelen József villamosvasúti mérnök Városmajor utcai lakásán megalakult a magyar munkásosztály forradalmi élcsapata, a Kommunista Magyarországi Pártja (KMP), az a párt, amelynek az MSZMP — szocializmust építő népünk vezető ereje — az örököse.

Az első kongresszus

1919. január 6–7-én került sor a Magyarországi Vasutasok Szövetsége első kongresszusára, amelyen 389 küldött 80 ezer vasutast képviselt. Landler Jenő megnyitó beszédeben örömmel konstataulta, hogy „soha még ilyen tarka, színes proletárkép nem tárult elénk, mint ma a vörös lobogó alatt. Munkástól a mérnökhöz, a pályafelügyelőig itt van a vasutasok egész serege. A nyílt nyomortól a leplezett nyomorig képviselve van itt mindenki. Tudjuk, hogy a pályafelügyelő olyan proletár, mint a felügyelő, a munkás épp olyan, mint a főmérnök. Ez a kép a legvilágosabb bizonyítéka annak, mennyire kizsákmányolt volt a szellemi és fizikai munkás”.

A kongresszus megtárgyalta a Szövetség előtt álló legfontosabb feladatokat és megválasztotta a szövetség vezetőjét. Elnök: Landler Jenő, alelnök: Szócs Áron lakatos, MÁV Istvánbeli Főműhely és

A szocialista vasutas-szakszervezet egységének megbontására törekedtek a különböző polgári pártok is. Egyes helyeken az állomásfőnökök arra akarták kényszeríteni a vasutasokat, hogy belépjenek az Országos Radikális Pártba.



Ebben a házban volt a vasutas-szakszervezet központja 1918–1919-ben

Másutt, mint például a Nyugat-Magyarországon megélénkült keresztényszocialista szervezkedés, a nacionalizmus és az antiszemitizmus felszítása gátolta a Szövetség szervezését. A Magyar Vasutasok december végén a Szemle rovatban megírta, hogy a polgári pártok és politikusok mozgolódása a politikai élet színpadán „előjele annak a nagy tusának, melyet a dolgozók Magyarországa és a kiváltások Magyarországa egymással vívni fog...”

A pártszervező munkában fontos szerepük volt az élenjáró vasúti munkásoknak. A párt megalakulása után alig néhány héttel, 1918. december 29-én a MÁV összes munkás és tisztviselő kategóriáinak képviselői megalakították az államvasutak alkalmazottainak kommunista csoportját, s megválasztották a Kommunista Vasutasok Szervező Bizottságát, mely széles körű felvilágosító és nevelő munkát végzett, röplapokat adott ki, gyűléseket szervezett. Fazekas József lakatos (Északi Főműhely) és dr. Rajzai Rezső hivatalnok (MÁV Igazgatóság) részt vett a KMP második, illegális Központi Bizottságának munkájában is.

Heiszlein József hivatalnok, MÁV Igazgatóság. A Szövetség központi titkárai: Hevesi József esztergályos, MÁV Északi Főműhely; Pintér János esztergályos, MÁV Istvánbeli Főműhely; Millok Sándor hivatalnok, Déli Vasút; Weissshaus Aladár hivatalnok, Déli Vasút; Pósz Jenő asztalos, a Magyar Vasutas szervezője.

A vasutas-szakszervezet januári kongresszusán a figyelem középpontjában a különböző kategóriák fizetésrendezése állt. Landler tudatosította: ennek megvalósulása attól függ, hogyan alakul az ország politikai élete, s milyen kormány lesz. A tudósítás szerint „nem akar ígéreteket tenni, és kijelenti, hogy ha a mai kormány marad, akkor talán, ha a kormányzás jobbra megy, akkor esetleg küzdelmekkel, de ha szociális kormány lesz, akkor minden esetre el lesz fogadva a fizetésrendezéssel kapcsolatban jelentkező széthúzásról, s az

összevisszaság felszámolását sürgette, hangsúlyozva: „Abban a pillanatban, amikor fejetlenség lesz, a kormány a rendcsinálás jelszavával jön, és akkor egyetlen válasza lehet csak a vasutasságnak, az összetartás.”

A kongresszus tanácskozásának hangulatát, s különösen Landler Jenő zárszavát döntően befolyásolta a január 5-i németországi általános politikai tömegsztrájkra támaszkodó Spartacus-felkelés. A vasutasegység fontosságáról beszélve, Adyút idézve buzdított harcba a régi rend képviselői és szervezkedő ellenforradalom ellen: „A mai világ nem gyáva, pulya embereknek való, csak olyanoknak, akik bátrabbak és különbek a többieknél és a bátrabb az különb, aki bátrabb. Ha a reakció lesz bátrabb, akkor újból diadalra jut, és az egész vasutasságot befogja diadalszeke-

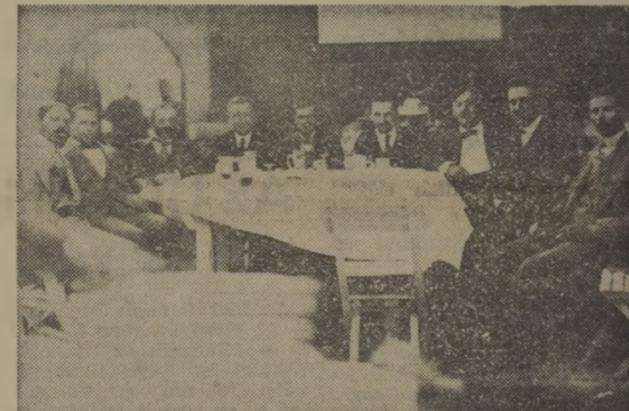
rébe, a vasutassággal elfáradja majd a haláltáncot. De ha a vasutasság lesz bátrabb, akkor nem fogunk vitatkozni velük, hanem elsöpörjük őket. Ha kell, harcolni fogunk... Azzal búcsúzott a kongresszus küldöttjeitől: lehet, hogy csak a barikádokon fognak találkozni, de biztos abban, hogy ott is mindenki tudni fogja a kötelességét!

A vasutas-szakszervezet politikai állásfoglalása lehetővé tette, hogy a kommunista vasutasok a Szövetségben tevékenykedjenek. A Kommunista Vasutasok Szervező Bizottsága december 29-i megalakulása-kor hangsúlyozta, hogy a vasutas-szakszervezet egységét meg kell őrizni: „A szakszervezet épp az államvasúti alkalmazotknál, akik nemcsak politikailag, de gazdaságilag is szemben állnak a burzsoá állammal, kétszerezsen fontos fegyver, amelynek épségére vigyázni kell.”

Mireánk harc vár a forradalomban

A Szövetség vezetősége nem kifogásolta a Szervező Bizottság vasutasok körében végzett felvilágosító és szervező munkáját. Ennek jelentőségét akkor értékelhetjük igazán, ha tudjuk, hogy a vasas-szakszervezet vezetői 1919. január 3-

a munkásokban és a forradalomban! Ez a forradalom kikerülhetetlen, ez fogja a munkásság kezébe adni a hatalmat, s „ez adja majd a vasutasok összességének a kezébe a vasutakat! Nekünk szint kell vallanunk! A vas-



A vasutas-szakszervezet vezetőinek egy csoportja

tól a tettelegességtől sem visszariadva harcoltak a kommunista vasasok ellen. A vasas-szakszervezet központi vezetősége, miután január 28-án kizárta a kommunistákat a szakszervezetből, a Budapesti Munkástanács határozatban mondotta ki: a kommunista párt tagjai a szociáldemokrata pártból kizártnak, és ha rendbontók, a szakszervezetből is, a Munkástanácsnak pedig nem lehetnek tagjai.

A Kommunista Vasutasok Szervező Bizottsága által januárban kibocsátott és terjesztett Vasutas Testvérek! című röpirat sem támadta a Szövetséget, ellenkezőleg, annak védelmében lépett fel. Rámutatott arra, hogy abból az anarchiából és nyomorból, melybe a háború taszította az emberiséget, „csak a munkásság, a proletárság képes az emberiséget kivezetni”, s csak akkor, ha a hatalmat a kezébe veszi! Erre kell most szervezkedni. „Nekünk már megvan a szervezetünk, a Magyarországi Vasutasok Szövetsége, ezt megbontani, ezt meggyöngyíteni nem szabad! Hiszen ez a szövetség az osztályharc alapján áll, benne a kiuzsorázott vasutasok tömörülnek harcra mu...kaadójukkal, a tőkés államhatalommal szemben!” De örködni, vigyázni kell, „nehogy a szövetség az osztályharc útjáról letérjen. Nehogy a főnökök, a magasabb állású tisztviselők polgári gondolkodású tömege uralkodják benne, akik csak külsőleg szocialisták...” Csatlakozni kell a kommunista párthoz, mert „ez a párt hisz

utak fontos szerepe nem engedni, hogy semlegesek maradjunk: mi reánk harc vár a forradalomban!” A röpirat végül arra hívta fel olvasóit, hogy személyesen vagy írásban jelentkezzenek a Visegrádi utca 15. sz. alatt, a Kommunista Vasutasok Szervező Bizottságánál.

A Vasutas Szövetség megválasztott kommunista tisztviselőit a Munkástanács januári határozata után sem távolították el tisztségükből, a kommunisták továbbra is a szakszervezetben tevékenykedtek. Álljon itt néhány példa.

Landler jelenlétében alakult meg 1918. december 15-én a MÁV Igazgatóság (ma: Vezérigazgatóság) helyi csoportja, mely hamarosan 2000 tagot tömörített. A megválasztott vezetőség rendes tagja lett dr. Rajzai Rezső, aki december 22-én felszólt a tisztikar alakuló ülésén. Január 11-én a csoport vezetőségi és összbizalmi testületének ülésén felkérték a jegyzőkönyv hitelesítésére, s felszólt a vezetőség február 18-i ülésén is. Hámán Katót 1919. január 5-én választották a Szövetség Irodakezelő, Állomásfelügyelő, Kezelőnk és Távirászk Szakszervezetének vezetőjei tagjává. A nagykanizsai, a pécsi, a szolnoki helyi csoport vezetőségében szintén ott voltak a kommunista vasutasok.

Mindez előnyösen befolyásolta a vasutas-szakszervezet részvételét a munkáshatalom kivívásáért folytatott küzdelemben.

Gadancz Béla

A népgazdaság és a vasút érdeke is a szolgáltatások színvonalának javítása

(Folytatás az 1. oldalról)

kastílusának további javítására. Mint említette, a vezetés gyakran ölt operatív jellegűt és nem megfelelő a központi rendelkezések végrehajtásának ellenőrzése, számonkérése. Sajnálatos, hogy egyes helyeken létszámihiány miatt időnként megsértik a kollektív szerződés előírásait.

A MÁV vezetőinek munkájáról az ülés vitájában felszólaló bizalmi küldöttek is elismeréssel szólnak.

A gazdasági vezetők véleményezése után Kajcsa József titkár tartotta meg korreferátumát.

— Az eltelt tizenegy hónap tapasztalatai azt bizonyítják, hogy minden okunk megvolt a nagyon nehéznek, bonyolultnak ígérkező feladatokra való felkészülésre és arra, hogy a szakszervezet érdekérvényesítő tevékenységében a termelést segítő munkát előtérbe helyezzük — mondotta bevezetőjében. — Tudtuk, hogy rendkívül nehéz feladat előtt állunk. Ezért az volt a



Kajcsa József titkár korreferátumát tartja

között érezhető közeledést tapasztalunk a népgazdaság helyzetének, a vasút szerepének és feladatának a dolgozók életkörülményeinek megítélésében is. Mi más volna a magyarázat arra, hogy a vasutas dolgozók, többségükben néha rendkívül nehéz munkahelyi körülmények között, sokszor heti pihenőnapjuk kiadása nélkül, növekvő túlórázás mellett, megfeszített munkával teljesítik kötelességüket.

A központi vezetőség titkára a végzett munka rövid értékelése után a következő év legfontosabb szakszervezeti feladataival foglalkozott.

— Népgazdasági szinten a lakosság részéről egyre fokozódó igény a szolgáltatási színvonal emelése — hangsúlyozta. — A vasút közismerten a legnagyobb szolgáltató üzem. Alig van állampolgár, aki e szolgáltatásokat rendszeresen ne venné igénybe, nem is beszélve a nemzetközi turistaforgalomban résztvevőkről. Az utazóközönség részéről hosszú idő óta sok panaszzal hangzik el személyszállításunk kulturálatlansága miatt. Mi rendre fogadjuk, intézkedéseket ígérünk. Bizonyos eredmények vannak is, de ezzel sem mi, de még kevésbé az utazóközönség nem lehet elégedett. Az eddiginél hatékonyabb intézkedésekre és az intézkedések betartásának fokozott ellenőrzésére van szükség ahhoz, hogy a menetrend-szerűségben, a pályaudvarok, állomások, utasok által használt helyiségekben, a vonatokon rend és tisztaság legyen, hogy az utasokkal érintkező vasutas dolgozók fegyelmezett, udvarias magatartást tanúsítsanak, hogy díj szabási rendszerünk korszerűsítése tartson lépést, feleljen meg a morális társadalmi igényeknek.

Ismerjük belső gondjainkat, lehetőségeinket, ismerjük egyes utasok kifogásolható magatartását is. Mégis azt kell jelezniünk, hogy mi a szakszervezeti munkánkban erre a jövőben nagyobb gondot fordítunk és a gazdasági vezetőkkel szemben is türelmetlenebb, határozottabb magatartást fogunk tanúsítani.

Jelentős javulást kell elérniük meglévő eszközeink, be-

rendezéseink kapacitásának kihasználása, a munkaerő-gazdálkodás javítása és általában a gazdálkodás hatékonyságának javítását illetően is. Államunk a lehetőségekhez mérten biztosítja azokat az erőforrásokat, melyek a vasút részére a népgazdaság arányos fejlesztéséhez szükségesek. Nincs lemaradás, és megfélemlenek tartjuk a népgazdasági szinten kialakult arányokat a vasutas dolgozók bér- és jövedelem-színvonalánál is.

Ilyen feltételek mellett nem adhatunk elfogadható magyarázatot arra, hogy egy sor gazdasági mutatópár romlás következett be és ha a szállítási tervet teljesítjük is, ez valószínű nem lesz elegendő a népgazdasági igények kielégítéséhez. A korábbi évekhez viszonyítva romlott a kocsi-forduló-idő, nőtt a géprevárások, a felosztott vonatok, a ki-nem állított kocsik száma, és sorolhatnám tovább. Nagyon sokrétű, átgondolt szervezési intézkedésre, politikai felvilágosító, mozgósító munkára van szükség, hogy 1979-ben a vasút a népgazdaság igényeinek megfelelően, és a gazdálkodással szemben támasztott követelményeknek is eleget tegyen.

A vasutaszakszervezet előtt álló feladatok közül első helyen említette a népgazdaság módosításával kapcsolatos politikai felvilágosító munkát, majd így folytatta:

— Nem kiváltság, hanem felelősség számunkra, hogy a vasút jó vagy rossz munkája a népgazdasági terv teljesítését rendkívül érzékenyen befolyásolja. A várható szállítási teljesítményeket ugyan tervezük, de végsősoron a vasút munkáját nem mi, hanem a népgazdasági igények határozzák meg. Mindent el kell követniünk, hogy az esetleges többletigényeket is kielégítsük, mert a népgazdasági érdek ezt kívánja.

Ami tőlünk függ és amiben sokat lehet és kell javítani, az a minőség, a gazdaságosság. Mi nem mondhatjuk azt sem, hogy a szállításnál a mennyiséget a minőségnek rendeljük alá, csak azt, hogy a mennyiségi követelmények mellett erőteljesen kell javítani a minőséget, a hatékonyságot, a gazdaságosságot, de ezt nagyon konkrétan és határozottan.

Ahhoz, hogy a vasút előtt álló feladatok megoldására a munkaverseny tartalmi színvonalának emelésére a dolgozókat eredményesen lehesen mozgósítani, az eddiginél több információra, tájékoztatásra, adat- és érvgyűjtésre van szükség. Ezzel lehet elérni, hogy a szocialista munkaversenyben részt vevő kollektívák figyelmét rugalmasan a fő feladatokra irányítsuk és ahol lehet, a vállalások százalékos teljesítményének értékét is kimutathatóvá tegyük. Részletesen ki kell dolgozni, hogy milyen új elemeket kell beépíteni agitációs munkánkba, erkölcsi, anyagi ösztönzési rendszerünkbe, hogy ezek eredményesen ösztönözzenek az előttünk álló feladatok, a gazdaságpolitikai célkitűzések megoldására.

— Amikor a dolgozóktól fegyelmeztebb munkát kérünk és a gazdasági vezetőknek ebben támogatást ígérünk, amikor a népgazdasági helyzettel, az anyagi juttatások mérséklésével szemben megértést kérünk, szükségesnek tartjuk hangsúlyozni, hogy a szociális körülmények javítása terén változatlan az álláspontunk. A lemaradások gyors ütemű felszámolására most nincs lehetőség. De a termelői beruházásokkal egy időben történő szociális létszámcsökkentés megvalósításához továbbra is ragaszkodunk. Nem tűrhetjük, hogy a rendelkezésre álló keretek felhasználása, a terbe vett szociális, kulturális és munkavédelmi kivételezések megvalósítása háttérbe szoruljon. Különösen nem a vasútnál, ahol a szociális körülmények közismerten elmaradtak.

A szakszervezeti szervek feladatait taglalva összegezőképpen hangsúlyozta, hogy legfontosabb érdekérvényesítő tevékenységünknek továbbra is a termelést segítő munkát tekintjük. A területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok ennek jegyében készítsék elő a soronkövetkező termelési tanácskozásokat.

A napirendek vitájában felszólalt Solyom Ferenc, a SZOT titkára, aki előljáróban tolmácsolta a SZOT vezető szerveinek üdvözlését, majd Szűcs Zoltán vezérigazgató szóbeli kiegészítőjéhez és Kajcsa József korreferátumához kap-



Solyom Ferenc, a SZOT titkára

csolódva szorgalmazta: a személyszállítás, ezen belül a munkásszállítás színvonalának javítását. Az áruszállítással kapcsolatban pedig arra hívta fel a figyelmet, hogy jobb együttműködés kialakításával a vasút vezetői ériék el a fuvarozatóknál, hogy előrelátóbban, körültekintőbben tervezzék meg a szállításokat.

A SZOT-titkár befejezésül annak a reményének adott kifejezést, hogy a vasutasok, miként eddig, a jövőben is mindent megtesznek azért, hogy maradéktalanul kielégítsék a népgazdaság szállítási igényeit.

Az elnökség és a bizalmi küldöttek együttes ülése elfogadta a beszámolókat és a beterjesztett határozati javaslatot.



Molnár György titkár előterjesztéssel az elnökség javaslatát

előnk, hogy az 1978. évi népgazdasági terv teljesítését elősegítsük, hogy a termelés folyamatában a vasúti közlekedés miatt zavarok, fennakadások ne legyenek, hogy minden felkínált árut elszállítsunk és bizonyos minőségi javulást is elérjünk.

Célkitűzéseink megvalósításához egyrészt ismertük a műszaki-technikai fejlesztés terén rendelkezésre álló lehetőségeinket, s tudtuk, hogy a fejlesztés mértéke — figyelembe véve a korábbi évek lemaradásait —, nem áll arányban a megnövekedett feladatokkal, másrészt ismertük a munkaerőhelyzetet, amelynek javulására nem számíhattunk. Amire számíhattunk, amire a fő figyelmet kellett fordítani, az a szervező, irányító munka színvonalának, hatékonyságának emelése és széles körű politikai munka eredményeként a dolgozók megértő támogatásának megnyerése, a meglévő tartalékok igénybevétele, a feladatok és feltételeket jobban összehangba hozó munka- és üzemszervezés volt.

Abban, hogy az adott műszaki-technikai felkészültség a munkaerőgondok mellett további teljesítménynövekedést sikerült elérni, jelentős szerepe van a különböző munkai- és üzemszervezési intézkedéseknek. Gondolok itt a különböző technológiák, munkáltatási rendek korszerűsítésére, teljesítménykövetelményi rendszer szélesítésére, az anyagi érdekeltiségi rendszer fejlesztésére, a műszakpótlék bevezetésére stb. Úgy vélem azonban, hogy ha a vezetés helyesen, valójában akarja megítélni az eredmények forrását, nem hagyhatja figyelmen kívül azt a hatást, amit az üzemi demokratizmus erősödése eredményezett. A különböző demokratikus fórumokon azt tapasztaljuk, hogy egyre inkább fokozódik a dolgozók érdeklődése és hozzájárulása az egyéni érdekeiket befolyásoló közösségi érdekek iránt.

A vezetők és a végrehajtószolgálat területén dolgozók



A bizalmi küldöttek egy csoportja (Laczkó Ildikó felvétele)

Iránytű

Az évről-évre megalapozásának már-már kialakult hagyományrendszere van, s ennek jó ideje indító — egyszersmind kimagasló — mozzanata az MSZMP Központi Bizottságának decemberi ülése, amely összegezte az utat jelöl. Az idén ez — minden túlzás nélkül — azért is különleges jelentőségű, mert túl az ötödik ötéves tervidőszak felidején, a gazdaságfejlesztés jelenlegi szakaszában 1979 meghatározó esztendő lesz. Ekkor öltözik valójában végleges alakot az ötödik ötéves terv eredményei, sőt, ennél is többről van szó: immár a hatodik ötéves tervidőszakot, a nyolcvanas éveket alapozzuk.

Am maradjunk a jelennél és a legközvetlenebb jövőnél: az immár mögöttünk tudott és az előttünk levő 12 hónapnál. Ami 1978-at illeti — idézzük a közleményt: „A Központi Bizottság megállapította: az ipar, az építőipar és a mezőgazdaság termelése, a munka termelékenysége — várhatóan — a népgazdasági terv előirányzata szerint, a nemzeti jövedelem a tervezett megközelítően nő... A közlekedési vállalatok — kisebb fennakadásokkal — kielégítették az áruszállítási igényeket. A személyszállítás a tervezettnél megfelelően fejlődik.” Arról is szól viszont a közlemény — s e megállapítás mind hangsúlyosabb, mind meggyőzőbb —, hogy „a termelés mennyiségi feladatainak az éves tervekhez közelálló teljesítése nem járt együtt a gazdasági egyensúly javulásával, a hatékonyság gyors emelkedésével, a termelési szerkezet szükséges változásával... Még erős a mennyiségi szemlélet, a gazdaságosság szempontjai nemegyszer háttérbe szorulnak. Gazdaságpolitikai és gazdaságirányítási gyakorlatunk lassan igazodik a változó helyzet követelményeihez”.

Mindebből kitetszik: ha az elmúlt évek tervével a gazdaságnövekedés elénkítését helyezték középpontba, most a javuló hatékonyság, a stabilabb egyensúly kap elsőbbséget. (Természetesen a növekedés így sem kerül — nem kerülhet — háttérbe: 1979-ben a nemzeti jövedelem 3—4 százalékkal, az ipari termelés 4 százalékkal emelkedik a tervek szerint.) Több szó lesz tehát a mikéntől, az irányító főhatóságoknál csakúgy, mint a munkahelyeken, az üzemi demokrácia valamennyi fórumán.

Feltehetőleg akadnak, akik új rendeleteket-határozatokat remélnék. Kétségkívül lesznek módosulások, változnak például a gazdasági szabályozók — az élet parancsolja, hogy időről időre a változó körülményekhez igazodjanak —, de elsődlegesen nem új határozatokra, központi döntésekre van szükség. A tennivalók irányát nem az idén, nem is tavaly, hanem esztendővel ezelőtt, a korábbi párt- és kormányhatározatok kielégítették, s ehhez csatlakozott a SZOT, a szakszervezetek egyetértő cselekvési programja is. A megfogalmazott és elfogadott határozatok következtetés végrehajtása a soros — és továbbá egyetlen esztendővel, hónappal sem halogatható — országos feladat. Országos: hiszen önmagában egyetlen ágazat sem képes érdemibb lépésváltásra. A szállítók éppúgy ráutaltak partnereik szemléletmódosítására, mint az ipar vagy a mezőgazdaság a fuvarozó vállalatok — használjuk bátran e kifejezést — „minőségibb” munkájára.

Tévétra vezető hiba lenne tehát, ha a következő esztendő feladatait összegező számokat kizárólag elvont szabályok és szabályozók, vagy holt objektumok — termékek és gépek — összegezésének tekintenénk. A tervszámok, s a nem számszerűsíthető teendők mindegyikét emberi erőfeszítéseket sürítenek — az irányítás erőfeszítéseit csakúgy, mint a megvalósítók energiáját. Ezen — és elsősorban ezen — múlik, hogy képesek leszünk-e időmóltani módszereinken, s olyan irányba haladni tovább, amely valóban a gazdasági egyensúly javításához, majd megteremtéséhez, a mindennapok hatékonyságához vezet. Ily módon válhat valóra ama társadalmi igény is, amelynek célja: az életszínvonal érzékelhetőbb növekedése.

Évről évre több utas a nemzetközi forgalomban

Ertékeltek az érdekükben tevékenykedő komplexbrigád munkáját

A nemzetközi utasforgalom lebonyolításában közreműködő szervek — a BM Határőrség, a rendőrség, a MÁV, az IBUSZ, a Vám- és Pénzügyőrség, az Utasellátó — képviselői által 14 évvel ezelőtt szocialista komplex-brigádszerződés idején értékelésre december 8-án került sor a Keleti pályaudvar kultúrtermében.

A megjelenteket — köztük Hajós Sándor vezérőrnagyot, a Határőrség országos parancsnokának első helyettesét, Kiss Károly vasútigazgatót, Szalóki Lajos őrnagyot, a vám- és pénzügyőrség budapesti parancsnokhelyettesét, Béres Pált, a Keleti csomóponti pártbizottság szervező titkárát — Pál Gábor szb-titkár üdvözölte, majd Kiss Károly megnyitó beszéde után Molnár Gábor államfőnök értékelte a komplexbrigád tevékenységét.

A nemzetközi személyszállító vonatokon, mint a korábbi év hónapjaiban — mondotta — a megnövekedett utasforgalom meginkább megköveteli a különböző szervek dolgozóinak együttműködését. A közös munka egyik eredménye, hogy a harmadik negyedévben 24 határsértőt fogtak el, és 83 vámsabálysértőt lepleztek le a komplexbrigádtagok. Az év kilenc hónapjában 20 millió forint értékű csempészárut és 8 millió forintnyi valutát koboztak el.

Szóba került az is, hogy Magyarország és Ausztria között 1979. január 1-től megszűnik a vízumkövetés, ennek következtében a Wiener Walzer Express Budapest és Hegyeshalom között megállás nélkül közlekedik majd. A közös tennivalók meghatározását is elősegítette az értekezlet.

A komplexbrigád 33 tagja részesült pénz-, illetve tárgyjutalomban.

— Az idén havi átlagban 500-zal több kocsi közlekedett

Az igazi tél még várat magára

Megérkezett a tél, a hőmérő higanyszála néha jóval fagypontra alatta van. Ilyenkor lehet megállapítani, hogy elég alapos, körültekintő volt-e a MÁV téli felkészülése. Nehezebb a váltók állítása, lassul a rendező-pályaudvarok munkája, nagyobb vonóerőt kell kifejteni a mozdonyoknak. Az utasok számára is sok kellemetlenséget okoz, ha rossz a vasúti kocsi fűtése, ha síkosak, csúszósak a peronok.

A vasutasoknak ilyenkor sok rendkívüli tennivalója van, és munkakörülményeik is mostohábbak. Az ország csaknem kilencezer kilométer hosszú vasúti vonal-hálózatból mindössze 498 kilométeren fenyeget az a veszély, hogy hófúvás miatt közlekedési akadály lehet. A veszélyeztetett szakaszokon fából készült sövényeket emeltek a pályák mentén. Ebben az évben mindössze 26 kilométeres szakaszt nem véd hószőnyeg, mert a nehéz terepviszonyok miatt nem lehetett kitélepíteni.

A váltók hó- és jégmentesítésére kilenc hőlégsugaras olvasztó gép áll készenlétben. Ezek vasúti pályakocsira szerelt repülőgépmotorok, amelyek gyorsan és biztonságosan olvasztják le a legvastagabb jégpáncélt is a váltókról.

A MÁV Vezérigazgatóságán elmondották, hogy az idén 170-nel csökkent ismét a pályamunkások száma, ezért nagyobb havazás, hófúvás esetén szükség lehet a honvédségi alakulatok segítségére is. Bevetésre készen állnak a hókével ellátott kétéltű, közúti-vasúti járművek, amelyek szükség esetén országúton közelítik meg a vasúti hótöréshelyet, majd ott az alvázról leeresztik a vasúti kerekeket és síneken gurulhat tovább. A nagyobb vasúti csomópontokon nagy teljesítményű Henschel hómarogépek és hóképek is üzemképesen állnak. Személyzetük éjjel-nappal készenlétben van.

A MÁV vezetői intézkedtek arra is, hogy az Utasellátó éttermei, büféi meleg étellel, forró itallal lássák el az utasokat, ha hófúvás miatt megbénulna a forgalom.

Az igazi erőpróba még hátra van. Ezután lehet majd igazán bizonyítani, hogy zord időjárás körülmények között milyen gyorsan győzi le az ember és a technika a természeti viszonyosságokat.

B. I.

KÜZDELEM A HÓVAL

A december 9-én lehullott hó és havas eső országsszerte megnehezítette a közúti közlekedést. A vasút forgalma viszonylag zavartalan volt. A pályaudvarokon és állomásokon azonnal megkezdték a váltók tisztítását. Alábbi képeink Mór állomáson készültek.



A váltók gyors megtisztítása volt a cél, hogy zavartalanul közlekedhessenek a vonatok. A váltókezelőknek ezen a napon a szokásosnál jóval több munkájuk volt.



A havazás ellenére zavartalan volt az áruk ki- és berakása is (Tenta György fotói)

BÉKÉSCSABAI VÁLTOZÁSOK

Már a kísérleti időszakban is jól vizsgázik a körzeti üzemfőnökség

A szegedi igazgatóság területén eddig csak Békéscsabán alakították ki körzeti üzemfőnökséget. A július 1-i indulást igen alapos és körültekintő felmérés, szervezési munka előzte meg. Az előkészítés során a munkabiztonság részletesen meghatározta a végrehajtásra váró feladatokat, egyeztetve, közös nevezőre hozta a szakosztályok munkáját és szabályozta a hatáskörüket. A kezdés óta eltelt öt hónap alatt sok minden megváltozott Békéscsabán. A változásokról és az eddigi tapasztalatokról Valkó Pál, a körzeti üzemfőnökség vezetője így beszél:

Helyes a koncepció

— Elsődleges feladatunk az üzemfőnökség működéséhez szükséges feltételek megteremtése volt. Működési területünk jócskán megnőtt, mivel hozzánk tartozik Békéscsaba forgalmi, kereskedelmi és vontatási szolgálata, és idekerültek a Gyoma-Lökösháza és a Békéscsaba-Kötegyán vonalszakasz állomásai is. Jelenleg kísérleti jelleggel üzemelünk, ami lehetőséget ad munkánk további finomítására. E tapasztalatokat felhasználjuk majd a második lépcsőnél, amit a kísérleti év letele után tervezünk megvalósítani. Ekkor hozzánk kerül a Gyoma-Tiszatenyő, a Gyoma-Szeghalom-Körösszalkál és a Vésztő-Kötegyán vonalszakasz is. A szervezeti változással önállóságunk, feladatosságunk megnőtt. Ez arra kötelez bennünket, hogy többet és jobban dolgozzunk.

— Az átállás jelentett-e nehézséget?

— Mint minden újnál, most is szinte naponta kellett újabb és újabb problémákkal megbirkóznunk. Az eltelt hónapok eredményeiből még nem lehet végső következtetést levonni, de az már most is látható, hogy az üzemfőnökségi koncepció Békéscsabán jól vizsgázott, s van jövője e szervezeti formának.

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség területén több mint kétezer dolgozó, jelentős vasúti feladatokat oldanak meg. Munkájukkal nemcsak szűkebb körzetük, hanem az igazgatóság eredményeit is befolyásolják. Ezért is fontos a személy- és áruszállítási feladatok teljesítése. Személyszállítási munkájuk során Békéscsaba körzetében jelentős hivatásforgalmat látnak el, elsősorban a munkába és az iskolába járók utazását kell biztosítaniuk. Feladatuk teljesítését eddig zavartalanul folytató pályafelépítési munkák, amik gyakorivá tették az átszállásos közlekedést, a 10, 20, 40 kilométeres sebességkorlátozást. Ennek ellenére októberben már a tervezettnél pontosabban közlekedtek a vonatok.

Okosabb gazdálkodás

Az áruszállítást illetően az őszi csúsforgalom enyhébb, egyenletesebb, mint máskor. Ennek oka, a tranzitforgalom nagymértékű visszaesése. Ez a tehervonatok átlagos terhelésére, összeállítására is kedvezőtlenül hatott. Gyakran vártak vonatok elegyre, esetenként a közlekedésük is elmaradt. Október elejétől változás következett be, megjelent a tranzitforgalom, s befordult is egyre több árut adnak fel. Teljesítményi mutatóik közül az árutonna tervük, a tehervonatok menetrend szerinti indítása, a korszerű vontatójárművek üzemkészítése, a vontatási utazószemélyzet termelékenysége jobb a tervezettnél. Jól gazdálkodtak az idegen kocsikkal, csökkent az állomási tartózkodása is.

Az üzemfőnökség létrejöttével egy vezetője lett a területnek, ezzel hatékonyabbá, gyorsabbá váltak a gazdasá-

gos munkát segítő intézkedések. Megszűntek a felesleges átfedések, a meddő viták. Lehetővé vált az is, hogy a munkarövel jobban gazdálkodjanak, a dolgozókat ott foglalkoztassák, ahol arra a legnagyobb szükség van.

Az elmúlt hónapokban Békéscsabán gondot okozott a hiányzó kocsirendezők pótlása. A túlórák elkerülése és a pihenőidők biztosítása érdekében Gyoma állomásról csoportosították át kocsirendezőket. Hasonló meggondolásból fizikai órabéreseket, távgepi-kezelőket irányítottak és Lökösházáról. A Bb-motorkocsik fűtőkazán-kezelőinek hiányát pedig nyugdíjas vontatási utazókkal pótolták. Most a Curticin dolgozó fizikai órabéreseket gazdaságosabban foglalkoztatásáról tárgyalnak.

Valkó Pál elmondotta azt is, hogy a frekvenciát munkakörök munkaerő-utánpótlásának biztosítására, az ott dolgozók megtartására külön intézkedési tervet dolgoztak ki. Eredményeként július 1-től szeptember közepéig 37 új dolgozót vettek fel, főleg a hiányzó helyére. Ugyancsak intézkedési tervet készítettek a személykocsik téli forgalomra való felkészítésére, a 4-6 hetes karbantartási és időszakos nagytisztítási munkák összehangolására. A vontatási telep dolgozóinak korábbi útazási nyomán pedig könnyebbé válhat a villamosmozdonyok és a motorkocsik külső tisztítása. A kísérleti időszakban a mosóberendezés megújítása alatt végezte el a munkát, ami korábban kézzel 4-6 óráig tartott. Az újítás végleges bevezetése a közeljövőben várható.

Gondolnak a közeli feladatok megoldására is. Békéscsabán új kocsijavító műhely épül, melynek teljesítménye háromszorosa lesz a mostaninak. Külön munkabizottság segíti a zavartalan üzembehelyezést, s szükséges létszám és az anyagok biztosítását. Tervezik az energetikus hatáskörét az üzemfőnökség egész területére kiterjeszteni, s a vontatási üzemgazdálkodó munkáját az üzemgazdasági csoporthoz kapcsolni.

Egyeztetik az érdekeket

Ahhoz, hogy a megváltozott körülmények között eredmé-

nyesen és főként gazdaságosan dolgozzanak, a kitzított célokat megvalósítsák, széles körű támogatás szükséges. Hogyan állnak ezzel Békéscsabán?

— A vasúton kívülállóktól minden segítséget megkapunk — mondja az üzemfőnök. — A megyei, a városi párt- és tanácsi szervek kezdetől fogva figyelemmel kísérik munkánkat, segítik a feladatok megvalósítását. Szállítófeleinkkel tovább erősödött a kapcsolatunk, kölcsönösen felkeressük egymást, rendezzük a vitás kérdéseket. Munkánkban jó segítő társunk a VOLÁN, és a MÁV-VOLÁN komplexbrigádok. Az őszi szállítási feladatok maradéktalan végrehajtásában — együttműködési megállapodás alapján — támogatja munkánkat a Szakszervezetek Békés megyei Tanácsa is.

Az üzemfőnökség igen nagy segítséget kap munkájához az igazgatóság vezetőitől. Kapcsolatuk a hozzájuk nem tartozó szakosztályokkal is egyre eredményesebb, jól alkalmazkodnak a megváltozott körülményekhez. Dolgozók közül a fiatalabbak jobban alkalmazkodnak az újhoz (ez a legutóbbi ifjúsági parlament hozzászólásaiból is kitűnt).

Az eredményekkel együtt illik azokról a megoldásra váró feladatokról is szólni, amelyek megvalósítása előbbre viheti az üzemfőnökség zavartalanabb működését. Ilyen például az egységes vezénylési rendszer kialakítása; a for-

galmi és vontatási szakszolgálat mutatórendszerének javításával az érdekazonosság megteremtése, üsztönzőbb bevezetés kialakítása; az anyag- és eszközgazdálkodás, a pénzügyi eszközök elszámolási rendjének megfelelő kidolgozása; a börtömmel való önállóbb gazdálkodás megteremtése.

A gépek és berendezések még gazdaságosabb üzemeltetése, a javítási munkák gyorsítása érdekében célszerű lenne az üzemfőnökség hatáskörét az anyagszerkezési szakosztályra is kiterjeszteni. Ugyancsak előbbre vinné a munkát, ha a körzeti irányító tevékenységet ellátó dolgozók — mint például a mozdony- és menetírányítók, áruirányítók, kocsirendezők stb. — működési területét, kapcsolatrendszerét pontosítanák és egységesítenék.

Tovább kell lépni

A vasútigazgatóság és az üzemfőnökség kapcsolatát szabályokba foglalták, de még nem mindenki tartja be ezeket a szabályokat, és a „régis” stílusban kiadott egyes rendelkezések sem szolgálják az üzemfőnökség erősödését.

A békéscsabai tapasztalatok alapján a közeljövőben a szegedi igazgatóság területén újabb öt körzeti üzemfőnökség felállítását tervezik, amelyek körvonala még elmosódottan, de már kezdenek kirajzolódni.

Gellért József

A 30. évforduló tiszteletére

Verseny az Utasellátó Vállalatnál

Az Utasellátó Vállalat ebben az évben ünnepli meg alakulásának 30. évfordulóját. Ebből az alkalomból országos verseny keretében mérték össze elméleti és gyakorlati tudásukat a vállalat tíz igazgatóságának és a központnak öt tagú csapatai. A versenyt a vállalat Arany János utcai kultúrtermében rendezték.

A nyerteseknek dr. Kurucz Imre KISZ-titkár adta át az értékes jutalmakat. Az össze-

sítés alapján az első díjat (jugoszláviai utazás) a székesfehérvári igazgatóság csapata nyerte. Tagjai: Csobor Jenőné, Boka Tamás, Deák Zsuzsanna, Faludi Gáborné és Vaszil Miklósné. A második díj lengyelországi utazás volt. A mozgáskorlátozott igazgatóság csapata vette át. Harmadik a központ csapata lett. Tagjai ezer forint jutalomban részesültek.

DÁVID JÓZSEF:

IRAKI SELYEM

A darabárus kocsiból utolsónak egy különleges csomagolású láda került ki a raktárba. A targoncások körülállták, majd a köpcös Kulcsár megjegyezte: — Macának való portéka. — Miért? Mi van benne? — kérdezték többen is, és várakozva lesték a köpcöst, aki a legöregebb róka volt az áru-raktárban, s csak körül kellett szagolnia egy-egy ládát, és máris pontosan megmondta, mi van benne.

— Iraki selyem — jelentette ki határozottan, és Béres Antira hunyorított, akiről mindenki úgy tudta a brigádban, hogy a pénzt Macához hordja.

— Eltolnád neki, mi? — kérdezte a nagy melaktól Kulcsár, aki heherészve bólogtatott, aztán mozdultak valamennyien a munkájuk után. Hadadi Jóska is, aki csendes, magának való vén legény volt. Sokszor céltáblája a banda vaskos tréfáinak. Különösen, ha nőkről volt szó. Hadadi mégis jól érezte magát köztük. Nem volt barátja, társasága. A legények közül kivétel, a nők embereknek más világuk volt, s így munkaidő

után otthon ücsörgött öreg édesanyjával. Pár évvel ezelőtt a tanyáért kapott pénzen kertés házat vettek a város peremén. Testvérei már korábban elszármaztak. Akkor még úgy volt, hogy ő marad a földnél, megváltja a többiekét a tanyarészt és gazdálkodik. Az elgondolást azonban keresztül húzta a paraszti élet nagy forradalmi változása, amitől ő megijedt és el is menekült. Szakmát tanulni már elkésett. A MÁV-nál viszont szívesen fogadták. Ha tanul, már vihette volna is valamire, de Hadadi Jóska megmaradt raktári munkásnak. Felettései megbecsülték, mert munkáját tisztességgel elvégezte és esze ágában sem volt soha, hogy ráácsingózzon valamilyen árura. Pedig voltak kisértések. De tapasztalt, hogy a dézmálók útja — előbb-utóbb — a börtönbe vezetett.

Ó meg volt elégedve a kezesével. Nem voltak különösebb vágyai sem, csak néha — amikor szabad napján — tovább heverészett az ágyban, valami sóvárgás féle fogta el egy elképzelt asszony után. Utóbb egyre többször rajta-

kapta magát azon, hogy a brigádban oly sokat emlegett Macára gondol.

Úgy beszéltek, hogy ez a bizonyos nőszemély, aki Hadadiéktól a harmadik utcában lakik, némi ellenszolgáltatásért akárkit beenged az ajtaján. Béres Anti persze tagadja, hogy a kikapós özeveg bárkinek ajtót nyitna.

Hadadi egyszer azért — egy fizetés utáni napon — amikor alaposan beivott — elmerészkedett a nő ablaka alá, de arra már nem volt bátorsága még részegen sem, hogy bekopogjon.

De most itt ez az iraki selyem. Ha csakugyan iraki. De hát mindegy is, bármilyen — morfondírozott magában Hadadi Jóska — a selyemért Maca — ahogy mondják — odavan. Kulcsár — ha hinni lehet ennek a rókának — egy salért két éjszaka is a nőnél aludt.

— Uramisten! — melegegett a fülcimpája az öreglegénynek, s amikor feltűnés nélkül tehetett, többször is körültagogatta a különös csomagolást ládát. Sehol sem talált rajta bontható részt, de hát ezen lehet segíteni — gondolta —

SEGÍTENEK A NYUGDÍJASOK

Havonta 15-20 irányvonat indul Dorog állomásról

Az idén, január 1-e óta, mint körzeti állomásfőnökség működik Dorog állomás. Hogyan hatott ez a változás a körzetre és a dorogi vasutasok munkájára? — kérdeztük Neuschl Gyula kereskedelmi állomásfőnök-helyettesét.

— A budapesti vonalon Solymárig, a komáromi Neszmélyig 11 állomás tartozik hozzánk — felelte. — Ennek a körzethez, sajnos, alapvető jellemzője a munkaerőhiány. Gondjaink tehát eléggé nagyok. Ezért szervezési intézkedéseink elsősorban arra irányultak, hogy létszámot szabadítsunk fel, amivel a nehéz helyzetben levő kisállomásokat segítjük. Ez Dorog állomás rováására csak kis mértékben sikerült.

— Dorognak milyen a létszámhelyzete?

— Sajnos, mi sem állunk jobban, mint azok az állomások, ahová segítséget adtunk — mondotta. — Nálunk 124 a szükséges létszám, a tényleges azonban csak 85-88 körül van. Főként kocsi-rendező és váltókezelők hiányoznak. A szükséges 24 kocsi-rendező helyett mindössze hat dolgozik nálunk, de rajtuk kívül még ötven vannak Cellődmőlkéről és Szombathelyről kirendelt vasutasok.

— Most két újfélételes kocsi-rendezőnk áll kiképzés alatt — jegyezte meg Neuschl Gyula. — Hat éven át ugyanis nem tudtunk senkit felvenni erre a fizikai munkára.

A létszám fogy, ugyanakkor a szállítási feladatok évről évre nőnek. Az elmúlt években a dorogi „A” és „B” brikettgyár, a mézszű, a Kőbányai Gyógyszerárugyár, a Fémmunkás Vállalat gyáregysége és a többi dorogi üzem is növelte termelését. A kilenc iparvágány folyamatos kiszolgálása sokszor rendkívüli helytállást kíván a dorogi vasutasoktól. Hiszen csak nehezíti a helyzetet, hogy 1+1 fővel nem kisérelhető az iparvágányos tartályok. Az iparvágányok ugyanis több helyen szelnek át közutakat.

— Rendszerint a kirendelt segítik ki túlórában az „iparmenetekeket”, de azt már meg sem merem mondani, mennyi a havi túlórájuk... — folytatta a kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — Az is előfordul, hogy a forgalmi szolgálattevők, vagy valamelyik váltókezelőnek kell segítenie abban, hogy zavartalanul

eljuttassuk az üres kocsikat a mészkőhegyi iparvágányra.

Dorog állomás szállítási terve 590 ezer árutonna továbbítását irányozza elő. Ebből az év első 11 hónapjában már 546 ezer tonnát teljesítettek. S havonként 15-20 irányvonatot indítottak, főként szénbrikettel megrakottan, a szolnoki térségbe. De indítottak irányvonatokat mézszű rakományal is Selypre és az ácsi cukorgyárra.

A Dorogra érkező szállítmányok közül a Haldex szén — lengyelországi import — a legjelentősebb. December első dekájában a brikettgyár nem győzte ezek kirakását, mert a porszén megázott és befagyott a kocsikba. Amikor ott jártunk, éppen 30 kocsi állt lengyel szénrel megrakottan. A brikettgyárral egyébként szocialista szerződés alapján valósított meg szoros együttműködést az állomás. Kölcsönösen segítik egymást, s jórészt ennek az együttműködésnek köszönhető, hogy egész évben ütemes volt a brikett-szállítás.

Nem ilyen „felhőtlen” az együttműködésük a Kőbányai Gyógyszerárugyár dorogi üzemével. Az őket tehelő magas kocsiallaspénz tanúsítja: rak-

tárként használják a vasúti tartálykocsikat. Van olyan szállítmányuk, amely hónapokig áll az állomáson, mert tárolóhely hiányában nem tudják hová lefejtetni a vegyszert. Rendszeressé vált, hogy kéri ezeknek a kocsiknak a beállítását az üzemhez. Ilyenkor mindig csak annyi vegyszert vésznek ki a tartályokból, amennyire a napi gyártáshoz szükség van.

Létszám-gondjai Dorog állomás kereskedelmi szolgálatának is vannak. 18 helyett csak hat raktárnokkal rendelkeznek. Szerencsére, nyugdíjasaik közül Németh László, Mihály András, Balázs Jánosné, Szilas Ferencné és Vékony Irma az évente megengedett óraszám erejéig most is vállalják a raktárnoki munkát. Beléi István, Pócsi Lajos és Tóth Gyula nyugdíjas vasutasok pedig rendszeresen áru-pénztárost vagy kereskedelmi hivatalnokot helyettesítenek. Segítségükkel győzik a kereskedelmi feladatok ellátását.

— Sőt, még arra is futotta az erőnkől — jegyezte meg Neuschl Gyula —, hogy az igényelt mérlegelések, darab-számlálások elvégzésével állomásunk mellékeljesítményeit is növeljük az idén.

L. J.

Hol itt a logika?

Gondolom, nem én vagyok az egyetlen, aki szóvá teszi a menetrendben fellelhető ésszerűtlenségeket. Állításomat szeretném példákkal is igazolni.

Este nagyon rossz a csatlakozás Görögszállás állomáson Ohatpusztaköcs—Tiszalök felől Nyíregyházára. Az utolsó, a 6028. számú vonat Tiszalök felől 21 óra 11 perckor érkezik Görögszállásra. Itt az utasoknak át kell szállni a Miskolc felől érkező személyvonatra, hogy Nyíregyházára eljuthassanak. A csatlakozó 2338. számú vonat azonban csak 23 óra 02 perckor indul Görögszállásról és 23 óra 21 perckor érkezik Nyíregyházára. Ez azt jelenti, hogy az utasoknak csaknem két órát kell feleslegesen várakozniuk, Nyíregyházáról pedig már sehová sem tudnak utazni, mert Debrecen, Záhony, Vásárosnamény és Mátészalka irányába 22 óra 30 perckor elmennek az utolsó vonatok. Marad a bosszúság, és a hajnalig tartó kényserű várakozás.

Érthetetlen, mi több bosszantó ez a logikátlan menetrendszerkesztés. Annál is inkább, mivel a tiszalöki 6028-as számú vonat 18 perccel előbb indul el Görögszállásról, a 2338-as számú 20 óra 53 perckor érkező előtt. Ha ezt a vonatot Szerencsről 20 perccel később indítanák, akkor nem kellene Görögszállásnál órákat várni.

A nyíregyházi vontatási főnökség a javaslatát tavaly, még a menetrendszerkesztés előtt megtette. Mégis minden maradt a régiben. Úgy látszik, egy teljes év nem volt elég az ésszerűtlenség korrigálására.

Némethi Varga Gyula
motorvezető

és aprólékosan előkészített mindent arra, hogy lehetőleg zajtalanul és gyorsan be tudjon nyúlni a ládába.

Mire ez sikerült, akkor meg már a nő utáni vágyánál is jobban eluralkodott rajta a lelkiismereti érzés. Mert soha nem volt neki baja a törvénytlen. Van pénze, és bármennyire drága is lehet az az iraki selyem, hát egy ruhára, vagy akár kettőre valót is meg tud ő venni. Előbb azonban mégiscsak szót kellene váltani az aszónnyal. Hátha egy ország selyméért sem nyitja ki neki az ajtót. Így a láda dézsmálása már ki is ment a fejéből.

Munkából hazafelé menet, benézett néhány üzletbe, hátha összetalálkozik a menyecskével, de nem sikerült. Egy fodrászüzletbe is betért, perze ide azzal a céllal, hogy haját vágat, s mit lát a női oldalon: amit ugyan függöny választott el, de a résen át jól kivehetette, hogy Maca ül az egyik bura alatt.

Előttötte a melegség. Leült, de azon tanakodott, hogy ne forduljon-e mindjárt ki, mert amíg rákerül a sor, az asszony esetleg elmegy, s oda a találkozási lehetőség. De amíg tanakodott, már sorra is került.

Hajvágást, mosást, sőt borotválást is rendelt, noha ez utóbbi műveletet máskor otthon maga végzi. Aztán arcszeszre is volt igénye. Sajnál-

ta, hogy nincs rajta rendesebb ruha, és a zsebében még egy százas. Ha az asszony szóba áll vele, meghívhatná egy kis itókára. Bár így is maradt 55 forintja.

Amikor kifelé ment a fodrászüzletből, megint bekukskált a függöny résén, és látta, hogy a bura már lekerült Maca fejéről és fésülük.

Kint az utcán nem sokáig kellett várakoznia. Ahogy az özevgy kilépett az ajtón, ő is elindult. De mintha idáig kergettek volna, szíve alig fért a mellkasába.

Tisztes távolból követte. Amikor a nő a kapunál megállt, Hadadi Jóska is lecövekelte. Maca elmosolyodott, s a vén legénynek ez elég bátorítás volt ahhoz, hogy közelebb lépjen.

— Ugye nem haragszik? — dadogta.

— Miért haragudnék — villogtatta fogsorát az asszony.

— Mert szeretnék kérdezni valamit.

— Hát tessék — biztatta a nő, aki szemmel láthatóan élvezte a férfi bátorlanságát.

— Hát csak azt szeretném kérdezni, hogy kell-e magának selyem?

Maca hangosan elnevette magát. Hadadi megjedte, s hogy a nő be ne szaladjon a házba, gyorsan hozzátette:

— De traki selyem ám...

— No, ne mondja! — adta

a naiv csodálkozást a nő —, aztán mennyiért adja?

Hadadi úgy érezte, hogy lángok nyaldossák körül. Hangosan fűjt, majd topogni kezdett, mert hát most mit mondjon?

A rafinált Maca azonban már jól sejtette, hogy a vén legény miben sántikál. Tekintetével alaposan végigméregelte emberét, és szinte parancsolóan mondta:

— Hát akkor jöjjön be. Aztán majd megegyezünk.

Hogy az egyezés miként jött létre, azt eltakarta a kis városkára boruló éjszaka.

Hadadi Jóska reggel azt mondta Macának:

— Hallod?! — Feleségül is elvénnelek én téged, ha ki tudnál jönni az anyámmal.

— Miért ne tudnék kijönni bárkivel, ha egy ilyen melákot, mint te, meg tudtam szeretni.

— Hát szeretsz?

— Ó, te mamlasz — csimpaszkodott Hadadi nyakába — menj, és kérd el magad mára a munkából.

— Minek?

— Jaj, de sokat tudsz beszélni! — adta a bosszúsát Maca — hát, hogy elmenjünk a tanácsra.

Hadadi habozás nélkül elindult. Az utca végén egy pilanatra megállt, mintha valamit még kellett volna beszélni az asszonnyal, de aztán továbblépett, és egy hirtelen eszébejuttott nótát kezdett fűtyörészni...

A gazdasági vezetők felelőssége az üzemi demokrácia gyakorlásában

Írta: Gulyás János vezérigazgató-helyettes

Rövidesen egy éve lesz, hogy érvénybe lépett az üzemi demokrácia fórumrendszerének működésével kapcsolatos szabályozás. Az eltelt időszak tapasztalata már módot ad néhány általános és konkrét következtetés levonására. Mindenekelőtt megállapítható, hogy a pártszervek elvi-politikai irányításával egységesebb felfogás és cselekvés alakult ki. Javult az együttműködés és a munkamegosztás a végrehajtásban érintett szervek között. Erősödött a folyamatban a szakszervezeti mozgalom — főként a bizalmiak szerepe és felelőssége.

Erősödött a dolgozóknak a döntésben való részvétele, növekedett a demokratizmus közvetlensége. Egészséges folyamat indult el a fórumok munkájának összhangjában, a párhuzamosságok, a formális csökkentésében. Fokozódott a dolgozók társadalmi és termelési aktivitása. Konkrétabb, érdemibb javaslatok, kritikusabb vélemények hangzottak el a fórumokon, s ez legtöbbször párosult a nagyobb felelősségérrettel, a gazdasági feladatok végrehajtásának hatékonyabb támogatásával.

A végrehajtásban, az alapvetően kedvező összkép mellett megállapítható, hogy a kitűzött célokhoz mérve, az eredmények még csak kezdetiek. Egyértelművé vált, hogy a szakszervezeti bizalmiaknak még nagyobb megértésre és támogatásra van szükségük.

A következőtesebb érvényesülést hátráltatja, hogy jelentősen hat még a megsokkottság. Sokan a régi munkamódszerek keretei között próbálják érvényesíteni a megnövekedett követelményeket, holott ezek a munkastílus, a szemlélet fejlesztése, a bevált módszerek mellett új elemek beiktatását, a jogok és a kötelezettségek magasabb összhangját és együttes érvényesítését is igénylik.

Az üzemi demokrácia gyakorlásának feltételeiről a gazdasági vezetőknek kell gondoskodniuk. A szabályzat ennek megfelelően a gazdasági vezetők köteleességévé teszi annak biztosítását, hogy a dolgozók kellő időben tájékoztatást kapjanak a munkahely előtt álló legfontosabb feladatokról, ezzel is elősegítve, hogy felkészülten vehessenek részt a helyi elhatározások kialakításában, végrehajtásában.

Ennek egyik feltétele az is, hogy megfelelő tájékozottsággal és hatáskörrel rendelkező gazdasági vezetők rendszeresen vegyenek részt a fórumokon. A részvételen és a válaszokon túl is tegyenek meg minden lehetőséget a dolgozók kezdeményezésének kibontakoztatása érdekében.

Az érdemleges határozat elfeltétele a megfontolt előterjesztés és a reálisan számbavehető megoldási változatokat tartalmazó javaslat. Itt kell szólni arról, hogy termékeny vitára csak akkor számíthatunk, ha a dolgozóknak kellő idejük jut a tanácskozásra való felkészüléshez.

Az üzemi demokrácia folyamatos érvényesülését segíti, ha nem maradnak válasz nélkül a tanácskozásokon felteremtett azok a javaslatok sem, amelyek elfogadására nincs lehetőség. A külön vizsgálatot igénylő észrevételekre, javaslatokra 15 napon belül írásban kell válaszolni.

Az eddigi leíratait figyelembe véve a három legjelentősebb fórum tapasztalatairól lesz szó a következőkben. Nevezetesen a termelési tanácskozásokról, az együttes értekezletekről és a szocialista brigádvezetők tanácskozásairól.

Az üzemi demokrácia érvényesülését legszélesebb fóruma a termelési tanácskozás. Ezeken biztosítható a dolgozók szinte teljeskörű bevonása a szolgálati helyek vezetésébe, a vezetés ellenőrzésébe, a cselekvési egység kialakításába.

Hatásköre lényegében a termelési feladatokkal, a versenylvállalásokkal, a verseny keretében az egyes kintünetések adományszóval, a szolgálati helyet, illetve a dolgozókat érintő jelentősebb kérdésekkel kapcsolatos döntések meghozatala.

Ez tulajdonképpen a legrégebbi idő óta alkalmazott fórum. Amíg korábban negyedévenként kellett szervezni, addig a jelenlegi rendelkezés kötelezően évenként kétszeri összehívását írja elő.

Az 1978. évi tapasztalatok szerint a tanácskozások, beszámolók tartalmilag javultak. Mindjobban a szolgálati hely konkrét feladataira irányulnak. Többet kellene azonban szólni a végrehajtás mikéntjéről. Így várható el a dolgozók aktivitásának még további növekedése.

Nagyon lényeges, hogy feltétlenül rágaszkodjanak a szakszervezeti és gazdasági szervek ahhoz, hogy csak azok a kérdések, témák kerüljenek a termelési tanácskozás elé, amelyek a hatáskörébe tartoznak. Egyes helyeken ugyanis elsősorban a kollektív szerződés végrehajtása, a szociális tervek teljesítésének értékelése került a vita középpontjába, jólle-

het ezek a kérdések más fórum hatáskörébe tartoznak.

Bár növekedett az aktivitás, mégsem mondhatjuk, hogy a dolgozók többségét be tudtuk kapcsolni a döntések előkészítésébe. Ennek több oka is van. Mindenekelőtt még kísért a régi megszokott stílus, amikor ezek a tanácskozások érdemi vita helyett jóformán csak a tájékoztatást látták el.

A dolgozók nem kapnak megfelelő időben tájékoztatást a tárgyalandó témáról. Ritkán terjesztnek elő alternatív javaslatokat. Hosszú időt vesz igénybe a válaszadás, főként a felsőbb szervek hatáskörébe tartozó kérdésekre. A negatívumok természetesen csökkentik a résztvevők számát és aktivitását egyaránt.

Az a feladatunk, hogy a termelési tanácskozásokat tartalmas fórumokká változtassuk. A feladatok mechanikus felsorolását váltsa fel a közérthető, konkrét feladatok ismertetése. Az előkészítéstől a válaszadásig, a határozatok megvalósításáig éreznők kell a dolgozóknak, hogy számíthatnak véleményükre, észrevételeikre. Problémáikat meghallgatják, szavukat figyelembe veszik, és a végrehajtás során számitanak hathatós részvételükre.

A szakszervezeti választott szervek és a bizalmiak együttes ülése az üzemi demokráciának új fóruma.

Ezek lényegében a szakszervezeti szervek jogkörét gyakorolják. E fórumok szolgálati helyi, területi és országos szinten egyaránt működnek. Az eddig megtartott ülések tapasztalatai általában kedvezőek. Olyan kérdésekben sikerült felkelteni a dolgozók érdeklődését, amelyekről korábban információt is alig kaptak. Az országos és a területi szintű tanácskozások mellett a nagyobb szolgálati helyeken is előrelépés, frásban eljuttatták a beszámolókat a résztvevőkhöz. Így mód nyílt arra, hogy a bizalmiak csoportjuk tagjaival megvitassák azt. A kisebb szolgálati helyeken sajnos nincs lehetőség a beszámoló leírására és sokszorosítására.

Az együttes ülések napirendjére tűzött kérdéseket a jelenlevők nagy felelősséggel vitatták és foglaltak állást. Nem jellemző, de több helyen már alternatív javaslatokat terjesztettek a testületek elé.

A vitakészséget az a körülmény is befolyásolta, hogy a tárgyaló témában a döntés melyik fórumot illeti meg. Ha alacsonyabb szinten olyan kérdést tárgyalnak, amelyben felsőbb szerv már döntött, vagy nem tartozott hatáskörükbe, akkor vagy formális vita vagy érdektelenség volt tapasztalható.

Az együttes ülések hatáskörébe tartozik a gazdasági vezetők irányító tevékenységének az értékelése. E feladatnak legjobban a területi szintű értekezletek feleltek meg. A szolgálati helyeken vagy egyáltalán nem, vagy csak általában beszéltek a vezetői munkáról, esetleges óvatosságról.

A bizalmiak túlnyomórészt tájékoztatották a tagságot az együttes értekezlet állásfoglalásairól. Ezek azonban csak felületes ismertetések voltak.

A fórumok eddigi működése arra figyelmeztet, hogy nagyobb gondot kell ezeket előkészíteni. Valóban a hatáskörébe tartozó témák, alternatív javaslatok lehetnek forrásai a termékeny vitának. Elengedhetetlen a fórumra készülődésen kívül is a bizalmiak rendszeres tájékoztatása, a vasút előtt álló feladatokról, az eredményekről, a nehézségekről.

A szocialista brigádvezetők tanácskozásai a MÁV területén a korábbi években is rendszeres fórum volt. Nem volt azonban egyértelműen szabályozva a tanácskozás hatásköre. Az új szabályozás új tartalmat adott e fórumnak.

A brigádvezetői tanácskozás hatáskörébe tartozik a versenylvállalások elfogadása, a munka- és üzemszervezésre, a munkaidő alap hatékonyabb felhasználására, az anyag- és energiatakarékosságra vonatkozó intézkedési terv elfogadása. Ezekkel a témákkal a legtöbb helyen csak formálisan foglalkoztak. Kiseb szolgálati helyeken ilyen tervek nem is készítették.

A tanácskozások tapasztalatait összevetve, megállapítható, hogy az üzemi demokráciának ez a fóruma életképes. Felelősséggel tudnak dönteni a brigádvezetők a hatáskörükbe adott ügyekben.

Működésük eredményességét természetesen szinte meghatározza a szakszervezeti szervek és a gazdasági vezetők hozzáállása. Arra kell következetesen törekedni, hogy a tanácskozások ne csak a jogok érvényesülésének, hanem a kötelezések meghatározásának fórumai is legyenek.

Az egy év tapasztalatait figyelembe véve, 1979. január 1-től sor kerül a vasúti szabályozás kisebb módosítására. Elsősorban az átfedések megszüntetése, a döntési jogkörök egyértelmű elhatárolása a módosítás célja.

Tudósítók beszámolóit az ifjúsági parlamentekről

A fiatalok felelősséggel szölköztek közös dolgainkról

A vasúti szolgálati helyeken november 15. és december 15. között tartották meg az ifjúsági parlamenteket, tehát valamivel később, mint más üzemeknél, intézményeknél. A „késés” oka az őszi forgalom volt, hiszen a termelés, a gazdasági munka mindennél előbbre való. Ez egyébként a parlamenti beszámolóknak és a hozzászólásokban is kifejezésre jutott.

De vegyük sorra, hogyan számoltak be minderről tudósítók.

Példamutató helyállás Dunakeszin

Orosz Károly írja Dunakeszi-ről:

A járműjavító üzem fiataljainak parlamentjén megjelent Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára, Kardos Tibor, a MÁV-vezérigazgatóság 10. szakosztályának vezetője, Rónai Árpád, az MSZMP Dunakeszi városi Bizottságának első titkára és Révay Sándor, a MÁV Ipari Üzemek szakszervezeti bizottságának titkára.

Antal János megnyitó beszédében üdvözölte a résztvevőket, majd arról szölközött, hogy a mostani ifjúsági parlamentnek különös jelentőséget ad a KMP 60. évfordulójára, valamint a KIMSZ közelgő jubileumára emlékezés. Ezen túlmenően növeli a számvetés értékét, az ifjúsági törvény végrehajtása mérlegelésének súlyát, hogy az üzem dolgozóinak több mint egyharmada 30 éven aluli, s munkájuk számottevően befolyásolja az üzemre háruló feladatok teljesítését.

Az ifjúsági törvény végrehajtásának helyzetéről Bakó Károly üzemigazgató számolt be. Méltatta a fiatalok helytállását, különösképpen az ifjúsági szocialista brigádok példamutatását, a KISZ mozgósító szerepét, a KMP 60. évfordulójára kezdődő jubileumi forradalmi műszak sikerét. Név szerint említette többek között a Juhász Gyula nevet viselő kollektívát, amely elnyerte a KISZ KB Ifjúsági Nívódíját. Ennek a brigádnak tagjai szerkesztették azt a világméretű próbapadot, amelyet arany diplomával tüntettek ki az Alkotó Ifjúság pályázat

moszkvai, nemzetközi kiállításán. Hasonló elismeréssel említette meg az üzem igazgatója a Makarenko ifjúsági szocialista brigád, amelynek tagjai a MÁV-nál kezdeményezték a „Tegyük szebbé övednánk!” mozgalomban a verseny első helyezettei lettek.

A fiatalok aktivitását jól érzékelteti az is, hogy a parlament megelőző, gyáregységi ifjúsági ankétokon csaknem 300 fiatal szölközött fel, őszintén feltárva a közös gondokat, nem titkolva a beilleszkedés nehézségeit sem. Mert még nem minden megy zökkenőmentesen, és sokszor bizony a munkahelyi vezetők vagy éppen az idősebb dolgozók görögítenek akadályokat a gondok megoldása elé, akár „csak” úgy, hogy munkájuk végzésében nem mutatnak követendő példát. A fiatalok megbecsülését egyébként jól érzékelteti, hogy az évi béremelés több mint felét a KISZ-korú dolgozók kapták.

A hozzászólók alátámasztották, illetve kiegészítették az igazgató beszámolóját. Szót kért Koszorus Ferenc főtitkár is, s többek között kijelentette:

— A dunakesziek sok sikert értek el az ifjúsági törvény végrehajtásában, amiért elismerés illeti őket. Azt azonban a hozzászólók is érzékeltették, hogy sok még a tennivaló. Az üzem vezetői továbbra is munkálkodjanak együtt a fiatalokkal, cselekedjenek közösen, egymásért, hogy a következő ifjúsági fórumon még több sikerről adhassanak számot.

Megismerni egymás munkáját

Több mint háromszáz fiatal képviselték azokat a küldötteket, akik december 2-án tárgyalóasztalhoz ültek a MÁV Számítástechnikai Üzem Mészáros utcai tanácstermében. A többség vidékről érkezett, hiszen azok is képviseltették magukat az ifjúsági parlamenten, akik az üzem dolgozójaként Szolnokon, Szegeden, Debrecenben, Záhonyban, Miskolcon, Szombathelyen és Pécsen dolgoznak — írja Köhidi László.

A küldötteket Doróczy Mária KISZ-titkár köszöntötte, majd átadta a szót Fekete Andrásnak, az üzem igazgatóhelyettesének.

Tényként hangzott el, hogy a 600 főnyi létszámból 325 a harminc éven aluliak száma. Közülük minden negyedik fiatal egyetemi, vagy főiskolai oklevelet szerzett. Jelenleg is sokan tanulnak. Különösen népszerű a nyelvtanulás, ami a számítástechnika külföldi szakismereteinek megszerzéséhez nyújt konkrét segítséget. A beszámolóban sok szó esett a munkáról, a helytállásról, majd a hozzászólások következtek.

Harminc vélemény a beszámolóról

A szegedi vonatási főnökség ifjúsági parlamentjén — Gellert József tudósítása szerint — Fábrián József a főnökség vezetőmérnöke, tartott beszámolót az ifjúsági törvény végrehajtásáról, a tett intézkedésekről és az elért eredményekről. Ez utóbbiak közé sorolta a szakmunkástanulók helyzetének kedvező változását. A korábbi gyakorlattal ellentétben: már nem kell Szentestére ájárniuk, mivel a képzést teljes egészében helyileg megoldották. A főnökségnek jelenleg 25 szak-

A vitában a legaktívabbak a záhonyiak voltak, közülük hárman is felszóltak. Elmondták, hogy üzemegységük negyven dolgozójának az átlagos életkora mindössze 24 esztendő. Szeretnék, ha a budapesti központ és a vidéki üzemegységek kapcsolata szorosabb lenne. Az ifjúsági parlament küldötteihez eljuttatott intézkedési tervet eléggé általánosnak minősítették, s szerintük jobb lett volna, ha előzetesen véleményezhették volna azt a vidéki üzemegységek fiataljai is.

Egy szegedi küldött azt szorgalmazta, hogy negyedévenként adjanak ki üzemi versenyhíradót, hogy a különböző egységek dolgozói többet tudjanak egymás munkájáról. A fiatal műszakiak és közgazdászok tanácsának megalkulásától is hírt adtak a hozzászólók, majd a szolnokiak küldöttei Lenin szavaival fejezte be mondandóját: „Aki ma nem tud tanulni a munkától, az holnap nem tud dolgozni a tudatlanságtól!”

A számítástechnikai üzem fiataljai tisztában vannak ezzel. A fiatalokról való gondoskodás egyik megnyilvánulása-ként tavaly heten kaptak lakást, illetve hárman kamatmentes kölcsönt családi ház építéséhez. Az idén 8 fiatalnak nyújtott segítséget a vasút lakásgondjaik megoldására. A fiatalokról való gondoskodás egyik megnyilvánulása-ként tavaly heten kaptak lakást, illetve hárman kamatmentes kölcsönt családi ház építéséhez. Az idén 8 fiatalnak nyújtott segítséget a vasút lakásgondjaik megoldására.

A fiatalokról való gondoskodás egyik megnyilvánulása-ként tavaly heten kaptak lakást, illetve hárman kamatmentes kölcsönt családi ház építéséhez. Az idén 8 fiatalnak nyújtott segítséget a vasút lakásgondjaik megoldására.

A gazdasági vezetők beszámolójaiban szóban és írásban harminc fűztek véleményt, illetve tettek fel kérdéseket. Javasolták, hogy az üzemanyag-megtakarítási prémium-feltételek teljesítésébe a szelvényeket is vonják be, hiszen az ő jó, vagy rossz munkájuktól is függ a vontató járművek üzemanyag-fogyasztása. A szabadban dolgozó asztalosok, akik közreműködnek a kocsiszekerények javításában védőkesztyűt kértek. Mások kisgépek beszerzését sürgették. A fiatalok ilyen és ehhez hasonló panaszait orvoslására a válaszbizonyos ígéretek elhangzottak, de jó lenne, ha maguk a fiatalok is többet tennének a problémák megoldásáért — fejezte be levél a tudósító.

Ugyancsak Szegedről, az épület- és hídfenntartási főnökség fiataljainak parlamentjéről kaptuk az alábbi tájékoztatást:

„Az írásos beszámoló a fiatalok jó előre kézhez kapták. Volt tehát idejük alaposan áttanulmányozni, s véleményt mondani a leirtakról. Választ kaptak arra is, hogyan valósultak meg a legutóbbi parlamenten tett javaslatok.

1975 óta például — a ká-

A bírálatokkal sem fukarkodtak

Boldizsár Gyula tudósítása Békéscsabáról érkezett, ahol a vasutas klubkönyvtár szépen díszített nagytermében tartották meg a pályafenntartási főnökség ifjúsági parlamentjét, mintegy ötven fiatal részvételével.

Üdvari Sándor, a főnökség vezetője hű képet festett be a pályafenntartási főnökség ifjúsági parlamentjéről, mintegy ötven fiatal részvételével. A főnökség vezetője hű képet festett be a pályafenntartási főnökség ifjúsági parlamentjéről, mintegy ötven fiatal részvételével. A főnökség vezetője hű képet festett be a pályafenntartási főnökség ifjúsági parlamentjéről, mintegy ötven fiatal részvételével.

Közvetlen légkör, élénk vita

A békéscsabai MÁV-szertár ifjúsági parlamentjéről is kaptunk tudósítást. A Hámán Kató KISZ-alapszervezet ifjúsági felelőse ennek kapcsán írja, hogy KISZ-alapszervezetük négy évvel ezelőtt 10 taggal alakult meg, s ma már 20 fővel működik. A számszerű növekedésnél is jelentősebb azonban a KISZ-fiatalok hatása környezetükre, amelyet a parlamenti beszámoló is elismert. Ezen kívül az ifjúsági szervezet titkára is méltatta az alapszervezet fiataljai által elért eredményeket. Részt vettek minden politikai megmozdulásban, fél éven belül két kommunista műszakban. A hozzászólások során két fiatal számolt be az új munkahelyen szerzett kedvező tapasztalatairól, a beilleszkedés körülményeiről. A tanácskozást a tudósító hasznosnak, előremutatónak értékelte, különös tekintettel a közvetlen légkörre, az élénk vitára, a fiatalok lelkesedésére.

Oroszáza és a környező kis állomások fiataljainak a parlamentjéről is kaptunk beszámolót.

Bodnár László állomásfőnök

Egyenrangú partnerként

Balassagyarmaton a körzeti üzemfőnökség fiataljainak tanácskozásán, amelynek színhelye a szakszervezeti kultúroththon nagyterme volt, 66 har-

derutánpótlási tervnek megfelelően — 13 fiatal állítottak vezetői posztra, s valamennyien megálltak helyüket. Az újonnan beállítottak szakmai, politikai, gyakorlati és elméleti felkészültsége általában alaposabb, mint elődeiké volt. A beszámolóban kiemelték, hogy a főnökség vezetői megbecsülik a fiatalokat, elismerik munkájukat, amely ott kezdődik, hogy a KISZ-vezetőket egyenrangú partnernek tekintik. A legutóbbi ifjúsági parlament óta 32 fiatal részesült különböző kitüntetésben, ezenkívül az az ifjúsági versenymozgalmakban harminchatan érdemelték ki a kiváló címet.

Az írásbeli beszámolót Gulácsi Antal vezetőmérnök szóban kiegészítette, majd 12 hozzászólás hangzott el. Ezek többsége a munka további javítását célozta. Az egyik javaslat szerint például jó lenne az épület- és hídfenntartási főnökségek között országos munkaverseny meghirdetni. Egy másik vélemény szerint a kommunista műszakok lehetőségét, lendítőerejét és tudatformáló szerepét jobban ki kellene használni. A hozzászólások mind megegyeztek abban, hogy a főnökségnél lezajlott átszervezés óta a munka javult, s több vonatkozásban tapasztalhatók a fejlődés jelei.

pályamunkások átlagos órabére 11,40-ről 15,40-re, az előmunkásoké 15-ről 18,40-re emelkedett, ezenkívül havi teljesítményprémium is megilleti őket.

Az ifjúság szocialista szellemű neveléséről, munkában való helytállásáról, egészségének védelméről, művelődéséről, sportolási lehetőségeiről, a gazdasági vezetés, a párt- és a társadalmi szervek együttes felelősségéről is részletesen szólt a beszámoló, majd a további feladatokra vonatkozó intézkedési tervet ismertette a főnökség vezetője.

A résztvevők közül többen elmondták véleményüket, s a bírálatokkal sem fukarkodtak. Az intézkedési tervet azonban változtatási javaslat nélkül valamennyien elfogadták, jónak tartották. Ennek valóra váltása is záloga lesz a további munka sikerének.

vitaindító beszédében elmondta, hogy az ifjúságpolitikai feladatok helyi meghatározásánál előtérbe helyezték az újfélvétel fiatalok kiképzését, oktatását és továbbképzését. Ehhez nagy segítséget adtak a szocialista brigádokban tevékenykedő idősebb dolgozók. Nem rajtuk múlt, hogy a felvett 11 fiatal közül négyen kiléptek a vasúttól. Oroszáza jelenleg 75 fiatal dolgozik, s az összlétszám 27 százaléka harminc éven aluli. Munkájuk nagy mértékben elősegítette a szocialista brigádok vállalásainak teljesítését, az állomás kollektívájára elé kitűzött célok elérését. Részt vettek a kommunista műszakokban, a helyi nyolctantermes iskola építésében, ahol 1260 órát teljesítettek társadalmi munkában. Ezen kívül egy napi munkabérüket ajánlották fel az Egy nap a városért mozgalom céljaira.

Az állomásfőnök beszámolója után tizennyven kértek szót és mondták el véleményüket, javaslataikat. A parlament résztvevői elfogadták a következő két év feladatait tartalmazó intézkedési tervet.

minc éven aluli fiatal vett részt — írja Ketykó István. — A körzeti üzemfőnökségnél egyébként 174 fiatal dolgozik. A létszámhiányt jól érzékelt-

tette, hogy az utazószemélyzet fiataljai közül csak néhányan jelenhettek meg a parlamenten szolgálatuk miatt. Nem is szólván arról, hogy többen kirendeltként teljesítettek szolgálatot a nagyobb budapesti pályaudvarokon. Helytállásukat Somogyvári Lajos, a körzeti üzemfőnökség vezetője a beszámolóban is méltatta.

A beszámolóban a fő hangsúlyt az kapta, hogy a jövőben nagyobb gondot kell fordítani az ifjúsági versenymozgalmakra, a fiatalok mozgósítására, társadalmi, közeleli aktivitásuk növelésére.

— Üzemfőnökségünk területén megüresedett szolgálati lakások nagy többségét fiatalok kapták meg az elmúlt években. Ez is elősegítette, hogy a nálunk dolgozó ifjú vasutasok valamennyi lakásgondját megoldották, illetve minőségi cseréigényét — szám szerint tizenhárom — ki tudtuk elégíteni, igen nagy segítséget nyújtva ezáltal a családok alapított dolgozóknak.

A hozzászólók közül Ocsó-

vai István, a főnökség KISZ-bizottságának titkára az ifjúsági szocialista brigádok alakítását szorgalmazta, megemlítve, hogy jelenleg mindössze egy ilyen közösség, a mazonnyajvító Petőfi brigád működik. Kis László alapszervezeti titkár, forgalmi szolgálattevő a fiatalok munkahelyi gondjairól beszélt: nincs öltözőszekrényük, ahol elhelyezhetnék azokat a védőruhákat, amelyekre rossz időjárás esetén gyakran szükségük lehet. Füle Sándorné, a főnökség számviteli vezetője a szakszervezet követő anyagi elismerés módosítását és az ifjúsági alap összegének a felemelését javasolta. Csapó László, a budapesti igazgatóság ifjúsági felelőse a fiatalok versenymozgalmainak jelenlegi helyzetéről tájékoztatta a parlament résztvevőit. Váradt András, a városi KISZ-bizottság titkára örömmel nyugtázta, hogy a fiatalokat nemcsak ezen a parlamenten, hanem minden más fórumon is egyenrangú partnernek tekintik az idősebbekkel. A fiatalok mindennapi becsületes munkájukkal szolgálták rá arra, hogy így legyen.

Az igazgató is hozzászólt

Rövid, de a lényegre kiemelő tudósítást küldött a Hatvan — salgótarjáni pályafenntartási főnökség fiataljainak Hatvan állomáson megtartott tanácskozásáról Rapi József — rámutatva többek között, hogy a fiatalok a közeljövőben létrehozhatják önálló KISZ-szervezetüket, ami a korábbi átszervezés folytán eddig nem volt —, Kovács István Miskolc-Tiszai pályaudvarról, valamint Németh Pál Szerencs állomásról.

Az előbbi tudósítás egyik leglényegesebb adata, hogy Miskolc-Tiszán 140 fiatal részvételével zajlott le az ifjúsági parlament, s hogy Komcz Zoltán állomásfőnök beszámolója, valamint Nagy Ferenc KISZ-titkár kiegészítője után Egri István, a MÁV vezérigazgatóság 8. szakosztályának vezető-

je és dr. Pásztor Pál vasúti-igazgató is „feliratkozott” a hozzászólók listájára. Valamennyien nagy elismeréssel beszéltek a vasutas fiatalok helytállásáról, a közösen elért eredményekről.

Ami a szerencsi tanácskozást illeti, tudósítónkra Bonczás László körzeti állomásfőnök beszámolójának egyik részlete tette a legnagyobb benyomást. „A dolgozók életkoránálunk nem adhat okot semmiféle megkülönböztetésre.” — mondotta az előadó. A törzsgárdatagok megbecsülésében, akárcsak a jól dolgozó fiatalok munkájának elismerésében ugyanez a gondolat fejeződik ki. Minden eredmény közös munka gyümölcse s ez nem lehet másképpen a jövőben sem.

Reális igények

Kevés olyan főnökség van, mint a MÁV Magasépítő, ahol a dolgozók csaknem egyharmada 30 éven aluli. Érthető, hogy megkülönböztetett figyelem kíséretében a december 5-én megtartott ifjúsági parlamenten, amelyen 260 fiatal képviselővel 54 küldött tárgyalta meg Török Jánosnak, a főnökség vezetőjének az elmúlt két évről szóló beszámolóját — olvastuk Szász Ferenc tudósításában.

A beszámolóban kitűnt, hogy a főnökség gondosan foglalkozik a pályakezdő fiatalok fejlődésével, előrehaladásával. Jelenleg 3 egyetemi, 8 főiskolai, 39 középiskolai, 145 nyolc általános iskolai (ebből 117 szakmunkás) és, sajnos, még mindig 39 nyolc általánosnál alacsonyabb végzettségű szerinti oszlanak meg a főnökség fiataljai. Az utóbbi két évben hat fiatal került vezető munkakörbe.

A főnökségen 6 ifjúsági szocialista brigád dolgozik. Kiemelkedik közülük az aranykoszorús Gagarin villanyszerelő brigád.

A fiatalok keresnek az utóbbi években a főnökségi átlagnál nagyobb ütemben emelkedett. A szociális helyzet a legutóbbi parlament beszámolója szerint még kedvezőtlenebb volt, azóta sokat javult. 1976 — 77-ben 1 millió 265 ezer forintot fordítottak a munkásszállás korszerűsítésére.

Nagy Kálmán szb-titkár és Horányi Ágnes, a KISZ-szervezet titkára egészítette ki a beszámolót, majd megkezdődött a hozzászólások. A négy főépítészvezető, a nyolc építészvezető és a főnökség egyéb részlegeinek küldöttei

őszintén és bátran tárták fel problémáikat. A sort egy-egyesen levő kismama nyitotta meg, aki írásban küldte el hozzászólását, többek között javasolta: a főnökség kezdeményezze, hogy a törzsgárdatagságba számítsák be a dolgozók szakközépiskolai tanulmányi idejét.

Több hozzászóló foglalkozott a fiatalok lakásproblémájával. Elismerték a főnökség minden lehető megteszt, de kérték, hogy a jövőben fokozottabban támogassák a magánérdekből építkezőket és nyújtsanak szélesebb körű tájékoztatást a lakásépítési lehetőségekről, s a kölcsönökről.

A felszólalók egy másik csoportja a sportolási és művelődési lehetőségek bővítését kérte. Többen kifogásolták, hogy a Szakma ifjú mestere vetélkedőt csak négy szakmában hirdették meg legutóbb, pedig a fiatalok érdeklődése megdőnt iránta.

A felszólalásokra adott válaszában Török János igazgató egyebek között közölte, hogy műszaki fejlesztésre az idén 40 millió forintot kapott a MÁV magasépítési főnökség, ebből korszerű előkészítő segédüzem létesítenek, betonüzemmel és központi vashajlító teleppel. Az igazgató végül átadta a KISZ-szervezetnek az ifjúsági alpból vásárolt magnetofont, majd az ifjúsági versenyekben eredményt elértéknek nyújtotta át a díjakat.

Kulcsár Mária kiváló ifjúsági szakember minősítést kapott, harman: Bólya Endre, Kassik Pál és Pétervári János a Szakma ifjú mesterei cím birtokosai lettek.

Szívhangok öt tételben

„Minden emberi szépség forrása a napfény és az anyatej. Anya nélkül nem születnének sem költők, sem hősök.” (Puskin)

Szférák zenéje — huszonkét cénahangra. A legcsodálatosabb kórus, amelyet valaha is is hallottam; az újszülöttek. A legifjabb kardalos — Pelsőczy Anna — három óra csupán; alig 180 perce, hogy az esztendő 1179. csecsemőjeként bejegyezték a Budapesti MÁV Kórház születésének naplójába. A többiek bizony idősebbek nála — ám a kort még csak órákban-percekben számolják a kicsiny helyiségben. Ács Krisztina, Irházi Krisztina, Lőrök Anikó, Roznyik Bernadett és Szatmári Zsolt is az elmúlt huszonegy órában válhatott e csodakórus teljes értékű tagjává, amelynek kor-előke sem múlt el még egy hetes.

Simon Szabolcs — már-már férfiú: kilenc napos — útra készen: édesanyja, Simon Györgyné karjában várja édesapát, a váci villamos vonalfeügyelőség járőr-szerelőjét, hogy elbúcsúzzon a kórháziaktól, útnak indulhassanak. Haza (Idejekorán meg kell tudni: az Élet váratlan meglepetések sorozata... apa jön ugyan, de Újpestről telefonált — a gépkocsi elakadt a hajnal óta hulló hóban.) Szabolcs korábbi helye az újszülött-szobában viszont már új lakóra vár: két kismama várja — összeszorított fogakkal, még hangtalanul — a szülőszobában. Esztergomi Imréné és Svéd Dezsőné. Dr. Mészáros Zoltán alorvos Esztergominé mellett áll, a magzat szívhangját hallgatja-számolja.

Százötvenet dobban a parányi szív egyetlen perc alatt. A főmadám — Cserháti Gyözőné — megnyugtatóan mosolyog a kismamára; most türelme és erőre van szüksége. A kilenc hónapos visszszámolás véget ért. Dr. Gyöngyössi Andor osztályvezető főorvos udvarias határozottsággal kitéssékel a szülőszobából (avatatlannak immár ott nincs helye):

— Rövidesen újabb kisvasutas születik!

Előjáróban a félszázados hagyományokról beszélgetünk. Arról, hogy a MÁV 1924-ben létesített Betegségi Biztosítói Intézete, megalakulásától példát mutatott az anya- és csecsemővédelemre. Születési, szoptatási és baba-segélyt adott — lényegesen többet, mint akkortájt az OTI. Szülés után hatheti teljes fizetés dukált a biztosítottoknak, s ezt tetézte a havi fizetés 80 százalékát kitevő születési segély, a 25 százalékos baba-segély és a napi bér felét elérő szoptatási segély.

Am a „kisvasutasok” csak 30 esztendeje, 1948 óta láthatják meg a világot itt, a saját kórházukban. Az akkor húszéves MÁV Kórház 1947 végén bővült ki a szülészettel. Talán pontos számmal is szolgáltathatnánk, de elégedjünk meg ennyivel: évente átlagosan 1200-an születnek itt (a rekordesztenő 1975 volt, 1500 babával), ma holnap a negyvenedik nevet jegyzik be ama nagykönyvbe.

— Persze, ami a kezdtekben korszerű és jó volt, az időközben avulttá vált — mondja Gyöngyössi főorvos, aki 13 éve áll az osztály élén.

Hatalmas sóhaj — amely az elmúlt hónapok, évek végéhez közelgő kálváriájára utal —, az átépítés rövidesen befejeződik. Először az újszülött osztályt alakították ki, majd az idén a négyágyas szülőszobát korszerűsítették. A kismamák háromágyas kórtermekben készülnek életük nagy eseményére, pihenik ki az — úgy vélem: férfi által leírhatatlan, elképzelhetetlen órák szorongásait-kinjait.

Csökken a korábbi zsúfoltság, s helyük van azoknak a — korszerű szülésvezetéshez kellő — gépeknek is, amelyek a közeli napokban érkeznek. (Addig is különféle szívhangszámláló és fájásészlelő módszerekkel igyekeznek elejét venni az esetleges rendelkezéseknek.)

Genius loci — a hely szelleme, amely sok mindent meghatároz. Főorvostól kismamáig erre utalnak mindazok, akik azt vallják: ez a mi kórházunk, itt itthon vagyunk. Talán ezért sem meglepő, hogy még az orvosok jó része is — itt, az osztályon például dr. Ágg Károly főorvos, dr. Villax László főorvos, dr. Komlósy Hajnalka és dr. Mészáros Zoltán — vasutas-dinasztia tagja. Ágg doktor édesapja az Istvánbeli Főműhelyben dolgozott (a fia a MÁV Tervező Intézetének műszaki rajzolója), a felesége pedig a rendelőintézet szemész főorvosa.

— Aki vasutas gyermeke, az többé-kevésbé maga is vasutas — ekként vélekedik. — Ez pedig érzelmi többletet jelent. De sokan mondják az istvánbeliek közül: „én ismerem az Ágg bácsit”. S az együvé tartozás az orvos meg a beteg kapcsolatát is meghatározza...

Dr. Ágg Károly viszont azzal kérkedhet: vezetett már olyan szülést, amelynek egyik főszereplőjét — a kismamát — húsvalahány esztendeje ugyancsak ő segítette a világra. (1955. január 1. óta munkahelye a MÁV Kórház, de már medikusként — 1945-ben — a kórház nőgyógyászatának osztályára lehetett. Ez pedig akkortájt rendkívül sokat jelentett: lakást és kosztot — a kórház épületében!)

Mészáros doktor gyermekkori emlékképei között is feldereng e patinás épület: ha beteg volt, gyógyíttatni hozta ide édesapja... szerencsére ritkán kényszerültek erre. De folytathatjuk a sort a főmadámmal is; Cserháti Gyözőné 1948 óta a MÁV Kórház dolgozója, s szinte az egész családja vasutas. A felmenők, a rokonok között volt-van mozgonyvezető, fűtő, főkalauz, vonatvezető (az édesapja vonatkísérő volt). Meglepő-e, ha a női vasutasok, vagy a vasutas-feleségek kettőzött bizalommal tekintenek reá?

Tíz lépés előre, tíz lépés hátra — séta a folyosón. Bu-

zás Zoltánné, a Számítástechnikai Üzem géplyukasztó dolgozója három és fél éve már megtette e lépéseket. Akkor Bernadettet segítették a világra — császármetszéssel. Az akkori beavatkozás ma is fokozott figyelmet parancsol:

— Csak december 20-ra vártuk a babát, de érzem már a fájásokat. Albertirán lakunk; tanácsosabbnak tűnt korábban bejönni. Máskor is, ha bármi bajom van, ide, a rendelőintézetbe jövök el...

Bernadett érkezésekor itt volt az édesapja is. Vajon itt lesz-e most is?

— A „kispapák” jelentését mindaddig nem szorgalmazzuk, amíg a rekonstrukció nem fejeződik be — így a főorvos. — Nemet természetesen senkinek se mondunk, aki akar, bent tartózkodhat az „apavárában”. Am, ha éjnek évadján nincs itt az édesapja, a telefonszámát viszont ismerjük, gyakran felhívjuk a szülőszobából: „Mit gondolsz, Kovács apuka, ki van a vonalban?”... S odatartjuk a kagylót a síró újszülötthöz: „Kovács Péterke vagyok, édesapám, megérkeztem!”... A vonal túloldalán ilyenkor néha elcsuklik a hang.

Hogy milyenek vagyunk mi, apák, a teremtés — büszke — koronái? Közhely: ki ilyen, ki olyan. A kórház orvosai gyakran az apákkal is meg-hallgattatják a magzat szívhangjait. Van, aki közönyösen csak ennyit mond: „Erdekes”. Mások viszont csokolgatni kezdek a kismamák kezét, karját. Az is előfordul, hogy magnószalagra veszik, hazaviszik, megőrzik eme születés előtti szívhangokat.

Nem szidja, nem dicséri az édesapákat dr. Némegy Edit, a gyermek belosztály adjunktusa: tényt közöl csupán. Egyik előadója az anyák iskolájának, amely a terhesgondozás keretében az idén kezdődött. Elsődleges célja a félelem nélküli szülés előkészítése. Némegy doktornő tanfolyamonként két előadást tart: apró tudnivalókkal, a vásárolni valók felsorolásával készíti fel a kismamákat az újszülött fogadására (a nővérek egyidejűleg ápolási gyakorlatot tartanak: pelenkáznak, fürdetnek, fület-szemet tisztogatnak), legközelebb pedig az újszülöttet fenyegető betegségekről szól, utalva az alapvető ellátási teendőkre a lázcsillapítástól az orvoshívásig. (Zárjeles mondat: még a felvilágosítás ellenére sem képes

sok szülő lázat csillapítani. Gyakran hoznak be magas lázzal apróságot a kórházba: „Ha elmúlt a láz, honnan tudná a doktornő, hogy mi a baj?”...)

Szülőket említettünk, s nem csupán anyát. A gyermeknevelés — hangsúlyozza dr. Némegy Edit — mindkettőjük feladata, csak ekkor lehet felhőtlen-szoros kapcsolat apa és gyermek között. Nos; az anyák iskoláján — örvendetes — apák is részt vesznek. Am még örvendetesebb volna, ha a jelenleginél is többen hallgatnák a szakorvosok megszívlelendő szavait.

Mert már a néhány óras csecsemő is érzékeli a világot. Ha nem így lenne, nem beszélne hozzánk Toth Ágnes csecsemős nővér — külön engedéllyel szülész női tanfolyamra is jár; édesapjának a hűga, a keresztanyja dolgozik a vasútnál —, nem emelné magához a legapróbbakat is, hogy enyhe ringatással, a pólya apró ütögetésével nyugtassa őket. Különösen hajnalban, 3 óra tájt van erre módja: e városszerte csöndes-nyugodt időben sajátos módon felerősödik az újszülött-szoba cénahang-kara. Anna, Anikó, Bernadett, Krisztina, Zsolt, s mind a többiek — a „kisvasutasok”, legifjabb állampolgáraink.

Ma még Toth Ágnes — és a többi áldozatkész csecsemős nővér — nyugtatja-gondozza őket. De karácsonyra — soha szebb karácsonyt! — már Ácsék, Irháziék, Lőrökék, Roznyikék, Szatmáriék, Pelsőczyék (anya, apa, meg talán a nagymama is) végzik otthon — végzik éveken, évtizedeken keresztül — e csodálatos feladatot.

Az újszülött-szoba természetesen akkor sem lesz üres. Mire e riport befejező sorainak gépbe kopogtatásához értem, boldogan fellélegezhetek a nemrég még vajdó kismamák is. Tovább gyarapítván e furcsa nap lány-arányát, a „kisvasutasok” sorába lépett Esztergomi Eva Erna és Svéd Györgyi is; az előbbi éjféli után, az „ifjabb” hajnalban, háromnegyed ötkor. Tíz deka három kiló volt mindkét leány.

Jelenthetem: jól vannak, egészségesek!

Földes Tamás

A vérüket adták

Lehet-e értékesebb ajándékot adni beteg embertársainknak ilyenkor karácsony táján, mint az életet, a gyógyulás reményét — a vért. A budapesti igazgatóság vöröskereszt szervezete a közelmúltban, az ünnepek előtt szervezte meg az év utolsó tétírtémesen véradó napját. A szokásosnál lényegesen többen jelentek meg az orvosok előtt, az „ajándékozók” színhelyén. A fényképezőgép ezeket a pillanatokot örökítette meg.



Vizsgálatra várakozik a véradók egy csoportja



Munkában az egészségügyi dolgozók a kihelyezett laboratóriumban



Az asszisztens felügyelete mellett lassan csorog az életmentő vér



Sörrel, szendvicssel vendégelték meg az önkéntes véradókat (Óvári Árpád képriportja)

„Mindig bíztam a mozgalomban”

EGY KITÜNTETETT FŐBIZALMI VALLOMÁSA

Tizenkilenc évesen kötött egy életre szóló szerződést a vasúttal. 1946-ban került a Keletibe távirásznak. Nagypapja a dombóvári pft-nél szolgált, édesapja pedig vonatkísérőként dolgozott. Tőlük örökölte a vasút különös világának szeretetét, s azóta is ragaszkodik hozzá. Pere János ma is a vasútnál dolgozik: Rákosszentmihályon ipartelepi raktárnok.

Zömök természetével, derűs mosolyával mindig ott van, ahol szükség van rá. Amikor munkájáról, életéről kell vallani, annál szerényebb. Érthető, hiszen oly nehéz szavakba foglalni azt az életutat, melyen ő is keresztülment. Így azután szavainál az eredmények beszédesebbek, amelyekért az elismerés sem maradt el: 1958-ban és 1969-ben Kiváló dolgozó kitüntetését kapott, 1974-ben pedig Kiváló vasutas lett.

A mindennapi munkája

mellett az első pillanattól részt vett a szakszervezeti mozgalomban. Kocsárdi Tibor, az akkori üb-elnök vette fel a tagok sorába, s már fél év múlva bizalmi-ként tevékenykedett, majd egy év után termelési felelősnek választották.

A tényleges katonaejét letöltve, hamarosan szakszervezeti elnök, majd gazdasági felelős, később szb-titkár, s az idén főbizalmi lett. Dolgozott a társadalombiztosítási tanácsnál is. Rákosszentmihályra — jelenlegi munkahelyére — 1957-ben került.

— A szakszervezeti mozgalom mindig vonzott, hiszen szeretem az embereket — mondja. — S tudom, nagy felelősség hárul ránk. Itt „lent”, az emberek között kell elsősorban megértenem a mozgalmi munka jelentőségét. Velük kell szót értenem. Fontos, hogy ők is tudják és érezzék, a mozgalom értük van, az ő ér-

dekükért harcol, az ő érdekeiket képviseli.

Rákosszentmihályon a szocialista brigádokat sem nélkülözik a szakszervezeti munkában. Már gyakorlati vált, hogy a brigádvezető-helyettes egyúttal szakszervezeti bizalmi is. A nyugdíjba vonulókkal is sokat törődnek. A legutóbbi átszervezéskor mintegy 500 nyugdíjas szakszervezeti tagot tartottak nyilván.

— Vannak néhanyan, akik csak a tagdíjat fizetik, s azt hiszik, hogy a szakszervezethez csak akkor kell menni, ha valamire szükségük van — jegyezte meg Pere János. — Mi arra törekedünk mindig, hogy az embereket bevonjuk a mozgalmi munkába.

— O mindig jó példával járt elől, s munkája elismerésé-
ként november 3-án a vasutas-szakszervezet központjában a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatával tüntették ki.

Sz. M.

SZOCIALISTA BRIGÁDOK TÁRSADALMI MUNKÁJA

A békéscsabai pft főnökség és megjavították az elromlott szerszámokat is. A Gagarin brigád 1966 óta másodsor nyerte el az aranykoszorús jelvényt. Munkájukat mindig kifogástalanul végzik. November 7-e tiszteletére kocsimosást vállaltak a KISZ-fiatalokkal együtt.

A Petőfi és a Kossuth brigádok társadalmi munkában régi épület lebontására és a környezet rendbetételére. Bel-ső szerelési munkát is vállal-

B. Gy.

Siklós János:

A VEZÉR MONOLÓGJA

Ugy mondom, kedves szerkesztő úr, hogyan érzem és gondolom. Nem azért, mert nyugdíjasként már nincsenek kötelemem, én akkor is azt mondtam, amit gondoltam, amikor még szolgálatot teljesíttem. Ezt azért, nem dicsekvésnek szántam és nem panasznak, hogy jóformán alig vették észre negyvenévi munkámat. Soha nem fenytettek — nem adtam okot rá —, igaz, nem is igen dicsérték. Beosztásomban mindig iparkodtam pontosan, jól elvégezni a munkámat. Ezért pedig senkinek sem jár elismerés, kitüntetés.

Egyszer azért megintogtam ebben a hitemben, amikor dicsérték, kitüntettek közülünk mihasználat is, de később azután véglegessé vált a véleményem helyessége. Temetesen voltam, s a koporsó előtt, vagy mögött, vörös párnán vitték a kitüntetésekkel. S eltelt azután egy-két hónap és senki sem beszélt többet az elhunytól, meg a kitüntetéséről. Megéreztem: végeredményben egyremegy, van-e dicséret, kitüntetés, vagy nincs.

Látom, furcsállja ezt a megítélést, de hát — szerintem az embernek mindig önmaga előtt kell kitüntettetnek lennie, vagy ha erre oka van, saját fenytését belül hordoznia. Ne tételezze föl, hogy ez egy vénember előttől elszakadt bölcselkedés. Nézze, kérem, én főmozdonyvezető voltam, 424-esen, majd villanymozdonyon jártam. A valamirevaló mozdonyvezetőt „vezér”-nek szólították. Öszintén mondom magának, amióta mozdonyra kerültem vezetőnek, azóta valóságos vezérnek éreztem magam, alkinek engedelmeskedik a környezet, gép, szemafor és a sok-sok futó vagon. Mindig valami megmagyarázhatatlan erős érzés és fegyelem szállt belém, amikor gépre ültem. Szerkesztő úr talán el sem hiszi, hogy amikor százkilométeres sebességgel zúgtunk a vaspályákon, körülöttem suhogott az iram szele és mögöttem ezer-ezerötszáz ember, akinek a sorsát, életét néhány órára rám bízták, én — tessék elhinni! — olyan felelősséget éreztem, mint a kormányfő; felelős vezér voltam és úgy dolgoztam, viselkedtem. Volt olyan eset, hogy hetvenhárom órát töltöttem gépen (az ellenforradalom idején, szabálytalanul), de a megbízatásomat teljesítettem, sok hőzöngővel szemben. Nem engedtem ki a kezemből a mozdonyt, mert rám bízták, és nem ösztörtörten másztam le a lépcsőkről, nem is hősként. Akkor is a kötelességet teljesítő vezér voltam. Se több, se kevesebb. Lehet, hogy gőgösnek tart, valóságos, van bennem egy adag rártartás, de azt Ady Endrétől tanultam.

Látom, meglepődött. Tudja, minden szabad időmet — amit a családomtól távol töltöttem, szolgálatom idején — általában olvasásra használtam. Nagyon szeretem a verseket, s nagy költőink sorában is leginkább Ady Endrét. Volt abban az emberben — zsenialitásán túl — valami igazi, különös nagyság. Mindig önmagával számolt el, csak ő leírta számadásait. Ezekből a versekből kiolvastam egy olyan emberi szuverenitást, amit csak igaza tudatában és tevékenységi értékének ismeretében képes vállalni és megőrizni az ember. Igaz, ő meggyőződésének sűrű tartó bizonyítására áldozta fel az életét.

Egy mozdonyvezető nem költő, főként nem Ady Endre, de a vállalt kötelessége, élet-hivatásaként gyakorolt pályája nemcsak az egész életét kívánja, de meghatározza sze-

mélyes magatartását is. Alki a mozdonyon vezér, annak minden helyzetben vezérként kell viselkednie. Elsősorban önmagával szemben, mert az ember mindenekelőtt önmaga bírója, bármilyen legyen a szakmája, hivatása. Csak ezen az alapon — saját értékét ismerő, gyengeségével számot vető tartással — képes elviselni környezetének igazságtalan, gyakorta kicsinyes, ostoba létét, sőt helyell-közzel felettései megáldozó nagyképűségét is. Ezt én életpaszatomból mondom.

Nem is tudnám megszámlálni, hány millió tonna árut fuvaroztam el egyik helyről a másikra, s régebben egyik országból a másikba. Azt sem számoltam, hogy szolgálati éveimben hány millió ember élete, útja fölött önködtem. Elgondoltam azért gyakran, hogy a magamfajta ember tulajdonképpen így szolgálja a hazája boldogulását. Nem ékes szóval nem is eszmék, ideák megfogalmazásával, hanem pontos, tisztességes munkával. Szükség van a szép szavakra, meg az okos gondolatokra, de azoknak fedezetét a haza sorsával összefüggésben, a gyárak, tárnák, földek, vasutak gazdag, hasznos munkája adja. Mert mi lenne igen fontos a haza számára? Az, hogy jobban értse mindenki: a haza is elsősorban tettekből és a cselekedések eredményeiből virágzik.

Sajnos azonban ezt nem értjük, érezzük még mindannyian, és ez talán a legnagyobb istenverés rajtunk. Pedig a mai, szocialista haza annyira igénykéri, hogy fiai, leánya szépen, otthonosan éljenek benne. Tudom, szerkesztő úr, hogy ma nem illik a dicséret és az elismerés hangján szólni, mert valahogyan divatosabb a lenézés, fitymálás, amikor a haza képén levő változásokról esik szó. De, bocsáson meg, én nem tudok mást mondani, mint, ami a meggyőződésem: nagyra tartom azt, amit ez a szocialista haza nyújtott a fiatalok és lányainak. Ezért a véleményemért nem érzem magam mai jelzővel „konformistának”, sem maradinak. Ami pedig az egyetértést illeti — a haza sorsát kormányzóik elközelítésével — én büszke vagyok arra, hogy egyetértünk velük. Jól tudom, hogy egy nyugdíjas mozdonyvezető véleménye semmi, de szerintem sokan vagyunk így, akik nem szégyeljük az egyetértést. (Csak mellékesen jegyzem meg, nemcsak a szavakról, hanem inkább a cselekedeteinkről ítélnének meg bennünket.)

Remélem, nem tartja tévesnek, de éppen a cselekvés oldaláról nézve, sajnos sokan nem tartoznak még a szocialista haza tudatos támaszai közé. Mert nem a haza gyarapításának szent kötelessége fűti őket, hanem a haza szegénységével próbálják előmozdítani személyes boldogulásukat. Ezek között találhatók öntudatlan, kimondottan buta emberek, azután tudatos harácsolók, akik egyéni érdekeikért gödörbe tipornák a hazát, miközben lehetséges, hogy fennhangon éltetik. És vannak dologtalanok, haszontalanul élők, mindenfajta foglalkozásban és munkakörben. Vannak, akik a haza erejének fogyasztásából és nem gyarapításából élnek.

Azazl semmi nem változik, természetesen, hogy én ezt önnök elmondtam. Ezen csak a haza változtathat, fiai és leányai érdekében. Nem olyan a szocializmus a hazában, amely ne igényelné a rendet, pontoságot, s a mély gyökerű emberi tisztességet. Valahogyan bátrabban kellene ösztönözni azt, hogy mindenhol a mozdonyvezetői figyelemre, pon-

tosságra van szükség. Hangsúlyozom — mindenütt. Senki sem fogadott föl prókátornak engemet, de mégis szerénytelenség nélkül mondom: sok milliónyian vagyunk, akik a haza boldogulását tartják anynyira, mint a közösségük, személyük jó sorsát. Hasznos lenne, ha megmondanánk pontosabban, hogy ott, ahol a közösség és az egyén szépen boldogul és a haza összességében gyöngy, mert mértékben felül engedi — fiai és leányai iránti nagylelkűségénél fogva — azok gyarapodását, ott előbb-utóbb az a föld kerül skorbutos állapotba, amely létünket tartja fenn.

Abban a meggyőződésben szólok így, hogy nem ért félre. Figyelmesen olvasom az újságokat, hallgatom a rádiót, nézem a televíziót és azt veszem ki a tájékoztatásból, hogy nem mindig beszélnek ott a valóság nyelvére. Hogy megértsen: sok még az olyan megnyilatkozás, amely általánosságokat, ezézi hatastalamságot nyújt. Nem került — legalábbis én úgy érzem — a lényeg eléggé az emberi értelem és érzelem közelebe. Politikát, gazdaságot, s a hazát érintő lözúngokra az emberek legintézet iznak van, hiszen felnőttek. Mert, higgye el nekem — egy hatvanöt éves ember tapasztalatának bizonyító erejére támaszkodva —, amikor tervteljesítésekéről, a szocializmus sikeréről stb-ről szólnak, milliók nem értik, hogy a haza sorsáról van szó. Valahogyan külön fogalom a terv, a szocializmus és a szocialista haza sorsa, pedig az azonosság dominál: építeni, szépíteni, gazdagítani a szocialista hazát. Így értem én.

Magamban már többször is fűnődtem, hogyan lehetne az értelemhez és az érzelmehez jobban közelíteni azt az egyszerű köznapi igazságot; a vonat pontosan, oda kell vinni, ahová irányították, a banyából fölhozni a szenet, a hivatalban elintézni az állampolgári ügyeket, s ez nem szívességtétel, hanem a haza boldogulásának kötelező szolgálata. Viszont mindennek az ellenkezője ártalom a hazára nézve, akadályozza a szocialista fejlődését, fiaiának és leányainak egészséges boldogulását. Még tovább: milyen jogaink vannak a hazában — azt már többé-kevésbé tudjuk. De már az óvodában meg kellene tanulni, hogy milyen kötelességeink vannak szocialista hazánk iránt. Ezt sajnos nem tudjuk. S mintha szegénylősek lennénk e kérdések gondolati és gyakorlati tisztázásában egyaránt.

Meglehet, hogy szerkesztő úr magasabb érvényű megmondóskorra hivatkozva nem pártfogolja az én véleményemet. Attól tart esetleg, hogy túlbujánzó nemzeti büszkeséget sugall a fölfogás. Meglehet, bár ahogyan kitetszik a tényekből, a nemzeti büszkeségnek a nemzeti létehez szükséges szintjét még nem haladtuk meg. Hogyan lehet nemzeti büszkeség ott, hol ebek harmincadjárja mennek értékek, rosszul végzett munkák miatt? Ahol jétek, napokig olyan elbűvölés alá kerülhetnek — mint a magas erkölcsű ember —, ahol a haza érdekeit föl-falhatja a kis közösségi és egyéni érdek? (Egyáltalán nincsen szándékomban alábecsülni a létező és ható érdekviszonyokat, amelyek még tán jobban fölerősödnek a jövőben.) Ahol a haza iránti kötelességek érvényesítőinek vernek az arcára — jogszabályszerűen! Nem vagyok én türelmetlen ember, kedves szerkesztő úr, tudom, hogy nem jogszabályok ügye ez, hanem mentalitás, tudati állapotunk vetülete. Az a kérdés, hogy a tudati tényezőknél nem lenne-e most már nagyobb szerepük? S azoknak a sok-sok tízezreknek, akik morálileg, szakértelmileg és morálisan is olyan vezérek, mint amilyen én voltam a 424-esen. Mert hát itt nem arról van szó — egy ember, de milyen ember?! Szükséges lenne megnézni, hogy itt jól állnak-e a szemaforok?

Úgy vagyok én mostanában József Attila olvasása közben (Születésnapomra) — bár években eggyel több vagyok, mint

kétszer harminckettő —, hogy „Az ám. Hazám.” Te megadtad a havi kétszázát, de Te még nem kaptad meg mindenkítől, pedig nagyon rászorultál.

Lehet, hogy ön más megfontolásból mond ellent: a nemzetközi politikában határozottan erősödő egészségtelen nacionalista törekvések óvatossá fogalmazásra intenek. Újra azt mondom: meglehet. De hát nekünk nincsenek nacionalista szándékaink, indítataink. Nincsenek területi követeléseink, mi tisztelünk minden népet, nemzetet, egyetlen nációra sem akarjuk ráerőszakolni fölfogásunkat, véleményünket. Elvi alapon utasítjuk el a nacionalista indítatásokat és megnyilatkozásokat, mert nagyon sokat szenvedtünk már miatta és hát elvinktől, gyakorlatunktól idegen fölfogás ez. A népeket oktanulni és szerencsétlenül egymás ellen fordítja. Akkor is, ha Kínából jön és akkor is, ha az amerikai politika délelgettet és alkalmazott eszköze. Itt Délkelet-Európában, a Balkánon is, S elutasítjuk akkor is, ha bárkitől, bárhonnan származik, mint a nemzeti szerencsétlenség forrása.

Szerény véleményem szerint azonban egy kérdés ebben a bonyolult helyzetben, az ártó, kártékony nacionalizmus elutasítása, az ellene folyó küzdelem és más kérdés: a nemzeti büszkeség erősítése, amelyen nem nemzeti gőgöt értek. Mindössze azt értem, hogy büszke lehessen hazánk minden fia és leánya arra, amivel a haza gyarapodását szolgálja. Mert mint említettem, sajnos, elég sokan ilyesmivel még nem büszkélkedhetnek.

Ha már kíváncsi volt a véleményemre — elmondtam. S ha nem veszi tolakodásnak, a hét végén látogasson meg. Tudom, hogy hazajár, hallok is. Nem felejtí azt a kis régi kocsos telepét, ahol születtem, meg a Tiszát sem. Néha látom, ott robot el mellettem a víz szélén és megzavarja a pecásokat. Nem is tudja, hogy a motorcsónak hullámvérése miatt mennyire szidják ilyenkor a többiek. Én csak nevetek.

KASZALA SÁNDOR:

Egy korty tél

Kevés olyan esemény volt az életemben, amely annyira az emlékezetembe vésődött volna, mint a karácsony előtti disznóölések hangulata. A szülői ház különös élményekkel gazdagította gyermekkoromat. Valamennyi — több évtizeddel múltán is — hihetetlen atmoszférával szorongat újra, ha a téli esteken megkísértem. A legelevenebben a disznóvágás hagyomány, ritusa él az emlékezetemben.

Megrendítően szép képek tettek felejtethetlenné azokat a napokat. Nemcsak a nagytelek örvénylő hóesése, ablakon szikrázó jégvirágai és a lángoló fahasábok varázsa bilincselte le, hanem sokkal inkább a beidegzett mezdulatok, szokások harmóniája, a nap precíz megkomponált eseménysorozata, amely — a színdarabok szokásos szerkezetével ellentétben — drámai feszültséggel kezdődött és bekés, derűs feloldással, örömteli dialógusokkal fejeződött be.

A család valamennyi tagjának fontos szerep jutott azon a napon.

A nagy esemény mindig hajnalban kezdődött. Apám háromra szokta ilyenkor beállítani az ébresztő órát. A faluban még semmi sem mocan. A végtelen éjszakában hókristályokat fényesít a lámpafény, és néhol a kazlak tövében magasra emelt pofával sírja bánatát a télbe egy-egy kuvasz. Apám fázósan gombolja be magát az öreg vasutas bundát, majd sóprút ragad, hogy az udvaron a hótól szabadabb tegye a „vérpádot”. Aztán siet a kamrába, ahol készenlétben áll az üst, víz-

KETYKÓ ISTVÁN:

Febér karácsony

(Anyám emlékére)

Febér hősapkával fejkön

aludtak a fák a kis állomáson

ahol csak én álltam őrt

karácsony éjjelén —

éjjeli misére hívogatott a harang...

gondolatban gyermekkorom útjain jártam

nem vezetett csillag s nem vittem magammal

tömjént, mirhát, kincseket

csak szegénységünk tettem le

gondjaink jászola elé.

A váltó szentjánosbogár fényében

anyám arcát láttam felvillanni

cipelte hetven évét

az utcánk végén levő

templom padjai közé...

A jelző előtt gép sikoltott —

lassan engedelmességet kezemenek a láncc

és kint a faluvégen a sorompórúdnak

puha párnára hajtották fejüket —

több órája szakadt a hó.

Három tél dere ült azóta fejemre

— már föld alatt anyám...

idén is lesz karácsony, de nélküle

talán hó is hull majd, hogy keressenem

léptei nyomát

bár fáj, hogy itthagytott

mégsem kiáltozom, mert

messze jár, úgysem hallaná...

FAZEKAS LAJOS:

Tűzrakás

A favágó
tüzet rakott.
A láng lobog,
parázs ragyog.

Arcot kisüt
tűzpirosra,
pernyét szór a
fehér hóra.

A favágó
csont-kezét
a jó lángok
melengetik.

Nagy az erdő
körben állva,
félteme a
hallgatása.

NÉMETH ISTVÁN:

Vagonrakók

Súlyos csontosságok lehetőségében
az izmok meg a teliszók szeretkezése
tengerré avatja testek csillogását —
percek zuhanózzák össze
porral vetett hátuk s gondjaik.

Mi férfiak a nyomában bal-
lagunk és tanácsait hallgat-
juk. Közben a magyama ke-
zebe veszi a fehér tálat és
belehelyezi a hosszú pengéjű
szűrőkést. A kutya mérgesen
csahol, mintha megveszett
volna, nem hallgat a nyugta-

Ünnepvárás a nevelőotthonban

Az új, kétemeletes épület már a nyáron készen volt, a műszaki átadás is megtörtént, s bár a hiánypótlási lista bővelkedett rendbetennivalóval — mindenki azt hitte, az új tanévét már itt kezdik meg. Ide érkezik szeptemberben az ország minden részéből az a 62 középiskolai diáklány, akinek ez az intézmény nyújt otthont. Egyelőre még csak azért ennyi, hogy az arányok megmaradjanak, s a létszám több mint fele ne csupa első osztályosból álljon.

De nem így lett. Még mindig a régi épületben laknak és tanulnak a lányok. Am szabad idejükben többet vannak odaát, ők is, meg a tanárok is. Hónapok óta takarítanak, rendezkednek.

Se kint, se bent?

Miközben Kovács Gyula igazgatóhoz igyekeztem, az új épület oldalán az esőlevezető csőből a nyakamba folyt a víz, és majdnem belebotoltam egy földig érő, keményserű valamibe a járda közepén.

— Azt a levezető csövet rövideire vágták, ezért folyik rossz helyre a víz. Az a „kémmény” pedig a mosodai gőzkivezető, az a tetőn kellett volna kivezetni. De tervezve sehová sem volt, és utólag már csak kívülrre kerülhetett — tájékoztattott az igazgató.

Más ilven „szórakozottság” is előfordult. A konyhában a gőzöstök mellett feltörve a köveket. Látszik, hogy valamit utólag végeztek el. Az elektromos gyújtást, mert a próbánál kiderült — hiába mondták mást előzőleg az illetékes szakember —, hogy ez is kell a gázzal működő berendezéshez. Más bosszúságok is akadnak a konyhában. Amikor például a sütők megérkeztek és a falba épített foglalatokba nem passzolt a gépek csatlakozója, ott is új konnektorokat kellett felszerelni.

— Sajnos, másféle bajok is vannak. A korszerű mosoda modern mosógépe ott áll kicsomagolva. Törött tengellyel érkezett, és ki tudja még, mennyi herce-hurca lesz, mert

a pesti gyártó cég egy győri-vel egyesült.

Diákok, tanárok, szocialista brigádok

Földszinten, emeleten nagy a sürgés-forgás. Két nappal előbb jött meg a sok heverő. Nemcsak szépek, de jó minőségűek is, nem úgy, mint az előző szállítmányé, amit visszaküldtek. Akármilyen nem kerülhet a 32 négyzetméteres, otthonosságot árasztó, igazi „lányszobákba”.

Seprővel, lapáttal két kislány jön le az emeletről. Papp Katalin és Rep Erika. Vésztőiek. Elsősök az autóforgalmi szakközépiskolában. A szobákat takarították, hogy tiszta helyre tegyék a rekamiékat. Molnár Mária és Imre Ágnes — másodikosok — a port törölgetik utánuk. A jól végzett munka örömevel állnak meg beszélgetni. Szívesen jönnek át, tetszik nekik, hogy napról napra csinosodik minden a kezük nyomán. Szeretnék már mihamarabb itt lenni. Miért? Érthető, hiszen az új épület szebb és melegebb. Meg odaát huszonhároman is vannak egy szobában. Itt viszont négyen lesznek.

— Ide milyen színű jön? — kérdi egy férfihang az emeletről.

Bajnok Zoltánné nevelő főlőszalad, és eligazítja a Vízmező Vállalat mérnökbriádját, amelynek tagjai a heverők egy részét már fölcipelték. Aztán a következőket mondja:

— Szeptember óta minden szabad percünket munkával töltjük. A parkettát együtt tisztítottuk és eresztettük be a gyerekekkel. Aztán a függönyök következtek, megvenni is épp elég volt, de szépek, ugye? Hát még a szőnyegek! Külön nekünk gyártotta a Szőnyegszövő Szövetkezet jerszéküldekből. Kivétel nélkül mindenki sokat dolgozott, és nagyon sok segítséget kaptunk. Lent most éppen a távközlési munkások dolgoznak. Ők a Dért Miksa brigád tagjai. Most szerelik a házi hangosberendezés hálózatát.

A sok vasutasbrigád közül legtöbbet az Északi járműja-

vító békéscsabai dolgozói segítettek. Rendbe tették a tornaszereket, s a sportpálya világitása is őket dicséri. Télen ez a korcsolyapálya, s már alig várják a lányok, hogy hideg legyen.

— Sokat szórakozunk a tanulás mellett — mondja Tölcsés Ilona, a diáktanács titkára, míg a szőnyeget igazítja. — És hamar hozzászoknak az új lányok is az itteni életéhez.

Most persze mindenki élvez a rendezkedést. Nem probléma, ki jöjjön át dolgozni. Szombaton még azok is itt voltak, akik utána a diákbálba mentek.

Készülnek a karácsonyra

Am ez még nem minden. A hagyományok szerint más foglalatosságok is vannak decemberben. Az ünnepi program rendezése a harmadikosok és a negyedikesek kiváltsága. A titoktartás meg mindenkié, mert az elsősök úgy tudják, nem lesz semmi. És aztán jön a meglepetés. A titokban készült ajándékok, benne édes-séggel, s a Télapó, személyekre szóló rigmusokkal.

— A mi igazi Télapónk a Vasutas Szakszervezet — szól közbe Bajnokné. — Onnan kapjuk a pénzt az ünnepekre. A többi meg hozzáügyeskedjük. Gyerekek, felnőttek egyaránt. Tizenhárom éve vagyok itt nevelő, de minden egyes karácsony emlékezetes maradt.

A betegszobában zajlik a titkos készülődés. Remek dolog lesz a sütés is, az elmaradhatatlan beigli, és még más sütemény is, szokás szerint. Van mit tenni tehát, míg a nagyfa alatt ott lesz mindenkinek a meglepetés.

De aztán...! Amikor majd az őszenyitott szobákban a teritékek mellett az almába vagy narancsba tett kis gyertyákat meggyújtják, és a sok csillogó szemű fiatal lány leül az ünnepi vacsorához.

Most még a régi épületben, amelyet a kert közé össze az újjal, ahová januárban költöznek be az intézet lakói.

Vass Márta



(Kesztyűs Ferenc rajza)

V. SZABÓ BÉLA;

Érlelő nyár

Jókedvű volt és közlékeny. Reggel induláskor hátra ült és elmerült jegyzeteibe. Egész úton dolgozott. Most, hogy visszaindultak, beült a gépkocsivezető mellé, aki szokott mozdulattal indított. A kocsi egyenletesen gyorsult...

Málnai Géza igazgató elégedett volt. A tárgyaláson elmentés nélkül elfogadták javaslatát. Így már nincs akadály a új szociális létesítmény építésének. Belső átéltséggel látta a jövőt, mint amiben mindig hitt.

— Jó munkát végeztünk — szökött minden bevezető nélkül. A gépkocsivezető anélkül, hogy tekintetét levette volna az útról, megjegyezte:

— Láttam az első pillanatban...

— Ugyan miből — vágott szavába Málnai.

— Csak az igazgató elvtárs. ra kellett nézni.

Málnai meglepődött a válaszon. Kutatóban nézett gépkocsivezetőjére, akinek fiatal arcán lágy mosoly ült. Éles vonásai megnyihültek. Szemében tűz csillogott. Felhúzott térdére támaszkodva folytatta:

— Olyan lesz, mint egy szőlő... és egy iskola együtt! A szobák faltól falig szőnyeggel, szép függönyökkel, klubteremmel...

— És csodálatos babákkal — tette hozzá a gépkocsivezető.

— A babákat csak hagyja. Az mindenkinek belügye — szökött rosszalóan...

Egy ideig szótlánul ültek egymás mellett. Az utat figyeltek.

— Mindjárt a falumba érünk — szólalt meg később az igazgató.

A sofőr nem felelt.

— Tudja, milyen gyermekkori emlékek fúznak hozzá? — vált ismét közlékeny.

— Én is voltam fiatal — szökött kissé hetykén a sofőr. Arcát kis groteszk grimaszba rántva öregbítette magát.

— Ajjaj, maga is volt — vágott szavába az igazgató. — Persze, hogy maga is volt. De ez más, merőben más. Mert az én időmben...

— Az apám ugyanígy mondja. A fiatal akkor is fiatal volt — szakított a félbe a gépkocsivezető.

— Ugyan kérem! — Ezzel a kérelemmel figyelmeztette a gépkocsivezetőt, hogy nézetkülönbség van közöttük. — Különböztesse meg kérem, hogy mi volt régen, és mi ma egy fiatal sorsa...

Hallgatás ereszkedett köztük. Mintha megbánta volna a közvetlenséget — gondolta a gépkocsivezető, de oldalt pillantva látta, hogy nincs neheztelés az „öreg” arcán.

— Itt álljon meg!

A Volga finom ringással lassult. A távozó nap emlékeket hívóan vonta aranyba a tájat.

— Sietek — szökött nyersen Málnai, és elindult felfelé egy dombra futó gyalogúton. A domboldalt vadlőhere virág takarta be, mint egy bordó szőnyeg.

Kálmán egy darabig követte tekintetével, aztán olvasni kezdett. Amikor később felnézett, nem tudta folytatni az olvasást. Az öreg egy fa alatt állt. Lépéseket tett jobbra, balra. Később látszólag a tájban gyönyörködött. Aztán leült, majd elfeküdt a fűben.

— Ilyen még nem volt — mormogta a gépkocsivezető. Csak a vágányok között szokott ilyen gyönyörködően megállni. „Mit tudja maga, mi az nézni, amikor tolatnak” — mondta neki egyszer.

Málnai szinte magához ölelte a tájat. Mintha meg nem ivott finom borok rezduléseit, feszítő erejét érezte volna belülről, úgy hatotta át a tárgyalás sikere. „Csak az a kocsi, ami itt hozzám tartozik” — gondolta. Abban a pillanatban valami tiltakozott bensőjében, szinte kiáltóan...

— Itt álltunk és fektüdtünk. Hűs éve talán és képzetársítással eszébe jutott minden. Szinte tisztán hallotta Ipoly tanár urat, amint magyarázta, hogy „Hűs év fiúk nem nagy idő. Majd meglátják fiúk, mily gyorsan elrepül”.

Zsóka várta itt. Ezen a helyen. Itt, a vadkörtefa alatt. Abban az időben Horácuszt fordítgatótt. Az érettségimégis ismeretlen Ciceró-levelet kapott tételtként. Bóhról, Rutherfordról mesélt. A latinórak izgalmaról. Móra tanár úrról. Miközben enyhe áramok úsztak a levegőben. Együtt alapultak meg, hogy néha milyen különös meleg légáramlatok jönnek... S aztán megcsókolták egymást. Kamaszosan, félve, gyámoltalanul. Ettől kezdve nem mesélt többet a latin költőkről, egyenetlekről. Egymás felfedezésének mámorában éltek. Késő éji révületben fogták fel egymás létét. Mi mindent megfogadtak...?

„Visszajövök” — hallotta saját hangját. S most visszajött, hűs egynehány év után.

„Ipoly tanár úr felmentene engem” — gondolta ironikusan.

Egyik emlékről a másikra ugrott a képzelete. „S most itt épül fel az új munkásszállás” — gondolta, majd megindult az úton visszafelé. A falu fejei messze világítottak.

A gépkocsivezető elszundított, s nem vette észre, amikor Málnai beült, a hátsó ülésre.

— Mehetünk — szökött lehangoltan. Közben arra gondolt, hogy mi lett Zsókaival?!

Eszébe jutott a lánya... A napokban figyelt fel rá. Mondta is a feleségének: — nézd csak Mártit, milyen felnőtt lett.

Többet nem mondott. Tisztának és megközelíthetetlennek érezte a lányát.

Valójában Málnai Márti már szép nagylány volt. Telve nőieséggel. Kék szemével igaztalanul anélkül, hogy igézni akart volna. Apját is megigézta.

„Vajon most mit csinálhat?” — merült fel Málnaiban a kérdés. Órájára pillantott. Elmult már 11 óra.

Fáradtan szállt ki a kocsiból. Előkészítette kulcsait, s csendesen, miként a későn hazatérő férjek teszik, belopódzott saját házába. Felesége már aludt. Nem zavarta. Átment saját szobájába. Kirakta apró holmijait, s kinyitotta lánya szobájának ajtaját. A szoba üres volt...

Mintha kifutott volna a vér a lábaiból. Lefeküdt. Nem tudott elaludni. A halk neszre, mellyel lánya érkezett, kikelt az ágyából és kiment. A hallban találkoztak.

— Már megjöttél, apukám? — kérdezte Márti. A viszontlátás őszinte öröme sugárzott át tekintetén. Megcsókolta az apját, aki érezte bársnyos bőrének hidegét.

— Hol voltál? — kérdezte felelősségrevonóan.

Lánya meglepetten nézett rá.

— Gézával voltunk. — Természetesen, nyíltan, és egyszerűen mondta mindezt.

— Történt köztetek valami? — kérdezte Málnai, majd maga is érezte kérdésének sutaságát, s szinte jóvátehetetlenül hozzátette: — már úgy értem, nem történt köztetek semmi?

Saját butasága felbőszítette. Egy pillanatra fel akarta emelni kezét és eszébe jutott a vadkörtefa... ekkor észrevette lánya elnyíló, fátyolos nézését...

— Mártikám! Ugye vigyázol magadra? — Apai féltés volt hangjában

— Ugyan apukám! De mi van veled? Nem szoktal ilyen bizalmatlan lenni!

Málnai többet nem kérdezett.

Nézte a lányát. Meleg, szép, tiszta tekintetét. Mire Márta megcirógatta az arcát. Pajtászkodóan, kislányosan... „Te csak törődj a vasutáddal...” — mondta. Málnai érezte benne a megközelíthetlenséget, valami újat, valami máit, amit ő, Málnai Géza már nem képes megérteni...

Könnyű álmában vágányok között nézte a tolatókat. A domboldalon pedig egy toronydaru már emelte be az épülő munkásszálló házgyári elemeit...

tó szóra. A hízó idegesen forog az ölben, ösztönösen bújna, menekülne. Apám a hátsó lábára erősít egy kötelet, mi kinyitjuk az ajtót és megragadjuk a fület. A hűstömeg meglódul, harckocsiként nyomul előre. Nem tudnánk feltartóztatni, ha a kellő pillanatban a lábára erősített kötéllal apám le nem ültetné. Már csak az első két lábával kapaszkodik a jószág, de Sándor gyakorlott mozdulattal azt is kirántja alóla. Oda a menekülés utolsó reménye, a disznó kétségbeesetten, fülsüketítő ordítással tiltakozik az elmúlás ellen. Ösztönei riadóztatták az idegközpontot. Mi szorítjuk, fogjuk a lábait. Sándor rátérdel a fejére, erős ujjával megmarkolja a mellőslábát, aztán jobb kezével a kését nyúl. A hízó torkára illeszti a penge hegyét, felméri a szúrás irányát, majd egy erőteljes mozdulattal a markolatig dőli a kést a vastag tokába. Összerándul az állat teste, ordítása rekedt hörgésbe fullad, a vér vastag sugárban lövell a nagy fehér tábla. Gözölög a hidegben. Összevegyül lehetünk párjával. Erőteljes rúgások jelzik a haláltusát. A kutya szűkül, lassan elülnek a zajok.

Mire felegyenesedünk, anyám már tálcán hozza az újabb kör pálinkát. Felhörpintjük, aztán sóprút, lapátot ragadunk és eltakarítjuk az alvadt vért, lemossuk a kezünket. Az útból locsolókanaba szedjük a forró vizet és lassan végig csorgatjuk vele a hízót, hogy puhuljon a szőre. Gözölög, tisztul a bőr. Néhány perc múlva késsel húzzuk le a sortét, így gusztusosabb lesz majd a szalonna, a kocsonyahús. Iratlan forgatókönyvünk szerint a forrázást a perzselés követi.

Hűs évvel ezelőtli telek emléke villan bennem. Akkor még szalmával fedték be a

disznót, és amikor meggyújtották, óriási maglyaként világlított az éjszakában. Villával igazgatták a tüzet, hogy egyenletesen piruljon a bőr. Közben jutott idő a forralt bor szűrőolésére, régi események meséjére. Bolondos, vidám történetek voltak ezek, még boszorkányok és lidércek babonáit is felidéztek. Akkor több óráig tartott ez a művelet. Az utóbbi éveken már — a technika jóvoltából — darabokra hullott a régi varázs, egy különös, békés hangulattal lett szegényebb a disznóölések rítusa. Ma már a legtöbb háznál gázlánggal perzselnek. A propán-bután palackból gumicsővön át áramlik a gáz, zúgó lánggal pirosvitva a hízót. Gyorsabb és tisztább így a munka, kevesebb a veszélyesség. Fél óra múlva már zörög a bőr, ha végig húzzuk rajta a kést. Ezután langyos, majd hideg vízzel, kefével tisztára mosuk a disznót és jöhét a bonítás, darabolás. Kilenc órákor már a konyhaasztalokon sorakozik a sonka, a kihasított szalonna, az üst vízében fől a belseg. Közben az asszonyok elkészítik a reggeleit. Hagymán sült vér, savanyú paprika a menü.

Ezután mindenki teszi a maga dolgát. Daráljuk a kolbászúst, a sajtbá és hurkába valót, könyéig zsírosan szeleteljük a pecsenyét, kanyarítjuk a húsvéti sonkát, aprítjuk a zsírszalonnát. Fűszereket sokaságával ízesítjük a kolbászt, hurkát és a sajtot. Vigyázni kell az arányokra, a recept előttem is ismeretlen. Darált bors, paprika, só, fokhagyma, majöránna pontosan kimért adagjai kerülnek a töltelékbe, majd gondos keverés és többszöri izelés után a töltőgéphe. Közben főtt májat, vesét, nyelvet, kóstolunk. Utánuk könnyedén csúszik az otello piros leve. Gözbe, sejt-

telmes, nehéz párákba burkolóznak, mint Odüsszeusz a fajakok királyának udvarában, amikor kalandos történeteit mesélte.

Hiába, vasutas falu a miénk. Ilyenkor, a disznóölések táján érzem igazán, hogy mennyire más ize van vidéken egy korty télnek...

Ünnepi megemlékezés a magyar sajtó napján

Minden év december 7-én ünnepeljük a Magyar Sajtó napját. Hatvan éve annak, hogy ezen a napon jelent meg az első magyarországi legális kommunista lap, a *Vörös Újság*, mindössze négy oldal terjedelemben, eleinte csak hetente kétszer, néhány tízezer példányban. Forradalmi, harcoshangja teljesen elűtött minden eddigi újságtól. Tettekre mozgósított, harcba hívott a munkásosztály hatalmáért. Oszályharcot hirdetett, programot adott.

A Vörös Újság a legbrutálisabb gáncsvevények ellenére is élt és diadalmaskodott, népszerűsége gyorsan nőtt. A munkásosztály, a szocializmus ügye iránti elkötelezettség vezérelte a *Vörös Újság* példáját követő, a magyar újságírás hagyományait folytató mai hazai sajtó, rádió, televízió munkatársait is.

Hagyomány már, hogy forradalmár újságíró elődeinkre emlékezve a *Magyar Vasutas* szerkesztősége is házi ünnepséget rendez a lap tudósítói, levelezői részére.

Az idén december 6-án került erre sor, a vasutas-szakszervezet tanácstermében. A megjelenteket Visi Ferenc, a lap felelős szerkesztője köszöntötte, és méltatta önzetlen, sohasem nélkülözhető munkájukat. Jelen volt és felszólalt az ünnepségen Molnár György, szakszervezetünk titkára is.

Az ilyenkor szokásos, jubileumot méltató szavakon kívül jutott idő a tapasztalatok, munkamódszerek cseréjére, az olvasói igényt kielégítő lapkészítés gondjainak a megbeszélésére is.

Tudósítónk közül grafikusunk ezúttal is megörökített néhány olyan arcot, akik több évtizedes szorgalmas segítői, megbecsült külső munkatársai lapunknak. A nehéz vasúti munka mellett mindig jut idejük arra, hogy tájékoztassák a Magyar Vasutat a legfrissebb eseményekről, a szolgálati helyek dolgozóinak életéről. Ezúttal három tudósítót mutatunk be olvasóinknak.

VÁRFALVI GYULA

BÓDOGH MIHÁLY

RAPI JÓZSEF



Huszonkilenc éve dolgozom a vasútnál, jelenleg a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség raktárnoka vagyok — vallja Várfalvi Gyula. — Vasutas dinasztiaiból származom. Apai nagyapám főmozdonyvezető, édesapám főpályamester volt. Lányomat, Szepesi Józsefnét is vasutasnak neveltem. A *Magyar Vasutasnak* húsz éve vagyok a tudósítója. Lányom is megkedvelte ezt a munkát. Szabad időmet a művelődésnek, az önképzésnek szenteltem. Szeretném még sokáig (a nyugdíjavonulás után is) tudósítani lapunkat a területünkön történt eseményekről.

Dombóvár állomás kereskedelmi hivatalnoka. Tizenkét évig volt a csomópont függetlenített szb-titkára. Közgazdasági technikumot és marxista egyetemet végzett. Több, mint negyven évi szolgálat után, január 1-én vonul nyugdíjba. — Huszonöt évvel ezelőtt kezdtem a tudósítói munkát — mondja Bódogh Mihály. — Számomra nagy öröm és megtiszteltetés, hogy lapunk olvasóit tájékoztathatom a szolgálati helyek dolgozóinak életéről, gondjairól. Sokan fordulnak hozzám tanácsért, segítségért közérdekű ügyekben. Egy tudósítónak ez a bizalom a legnagyobb elismerés...

A Hatvan—salgótarjáni pft. főnökség függetlenített munkavédelmi felügyelője, Rapi József, egy évtizede kezdte a tudósítói tevékenységet. — 1947-től vagyok szakszervezeti tag, tizenkét éve pedig a szakszervezeti bizottság vezető propagandistája — mondja. — Szervező- és propaganda, valamint szakvonal tevékenységemért háromszor kaptam Kiváló dolgozó kitüntetést. A *Magyar Vasutasnak* írni nemcsak örömet, hanem felelősséget is jelent. En büszkén vállalom ezt a megtisztelő felelősséget, bizalmat. Az írás közérdekű. Úgy érzem, a lap minden tudósítója, levelezője ezért fog tollat a nehéz szolgálatok után.

Fiatalok, akik elvitték a pálmát

Kiállítást rendeztek az Alkotó ifjúság pályázat anyagából

December 4-én, a Keleti pályaudvar kultúrtermében nyílt meg a közlekedési és hírközlési fiatalok Alkotó ifjúság pályázatának kiállítása, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium rendezésében. A megnyitón Kiss Dezső közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes mondott beszédet.

Az Alkotó ifjúság pályázaton a közlekedési tárca dolgozói között a vasutas fiatalok ismét jeleskedtek, s több jelentős helyezést is elértek.

Az első helyezett: Morgási Emil, a dombóvári üzemfőnökség technológusa. — Hasonló pályázatokon már többször részt vettem, s otthon is nyertem már első helyezést, de ez az első alkalom, hogy országos versenyen első lehettem — mondja alig titkolt büszkeséggel.

A 26 éves, műszaki főiskolát végzett üzemmérnök kidolgozta a dízelvontatásnál keletkező fűradtolaj újbóli felhasználásának módját, amely nagy értékű megakarítással jár.

A kétgyermekes, fiatal családapa MÁV szolgálati lakásban él családjával. Munkahelyén megbecsülik. Újtársai mellett arra is jut ideje, hogy patronálja a fiatal műszakikat. Ő készítette fel fiatal munkatársát, Szabó Zoltánt is a Ki, minek mestere vetélkedőre, s második helyezést

ért el. Ő maga minden alkalommal nevezett a Kiváló ifjú mérnök cím elnyeréséért indított mozgalomba, s ezen már háromszor nyert helyezést. Ebben az évben pedig ezüstérmes újtó lett.

A második díjat nyert páros: Büky Dénes és Kovács Tibor, akik a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Központi Főnökség fejlesztő mérnökei, Mindketten kiváló dol-

gozók és a Kiváló ifjú mérnök cím tulajdonosai.

Pályamunkájuk témája egy egyedi berendezés, amely a vasúti távadat-feldolgozó hálózat által összesített adatok helyességét ellenőrzi. Ez a berendezés nagymértékben csökkenti a manuális hírközlés és adatközlés hibáit, tévedéseit. A gép költsége mindössze 100 ezer forint. S ha ezt összevetjük azzal, hogy a hasonló fel-



Kiss Dezső miniszterhelyettes átadja a díjat az első helyezettnek (Micsura István felvétele)

AZ OLVASÓK HOZZÁSZÓLNAK

Vizsgáljuk összefüggéseiben a munkaerő-gazdálkodás gondjait!

A MAGYAR VASUTASBAN közölt munkaerőhiányról szóló riportorozat sok segítséget adott a munkaerőgazdálkodással foglalkozó szakembereknek. Közérdekű gondokat állított reflektorfénybe. Ezzel kapcsolatban a szegedi igazgatóság területén szerzett tapasztalatok alapján szeretném véleményemet kifejteni.

Megállapíthatjuk, hogy a létszámcsökkenés ellenére a vasúton is nőtt a munka termelékenysége, fokozatosan javult a vasutasok jövedelme, élet- és munkakörülménye, annak ellenére, hogy még ezeken a területeken van tennivaló. Az eddig megjelent cikkekkel levonható az a tanulság is, hogy ha komolyabban vesszük a munkaerőgazdálkodással kapcsolatos part-, kormány-, és SZOT-határozatokat, valamint a felsőbb és helyi szervek által meghatározott konkrét feladatokat, akkor hamarabb tudunk eredményt elérni. Ezzel kapcsolatban a lap október 7-i számában megjelent egyik cikknek az a megállapítása, hogy „a trapézelmélet érvényesül”, egyértelműen nem fogadható el. Vitatkoznék az „Unalmas téma, amit rég levehettünk volna napirendről” című hozzászólással is, hiszen a munkaerőhiánnyal való foglalkozást állandóan napirenden kell tartani.

Nem vagyok hivatott illetékes szervek és vezetők nevében nyilatkozni, de tényként lehet megállapítani, például, hogy a bérszínvonal fokozatos emelése, a munkaidőcsökkentés és a műszakpótlék bevezetése, a fényisorompok létesítése, a főpályamesteri szakaszok létrehozása, a CSM-rendszerben történő vonatközlekedés bevezetése, a BFF-nél az üzemvezetőségek szervezése, a szociálpolitikai feladatok előtérbe állítása csakis a felsőbb szervek kezdeményezésével és helyi öntevékenységgel sikerülhet. Ezek segítették mind a munkaerőfelvételt, mind pedig az életmunkával való takarékosságot.

A teljesség igénye nélkül megemlítem még a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásával kapcsolatos intézkedést, amely 1971-től hatszáz dolgozó átcsoportosítását tette

lehetővé a kis forgalmú vonalakról a törzshálózatra. A korszerű integra-dominó biztosító berendezések, fényisorompok, és önműködő térközbiztosító berendezések üzembehelyezése után 1976-tól a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálatnál 31, a pályafenntartásnál pedig 55 munkakört lehetett megszüntetni az igazgatóság területén.

MA MÁR HARMINC állomáson a szolgálati hely vezetője közbevált. Enyhíti a munkaerőgondokat az is, hogy jelenleg a nyugdíjkorhatár után 35-en szolgálnak tovább, és 89-en nyugdíjasként dolgoznak. Szabadnapon ötvenen vállaltak vonattovábbítást, fűtői szolgálatot pedig kilenc mozdonyvezető vállalt. Az irány- és közvetlen vonatok által továbbított árak részarányának növelése a tolató tehervonatokhoz szükséges vonatkísérői létszám csökkentését tette lehetővé.

Műszakpótlékban területünkön 7100 dolgozó részesült. Ez havonta átlag 571 forint bérnövekedést jelent. Hatására a frekvenciát munkakörökben stabilizálódott a létszám. Ennek ellenére a műszakpótlék bevezetése helyenként feszültséget okozott. Ezek orvoslása azonban folyamatban van.

Az idén az első háromnegyedévből a bázishoz viszonyítva 0,6 százalékkal csökkent a munkaerő-forgalom. Az összlétszám 7,1 százaléka cserélődött. A műszakpótlék bevezetése után a kulcsfontosságú munkakörökben nincs létszámcsökkenés. A szervezési intézkedések és munkaügyi állásfoglalásokon kívül javult a propagandamunka is. A nagyobb szolgálati helyekre pályaválasztási felelősöket nevezünk ki, az iskolák, intézmények és tanácsok részére fényképekkel illusztrált propagandanyagot készítettünk a pályaválasztásról. A körzeti munkaügyi csoportokat — a forgalmi osztályai közösen — kijelölt instruktorok segítik. A munkaügyi gócek és körzetek mindinkább betöltik szerepüket.

Egyre nagyobb lehetősége van a szociálpolitikai feladatok következetes végrehajtásának is. (A megjelent cikkekben erről eddig kevés szó esett.) Területünkön az utóbbi években javult az egészségügyi és orvosi ellátás. Az egészségügyi szolgálat is hatékonyan járult hozzá a munkaerőgondok enyhítéséhez. A statisztikai nyilvántartás szerint tíz hónap alatt az idén orvosi vizgára összesen 287-en jelentkeztek. Ebből 213 első csoportos, 12 második, 10 harmadik csoportos, 33 pedig csoporton kívüli munkakörök betöltésére lett alkalmas. Vasúti szolgálatra alkalmatlannak bizonyult 19. Ebből a forgalmi és a kereskedelmi szakzolgálat ellátására 15, a vontatásra 3, a pályafenntartásra pedig egy dolgozó lett alkalmatlan. Sokat várunk a hamarosan kiadásra kerülő új, A/2-es számú utasítástól,

amelynek készítői minden bizonnyal figyelembe veszik majd a műszaki fejlődés, az automatizálás és a technológiai folyamatok változását az alkalmassági vizsgálatoknál és a minősítésekkel egyaránt.

VELEMÉNYÜNK SZERINT a tervszerű utánpótlást sürögősen felül kell vizsgálni. Nem kielégítő például a felsőfokú képzettséggel rendelkező szakemberek pályázat útján történő foglalkoztatása. Eddig 69 munkakör betöltésére hirdettünk pályázatot. Kevesen jelentkeztek, és közülük is ma már csak kilenc dolgozik a vasúton. Nem értük el a várt eredményt a szakmunkás- és az egyetemi előkészítő tanfolyamokra történő beiskolázással sem, mert a valóság és a lehetőség lényegesen eltér egymástól.

Indokolt lenne az üzemérnökök továbbképzésére szervezett formát találni, mert az egyetlen szakmájuk alaposabb megismerését, a hatékonyabb munkát.

A munkaerő-gazdálkodással való foglalkozás nemcsak gazdasági, hanem politikai feladat. Mindenkiel meg kell érteni, hogy a rendelkezésre álló lehetőségekkel (munkaerő, pénz, munkaeszköz stb.) okosan kell gazdálkodni, mert csak így érvényesülhet a hatékonyabban, termelékenyebben elv.

Az eddiginél többet kell tennünk a túlórák csökkentése érdekében is. Olykor sokat vitázunk és keveset teszünk, pedig ez sem reménytelen ügy. Bizonyítja ezt az is, hogy igazgatóságunk területén negyven önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező szolgálati hely közül 17 főnökség átlag 3,4 százalékos megtakarítást ért el, 19 szolgálati hely nyolc százalékkal lépte túl a túlórákretet. Négy főnökségünknek pedig sem tavaly, sem az idén nem volt túlóra. Igazgatóságunknál a tervezett 20 százalékos túlórák tíz hónap alatt 4,6 százalékkal teljesítették. Az átlagon belül azonban nagy a szóródás, ezért most a helyszínen vizsgáljuk a túlórák okait, és ha lehet, azonnal intézkedünk. A feltételek folyamatos megteremtésével biztosítjuk a norma- és teljesítményben való foglalkoztatást. Még mindig sok a ki nem használt lehetőség.

ÖSSZEFOGLALVA megállapíthatjuk, hogy a *Magyar Vasutas* munkaerőhiányról szóló riportorozat módszerként is szolgált a munkahelyi foglalkozó szakembereknek. Egy-egy vasúti csomópont, szolgálati hely munkáját bemutatva utalt arra, mi a jó és a rossz, másrészt a tennivalókra is felhívta a figyelmet. Ebből következik, hogy a munkaerő-gazdálkodást összefüggéseiben kell vizsgálni, mert csak a reális tények ismeretében határozhatjuk meg a jövő feladatait!

Annus István,
a szegedi igazgatóság
MSZEO-vezetője

Gasztronómiai verseny Szófiában

Az Utasellátó csapata nyerte a nagydíjat

Hagyomány már, hogy az európai szocialista országok háló- és étkezőkocsi társaságai időnként gasztronómiai csapatversenyt rendeznek. Az elsőre Budapest centenáriuma, illetve az Utasellátó fennállásának 25. évfordulója tiszteletére 1973-ban került sor Budapesten. Ezen az Utasellátó Vállalat csapata lett a győztes. A második vetélkedőn (1974-ben Berlinben), amit a MITROPA rendezett, az Utasellátó a második helyezést érte el.

A gasztronómiai csapatversenyt harmadik alkalommal a közelmúltban rendezte a bolgár testvérvállalat Szófiában. A versenyen — a bolgárokon kívül — részt vettek a cseh, a lengyel, a magyar, a

német és a román és a szovjet vállalatok csapatai. Az Utasellátó csapatát Vámos István kereskedelmi igazgató vezette, a csapatkapitány Mészáros József mesterszakács volt. A csapat tagja: Kaltenecker József, Láng János szakácsok: Boczó Józsefné cukrász és Skultéti József, valamint Nagy Péter felszolgálók.

A magyar csapat a melegkonyhás kategóriában első helyezést ért el. A felszolgálók, diplomata asztalokkal ugyancsak első, a kalocsai asztalokkal pedig a harmadik helyre kerültek. Az eredmények összefüggése után a verseny nagydíjat az Utasellátó Vállalat csapata nyerte. Második a bolgár, harmadik pedig a Szovjetunió csapata lett.

K. F.

Takács Tibor:

Keserű karácsony

Apámmal legújabb könyvemet nézegetjük. A címet még akkor kitaláltuk, amikor édesapám elkezdte a visszaemlékezéseit, azt írtam a jegyzetek fölé: „Apám, a vöröskatoná”, s ez is maradt végleges címe. Hiszen csakugyan azt írom meg, miképpen telt az élete 18 évesen. Sőt, nem is volt 18 esztendő, csak 1919 nyarán töltötte be a 18-at, amikor már elbukott a Tanácsköztársaság, s ő már megjárta a harcokat, a frontokat, s Fegyvernek alól sebesülten tért vissza. Így emlékezünk, könyvírás előtt, s mondtam is őszintén, amit éreztem, lám, lám, hány esztendőnek kellett eltelnie addig, amíg édesapám elmesélte emlékeit.

— És a te emlékeid? Amikor te lettél volna 18 esztendő, azt miért nem írod meg, hiszen ki tudja, téged faggat-e egyszer valaki, úgy ahogy te engem? — szögezte nekem a kérdést.

Csakugyan. Meddig várok még ifjúságom felidézésével? Olyan mély kút az emlékezet, hogy eddig nem mertem belenézni? Mit látok benne? Hajdanvolt magamat, ifjúságom kormos túlkéret, az elszélt esztendőket? Be nem teljesült vágyakat, sokáig kergetett álmokat?

1944-et idézem. Azt a régi karácsonyt, amely keserű, s egyszersmind félelmetes volt. S idézem a régi álmot, amikor még vasutas akartam lenni.

Most, hogy apámat faggattam a múltól, milyen örömmel mesélte: mozdonyvezető szeretett volna lenni. Akkor 1914-et írtak. Apámnak ez a kívánsága sosem valósult meg, talán azért is segítette, dédelgette az én álmom megvalósulását, legyen a fia vasutas. 1944 május elsején indult Szegeden az a segédtiszt tanfolyam, amelynek én is — apai segítséggel, s ki tudja még, milyen protekcióval — a hallgatója lehettem. Hogy akartam-e igazában az egyenruhát, ma már 34 év távlatában nem esküdök meg rá. Mindenesetre becsülettel tanultam, de mielőtt elérkezett volna a vizsga áhitott ideje, közbeszólt a háború.

Ekkor már nemcsak a morzejeleket ismertem, hanem a gyakorlatból tudtuk azt, amit tudni kellett. Hat hónap nem múlik el nyomtalanul az ember életéből, pláne az olyan ifjú életéből, mint én voltam, hiszen 1944 nyarán töltöttem csak be a 17. esztendőmet. Már nem emlékszem, akkor én bújtam-e át a rostán, vagy nem követelték meg a betöltött 18 esztendőt. Mindenesetre vasutas voltam, egyelőre egyenruha nélküli, véremlékemben egy szép szolgálat embertelenségét tanfolyamával, s méginkább a háború embertgyőtrő kínjaival. Mert ott hullottak mellettünk a bombák 1944 nyarán, amikor szőnyegbombázás sópört végig Szeged rendezőpályaudvarán, egy-egy eltévedt bomba meg-ringatta alattunk a Főútelelő otthon pincéjének betonpadozatát, s mi rémület szorongtunk, s kiáltoztunk a vakosított félelem torkosztorító pokláiban.

A karácsonyt, 1944 szomorú karácsonyát kívánom felidézni, de addig még át kellett menni egy-néhány élénk tornyosuló akadályon. Jól emlékszem arra az október 8-1 napra, amikor parancs jött: délután hat órakor indul az a vonat Szegedről, amely minket is elvisz valami békességesebb tájra, ahol majd napok múlva vizsgát teszünk. A vonat valóban elvitt mindannyiunkat, s a vizsgákról soha többé nem esett szó. Üllön élünk át a Horthy-proklamáció, sajnos csak órákig tartó mámorát, örvendezve a háború végének, mert ekkor már a szívünk nagyon telve volt honvágygal, az otthon emlékével, s volt aki kimondta köztünk: de kár volt eljönni! Aztán lökdösték a szerelvényünket ide-oda, míg nem hirtelen átkerültünk a Dunántúl egyik bűbajos, csupa békeség, s a meghittség örömeivel fogadó falujába: Torvajba. Hitegettek persze, itt majd el-

jön a vizsgáztatás ideje, de a felkavart, megbolydult országban már kinek volt fontos az a harminc fiatalember, aki még mindig várt és reménykedett.

Vagy mégis? Ekkor ismerjük meg az emberséget, a segítő szándékot, fájdalom, nem tudom, kit dicsérjek érte utólag. Nemcsak a zsoldoszási napokra gondolok, amikor hirtelen fölösszámban kaptuk pengőinket, nem is a sebűben kiosztott ruhákra, hogy aki akarja, érezze magát ezentúl immár valóban vasutasnak, hanem azt is, hogy valakinek eszébe jutott: prédái lehetünk a tomboló háborúnak. Noha, még innen voltunk a katonakoron, azért mégiscsak örömmel fogadtuk a német és magyar nyelvű fényképes igazolványt, amely — mint ezt hamarosan tapasztaltuk — védettséget biztosított, amikor senki sem volt igazában védhető. Felmentő igazolványt adott kezünkbe valaki, de ez már nem Torvajon történt, hanem Budapesten, amikor december 3-án Pestre hozták társaságunkat.

Az Andrassy út és a Rózsa utca sarkán álló háromemeletes bérházba költöztünk, egy ötszobás lakás volt ott a vasút tulajdona, hogy miképp szerezte az igazgatóság, amely a szomszédban székelt, meg nem tudom mondani. Október 15-ig Csataj Lajos honvédelmi miniszter otthona volt, amikor mi beköltöztünk, már semmi sem emlékeztetett hajdani gazdjára. Kórházi, fehér ágyak, matracok, néhány ócska szék, asztal, ez volt a lakás berendezése. De volt két erkélye a lakásnak, egyik a Rózsa utcára nyílt, a másik az Andrassy útra. Eleinte magunk kosztoltuk magunkat, azután beszerveztek minket az Eötvös utcába, ott egy alagsorban kaptuk jegyre az ételt, ahogyan viszszaemlékszem, mindig bőségesen.

Azért igazolvány ide vagy oda, akárhánszor ebédelni mentünk: nem az Andrassy úton haladtunk, hanem az Aradi utcában, hogy elkerüljük a rettegetett Hűség Házat. Nem ettük ingyen a vasút kenyerét. De ha kellett — és kérték — bárhová elmentünk: szent hoztunk az igazgatóság részére a pályaudvarról. A budai — emlékezetem szerint Uri utcai — raktárból naponként kétszer is fordultunk, mindenféle földi jóval, hoztuk az élelmiszert, ruhaneműt, mert akkor már az az elv vezérelte az itthon maradókat: kiosztani mindent, mielőtt a németek ráteszik a kezüket.

Egyszer a Nyugatiból szent hoztunk az igazgatóság épületébe, s csak az utolsó pillanatban vágódtunk hasra egy géppuskázó repülőgéppel szembe. Máskor az Aradi utcában mentünk, délioldi lehetett, amikor a szemközti házba becsapódott egy bomba.

S jött, elérkezett a karácsony ünnepe. Ezen a napon záródott be az ostromgyűrű Budapest körül. Délelőtt ünnepre készülték a Csataj-lakásban lakók, nem volt túl nagy hideg, mert emlékszem, az erkélyajtón kimerészkedve figyeltük az eget, amelyen egy repülő írt le köröket a város felett. És egyszer csak azt látjuk, hogy a repülő felénk tart, elereszt valami égi csomagot, hullik a feketeség, s mi nem tudtunk mozdulni, nem tudtunk odébb ugrani, biztos, védő- és óvóhelyre futni. A bomba bevágódott a szemközti sarokház tetőszerkezetébe, mi a legnyomástól hasra vágódtunk, szerencsére a szobába, s valaki közülünk sírni kezdett.

Ezen az estén költöztünk le az igazgatóság pincéjébe. Karácsonyfát nem tudtunk szerezni, valami csupasz ágat díszítettünk fel szaloncukrot utazó papírokkal, diót kötöztünk az ágakra, s betlehemes játszottunk. Talán nem is volt közöttünk olyan, aki ifjabb korában ne járta volna betlehemesként az utcákat karácsony előtt, magam is kántáltam, voltam subás pásztor, mert ezt a kelleket tudtam a szülői ruhárból megszerezni. De most nem volt suba,

csak az „angyalok” voltak fehérbe öltözve. Könnyen tehetők, mert lepedőnk bőségesen volt, ha nem is hóféhér. Bajuszt és szakállt rajzoltunk, ragasztottunk — no, nem az angyaloknak, hanem a három királyoknak —, s mire eljött volna a gyertyagyújtás ideje, néhányan elmerültünk valami csodálatos, békeséges, talán sohasem volt világba, a gyerekkor örömeit nyújtó játékba.

Az óvóhely — palotához hasonló — bunker-rendszerébe már sokan szorogtak, de azért szívesen fogadtak bennünket. Akik megtagadták a menekülő-parancsot, s itt maradtak, a helytállás miatt tették. Mert a nehéz helyzetben, az utolsó pillanatig ott kell állni az őrhelyen. És a vasutasok ezt cselekedték.

Karácsony volt.

Se pulyka, se mákostészta, se bablevés, nálunk otthon mindig csak ez a két utóbbi járta. Rejtegettem egy ajándékba kapott konzervet, azt ettem meg, kenyér nélkül. S amikor vége volt az esti mulatságnak, s Budapest körül dörögtek a fegyverek, egy, a Csataj lakásból átköltözött fiatalasszony, valahonnan mákos kercerest varázsolt elő.

— A kántálásért — mondta, s megsimogatta az arcom.

Anyám kezére emlékeztem a mozdulat puhaságából, anyám kezére, amely de régen is simogatott már. Elsírtam magam. Tudtam, hogy most múlt el valami az életemből, most szállt el az a madár, amely viszi a gyerekkor álmait, emlékeit, örömeit. Holnapról a férfikor kezdődik. Férfikor, 17 évesen?

Igen, de ez már egy másik történet kezdete!

JUBILEUMI IRÁNYVONATOK

November 24-én külön irányvonatot állítottak össze a szombathelyi vasutasok. A KMP 60. évfordulója tiszteletére — terven felül — összeállított 148 tengelyes szerelvény 2100 tonna árut továbbított Rajkára.

A vontatási főnökség fiataljai az ünnephez méltó külsőt teremtettek, megfeszítették az M 62-es mozdonyt. A jubileumi vonat 2000 tonna árut hozott vissza Szombathelyre, ugyancsak terven felül.

Öt nap Korzika szigetén

ÚTIJEGYZETEK 2.

Az összesen két kocsiból álló személyvonat a mintegy 500 méternyire levő kikötőből indult. Ott ugyan utasok nem szálltak fel, csak az aznap hajóval érkezett postát vették fel a vasutasok. A kis szerelvény azután „bejárt” az álmomásra, s néhány perc múlva elindult a sziget vadregényes tájai felé.

A többnyire sík vidékhez szokott utas méltán esik ámulatba a látottakkal. A pálya két oldalán elterülő buja növényzet szinte sűrűl a vonat oldalán. Mély sziklabevágások között, meredek emelkedőkön, lélegzetelállító lejtőkön kigyózik a pálya. Egymást érik a kisebb-nagyobb alagutak és viaduktok. Csupán az Ajaccio és Bastia közötti 158 kilométeres szakaszon 51 hid és 32 alagút van. Az alagutak közül leghosszabb a vizzavonai, 3992 méter. Erről a tömény sziklába vájt építményről még ma is emlegetnek egy legendát. A munkálatait a századforduló idején kezdték el, két irányból haladtak: északról és délről. Amikor az építőknek találkozni kellett volna, kiderült, hogy másfél méterrel tér el egymástól a két vágat. Emiatt a munkát irányító mérnök annyira restellte a kudarcot, hogy dinamitrudakat kötött magára, azzal az elhatározással, hogy öngyilkos lesz. Munkatársai ezt időben észrevették, és megakadályozták szándékában.

Ami pedig nekünk, magyaroknak a hidak közül érdekes

Jubileumi ülés

KÁB-mozaikok Moszkvából

A KGST Közlekedési Állandó Bizottsága december 4—8. között Moszkvában tartotta 55. ülését, amely egyben a bizottság 20 éves jubileumát is ünnepelte. A 14 tagú magyar küldöttséget Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi államtitkár vezette.

A küldöttség 3-án reggel a menetrendszerű moszkvai repülőjáratral utazott a szovjet fővárosba. A Feriegelyi repülőter várószobájában reggel 7-kor volt a gyülekezés. Többen már ott tartózkodtunk, amikor Fazekas József, a MÁV-LÉV vezérigazgató-helyettese érkezett a következő szavakkal: „Jó reggelt mindenkinek, javaslom, hogy aki még tud, gondoskodjon meleg alsóneműről, mert Moszkvában mínusz 23 fok van.” Pillanatok alatt dermesztővé vált a várószoba kellemes légköre. A zavartalan felszállás, a nyugodt repülés és a napsütésben csillogó, hófödte Kárpátok, majd Moszkva látványa elfeledtette velünk a várható hideget. Nem is fáztunk, igaz csak —13 fok volt.

A hétfő délelőtti megnyitó plenáris ülésen a bizottság lengyel elnöke, ezt követően a KGST-titkárság, majd a tagországok küldöttségeinek vezetői köszöntötték az ünnepi ülés résztvevőit. Urbán Lajos államtitkár hangsúlyozta a KGST és azon belül a Közlekedési Állandó Bizottság munkájának jelentőségét. Külön is üdvözölte a Vietnami Szocialista Köztársaság megjelent képviselőit, mint a KÁB „legfiatalabb” állandó tagjait.

Kedden és szerdán a küldöttség vezetői, szakértői újabb plenáris üléseken tárgyalták az előterjesztéseket, s igyekeztek közös álláspontot kialakítani a KGST Végrehajtó Bizottsága elé terjesztendő javaslatokban. Különösen élénk vita alakult ki az OPV vasúti kocsipark jelenlegi díjszabása és rendszere továbbfejlesztését illetően, valamint a nemzetközi személyszállító vonatok menetrendszerűségének javítását segítő intézkedések egyeztetésében.

Szerda este a KGST-palotához tartozó MIR szálló elől hosszú kocsisor indult — az esti fényben csillogó, havas Moszkvában keresztül — a Kazanyi pályaudvarra. A Moszkvától 800 km-re Keletre, a Volga partján fekvő Uljanovszkba, Lenin szülővárosába utaztunk. Ott már igazi orosz tél fogadta a küldöttséget. A —22 fokos hidegben is nagy érdeklődéssel és meghatótsággal tekintettük meg V. I. Lenin szülő- és lakóházát, édesapjának sírrelékét, a Lenin-múzeumot, a Lenin-kultúrpalotát és a fejlődő város egyéb nevezetességeit. Az időjárás nem kedvezett a látogatásnak, de így is valamenynyünk számára egész életre szóló élményt nyújtott ez a kirándulás.

Péntek délben került sor a záró ülésre és a jegyzőkönyv aláírására, majd szombat hajnalban, álmosan, kissé fáradtan, de azzal a reménnyel készülődtünk, hogy néhány óra múlva Feriegelyen landolunk. Ez azonban csak álom volt, mert Moszkvából egy óras késéssel indultunk, majd háromnegyed 9-kor a bájos sztyuárdesz kedvesen közölte velünk: Budapest nem fogad, Belgrádban szállunk le. Végül délelőtt 10 órakor Zágrábban landoltunk, mert Belgrád sem fogadott. Több óras várakozás után, délután 5-kor érkezünk Feriegelyre.

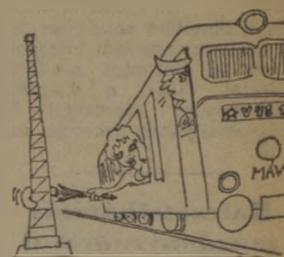
Birkás György

Tarka barka

Rangtisztelet



Szilveszteri tréfa



— Ne mókázzon, Cillike. Így sohasem érkezünk be a Keletibe!...

Szigorú feleség



— Hajnalban szolgálatba méssz, nem ihatasz egy kortyot sem, Lajos!...

Kesztyűs Ferenc rajza

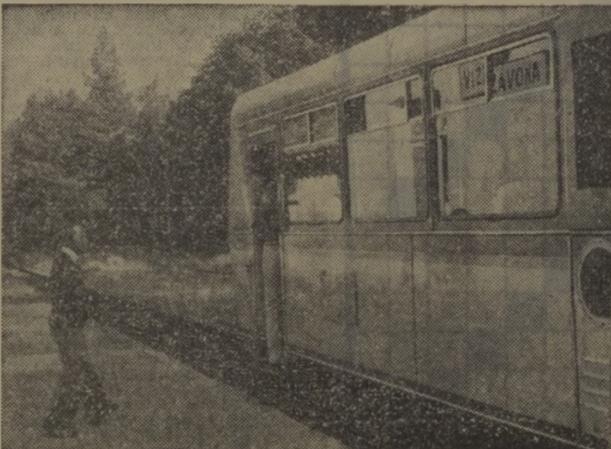
tunk tagjainak nevét, sőt arról is értesült, hogy meghalt Bocsik József. Ezután Dominique beszélt a munkájáról, beosztásáról. Enterimer-ként (közbeeső intézkedőként) teljesít szolgálatot, de ha dolgozik, ő lát el az állomáson minden munkát: forgalmi szolgálattevő, pénztáros, másházó, vonalgazdó, egyszerűval mindenes. Aztán feleltetését, az állomásfőnököt is bemutatta, akit a szomszédos bisztróban találtunk. Ez volt a második meglepetésem Vizzavonán. Kiderült, hogy a főnök kávét és italt mér, vagyis másodál-lásban a vasúti büfé vezetője.

Nem is kell talán mondanom, hogy a két vasutas azonnal meghívott egy pohár csanis-ra (a korzikaiaknak ez a nemzeti italuk), azután hosszan kérdezték Magyarországról, a magyar vasutasok munkájáról. A bisztróban találkoztam egy korzikai nyugdíjas vasutassal is, aki már sokat halhatott hazánkról, mert nyomban megjegyezte: — Három konyhát ismer el a világ, a franciát, a kínait, és a magyart.

Amikor elmondtam, hogy idei áruszállítási tervünk 134 millió tonna, s hogy a MÁV évente több mint 300 millió utast szállít, ennek hallatán szinte elámultak. Érthető, hiszen a korzikai vasutakon mindössze évi 8400 tonna áru és 12 ezen utas elszállítása ad munkát.

Búcsúzás után a kollégák mindaddig integettek, amíg a vonat el nem nyelte a sziget vasútjának leghosszabb alagútját. Közben arra gondoltam, hogy a szívélyes fogadtatást és a bánásmódot nem is annyira nekem, mint inkább egy tőlük távoli ország képviselőjének szánták.

Séra Sándor



Marinetti Dominique fogadja a vonatot (A szerző felvétele)

