VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1979. JANUÁR 13.

SZÁZMILLIÓS BERUHÁZÁS

Kitüntették az építőket

A záhonyi átrakókörzet komplex irányításának megvalósítása új állomásához érkezett. Január 4-én adták át rendeltetésének a központi üzemirányító épületet és számítógép-központot. Az ünnepségen megjelent és beszédet mondott *Gulyás János*, a MÁV vezérigazgató-helyettese.

A mintegy százmillió forintos beruházás jelentősége abban van, hogy a számítógépes információs rendszer kidolgozásával és az irányítás egységessé tételével lehetőség nyílik a még hatékonyabb munkára. Az ötezer négyzetméter alapterületű épületet a MÁVTI tervei alapján a Kelet-magyarországi Közmű- és Mélyépítő Vállalat 1975. novemberében kezdte építeni, s határidő előtt elkészült vele. A négyemeletes épületben kap helyet az átrakókörzet üzemfőnökségének irányító apparátusa, valamint a számítástechnikai üzemegység. A belső szerelések után várhatóan 1980-ban építik be az első, nagyteljesítményű számítógépet, amely a Szovjet Vasutakkal egyeztetve a kocsileszámolás, az elszámolás gépesítését is megoldja, valamint elősegíti az automatikus irányítási rendszer bevezetését.

Az épületet *Rigó Zoltán* üzemigazgató és *Perei József*, a MÁVSZÜ igazgatója vette át, majd bemutatta a vendégeknek.

Az ünnepség során kitüntetések átadására került sor. A közlekedési- és postaügyi miniszter Kiváló munkáért kitüntetésben részesítette *Kerekes Imrét*, a kivitelező KEMÉV igazgatóját, miniszteri dicséretet kapott *Vilesz Károly*, a beruházási felügyelőség dolgozója. Vezérigazgatói dicséretet kapott *Jambrik János* művezető, *Varga János* főépítésvezető és *Tóth Mária* előkészítő, KEMÉV-dolgozók, *Vajk Ildikó* belsőépítész és *Zádor Zoltán* létesítményi főmérnök, MÁVTI.

Az építésügyi és városfejlesztési miniszter Kiváló munkáért kitüntetést adományozott *Urbán Mihály* ács brigádvezetőnek és *Jambrik János* művezetőnek, a KEMÉV dolgozóinak, miniszteri dicséretet kapott *Markó Zoltán* tervező, MÁVTI és *Groska Tibor* asztalos üzemvezető, KEMÉV.

KTE Filmnapok

A Közlekedéstudományi Egyesület Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztálya jól sikerült filmbemutatót rendezett a Vasúti Főosztály konferenciatermében. A bemutató keretében *összesen 26 hazai, szovjet, francia, osztrák és német filmet vetítettek.*

A bemutatott filmek a vasúti felépítmény építésével, fenntartásával, új hídépítési módszerekkel, kitérők, pályaudvarok, alagutak építésével, a munkák gépesítésével foglalkoztak.

A bemutatott filmek közül különösen nagy sikert arattak a BAM vasútépítéssel, a Montparnasse, Grigny, Saint Cloud pályaudvarok átépítésével és az osztrák építővonat munkájával foglalkozó filmek.

A filmnapokon összesen mintegy 400 érdeklődő vett részt.

A központi vezetőség napirendjén:

az 1979. évi bérfejlesztés és a munkavédelmi helyzet

Az óévben, december 29-én, a MÁV vezérigazgatóságának konferenciatermében tartotta utolsó ülését szakszervezetünk központi vezetősége. A testület a vasutasok 1979. évi bérfejlesztését, valamint a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat munkavédelmi helyzetét vitatta meg.

A bérfejlesztésről, a vasutasok bérének alakulásáról *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes tájékoztatta az ülés résztvevőit. Hangsúlyozta, hogy az 1979. évi bérfejlesztéseknél *biztosítani kell, hogy április 1-ig minden dolgozó bére elérje a szakmai bértáblázatban meghatározott alsó határt.* Az arányok tartása végett azonban kiemelt bérfejlesztésben részesülnek azok a fizikai dolgozók, akiknek keresete ennek az intézkedésnek és a műszakpótlék bevezetésének hatására nem növekedne. Fokozottabb fejlesztésre van szükség az elmúlt években hátrányos anyagi körülmények közé került középvezetők bérezésében. A bérfejlesztéssel egyidőben egyszerűsítik a korábban sok panaszra okot adó utazószemélyzeti teljesítménybérezést is.

Ezután *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára lépett a mikrofonhoz. Felszólalásában elemezte többek között a vasutasok bérezésének idei alakulását, amit megfelelőnek értékelt. Utalt arra, hogy a bérszínvonal növekedése — a műszakpótlékot is beleszámítva — *átlagosan elérte a 8,8 százalékot.* Ugyanakkor a vasút főbb gazdasági mutatója romlott. Nőtt például a kocsifordulóidő, a géprevárások száma és gyakori volt a kocsihiány. A munkaerőgazdálkodás kritikája, hogy a tervezett 20 százalékos túlóracsökkenés helyett további 4 százalékos növekedést mutat a mérleg.

— *Ebben az évben* — hangsúlyozta a titkár — *a vasút feladata nem a rekordteljesítmény hajszolása lesz, hanem a minőségi követelmények teljesítése, a személyszállítás színvonalának emelése. Az előzetes számítások szerint az utasforgalom tovább csökken, az árumennyiség pedig csak minimálisan nő.*

A kulturált utazás feltételeinek megteremtése jogos lakossági igény. Hatékony intézkedéseket kell hozni a vonatok menetrend szerinti közlekedtetésére, a szolgáltatások színvonalának emelése érdekében. Ebben a fontos társadalompolitikai igény kielégítésében *a szakszervezetnek is többet kell tennie.* Ezért a gazdasági vezetők ne vegyék zaklatásnak, ha a jövőben türelmetlenebb lesz a szakszervezet és élesebben bírálja a hibákat.

A szakszervezet titkára ezután kitért a népgazdasági feladatokra, a gazdálkodás nehezebb körülményeire. Leszögezte, hogy a népgazdasági gondok megoldásának *a vasutasok sem lehetnek külső szemlélői, mert a szabályozók alól a vasút sem kivétel.* Mindent el kell követni, hogy az esetleges szállítási többletigényt a jövőben is kielégítsük.

— *A szakszervezeti aktivisták nem feledkezhetnek meg a dolgozók közvetlen érdekvédelméről sem* — folytatta *Kajcsa József.* — *Még határozottabban kell fellépni a mértéktelen túlóráztatás, a pihenőnap nélküli túlterhelések ellen.* A termelést segítő tevékenység alapvető formája a szocialista munkaverseny, a brigádmozgalom fejlesztése. Felül kell vizsgálni a követelményrendszert, a különböző elismerési formákkal szemben pedig nagyobb minőségi követelményt kell állítani. Kitüntetésben csak az arra legérdemesebb kollektívák részesülhetnek. A dolgozók eredményesebb mozgósítása, tájékoztatása érdekében az eddiginél több információra, adat- és érvgyűjtésre van szükség.

Ezután a szakszervezet titkára elmondotta, hogy a szociális körülmények gyors ütemű fejlesztésére nincs lehetőség, *de a termelői beruházásokkal egyidőben történő szociális létesítmények megvalósításához továbbra is ragaszkodik a szakszervezet.* Nem lehet megengedni, hogy a tervezett szociális, kulturális és munkavédelmi beruházások megvalósítása háttérbe szoruljon. Nekünk kell a jövőben is kezdeményező lépéseket tenni annak érdekében, hogy a vasúti közlekedés teljesítő képességének és színvonalának emelése — a közlekedéspolitikai koncepció elvárásainak megfelelően — közüggyé váljon és azt a fuvaroztatók, a szolgáltatásokat igénybevevők is elősegítsék.

A központi vezetőség a bérfejlesztési intézkedésekkel egyetértett és megállapította, hogy azok biztosítják a vasutasok megfelelő kereseti arányait.

Ezután a tanácskozás résztvevői — két új balesetvédelmi film megtekintése után — áttértek a másik napirendi pontra, a munkavédelem helyzetéről szóló jelentés megvitatására. Ennek a témának az előterjesztője *Gáspár Imréné dr.*, a szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának vezetője volt.

— A balesetek legtöbbször rossz munkabiztonsági körülményekre, helytelen, elnéző vezetői magatartásra, figyelmetlenségre, egyes munkakörökben a túlzott terhelésre vezethetők vissza — mondotta többek között Gáspár Imréné dr. — *A jövőben jobban kell élni a hatósági jogkörrel, meg kell akadályozni a vasútnál a baleseti források újratermelődését.* Ehhez a legtöbb esetben nem pénzre, csupán az utasítások pontos betartására, körültekintő, a veszélyt nem lebecsülő magatartásra van szükség. *(A MÁV 1978. évi baleseti helyzetéről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)*

A gondos felkészülés eredménye:

Zavartalan volt az ünnepi forgalom

A karácsonyi hármas és az újévi kettős ünnep alkalmával jelentkező nagyobb utazási igényeket *a vasút kielégítette.* Az előkészítés időszakában a különböző szolgálati ágakkal együttműködve elérték, hogy a járműjavító üzemek és vontatási műhelyek javítási terveiket december 21-re teljesítették. Ennek megfelelően *a budapesti személypályaudvarok személykocsi ellátottsága megfelelő volt.*

A folyamatosan kifejtett propaganda hatására a menetjegyek elővételben történő megváltása megközelítette a 100 ezret. Az ülőhelybiztosítással közlekedő vonatok december 21—26. között 108 ezres készletéből *81 ezer ülőhelyet elővételben szolgáltattak ki a jegypénztárak.* Ennek következtében a személypénztárak előtt alig volt sorbaállás. A budapesti fejpályaudvarok pénztári bevétele december 4—23. között a bázisidőszak 19 millió forintjával szemben *meghaladta a 23 millió forintot.*

A pályaudvarok és állomások nagytakarítását a gépesített takarító brigádok időben elvégezték. Ehhez nagy segítséget adtak a szocialista brigádok és a KISZ-fiatalok, akik 360-an 3134 óra társadalmi munkával segítették a kocsik tisztítását.

Az ünnepi forgalom lebonyolításának időszakában a kijelölt vonatok rendben közlekedtek.

A menetrendszerű közlekedés, a december 21—31. közötti időszakban, *97,5 százalékos eredményével igazolta, hogy a szolgáltatás fontos részét képezte a vonatok pontos közlekedtetése.*

Az utastájékoztatás céljait szolgáló berendezések üzemkészsége kifogástalan volt. A szükséges tájékoztatásokat az utasok a mozgó informátorokon keresztül, és hirdetmények útján is időben megkapták. Kedvező benyomást keltett az utazóközönségben a vasutas dolgozók magatartása, akik előzékenységükkel, udvarias viselkedésükkel segítették az utasokat.

Az újévi forgalomra is hasonlóak voltak a jellemzőek. Noha az év első napján Európa felett kialakult zord és viharos időjárás közlekedési zavarokat idézett elő a kontinens országaiban. Ez az ünnepi forgalmat azonban csak utolsó fázisában érintette.

Pullai Árpád látogatása

a székesfehérvári üzemfőnökségen

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter december 27-én meglátogatta a székesfehérvári üzemfőnökséget. A vendéget *Rácz Alpár* üzemfőnök tájékoztatta az eredményekről és a gondokról. A megbeszélésen — a helyi társadalmi és gazdasági szervek vezetőin kívül — részt vett *Závodni László*, a megyei pártbizottság titkára is.

A miniszter az aktuális gazdaságpolitikai és vasúti feladatokon kívül beszélt az üzemfőnökségek sajátos szerepéről, fontosságáról, az áruszállítás hatékonyságának növelésében rejlő lehetőségeikről.

Pullai Árpád ezután meglátogatta a KPM székesfehérvári közúti igazgatóságát is.

A szovjet vasutasok felhívása

Csap és Záhony határállomáson az idén is folytatják a versenyt

A minőségi munkát javító vállalásokat tettek a szovjet és a magyar vasutasok Csap és Záhony határállomáson. A múlt év utolsó napjaiban távirat-váltásra került sor a szovjet vasutak uzsgorodi aligazgatóság és a záhonyi körzeti üzemfőnökség között. A szovjet vasutasok a *Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa* megalakulásának 30. évfordulója tiszteletére (1979. január 25.) a hagyományos munkaverseny kiszélesítésére tettek javaslatot. Ennek alapján vállalták, hogy a decemberi adatokhoz képest *átlagosan 0,1 órával csökkentik a Magyarországról belépő vasúti kocsik tartózkodási idejét. Hasonló csökkenést vállaltak a MÁV-mozdonyok tartózkodási idejénél is.*

A záhonyi vasutasok elfogadták a felhívást, s válaszukban *a munkaverseny további folytatására tettek javaslatot.* Ennek alapján — szintén a múlt év decemberi adatokat figyelembe véve — vállalták, hogy a Szovjetunióból érkező széles nyomtávú vasúti kocsik átlagos tartózkodási idejét egy órával csökkentik. Záhony és Eperjeske határállomásokon a széles nyomtávú szovjet mozdonyok tartózkodási idejét tíz perccel rövidítik meg.

A versenyfelhívást mindkét részről a gazdasági és szakszervezeti vezetők írták alá. Egyben a dolgozók körében megkezdték a mozgósítást, hogy a gyorsabb árufuvarozás érdekében tett vállalásokat mindenki magáénak érezze.

L. B.

LAPZÁRTA UTÁN

Ünnepi elnökségi ülés

A *Magyarországi Vasutasok Szövetsége* megalakulásának 60. évfordulója alkalmából január 10-én kibővített ünnepi elnökségi ülésre került sor a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházában. Az ülést koszorúzás előzte meg. A szakszervezet elnöksége nevében *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Kajcsa József* és *Molnár György* titkár megkoszorúzta a munkásmozgalom névtelen vasutas mártírjainak, az épület bejáratánál levő emléktábláját.

A koszorúzás után a központ tanácstermében került sor az ünnepi ülésre, amelyen *Gyócsi Jenő* a vasutas-szakszervezet elnöke mondott beszédet.

A vasút decemberi szállítási teljesítménye:

25 millió 635 ezer utas és 10 millió 899 ezer tonna áru

A vasút decemberben 25 millió 635 ezer utast szállított, s ezzel tervét 93,7 százalékra teljesítette. A bázishoz viszonyított teljesítés 96,1 százalék. Kedvezőbben alakult az utaskilométerben mért teljesítmény, amely elérte a bázis szintjét, a tervhez viszonyítva pedig 96,6 százalékos teljesítést mutat.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése

a bázishoz viszonyítva 95,4 százalékról 96,3 százalékra növekedett,

kedvezően emelkedett a nemzetközi vonatok menetrendszerűsége is, amelynél ugyancsak javulás tapasztalható, mivel 46,6 százalékról 50,3 százaléknak megfelelően alakult.

Decemberben a vasút

10 millió 899 ezer tonna árut szállított,

amely a tervhez 97,7, a bázishoz viszonyítva 98,4 százalékos teljesítésnek felel meg. Mérsékelten növekedett az árutonnakilométerben mért teljesítés is.

Az elszállított árumennyiség a belföldi és exportforgalmakban 6, illetve 10,4 százalékkal csökkent, míg az import- és tranzitforgalomban 2,7 és 14,7 százalékkal emelkedett a bázisidőszakhoz képest.

A kiemelt árucikkek közül szénből, kőből, téglából, mészből, cementből, műtrágyából, tűzifából és cukorrépából

lényegesen kevesebbet szállítottunk az elmúlt időszakhoz képest,

míg kavicsból és cementgyártmányokból az elszállított árumennyiség kismértékben meghaladta a bázisidőszak szintjét.

Az áruszállítás minőségét tekintve a késetten közlekedett tehervonatok részaránya csak kismértékben javult. Kedvezően alakult a teherkocsik statikus kihasználása, amely 4,5 százalékkal nőtt és kismértékben csökkent a kocsifordulóidő is. Nagyobb mérvű javulást mutat az idegen teherkocsik átlagos tartózkodási ideje, s az ezzel összefüggő nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás december havi egyenlege.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása ugyancsak kedvezőbb volt a bázisidőszak szintjénél. A kedvezőtlenül alakult mutatók között a géprevárások viszonylagos magas száma említendő meg.

NAPIRENDEN

az alacsony összegű nyugellátások emelése

Január 5-én, a vasutas-szakszervezet tanácstermében tájékoztatót tartottak az alacsony összegű nyugellátások felemeléséről. A tanácskozáson megjelentek a központi vezetőség nyugdíjas-szakbizottságának tagjai, a területi bizottságok, és a szakszervezeti bizottságok nyugdíjas szervezői, ezen kívül a szakszervezeti bizottságok nyugdíjas elnökei és főbizalmijai is.

A megbeszélésen részt vett *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Szemők Béla*, a MÁV Vezérigazgatóság Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztályának helyettes vezetője és *Tóth Györgyné dr.* a Nyugdíjas Hivatal vezetője.

Dr. Bordi István, a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője tartott tájékoztató előadást. Beszélt a jelenlegi gazdasági helyzetről, s az 1979. január elsejétől érvényes nyugdíjak rendezéséről.

A megbeszélésen *Molnár György* titkár is felszólalt. Többek között elmondta, hogy nagyobb szakszervezeti bizottságok mellett nyugdíjas-bizottságok megalakítását tervezik, s ezzel remélhetőleg sikerül megszüntetni a jelenleg még előforduló hiányosságokat.

A tájékoztató előadás után a résztvevők kérdéseket tettek fel, melyre az elnökség tagjai válaszoltak.

Kiváló ifjúsági vezető

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 61. évfordulójának alkalmával KISZ Érdemérem kitüntetést kapott *Komláti István*, a szombathelyi vontatási főnökség tűzrendészeti előadója. Ezt a KISZ-kitüntetést, ezen az ünnepen, hat fiatal kapta meg Vas megyében.

A szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság titkárát egyik este a lakásán kerestük fel. A vasi megyeszékhely Derkovits lakótelepének egyik szépen berendezett kétszobás lakásában beszélgettünk.

— *Az általános iskolában már őrsvezető voltam* — kezdi a beszélgetést. — *A Nagy Lajos Gimnáziumban pedig tagja voltam a KISZ-szervezetnek.* 1965-ben, az érettségi megszerzése után szakmát tanultam. A szakmunkás-bizonyítvány megszerzése után, 1967-ben kerültem a vontatási főnökségre.

1969-től tényleges katonai szolgálatot teljesít. A honvédségnél eltöltött évek érlelik párttaggá. Leszerelése után a vontatási főnökség ifjúsági alapszervezetének szervező titkára, majd 1973 őszétől a csomóponti KISZ-bizottság titkára. Még abban az esztendőben a városi KISZ-bizottság is a tagjai sorába választja. 1975-től tagja az MSZMP vasútüzemi párt-végrehajtóbizottságának.

— *A szombathelyi csomóponton tíz KISZ-alapszervezet tevékenykedik* — folytatja. — A kulturális és sportlehetőségek bővülésével, a fiatalok megnyerése érdekében, színvonalasabb KISZ-életet igyekszünk teremteni. *Rendszeresek a honvédelmi, a politikai, a sport- és összetett vetélkedők.*

Munkánkban a termelést segítő akciók kerültek előtérbe. A kommunista szombatokon elsősorban a munkaerőhiánnyal küzdő területeken dolgozunk. Segítjük a vasúthoz kerülő újfelvételesek beilleszkedését, s a továbbtanulókat.

A szombathelyi KISZ-bizottság 1977-ben kiérdemelte *a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját.* Komláti István is több ízben részesült különböző kitüntetésben, elismerésben. Mint kiváló ifjúsági vezető minden esetben rászolgált a kitüntetésre.

Sz. Jakab István

Pályaválasztási tanácsok

Továbbtanulók jelentkezését várja a Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola

A budapesti *Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola* várja a következő tanévre az általános iskola 8. osztályát végző tanulók jelentkezését.

Elsősorban a vasutas szülőkhöz fordulunk, hogy küldjék gyermeküket a vasúti szakközépiskolába. Szeretettel várjuk azokat a tanulókat is, akiknek eddig a vasúttal szorosabb kapcsolata nem volt, de hivatást éreznek a vasutas életpálya iránt.

Iskolánk az útépítési szakon kívül középfokú képesítéssel vasútépítési és pályafenntartási szakembereket is képez. A jó eredményű érettségi vizsga után elsősorban a *Közlekedési Műszaki Főiskolán*, vagy más építési jellegű főiskolán folytathatnak felsőfokú tanulmányokat. Tekintettel arra, hogy iskolánk középfokú képesítést ad, utána más jellegű felsőfokú intézetbe is kérhetik felvételükkel. *A tovább nem tanuló diákok egy év gyakorlati idő utána MÁV Tisztképző, illetve az iskola által szervezett tanfolyamon készülhetnek a technikusminősítő vizsgára.* Az így szerzett szaktechnikusi oklevél a vasútnál, a II. szakcsoportba való besorolásra jogosít.

Ebben az iskolában a vasútépítésen kívül műszaki rajzolói, földmérési, hídépítési, gépészeti és magasépítési, valamint elméleti és gyakorlati ismereteket is szerezhetnek a tanulók.

Az évközi szakmai gyakorlatot Rákosrendező pályaudvar területén levő tanműhelyben, illetve fedett gyakorló területen a nyári gyakorlatot a MÁV Magasépítési Főnökség, illetve pályafenntartási munkaterületen — tanár irányításával — végzik. A vidéki fiútanulók kollégiumi elhelyezését korlátlan számban, a leánytanulókét pedig megadott keretek között tudjuk biztosítani.

A MÁV-igazgatóságok tanulóinknak — tanulmányi eredményüktől függően — ösztöndíjat adnak. Az ösztöndíjas tanulók a MÁV-alkalmazottak részére járó utazási kedvezményben is részesülhetnek. Az ösztöndíj a szakjellegű felsőfokú továbbtanulás idejére meghosszabbítható.

Az iskolánk iránt érdeklődők a 01/04—12-es vasúti telefonon részletesebb felvilágosítást kérhetnek.

A vasútforgalmi, valamint a vasúti távközlő és biztosítóberendezési szakok iskolánkból a Vasútgépészeti Szakközépiskolába költöztek (Budapest, XI., Rimaszombati u. 2—8). Ezeken a szakokon Szegeden is folyik képzés.

A felvételüket kérők — az általános iskola által adott jelentkezési lapra írják rá a pontos címünket és a szakot. Címünk: *Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola, vasútépítési építési- és pályafenntartási szak, 1068 Budapest, Ripp-Rónai u. 26.*

A jelentkezőknek vasút-orvosi alkalmassági vizsgálaton kell résztvenni.

Iskolánkban levelező tagozaton felnőtt oktatás is folyik. A nappali tagozatra márciusig, a levelezőre júniusig kell a jelentkezési lapokat eljuttatni.

Az iskola igazgatósága és KISZ-szervezete várja a vasutas élethivatást választó fiatalok jelentkezését.

K. A.

Egyidőben több esemény

Kiállítások, kluberedmények a ferencvárosi művelődési házban

A Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában szinte nem múlik el nap, hogy ne kínálnának valamilyen érdekes programot a csomópont dolgozóinak. Előfordul, hogy egy időben három, sőt négy esemény között válogathatnak az érdeklődők.

December 18-án *dr. Németh Sándor*, a MÁV Budapesti Területi Egészségügyi Központ főorvosának festményeiből nyílt kiállítás. A tárlatot *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg, majd a köztiszteletben álló orvos-festő válaszolt a résztvevők kérdéseire.

A kis tanácsteremben tartott kiállítás már korántsem nyújtott annyi művélvezetet, mint dr. Németh Sándor tárlata, ám a látottak felettébb elgondolkoztatták a gyanútlan szemlélődőt. Az ott bemutatott tárgyak — hegesztőaparátok, rádiók, magnetofonok, több zsáknyi babkávé, ruhanemű stb. — *mind lopásból származtak.* A mintegy 350 ezer forint értékű árut sajnos vasutasok tulajdonították el. Ezért a csomópont vezetői *úgy döntöttek, hogy a nyilvánosság előtt is pellengére állítják azokat, akik csákiszalmájának tekintik a népgazdaság vagyonát.* Természetesen a vétkesek a törvény előtt is felelnek tettükért.

A kiállítások megtekintése után a szocialista brigádklubba látogattunk, ahol ezúttal a csomóponti *Kandó Kálmán* vontatási és a *Felszabadulás* forgalmi brigádok adtak egymásnak találkozót. Az összejövetelen részt vett *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Rékasi István* vasútigazgató-helyettes is.

Séra Sándor

Fazekas Lajos:

KOROM-VIRÁG

Fekete füst-rajz fehér égen,
A hómezőn korom-virág.
A kis faluk holt térközeit
vasfutó gépünk metszi át.

A géptől féltették dédapák
e táj békéjét; ám haladt
az idő... S száll a korom-virág
sirjuk fölé, az ég alatt.

Szíriai szakszervezeti vezetők látogatása a vasutas-szakszervezetben

December 15. és 19. között a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége vendégeként tartózkodott hazánkban *Nasr Zarif Mouhrez*, a Szíriai Arab Közlekedési Dolgozók Szakszervezeti Szakmai Szövetségének elnöke, a Szállítási Dolgozók Arab Szövetségének elnöke. Ebből az alkalomból találkozott és megbeszéléseket folytatott *Koszorús Ferenccel*, a vasutas-szakszervezet főtitkárával is.

A tárgyalások a barátság és a kölcsönös egyetértés légkörében folytak. Mindkét vezető megelégedéssel állapította meg, hogy nézeteik valamennyi kérdésben azonosak. Megállapodtak többek között a magyar és a szíriai közlekedési szakszervezetek közötti együttműködés konkrét lehetőségeiben, és a különböző közlekedési szakszervezeti delegációk cseréjében is.

Jelen volt még a tanácskozáson *Antoine Rachid*, az Arab Közlekedési Szövetség nemzetközi osztályának vezetője és *Bachir Al-Charif*, a Líbiai Közlekedési Szakszervezetek főtitkára is. A tanácskozásról készült megállapodást és állásfoglalást Nasr Zarif Mouhrez elnök és Koszorús Ferenc főtitkár írta alá.

Vendégeink a tárgyalóasztalnál

JUBILÁLÓ ZENEKAROK

Ünnepi hangverseny

Negyven évvel ezelőtt, *1938-ban alakult meg a nyíregyházi vasutas fúvószenekar.* Az alapító tagok közül 4 még jelenleg is aktív tagja a zenekarnak és hetenként két alkalommal rendszeresen részt vesznek a próbákon és a szerepléseken.

A felszabadulás előtt *Siroki Gyula* volt a zenekar szakmai irányítója. A második világháború a zenekar felett sem vonult el nyomtalanul. A létszám csaknem felére csökkent, de 1946 elején. *Csatári Lajos* karmester vezetésével a zenekar újból megkezdte szerepléseit. Többen szívesen emlékeznek vissza arra az időre, amikor a művelődési ház színiátszó köre nagy sikerű zenei daljátékot adott elő telt ház előtt és a kísérő zenét a fúvószenekarból szervezett kis színházi zenekar szolgáltatta.

A könnyebb műfaj mellett szimfóniák, operanyitányok, opera-, operettrészletek, Kodály-, Bartók-művek is egyre gyakrabban kerültek műsorra. Ebben az időben jelentősen emelkedett a zenekar játékszínvonala és technikája. Egyik hangverseny a másikat követte és a fúvószenekari vetélkedőkön, versenyeken is szép eredményeket értek el. A vasutas zenekarok versenyein *Debrecenben, Dunakeszin, Siklóson* több alkalommal a legjobbak között szerepeltek.

A zenekar *Dötsch Zoltán* karnagy irányításával ma is tevékenyen részt vesz Nyíregyháza és Szabolcs megye kulturális életében. Aktívan közreműködnek nemzeti, nemzetközi ünnepeken, családi, társadalmi ünnepségeken, s politikai rendezvényeken egyaránt. Színvonalas szereplésükkel jelentősen hozzájárulnak az ünnepségek sikeréhez. Az 1978. évi minősítő hangversenyen *„Ezüstlant"* minősítést szereztek.

A negyvenéves jubileum alkalmából a nyíregyházi Móricz Zsigmond Művelődési Házban ünnepi hangversenyre került sor, majd utána bensőséges ünnepség keretében emlékeztek meg a zenekar 40 éves munkájáról, melynek 32 tagja immár három generációt képvisel. A Vasutasok Szakszervezete képviseletében *Volosinovszki János*, az elnökség tagja, a debreceni területi bizottság titkára köszöntötte a jubiláló zenekart és ajándékot adott át a művelődési ház vezetőségének, a zenekar kollektívájának.

Ötvenöt éves a miskolci fúvószenekar

Emlékezetes ünnepség színhelye volt december 29-én a miskolci vasútigazgatóság kultúrterme. A Vörösmarty Mihály Művelődési Ház kétszeres *Aranylant* diplomás fúvószenekara ünnepelte megalakulásának 55. évfordulóját. Az ünnepségen megjelent *Pásztor Pál* vasútigazgató.

Varga István, a Vörösmarty Művelődési Ház igazgatója emlékezett meg a megalakulás óta eltelt időszakról. Elmondta, hogy a fúvószenekart 1923 novemberében, a miskolci MÁV Főműhely III. osztályának vezetője, *Ganszky Antal* hozta létre a dal- és önképzőkör keretében. Az alapító tagok között munkások, ifjúmunkások, ipari tanulók egyaránt voltak. A zenekar *Profánt István* karnagy vezetésével látott munkához. A zeneszerző karnagy 1960-ig állt a fúvószenekar élén, majd 1960-tól 1976-ig *Bencs Ferenc* karnagy irányításával folytatták sikeres szereplésüket.

Bencs Ferenc elévülhetetlen érdemeket szerzett a zenekar újjászervezésében, korszerű fúvószenekarrá történő átszervezésében. Tőle *Kurgyis Lajos* vette át a karnagyi pálcát. A koncertmesteri teendőket pedig *Heiner Károly* látja el.

A 45 tagú fúvószenekar évtizedek óta rendszeresen ad térzenét *Miskolcon, Miskolc-Tapolcán*, valamint a környező városokban. Részt vesznek a különböző társadalmi szervezetek által rendezett ünnepi megmozdulásokon, társadalmi ünnepségeken, vasúti megyei és városi rendezvényeiken. Az utóbbi években nagy sikerrel szerepeltek Csehszlovákiában és Lengyelországban is.

Ezután *Tóbiás Béla*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának politikai főmunkatársa — a szakszervezet vezetőinek megbízásából — átadta a *„Szocialista kultúráért"* kitüntetést a jubiláló zenekarnak. Az alapító tagok közül *Dargai György, Dobos József* és *Gáspár Gyula* ugyancsak *„Szocialista kultúráért"* kitüntetésben részesült. A Vasasok Szakszervezete elnöksége pedig ólomkristály vázával jutalmazta az 55 éves együttest.

A király bizalmasa volt!

Ludvigh Gyula tündöklése és bukása

1919. január 6-án délelőtt 10 órakor Ludvigh Gyula, a MÁV volt elnöke Andrássy út 88. sz. lakásán vadászpuskájával szíven lőtte önmagát és nyomban meghalt. (Újsághír)

Ludvigh Gyula, aki 1887-től közel negyed századon át volt a lendületesen fejlődő MÁV elnöke, jellegzetes alakja a dualista rendszer magyar vezető rétegének. Apja az 1848—49-es forradalom és szabadságharc idején országgyűlési képviselő, majd szepesi kormánybiztos. Világos után Brüsszelbe emigrált. 1841-ben született Gyula fia ott szerzett mérnöki diplomát, majd 1863-ban egy francia vasútépítő társaság meghívására Spanyolországban dolgozott.

Az 1867-es *„Deáki tett"* után hazatért, és mint osztálymérnök a vasútépítészeti igazgatósághoz szerződött. Karrierje rakétaként ívelt felfelé. 1878-ban már műszaki tanácsos, 1883-tól a MÁV igazgatósági összülésének rendes tagja, s röviddel később miniszteri tanácsosként került az újjászervezett MÁV-igazgatóság élére. 1893-ban a magyar főrendiház élethossziglan kinevezett tagja lett.

Mikszáth Kálmán írta meg *Ludvigh Gyula* főrendiházi örökös tagságának történetét, hogy bizonyítsa, mennyire szerette a király Ludvigh Gyulát. Az eset röviden a következő: 1893-ban megüresedett négy főrendi hely. Wekerle miniszterelnök mind a négy helyre megtette a javaslatát. Egy név ófelségének nem tetszett.

— *Egy másik negyediket ajánljon, kedves Wekerle!* — Wekerle zavarba jött és „legközelebbig" gondolkodási időt kért a királytól. Pár nap múlva referáda után Ófelsége kérdezte Wekerlétől: *ki a „negyedik"?* Wekerle még nagyobb zavarba jött, de most hirtelen végigsiklott gondolatban a tekintete a közéleti kiválóságokon és a közigazgatási bíróság elnökére: Ludvigh Jánosra gondolt (persze, a keresztnevét elfelejtette), gyorsan kimondta: *„Ludvigh"!*

— *Ah, Ludvigh* — vágott közbe mohón a király —, *a kedves vasúti direktor? Nagyon szívesen egyezem bele.*

Wekerle majdnem sóbálvánnyá változott, és udvarias mosollyal meghajtotta magát. Így lett főrendiházi tag Ludvigh Gyulából — a király bizalmasából —, aki a kilencvenes években már gyakori meghívottja a gödöllői császári és királyi vadászatoknak.

A század első éveiben alighanem Ludvigh Gyula volt Magyarországon a rendjelekkel legjobban dekorált férfiú. A társasági lapok mint kiváló vadászt, jó lovast, úrkocsist és mesteri fotografust népszerűsítették. *Csupán a vasutasokról való gondoskodásban nem jeleskedett a MÁV nagyhatalmú elnöke.*

Kinevezésekor azonnal rendeletben tiltotta meg alkalmazottjainak, hogy tagjai legyenek az osztrák—magyar vasutak kalauzi segélyző és jogvédő egyesületének, valamint az osztrák—magyar állam mozdonyvezetői segély- és jogvédő egyesületének. 1891-ben elbocsátás terhe mellett megtiltotta a május elsejei munkásünnepen való részvételt. *Személyesen adott utasítást azoknak a vasutasoknak az elbocsátására, akikről megtudta, hogy csatlakoztak a munkásmozgalomhoz.* Amikor a forgalmi dolgozók 1904 tavaszán sztrájkba kényszerültek a növekvő kizsákmányolás ellen, s állampolgári jogaik tiszteletben tartásáért, akkor Ludvigh szorgalmazta a munkabeszüntetés erőszakos letörését.

1906 áprilisában *Vörös László*, a Fejérváry-kormány kereskedelemügyi minisztere Ludvigh akarata ellenére engedélyezte a *Vasúti Munkások Országos szövetségét.* 1908-ban Ludvighnak sikerült elérnie az első legális vasutas-szakszervezet feloszlatását. *1909-ben átvette a Ferenc József rend nagykeresztjét, s 1910. április 1-én azzal a tudattal vonult nyugállományba, hogy a szocialistáktól megtisztított MÁV-ot adja át utódának.*

Ludvigh Gyula MÁV-elnöknek nemcsak tündöklése, de végzete is hasonlított amerikai kollégájáé, a Philadelphia and Reading Vasúttársaság elnökének, *Franklin B. Gowennek* életútjához, akit egykor a Reading-völgy királyának mondtak. A Gowen irányítása alatt álló vasúttársaság hatásos eszköznek bizonyult az Egyesült Államok első szénmonopóliumának létrehozására. Hatalmának tetőpontján F. B. Gowen kezdeményező szerepet vállalt a bányászok harcos iparági szervezetének szétzúzásában és vezetőinek kivégzésében, valamint az 1877-es nagy amerikai vasutassztrájk leverésében, amely egyben a világ első vasutas munkabeszüntetése volt. Ám tizenkét évvel később a bányászok szakszervezete feltámadt, s megkezdődött a vasutas önsegélyező egyesületek szakszervezetté fejlődése is. *F. B. Gowen, a bukott vasútigazgató 1889-ben egy hotelszobában önkezével vetett véget életének.*

Jelképesnek tekinthető, hogy Ludvigh Gyula, a MÁV egykori elnöke *1919. január 6-án délelőtt abban az órában lőtte szíven magát*, amelyben megnyílt az újjászervezett vasutas-szakszervezet, a Magyarországi Vasutasok Szövetségének első kongresszusa.

Gadanecz Béla

MIT KELL TUDNI

az alacsony összegű nyugellátások emeléséről?

Mint ismeretes, a kormány intézkedésére 1979. január 1-i hatállyal, a rendszeres évenkénti nyugdíjkiegészítésen túl fel kell emelni az 1971 előtti alacsony összegű nyugdíjakat, valamint a később megállapított minimum nyugdíjakat és járadékokat. *Ez közel 60 ezer vasutas nyugdíjast érint, melynek évi költségkihatása 1,8 milliárd forint.*

Saját jogú nyugellátások

A rendelkezések értelmében az 1971. január 1. előtt megállapított nyugdíjakat meghatározott összeggel és differenciáltan kell emelni. Azért meghatározott összeggel, mert — a százalékos emeléssel ellentétben — ily módon nem nőnek az azonos időszakban megállapított nyugellátások közötti különbségek, tehát nem keletkeznek újabb feszültségek. *A differenciált emelés azt jelenti, hogy a régebben megállapított nyugdíjakat nagyobb összeggel kell emelni, mint az újakat.* Az egymást követő nyugdíjrendszerek fejlődése és a bérek rendszeres növekedése miatt nőtt a lemaradás az újonnan megállapítottakhoz képest.

A kortól függő differenciálásra azért van szükség, mert a legidősebb nyugdíjasok már kiegészítő keresethez nem juthatnak.

Az emelések — az összeghatárra tekintet nélkül — az 1959. január 1. előtt megállapított nyugdíjakra vonatkoznak. Az 1959. január 1. és 1970. december 31. között megállapított nyugdíjak közül *azokat emelik, amelyek összege nem éri el a havi 1800 forintot.* A megállapítás időpontjára való tekintet nélkül felemelésre kerülnek a nyugellátások legkisebb összegei (minimum nyugdíjak, a háztartási pótlék) és az az összeghatár, ameddig a nyugdíj házastársi pótlékkal kiegészíthető. s végül az az összeg, ameddig a saját jogú és az özvegyi nyugdíj együttesen folyósítható.

A vasutas nyugdíjasokat érintő emelési rendelkezések a saját jogú és a hozzátartozói nyugellátásokra, a házastársi pótlékra és a házastársi pótlékra jogosító összeghatáraira, valamint a saját jogon és az özvegyi jogon járó együttes összegeire terjednek ki.

Hozzátartozói nyugellátások

Összegükre való tekintet nélkül havi 400 forinttal *(az évenkénti rendszeres emeléssel együtt legalább havi 470 forinttal)* emelkednek az 1954. október 1. előtt érvényben volt jogszabályok alapján megállapított öregségi, rokkantsági és baleseti rokkantsági nyugdíjak.

Havi 300 forinttal *(az évenkénti rendszeres emeléssel együtt legalább havi 370 forinttal)* emelkednek az 1954. október 1. és 1958. december 31. között érvényben volt jogszabályok alapján megállapított öregségi, rokkantsági és baleseti rokkantsági nyugdíjak.

Havi 100 forinttal *(legfeljebb azonban havi 1800 forintra)* emelkednek az 1959. január 1-től érvényben volt jogszabályok alapján az 1971 előtti időponttól megállapított — a havi 1800 forintot el nem érő — öregségi, rokkantsági és baleseti rokkantsági nyugdíjak. Az így felemelt nyugdíjhoz jár még a havi 70 forint rendszeres emelési összeg. *Az a nyugdíjas tehát, akinek a nyugdíja a havi 1700 forintot nem haladja meg, összesen havi 170 forint emelést kap.*

A megállapítás időpontjára való tekintet nélkül havi 100 forinttal *(a havi 70 forint évenkénti rendszeres emeléssel együtt 170 forinttal)* emelkednek a nyugdíjak legkisebb összegei. Ennek megfelelően az öregségi nyugdíj legkisebb összege havi 1310 forint.

Saját és özvegyi jogon járó nyugdíj

Összegükre való tekintet nélkül havi 100 forinttal *(a havi 70 forint évenkénti rendszeres emeléssel együtt havi 170 forinttal)* emelkednek az 1959. január 1. előtt érvényben volt jogszabályok alapján megállapított özvegyi, szülői nyugdíjak és árvaellátások, továbbá az e jogszabályok alapján megállapított öregségi, rokkantsági és baleseti rokkantsági nyugdíjban részesült (a nyugdíjas 1958. december 31-ét követő elhalálozása esetén járó) özvegyi, szülői nyugdíjak és árvaellátások.

Havi 80 forinttal *(legfeljebb azonban havi 1800 forintra)* emelkednek az 1959. január 1-től érvényben levő jogszabályok alapján, az 1971 előtti időponttól megállapított árvaellátások, továbbá e jogszabályok szerint 1971 előtt megállapított öregségi, rokkantsági és baleseti rokkantsági nyugdíjban részesült nyugdíjas 1970. december 31-ét követő elhalálozása esetén járó *(havi 1800 forintot el nem érő)* özvegyi, szülői nyugdíjak és árvaellátások. Az így felemelt nyugdíjhoz jár még a havi 70 forint rendszeres emelési összeg.

A megállapítás időpontjára való tekintet nélkül havi 100 forinttal *(a havi 70 forint évenkénti rendszeres emelési összeggel együtt havi 170 forinttal)* emelkednek a hozzátartozói nyugellátások legkisebb összegei. Ennek megfelelően a legkisebb összegek a következők:

Az özvegyi, a szülői nyugdíj és a szülőtlen árvát megillető árvaellátás *havi 1110 Ft.* Az árvaellátás *havi 910 Ft.*

Házastársi pótlék

A házastársi pótlék összege 1979. január 1-től *havi 500 forint*, a korábbi 360 forinttal szemben. Az az összeghatár, ameddig a nyugellátáshoz házastársi pótlék állapítható meg (a havi 70 forint évenkénti rendszeres emeléssel együtt) *havi 2000 forint*, a korábbi 1700 forinttal szemben. Ha a nyugellátás összege az 1500 forintot meghaladja, házastársi pótlék címén az az összeg jár, *amennyi a nyugdíjat havi 2000 forintra egészíti ki.* Annál, aki 1978. decemberében házastársi pótlékban részesült, a házastársi pótlék nem lehet kevesebb annál az összegnél, amely az emelésig megilleti.

Havi 100 forinttal *(a havi 70 forint évenkénti rendszeres emelési összeggel együtt havi 170 forinttal)* emelkedik az az összeg, ameddig a saját jogú nyugdíj és az özvegyi nyugdíj együttesen folyósítható. Ennek megfelelően 1979. január 1-től a saját jogú és az özvegyi nyugdíj együttesen havi 1600 forintig folyósítható. 1979. január 1. előtt ez az összeg havi 1430 forint volt.

Az emelések végrehajtása

A nyugellátások emelését úgy hajtják végre, hogy a jogosultak januárban — a szokásos időpontban — nyugdíjukat már emelt összegben kapják meg az évenkénti rendszeres kétszázalékos, de legalább havi 70 forint emeléssel együtt. *A nyugdíjemelést írásban tehát nem kell kérni.* A MÁV Nyugdíjhivatalhoz csak a következő esetekben kell kérvényt írni:

Házastársi pótlékra jogosító összeg 1978-ban 1790 forint volt. Akinek a nyugdíja ezt az összeget elérte, házastársi pótlékot nem kaphatott. Tekintettel arra, hogy a házastársi pótlékra jogosító összeghatár *1979-től havi 2000 Ft*, akinek a nyugdíja ezt az összeget nem éri el, házastársi pótlékot kérhet. Akkor is, ha korábban nem kért, vagy nem kapott. (Természetesen csak abban az esetben, ha az ehhez szükséges egyéb feltételek megvannak.) A házastársi pótlék megállapítását a jogosultság feltételeinek az igazolásával lehet igényelni a *MÁV Nyugdíjhivataltól.*

(A férfi nyugdíjast házastársi pótlék 1979-ben az után a rokkant, vagy az özvegyi nyugdíjra jogosító életkort betöltött felesége, legalább egy éve együtt élő élettársa után illeti meg, akinek a keresete, jövedelme, nyugellátása, baleseti nyugellátása *nem haladja meg a havi 1110 forintot.* A nyugdíjas nő a háztartásában legalább egy év óta eltartott teljesen munkaképtelen férje után kaphat házastársi pótlékot.)

Előfordul olyan eset is, hogy a nyugdíjas valamilyen korábbi nyugdíjrendszerben megállapított nyugdíját újabb rendszerű nyugdíjra cserélte át — a nyugdíjazás után végzett munkája alapján — és az emelések következtében magasabb lenne a régi nyugdíja. Az ilyen nyugdíjas kérheti korábbi nyugdíjának emelt összegben történő visszaadását.

Amennyiben a saját jogú és özvegyi nyugdíjra jogosult özvegy által választott nyugdíj helyett az emelés következtében a másik, vagyis a szünetelő nyugdíj a kedvezőbb, az özvegy kérheti a korábban választott nyugdíja helyett a kedvezőbb nyugellátás folyósítását.

Nyugállományba vonult vasutasok kitüntetése

Nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden keresztül végzett példamutató munkájuk elismeréséül — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND

arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Erős József asztalost, MAV Szak- és Szerelőip. Főn.; Mohácsi László vonali tartalékost, Berente Szén pu.

MUNKA ÉRDEMREND

ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Forczek Ferenc villamosmozdonyvez. Bp. Keleti Vont. Főn.; Gyöngyösi Pál állomásfőnököt, Tokaj áll.; Tóth Józsefné keresk. üzemfőnökhelyettest, Tapolca Körzeti Üzemfőnökség.

MUNKA ÉRDEMREND

bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Benda Ferenc mozd. felvigy., Celldömölk Vont. Főn.; Czömpöly Elemér állomásfőnököt, Boly áll.; Gergely József főép. vezetőt, Debrecen Ép. Főn.; Gáspár Imre csiszolót, Északi Jj. Ü.; Szamosközi János állomásvezetőt, Gyoma áll.; Tóth Endre szertárfőnököt, Pusztaszabolcs Szertárfőn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Bukovszky Ferenc műsz. főcsop. vezetőt, Dombóvár Ép. Főn.; Dénes Mihály tolatásvez., Dorog áll.; Herceg Lajos lakatost, Debrecen Jj. Ü.; Herendi István oszt. vez. BVKH; Kiss Dániel ügyint., Miskolc-Gömöri pu.; Kocsis András lakatos csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Kónya Károly oszt. vez., Szeged Vasútig.; Pulai József kocsimestert, Szombathely áll.; Som János műszerészt, Balparti BBFF; Sós Ferenc művezetőt, Vác Pft. Főn.; dr. Varga László szakoszt. vez. helyettest, KPM Vasúti Főoszt.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek: Antal József lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Borlai Jenő áll. főn. helyettes, Bp. Déli pu.; Hamza Lajos áll. főnök, Nagykőrös áll.; Kiss István gőzmozd. vezető, Hatvan Vont. Főn.; Nagy Sándor oktatótiszt, Fényeslitke áll.; Péterfy Sándor mozd. vezető, Dunaújváros Vont. Főn.; Tassi József revizor, Bp. Vasútigazgatóság.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Balázs István vezénylőtisztet, Komárom áll.; Balog Mihály vonatvez., Miskolc Tiszai pu.; Bán Károly utazó mozd. felvigy., Mezőhegyes Vont. Főn.; dr. Bánki Jenő műsz. gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Beitlbech József betan. munkást, Cegléd Vont. Főn.; Bereczki József ügyint., MÁV Hídépítő Főn.; Berekhelyi Gyula lakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Czétényi Jenő szolg. vez., Jászkisér áll.; Furuglás Ferenc szolg. főn., Bakonyszentlászló áll.; Harsányi Lajos jegyvizsg. Nyíregyháza áll.; Herth Károly anyagterv-készítőt, Északi Jj. Ü.; Hollcza Miklós mozd. vez., Debrecen Vont. Főn.; Illés Endre ügyint., Szombathely Vasútig.; Karajz János felép. munkavez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kiss Ernő vonalkez., Mátészalka Pft. Főn.; Kiss Ilona ügyint., Szeged áll.; Kismihók Sándorné rakt. munkást, MÁV Landler Jenő Osztószertárfőn.; Kovács Sándor rakt. munkást, Bp. Józsefváros áll.; B. Könczöl János kocsirend., Bp. Kőbánya-teher áll.; Kőrössy S. János áll. főn. helyettest, Hatvan áll.; Magyar István vonatvez., Vill. Felsővez. Ep. Főn.; Magyar Józsefné galvanizáló szakmunkást, Dunakeszi Jj. Ü.; Nagy Béla oszt. vez., Miskolc Jj. Ü.; Nagy Sándor belső ell., Bp. Józsefváros áll.; Palotás Györgyné ügyint., Jobbparti BBFF; Saly Kálmán anyaggazdálkodót, Szombathely TBÉF; Siroki Gyuláné ügyint., Debrecen áll.; Solti Tivadar ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Sólyomvári János csop. vez., Pécs Vasútig.; Szabadosi Vendel szertári munkást, Sátoraljaújhely Szertárfőn.; Szekeres Mátyás felépítm. vonalkezelőt, Bp. Angyalföld Pft. Főn; Szerző Péter munkavez., Szentes Ép. Főn.; Szmolicza József asztalost, Bp. Keleti pu. Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Szőke Lajos kocsiint., Pécs Vasútig.; Tislér István szem. vezetőt, Jobbparti Épületfenntartó Főn.; Tóth József művez., Bp. Keleti pu. MÁV VIII. Fenntart Főn.; Tóth Sándorné hőközpontkezelőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Újvárosi István vonatfékezőt, Püspökladány áll.; Vadász Béla fegyelmi vizsgálót, Pécs Vasútig.; Veres Sándor vasútőrt, Miskolc Jj. Ü.; Zajacz András anyaggazdálkodót, Szajol áll.; Zentai Lajosné állóeszköznyilvántartót, TBÉF.

★

Hosszú időn keresztül végzett kiemelkedő munkájuk elismeréséül — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND

arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Kiss Károly mozdonyfelvigyázót, Miskolci Vont. Főn.; Rontó Károly mozdonyvezetőt, Szolnok Vont. Főn.

MUNKA ÉRDEMREND

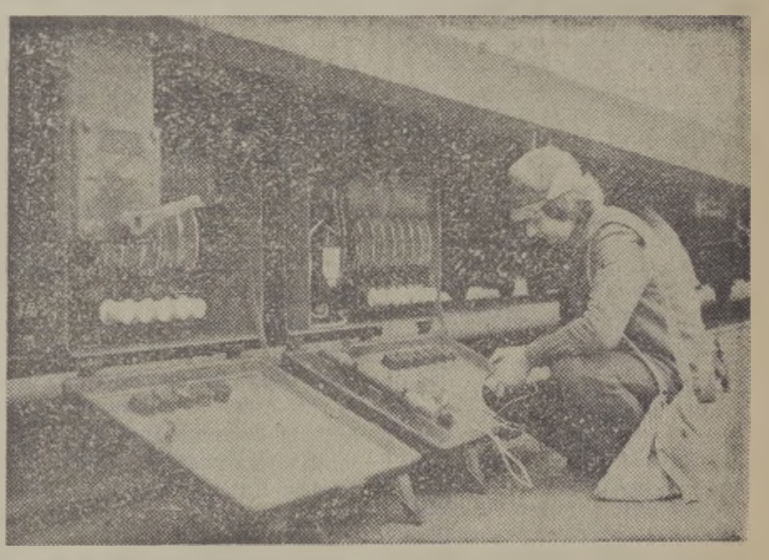
ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Szathmári Tibor művezetőt, Debrecen áll.

A kitüntetéseket **Szűcs Zoltán**, a MÁV vezérigazgatója adta át.

Az utasokért...

Pécs állomáshoz 170 személykocsi tartozik. Ezek nagyobb műszaki ellenőrzését a lakatos- és elektromos-brigádok négyhetenként végzik. Ellenőrzik a villamossági berendezéseket, a fűtést és a nyílászáró szerkezeteket. Képünkön az egyik brigád megbeszéli a legfontosabb teendőket



Az elektromos berendezések ellenőrzése

(Zelman Ferenc felvételei)

Arany békeplakettes eszperantisták

A MÁV Landler Jenő Járműjavító Eszperantó Csoportjának lelkes kollektívája sokat tett az eszperantó nyelv népszerűsítéséért. Rendszeres nyelvtanfolyamok működnek, s kiterjedt levelező kapcsolataik vannak a szomszédos szocialista országok munkás kollektíváival — vasútállomásokkal, járműjavítókkal és mozdonytelepekkel. Szinte naponta érkeznek a járműjavító címére eszperantó nyelven írt levelek, amelyekben tájékoztatják a magyar vasutasokat életükről.

Az *Országos Béketanács* is elismeréssel adózott a Landler járműjavító eszperantistáinak eme tevékenységéért, s az *Arany békeplakett* kitüntetésben részesítette őket.

Jó az öreg a háznál

Amikor havazni kezdett *Voskó Gyula* — nyugdíjas váltókezelő — olyan izgalomba jött, mint hajdanánt az öreg csataló, ha trombitaszót hallott.

Az utcában elsőként takarította el kertes háza elől a havat s még a téli álmukat alvó almafáihoz is utat csinált, hogy a medáretetőkig se kelljen a havat taposni.

Jól esett a kora reggeli mozgás, de kevés az igényeihez képest. Legszívesebben az egész utcát végigseperte volna, de még szívesebben az állomásra sietne, ha hívnák. De nem szól, nem üzen senki érte, pedig ilyenkor bajban vannak. Amúgy is kevés a csomóponton az állomási ember, ő meg... no meg azért a kis pénzért, mert nincs neki gondja már. A gyerekek felnőttek, a maguk kenyerét eszik, hanem hát jobban telnének a napok. Aztán...

— Nincs aztán — torkolta le a felesége, amikor neki is megpendítette, hogy szívesen tisztítaná a váltókat, ha hívnák.

— *Még csak az hiányzik* — morolt tovább az asszony —, *hogy ott tartózkodj nekem a havas sínek között. Nem eleget izgultam érted 35 évig?*

— Jól izgultál — évődött párjával Voskó —, de ha hívnának azért...

— *Ülj csak a fenekeden* — vágott férje szavába az asszony —, aztán olvass, vagy farigcsálj a jó melegben.

Voskó Gyula azonban nem tudott megülni. Különösen, hogy újra elkezdett esni a hó. Felvette a jó meleg vasutas bundáját s elindult az állomásra. A feleségének persze azt füllentette, hogy egyik nyugdíjas társához megy egy kis diskurálásra.

Az állomásfőnök majdnem felrikkantott örömében, amikor Gyula bácsi a régi formasággokkal „tisztelettel jelentkezett szolgálattételre".

— *Magát az angyalok küldték* — lelkendezett tovább az állomásfőnök, majd hirtelen ráncok gyűrődtek a homlokán: de van egy bökkenő Gyula bácsi.

— Ugyan mi bökkenő lehet, ha már egyszer itt vagyok?

— *Az* — hümmögött az állomásfőnök —, *hogy egy rendelkezés szerint a nyugdíjasokat csak akkor szabad kisegítő szolgálatba állítani, ha újra vizsgáznak annak a munkaterületnek az ismeretanyagából, amit csináltak.*

A nyugdíjas váltókezelő magabiztosan mosolygott, egyrészt, mert megszokta 35 éven keresztül, hogy a vasutas állandóan tanul, s így mindég vizsgázik, másrészt meg az egyik fia térmester a csomóponton, akit gyakran meglátogat a toronyban s van lehetősége a rendelkezésekbe is belekukkantani, hát megkérdezte.

— Hol találom az oktatótiszt kartársat?

— *Hát... most mindjárt vállalná Gyula bácsi, hogy...* — ragyogott a szeme az állomásfőnöknek és az öreg vasutas magabiztosan bólintott, aztán ment az intézőhöz, ahol briliánsan megválaszolt mind a tíz feltett kérdésre.

Ebédre haza szaladt, s így szólt a feleségéhez:

— Az idő szorongatja őket, odakint...

— *Kiket?*

— Hát, az állomásiakat.

— *Aztán miért fáj az neked?* — fogott gyanút az asszony, s Gyula bácsi így folytatta:

— Ejnye már no. Hogy kérdezhetsz ilyet, hiszen emiatt a hó miatt nem állhat meg az élet. A vonatoknak menni kell.

— *Négy év óta is mennek, amióta nyugdíjba mentél* — morolt az asszony.

— Csakhogy azóta nem volt ilyen havazás. Tudod mi van most a váltóknál? És nincs elég emberük...

— *Hát csak odamásztál te vén bolond* — csapta össze kezét a feleség, de már látta, hogy úgy sem bír emberével, hát morcosan megkérdezte: — *vacsorát vigyek, vagy pakoljak a táskába valamit?*

— Abból a kövesztett szalonnából — ragyogott az arca Gyula bácsinak —, aztán forró teát a termoszba. Bár teát adnak majd ott kint is.

— *Aztán vigyázz magadra* — kísérte a kapuig emberét Voskóné, s ahogy az eltelt években megszokta, hosszan nézett a fiatalosan lépegető férje után, majd hangosan maga elé mormogta: igaza van annak a könyvnek, *„akit egyszer a mozdony füstje megcsapott..."* nem bír az tétlenkedni még nyugdíjas korában sem, ha valami miatt nem szabad a pálya.

Dávid József

KIVÁLÓ VASUTAS:

A ceglédberceli elnökhelyettes

Földi István művezető munkahelye a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség. Negyven esztendeje ott szolgálja a vasutat, követve a régi családi hagyományt, tekintve, hogy már *a nagyapja is a MÁV-nál kereste a kenyerét az 1800-as évek derekától.* Édesapja pedig 1907-ben lett a Nyugati pályaudvar dolgozója, s onnan ment nyugdíjba harminc évvel később. Akkor már az ifjabb Földi is kitanulta a lakatosszakmát, s két fiútestvérével együtt az elődök nyomdokába lépett.

A helytállást számos — köztük a *Kiváló Vasutas* — kitüntetés is bizonyítja, s ezekhez kapta meg legutóbb Földi István — immár a lakóhelyén szerzett érdemeiért — a Minisztertanácstól a *Kiváló társadalmi munkáért* kitüntetést.

— *Ceglédbercelen lakom* — mondja a művezető. — Több mint két évtizeddel ezelőtt *tanácstaggá választottak,* majd a végrehajtó bizottságnak is tagja lettem. *1968-ban pedig reám ruházták a tanácselnök-helyettesi tisztséget, amelyet azóta is társadalmi munkában látok el szabad időmben.*

A szerény tárgyilagossággal fogalmazott szavak csak sejtetik a nagyszerű munkával, a helyi lakossággal együtt elért eredményeket. Az azonban kétségtelen, hogy Földi István a jövőben is kész sokat tenni a lakóhelyén az emberekért. Ezt már csak azért is megteheti, mert a vasúttól már *nyugdíjba készül.* Érdemeit persze itt sem fogják elfelejteni egykori és jelenlegi munkatársai. Főként nem azok a kocsivizsgálók, akiket ő nevelt, tanított. Nem kevés a számuk.

— *Örülök annak* — jelenti ki —, *hogy a fiam is a vasutat választotta élethivatásul. Két mérnöki diplomát szerzett, s jelenleg a Déliben székelő MÁV Számítástechnikai Üzem vezetőhelyettese...*

J. T.

A legközelebbi vonat jövőre érkezik

Szilveszter esti őrjárat a balassagyarmati csomóponton

Szilveszter éjszaka van. A lakásom közelében lévő eszpresszóból vidám zeneszót sodor felém a szél. Az állomáshoz vezető utca házainak leeresztett redőnyei mögül kiszűrődnek a televíziók kékes fényei.

Az állomás I-es tornyából *Labát Mihály* váltókezelő éppen az orrom előtt engedte le a két sorompót. A túloldalon egy URH-s rendőrautó fékez. Pár perc múlva személyvonat halad ki az állomásról Ipolytarnóc felé. Az órám 22,30-at mutat. A szerelvény kivilágított kocsijaiban néhány utast látok, köztük egy-két hazafelé tartó vasutast. A vonat elhaladása után odaköszönök az idős váltókezelőnek.

Ünnepi szolgálat

— *A karácsonyi ünnepek alatt is dolgoztam* — mondja. — *Megszoktam már az ünnepi szolgálatot. Ez a vasutas sorsa...*

— Hol szilveszterezik a család?

— *Otthon, Ipolyszögön. A feleségem és a lányom már bizonyára a televízió műsorát nézik. A vejem, Kónya Lajos, mozdonyvezető. Most ő is dolgozik. Itt van a tartalékon. Reggel együtt megyünk majd haza. Másfél évem van még a nyugdíjig* — mondja, aztán a váltózárkulccsal a kezében elsiet.

Én is indulok a vontatási főnökség felé, a mozdonyszínben négy 375-ös gép áll, kint több gőzös pöfékel békésen. A mozdonyfelvigyázó irodájában *Szabó Lajos* teljesít szolgálatot.

— Milyen a közérzete? — kérdezem.

— *Jó, mert becsületesen felkészültünk erre az éjszakára. Személyzeti gondunk nincs.* A gépeink jó állapotban vannak. A dolgozók időben jelentkeztek szolgálatra. A vidékiek, akik csak hajnalban kezdenek, az új szociális épületben nézhetik meg a televízió szilveszteri műsorát.

Szabó Lajos néhány évvel ezelőtt még mozdonyvezető volt. Egy üzemi baleset után — öt éve — kényszerült jelenlegi beosztásába. *Ez a harmadik szilveszter éjjeli szolgálata.* Otthon felesége, tizenhatéves fia és a hatéves kislánya várja, hogy reggel együtt köszönthessék majd az új esztendőt.

Az állomás felvételi épülete előtt személyvonat áll. A 424-es gőzmozdony ablakában *Balázs János* könyököl. Megszólítom. Rétságról jár szolgálatba. Már este eljött hazulról, hogy időben le tudja váltani munkatársát. Otthon a felesége és a tizenegy éves fia maradt. A lánya a helyi KISZ-klubban szilveszterezik.

Az állomás csendes

Bekopogok a forgalmi irodába is. *Makra István* szolgálattevő éppen egy csésze feketét kortyolgat.

— *Most ünnepi csönd van az állomáson* — mondja. *A legközelebbi vonatom csak jövőre érkezik...*

Huszonhat éve vasutas. Szolgálattevői munkakörben öt éve dolgozik. A harmadik szilveszter éjjelét tölti szolgálatban.

— Szécsényben kellene szilveszterezni a lányoméknál. Négyes túrban szolgálunk, nekem ma szabadnapom lett volna. Tegnap azonban egyik fiatal kollégámat behívták sorkatonának. Ezért vagyok most szolgálatban.

A forgalmi irodában találkozom néhány kocsirendezővel is. Az éjjeli csoport tagjai: *Ispán Sándor* tolatásvezető, *Bartos István* kocsirendező és *Tupi Ferenc* gépkísérő. A négy helyett most csak hárman vannak, mert szilveszterre egyikük „kimenőt" kapott.

Ispán Sándor tolatásvezető huszonegy éve vasutas.

— *A feleségem egyedül van most otthon, mert a húszéves fiunk elutazott Mádra.* A menyasszonyával töltik a szilvesztert. Holnap mi Magyarnándorra utazunk a szüleimhez. Családi látogatással kezdjük az új esztendőt.

Az üzemirányító hivatal helyiségében *Mikus Mihályt* köszöntöm.

— *Két pár tehervonat közlekedését ma éjjelre lemondtuk* — újságolja. — *Egyet a váci, egyet pedig az aszódi vonalon.* Nálunk mindenütt zavartalan a közlekedés. Szolgálattevőink pontosan jelentik telefonon az indulási és érkezési adatokat. Késések eddig nem voltak.

Emlékezetes pillanat

Mikus Mihály huszonhárom év alatt *először szolgál Szilveszter éjjelén.* Régebben állomásfőnök, majd áruirányító volt, éjszaka nem kellett dolgoznia. 1977. november 1-én létesült a balassagyarmati körzeti üzemfőnökség üzemirányító hivatala, ahol négyen dolgoznak fordulóban. Ezért tölti most először fróasztal mellett a szilveszter éjszakát.

— *Szokatlan még nekem ez az éjszakai szolgálat, de azért nem bánkódom. Éjfélkor, a vonalakon dolgozó kollégák telefonon kívánnak egymásnak boldog új esztendőt. Ez is emlékezetes pillanat lesz az életemben...*

Már elmúlt féltizenkettő, amikor éjszakai „őrjáratomból" haza indulok. Otthon éjfélkor a szolgálatot teljesítő vasutas kollégákra emeltem a pezsgőspoharat, amikor szinte egyszerre felharsantak az állomás gőzmozdonyainak sípjai. 1979 tiszteletére szólt ez a vasutasfülnek oly kedves zene...

Ketykó István

Ki minek mestere?

Szakmai vetélkedő, 800 résztvevővel

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség 1978/79. évi akcióprogramjában foglaltak megvalósítása érdekében a közlekedési tárca (az érintett szakszervezetekkel egyetértésben) ebben az évben is megrendezte a fiatalok *Ki minek mestere* szakmai-politikai vetélkedőjét. A vetélkedőn ez alkalommal mozdonyvezetők és villamosvezető munkakörben foglalkoztatott fiatalok vettek részt. A munkahelyi és a területi szintű vetélkedőkön mintegy 800 fiatal adott számot gyakorlati és elméleti tudásáról.

A Magyar Államvasutaknál 1500 harminc éven aluli villamos és dízel-mozdonyvezetőnek mintegy 30—35 százaléka versenyzett munkahelyi, 120 pedig a területi szintű vetélkedőkön.

Az országos tárcaszintű döntőt 1978. november 29-én rendezték az Északi Járműjavítóban. A villamos-mozdonyvezető, dízel-mozdonyvezető és villamosvezető kategóriában 20—20, összesen 60 fiatal versenyzett.

A munkahelyi szintű vetélkedőn 500—1000 forint, a területi szintű vetélkedőn 1000—2000 forint jutalomban részesültek a legeredményesebb versenyzők.

Az országos tárcaszintű döntő valamennyi kategóriájában a versenyzők írásbeli, teszt-, gyakorlati és szóbeli feladatokat oldottak meg. Az összesített pontszámok alapján alakult ki a helyezettek sorrendje.

A vasutas fiatalok közül villamos mozdonyvezető kategóriában első lett *Gaál Zoltán,* a hatvani vontatási főnökség dolgozója, második *Papp József,* a hatvani vontatási főnökségtől, harmadik pedig *Szeretva István,* a miskolci vontatási főnökség dolgozója.

A dízel-mozdonyvezető kategória győztese *Sáfrány Sándor* (pécsi vontatási főnökség), második *Szabó Zoltán* (dombóvári üzemfőnökség), harmadik *Toldi László* (Budapest-Ferencváros vontatási főnökség).

A győztesek 6000, 5000 és 4000 forint értékű vásárlási utalványt, valamint oklevelet kaptak. A KISZ Központi Bizottság különdíját, külföldi utazást, az első helyezést elért *Gaál Zoltán* és *Sáfrány Sándor* vette át.

Az Állami Ifjúsági Bizottság ugyancsak különdíjjal jutalmazta *Halász István* mozdonyvezető (Budapest-Keleti Vont. Főn.), a tesztkérdések megoldásánál elért legmagasabb pontszáma alapján. A különdíj: *külföldi jutalomutazás.*

A díjakat *Gulyás János,* vezérigazgató-helyettes, a különdíjakat pedig *Hámori Csaba,* a KISZ Budapesti Bizottságának első titkára adta át.

A vetélkedő eredményesen járult hozzá a fiatal szakemberek egyéni képességeinek kibontakoztatásához, munkájuk színvonalasabb végzéséhez.

Véradókat köszöntöttek Miskolcon

A múlt év decemberében *Miskolcon,* az igazgatóság kultúrtermében azokat a véradókat köszöntötték, akik önzetlenül nyújtanak segítséget az emberek életének megmentéséhez.

Az elmúlt évben a miskolci szolgálati helyek dolgozói közül *1584 vasutas mintegy 500 liter vért adott.* Külön ki kell emelni a miskolci vontatási főnökség véradóit, mert évente több mint 700 dolgozó vesz részt önkéntes véradáson. A térítésmentes véradók száma a Tiszai pályaudvaron 23, a Miskolc Gömöri pályaudvaron pedig 12. Ezek a dolgozók mindig készen állnak az azonnali véradásra.

A mozgalomban végzett munkájuk elismeréseként a dicsérő okleveleket a Borsod megyei Vértranszfúziós állomás vezető főorvosa adta át. *Bodrogi Károlyné,* a vontatási főnökség Vöröskereszt alapszervezetének titkára és *Sári Istvánné,* az alapszervezet szervező titkára *Kiváló véradószervező* kitüntetésben részesült.

Radics Bertalan, a pályafenntartási főnökség dolgozója az ötvenszeres véradónak járó aranyfokozatot, egy dolgozó a harmincszoros véradónak járó aranyfokozatot, négyen a hússzoros véradónak járó aranyfokozatot, tizenöten ezüst, nyolcvanan pedig bronzfokozatú önkéntes véradó kitüntetést kaptak.

Benkőné Lászka Ildikó

Senki sem intézkedik

Tízezrek a papírkosárban

A Curtici román—magyar határállomás átmeneti pénztárában dolgozók munkájának könnyítése és a számadásfeldolgozó technológia korszerűsítése érdekében egy SAVIN típusú fénymásoló gépet vásárolt a MÁV. A fénymásoláshoz szükséges papír tekercsenként 890 forintba kerül. Egy tekercsből 500 Ív CIM-fuvarlevél nagyságú papír hasznosítható.

A gépet nyáron javították. Azóta nem működik tökéletesen. Az 500 Ív papírnak csak a felét lehet felhasználni. A dolgozók többször jelentették a hibát, de senki sem intézkedett. *Augusztus 17-től november 29-ig a pénztárban 127 tekercs papírt használtak fel, amelynek értéke 113 030 Ft. A géphiba miatt azonban ennek a fele, több mint ötvenezer forint értékű anyag a papírkosárba került. A gép azóta is rossz, de még senki sem intézkedett!*

Megengedhetünk magunknak ekkora pazarlást?!

P. J.

V. SZABÓ BÉLA

Éjszakai szolgálat

Este van. Az éjszakások már gyülekeznek a forgalmi irodában. Szüntelenül szól valamelyik telefon. Szilágyi most ad engedélyt a ...hatosnak. Az ajtó és a blokkberendezés neszeiből követem az eseményeket. Minden nap ugyanazok a hangok és zajok. Karszalaggal a karomon léptem be a forgalmi irodába.

— Hogy áll a... hatos? — kérdeztem.

— *Belépett a térközbe* — felelte Szilágyi.

— Mikorra várható?

— *Óra tizenöt-tizenhétre, a kettőre* — válaszolta anélkül, hogy abbahagyta volna a naplózást.

Az öreg *Pálmai* szokott helyén, a szenesládán, *Kovács Péter* pedig széken ülve hallgatta az öreget. Felálltak és jelentkeztek. Szilágyi ekkor mondta be hangosan a vonatot. Hadaró szövegét nehéz volt követni. Azután vette a vonatindítótárcsát és kiment fogadni a vonatot. Az utasok is megindultak a vágányokhoz. Megálltam a peron szélén. A gyorsvonat befutott a második vágányra, és rövid tartózkodás után zajtalanul tovább indult és hamarosan eltünt az ívben. Szilágyi visszasietett a forgalmiba. Bemondta a hármas indulását a szomszéd állomásnak és engedélyt adott a hetvenkilencesnek, majd a szolgálatátadási könyvbe jegyzetelt.

Húsz éve annak, hogy házasságot kötöttünk. *Melánit* lányom már medika, a kis *Cecil* tizenhat éves. Ma van a születésnapja.

Minári Éva főtiszt a gyorsról leszállva bejárta az állomást, majd szolgálatra jelentkezett. Asztalomon megszólalt a telefon. Ki lehet ilyen szokatlan időben? Felmeltem a kagylót...

— Jó estét! A főmenetirányító vagyok. Főnök elvtárs a meteorológia szerint éjszakai havazásra lehet számolni. Tegyetek meg mindent. Jó éjt!

Kattan a készülék. Ennek aztán sietős, gondoltam. Még csak ez hiányzott.

— *Együtt vagyunk!* — szólt be Szilágyi és feltette vörös sapkáját. Követtem. Mellette állt már *Minárik Éva, Pálmai, Kovács* és az öreg *Nyéki,* a málházó.

Szilágyi ezúttal is hadarta a szöveget:

— *Útban a hatos, engedélyt adtam a hetvenkilencesnek. Vágányhelyzet... forgalom, ...elegyhelyzet...*

Pillantásunk egymásba hatolt, amint sorolta a szolgálat zavartalan ellátásához szükséges feladatokat. Kopaszodó, keskeny arcélű, kissé zárkózott ember volt. Éva elismételte a hallottakat, halk, folyamatos szövege meggyőzött, hogy mindennel tisztában van. Az öreg Pálmai vékony dongájú, sápadt arcú ember. Kovács terebélyes külsejével erőt árasztott magából. Kedveltem őket.

— *Az éjszaka havazásra lehet számítani, noha semmi jelét nem látni, vigyázzanak* — mondtam. — Miután aláírtuk a szolgálat átadást, ellenőriztem a naplókat, hazaindultam. Még hallottam, amikor Minári Éva áthaladást kért a hetvenkilencesnek.

A kocsim csak szivatóval indult. Többször ráfordítottam a gyújtáskapcsolót, mígnem a motor alig hallhatóan járni kezdett. Bekapcsoltam a lámpákat és lassan kifordultam a felvételi épület mellől. Mögöttem maradt az állomás az emberekkel, akikkel évek óta együtt dolgozom.

A kocsit a ház előtt hagytam. Bent a lakásban már várták érkezésemet és míg a zárral bíbelődtem, meggyújtották az asztali gyertyákat. Egy-egy szál gerberát, melyet még délután tettem a kocsiba, Máriának és Cecilnek adtam át. Megfürödtem, átöltöztem és ismét beléptem közéjük.

— *Óh, apu, hogy vártunk* — mondták. Örömüket a csengő éles berregése zavarta meg. Meláni rámmosolygott és kiment ajtót nyitni. Nyéki úgy festett az előtérben, mint egy öreg mackó.

— Csak nincs valami baj?

— *Pálmait elvitték a men-*

A tel eddig Bátaszéken sem okozott fennakadást a vasúti közlekedésben. A képen látható „Piroska" menetrend szerint indul

(Zelman Ferenc felvétele)

AHOGY A SZABÁLYOK ELŐÍRJÁK

Szakály Zsuzsa jegyvizsgáló példásan látja el szolgálatát

Egy ködös, téli délelőttön Nagykanizsára utazva, a 2224. számú személyvonaton egy fiatal jegyvizsgálónő kezelte a jegyet. Feltűnt, hogy ez a törékeny teremtés — noha utas csak itt-ott volt — minden állomáson leszállt, és úgy adott jelt az indulásra, miután meggyőződött róla, hogy rendben van minden.

— Ezért a két utasért érdemes leszállni? — szólítottam meg kissé kötözködően.

— *Így írja elő a szabályzat, másrészt meg így nyugodtabb vagyok* — felelte szerényen.

Balatonaliga után már alig akadt munkája, így tovább beszélgettünk. Mint megtudtam *Szakály Zsuzsának* hívják, s Nagykanizsa állomás létszámába tartozik.

— Mióta viseli a vasutas egyenruhát?

— *Két éve* — válaszolja. — *Azelőtt Letenyén, az Idegenforgalmi Hivatal alkalmazásában dolgoztam, felvilágosítóként. Édesapám javaslatára változtattam munkahelyet. Ő is a MÁV-nál szolgál: Szombathelyen térfelvigyázó.*

— Ezek szerint beszél valamilyen idegen nyelven?

— *Oroszból és németből érettségiztem, de nyelvvizsgám egyikből nincs.* A munkám közben azért jól tudom hasznosítani. Persze, ha tehetem, hol az egyiket, hol a másikat gyakorolom, nehogy elfelejtsem.

— Szükségből vagy kedvtelésből szorgalmazza a nyelvtanulást?

— *Mind a kettőből. Őszintén mondom, engem rettenetesen zavar — még szolgálaton kívül is —, ha megszólít egy külföldi, és nem tudok válaszolni. Márpedig a balatoni vonalon nyáron sokszor többen kérdeznek idegen nyelven, mint magyarul.*

— Nem bánta meg, hogy munkahelyet változtatott?

— Szó sincs róla. Minden munkakörnek megvannak a maga nehézségei és szépségei. A különbség talán csak annyi, hogy elöljáróink miként bírálják el a munkánkat. Őszintén mondom, *nagyon meglepett, hogy a legutóbbi vasutasnapon igazgatói dicséretben részesítettek.* Nem is gondoltam rá, hogy az én munkámat ennyire szemmel tartják. Tulajdonképpen azóta örülök igazán, hogy megfogadtam édesapám tanácsát.

Szakály Zsuzsa indulás előtt
(Óvári Árpád felvétele)

— Hogyan tovább?

— Nem titkolom, szeretnék élni a vasút adta tanulási lehetőségekkel. Jelenleg marxista középiskolába járok. Utána, ha itt, Nagykanizsán össze tudunk verbuválni egy építőipari nyelvtanfolyamot, *németből vagy oroszból legalább középfokú nyelvvizsgát akarok tenni.* Ezzel párhuzamosan a tisztképzőt is szeretném elvégezni.

Szégyellős mosollyal hozzátette:

— Ezek a terveim. De tudja, hogy van ez: *nem minden rajtunk múlik.* Ugyanis rövid időn belül férjhez megyek. Mivel a jövendőbeli férjem is vasutas, aki a forgalomnál dolgozik, az ő szándékait, elképzeléseit is figyelembe kell venni.

Közben megérkeztünk, és úgy hozta a véletlen, hogy Szakály Zsuzsa vezénylőtisztjével, *Szegvári Lászlóval* is szót váltottunk. Amikor a fiatal jegyvizsgálónőt megemlítettem, csak annyit mondott:

— *Még tizenöt ilyen kalauznő kellene nekünk. Zsuzsa minden tekintetben a legfiatalabb vasutasok közé tartozik az állomáson. Nem túlzok, ha azt mondom, hogy már az első hónapokban példásan látta el a feladatát. És ami még elismerésre méltó ebben a kislányban, nemcsak eleget tesz a kötelességének, de tiszteli is a munkaadóját, a MÁV-ot.* Hogy mást ne említsek: egyedül ő jár be egyenruhában a lakásáról, arról már nem is beszélek, hogy mindig olyan, mintha skatulyából húzták volna ki. Ő ennek soha nem tulajdonít különösebb jelentőséget, éppen úgy, mint a jól végzett munkájának, vagy egyéb társadalmi megbízatásának. *Munkásőr, pontosabban előképzős.* Állítom, hogy erről csak mi, a párt- és a szakszervezeti vezetőségi tagok tudunk, és esetleg azok, akik véletlenül látták már munkásőr egyenruhában.

Azóta még egyszer találkoztam a Déliben *Szakály Zsuzsával.* Az 1215-ös személyvonattal érkezett.

— Mikor indulnak vissza? — kérdeztem tőle.

— *Hat órakor* — felelte —, de addig még függönyanyagot szeretnék vásárolni.

Séra Sándor

A KULTURÁLT UTAZÁSÉRT

A debreceni igazgatóság forgalmi osztálya 1979. január 8-tól *Debrecen és Létavértes* állomások között mindennap közlekedő új személyvonatot állított forgalomba. Az intézkedésre a zsúfoltság csökkentése érdekében került sor.

Az 5837/a számú személyvonat Létavértes állomásról 6 óra 15 perckor indul és 7 óra 18 perckor érkezik Debrecenbe. A vonat Tégláskert és Szepeshalom kivételével minden állomáson és megállóhelyen megáll.

Hogyan segíti a VATUKI a vasút műszaki fejlesztését?

Beszélgetés Nagy Józseffel, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet igazgatójával

Aligha van olyan vasutas, aki munkájában ne tapasztalná vagy más módon ne érzékelné: *az utóbbi években milyen nagy mértékben fejlődött, korszerűsödött a magyar vasút.* A fejlődés láttán azonban bizonyára keveseknek jut eszébe az a bázis, amelyre a vasút a műszaki előrehaladásban támaszkodik. Ez a „támasz" a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet,* amely hosszú évek óta azon fáradozik, hogy a MÁV munkáját a tudomány eszközeivel előmozdítsa. Hogy milyen eredménnyel? Erről beszélgettünk *dr. Nagy Józseffel,* a VATUKI igazgatójával.

A kutatómunka eredményei nyomán

— *Intézetünk célprogramok alapján végzi kutató munkáját* — kezdte a beszélgetést az igazgató. — *Igaz, hogy a vasútüzemi technológia fejlesztését előmozdító kutatásaink nem látványosak, ám annál nagyobb jelentőségűek.* Hogy csak néhányat említsek: kidolgoztuk a rendezőpályaudvarok fejlesztésének megalapozásához a várható szállítási teljesítményeket, illetve a várható kocsiáramlatokat. Feldolgoztuk a hazai rendezőpályaudvari munkafolyamatok gépesítéséhez és automatizálásához a más vasutak hálózatán már működő rendszereket és ennek alapján tettünk javaslatot a rendezőpályaudvarokon beépítendő berendezésekre. A mellékvonalak korszerűsítéséhez, számítógépes módszerrel feldolgoztuk a várható személy- és áruszállítási teljesítményeket. *„A rendezőpályaudvarok veszteségforrásainak feltárása"* című munkánkban beható vizsgálatokat végeztünk Szolnokon és javaslatot tettünk az üzemmenet hatékonyságát növelő szervezési intézkedésekre. A vonatforgalom operatív tervezési rendszerének fejlesztésére — a MÁV számítástechnikai célkitűzéseivel összhangban — különféle „modelleket", programokat dolgoztunk ki a mozdonykihasználás, az üreskocsi-elosztás jobbátételére. Kidolgoztuk a vasútvonalak és állomások átbocsátóképessége számításának módszerét. Az eredményeket, különösen a pályaépítési és felújítási munkák tervezésénél lehet felhasználni. A konténeres áruforgalom hatékonyságának emelésére széles körű vizsgálatokat folytattunk, majd a várható teljesítményeket előrevetítettük a következő 5, 10 és 20 évre, hogy ezzel a vasút vezetőinek a konténer-terminálok létesítésére, a rendszer kiépítésére vonatkozó döntéseit megalapozzuk.

— *A vasútüzem irányításának célprogramjában legutóbb kidolgoztuk a körzeten belüli üreskocsi-elosztás rendszerét* — folytatta a felsorolást. — *Ebben operációkutatási módszerekkel meghatároztuk az egyes átrakóhelyek számára szükséges tipusonkénti kocsimennyiséget.* A vontatási információs rendszer fejlesztésére például feldolgoztuk a fő mozdonytípusok legfontosabb alkatrészeinek meghibásodási adatait és számítógépes programrendszer megalkotásával meghatároztuk a javítási esedékességet. *KGST egyezmény keretében foglalkoztunk a mozgó gördülőanyagról történő automatikus adatleolvasás rendszerének kidolgozásával.* Eredményeinket a tagországok konzultatív tanácskozása elfogadta. Ezzel lényegében megalapoztuk az automatikus kocsikövető rendszer bevezetéséhez szükséges döntéseket. Ugyancsak a számítástechnika módszereinek felhasználásával tettünk javaslatot a vasúti anyaggazdálkodási és készletnyilvántartási rendszer továbbfejlesztésére.

— Milyen segítséget kap a MÁV az intézettől a vasúti pályák korszerűsítési és fenntartási programjának végrehajtásához, illetve a járműpark fejlesztéséhez?

— A korszerű pályaépítési célprogramban, a kutató és a tervezést segítő munkánk eredményeként, Herceghalom állomás területén elkészült a hézagnélküli vágányok, a Nemzetközi Vasútegylet által javasolt UIC—60 típusú, tehát a folyóméterenként 60 kg súlyú felépítményű pályák vizsgálatára alkalmas kísérleti telep. Így már hazánkban is lehet vizsgálni a legkorszerűbb leerősítéssel a legmodernebb aljakra épített pályák különféle tulajdonságait. *Megállapítottuk például, hogy a kutatómunka során megtervezett LE jelű feszített betonaljú alkalmazásával a megengedhető tengelyterhelés 160 km/óra sebesség esetén 52 százalékkal nagyobb, mint a jelenleg használatos LX jelű aljnál.*

Kutatási feladat KGST-megbízásból

A meghibásodott alépítmények javítási lehetőségeinek fejlesztésére feldolgoztuk a fejlett vasutaknál alkalmazott módszereket, amelyek alapján egy egyszerűen kezelhető méretezési eljárás került kimunkálásra. A felújítás alatt levő Budapest—Hegyeshalom fővonalon, Bicske térségében, *a töltésen kísérleti jelleggel, kavics-aszfalt réteget fektettek le a nagyobb sebességre és tengelynyomásra alkalmas pályák építését célzó kutatásaink eredményeként.* Kidolgoztuk az alépítmény javítására a műszaki textília alkalmazásának, gépi fektetésének módszerét, amely több helyen — az első ágyazatrostálással egyidőben — megvalósult. Gazdaságossági elemzéseink alapján megállapíthattuk, hogy *a hagyományos védőréteg alkalmazása helyett a műanyagszövetes alépítménynél az egy vágánykilométerre jutó beruházási költségmegtakarítás több mint 400 ezer forint.*

A vasúti járműpark fejlesztésére vonatkozó programban vizsgáltuk az elővárosi forgalomban alkalmazandó motorvonatokkal szembeni követelményeket. A menetdinamikai számítások eredményei azt mutatták, hogy ezeket a vonatokat legcélszerűbb a 100 km/óra sebességgel való rendszeres közlekedésre tervezni. A korszerű vontatójárművek fenntartási rendszerének fejlesztése keretében például a dízel-mozdonyoknál a motordiagnasztikai — tehát a szétszerelés nélküli — hibameghatározási rendszer kidolgozásán, meghonosításán fáradoztunk. *Ennek eredményeként mintegy 25 százalékkal növelhető a javítási ciklusidő, a javítási költség pedig egy gépnél 26 ezer forinttal csökkenthető.* Külön terhelő és mérőberendezést terveztünk egyes teherkocsik oldalfaloszlopai gyakori meghibásodási okainak feltárására. Munkánk eredményeként, a szükséges megerősítések után, jelentősen csökken majd a kocsik fenntartási költsége és növekszik hasznos időalapjuk. *KGST kutatási feladat részeként foglalkoztunk a dízelmozdonyok kipufogó gázainak vizsgálatával, ami környezetvédelmi szempontból rendkívül fontos.* Az eddigi eredmények alapján kidolgoztuk egy országos mérő- és ellenőrző hálózat tervezetét és megadtuk a szükséges műszerek, berendezések fő adatait, majd az elkészített mérőműszereket hitelesítettük.

A nagyobb jelentőségű kísérletek közül megemlíthetjük még, hogy futástechnikai vizsgálatokat végeztünk a Csehszlovákiából beszerzett Bz sorozatú mellékvonali motorkocsi prototípusán és javaslatot tettünk az utaskényelmi szempontból is szükséges nagyfrekvenciájú rezgések csökkentésére. Vizsgáltuk az NDK-ból beszerzett hálókocsi futásbiztonságát és futásjóságát. Megállapításaink eredményeit a kocsik sorozatgyártásánál hasznosítják.

Szabványosítási munkánk során a hazai előírásokkal és nemzetközi ajánlásokkal összhangban a *múlt évben csaknem 50 szabványt dolgoztunk ki a vontató és vontatott járművekre,* a pályaépítésre és fenntartásra, továbbá a vasúti biztosító és erősáramú berendezésekre. Szabványosítási munkánk eredményeként milliós nagyságrendű megtakarítások várhatók.

1979. évi feladatok

— Hallhatnánk valamit az intézet 1979. évi feladatairól is?

— *Ez évi tervünk alapján tovább folytatjuk a célprogramunkban meghatározott munkáinkat.* Ezek közül talán kiemelhető a záhonyi átrakókörzet technológiai folyamatának fejlesztése, a tömegáruk fordaszerelvényekkel való továbbításának bővítése, az egységes ügyvitelgépesítési rendszer kialakítási lehetőségeinek vizsgálata; a vasúti pálya alépítményének alkalmassá tétele a nagyobb sebességekre és tengelyterhelésre, ágyazattömörségi és sínleerősítési vizsgálatok, alátámasztó szerkezetek fejlesztése. Sor kerül a vontató- és vontatott járművek rendszerének fejlesztésére, a nagyobb forgalom lebonyolításához szükséges mozdonyállag meghatározására, a járműkapcsolási személyi balesetek okainak és csökkentési lehetőségének feltárására.

— *Mindezek természetesen csupán kiragadott példák intézetünk szerteágazó munkájából, de talán érzékeltetik, hogy kutatóink milyen sokoldalúan igyekszenek elősegíteni a magyar vasút fejlesztését* — fejezte be a beszélgetést *dr. Nagy József* igazgató.

Szász Ferenc

---

tők. Nincs senki a toronyban!

— Mi történt vele?

— *Hirtelen rosszul lett.*

Mindannyian engem néztek. Töprengőn elgondolkodtam. És mintha megértette volna gondjaimat, az öreg Nyéki megszólalt.

— *Átvehetném én is a szolgálatot.*

— Maga?

— *Én! Elvégre tizenöt évig dobáltam a váltókat.*

— Nem, magára szükség van a vonatoknál — válaszoltam. Minári Éva sem jöhetett számításba. A nappalosok pedig mind hazautaztak. A holnapiak közül talán Jordánt értesíthetném, de kit állítok be ő helyette?

Nyéki nehézkes léptekkel indult meg a lépcsőn lefelé. Utána szóltam —, mondja meg Minárinak, hogy átöltözöm és megyek. Helyettest nem tudtam szerezni, így magam vettem át a szolgálatot.

Izgalmas éjszaka következett. Az első vonat egy tolatós teher volt, Éva az ötödik vágányt jelölte ki. Kétszer is megnéztem, hogy szabad-e? Amikor a vonat az ötödiken megállt, megnyugodtam. Feszültségem megszűnt. Szorongásom is felengedett. Tolatáskor egyszer mellé nyúltam és a kisorozandó kocsik viszszagurultak a vonatra. Csupán egy téves fogáson múlott.

Az első fékező káromkodása felhallatszott hozzám. *„Az isten verje meg, még este van és már alszik"* — korholt, majd Jóska nevű társához fordult: *„saruzd meg azt a három kocsit. Lerohad a lábam a sok fölösleges menéstől".*

Kissé resteltem magam. Ettől kezdve minden állítást ellenőriztem. Emiatt a tolatás lelassult. Nehéz pillanatokat éltem át.

— *...háromra, ...négyre, ...vonatra ...négyre* — kiabálta az elöl levő mérges *ember.*

— *Háromra, négyre, vonatra, négyre* — ismételtem visszza. Féltem, hogy a sorrendet elfelejtem. Megvillantottam a lámpám fényét és hallottam mint adják tovább sípjeleimet a többiek. Amikor befejeztük a tolatást, odajött az előbbi fékező és felkiáltott.

— *Dugja már ki a fejét öreg...*

Az ablakhoz léptem. Amint megpillantott, zavartan kért elnézést.

— *Ne haragudjon főnök elvtárs... ki gondolhatta volna. Ha ezt tudom, nem vagyok ilyen ordenáré* — mondta és elsomfordált.

A vonat elkészült. Fékpróbázott, majd elment. Helyébe új vonatok érkeztek. Az idő gyorsan szaladt. Éjfél előtt megeredt és sűrün, nagy pelyhekben hullott a hó. A vagonok szinte zajtalanul gurultak a síneken.

A kályhából áradt a meleg. Megvallom, nem voltam éppen jó hangulatban. Az őrhelyet sivárnak és kopottnak éreztem. A felnyitható tetejű padlóból olajszag áradt. A hasadozott képkeretek mögött sárgára fakult rendeletek alatt ott állt a nevem. És ebben az árnyalt hangulatban éreztem, hogy itt hosszúak és fárasztóak az éjszakák.

Minári főtiszt időben és tapintattal viseltetett a vágányutak beállításánál. Kapkodás nélkül végezhettem munkámat. Kovács, a váltókezelő, mindannyiszor benne volt a vonatban, amikor a telefont használtam.

— *Főnök elvtárs, szóljon, ha segíteni kell* — mondta. Meggyőzően csengtek szavai.

Éjféltájban gépkocsi fordult be az első vágány mellett. Fényszórójának csápjai behatoltak az ablakon. Meláni és Cecil szálltak ki a kocsiból. Vidámak voltak, önfeledtek. Messziről kiabáltak: — *hahó! hahó! Van itt valaki?*

— Miért nem alusztok? — kérdeztem.

— *Mi vagyunk a virrasztók* — mondták és friss hóval szórták meg egymást — otthon már a járdát is lesöpörték.

— És miért virrasztotok?

— *Mert te itt vagy a fehér éjszakában...*

Kord farmerjük megfeszült. Vastag garbójuk testükhöz simult. Olyanok voltak mint két vad csikó.

— Anyátok?

— *Ő is szo-li-dá-ris* — kántálták egyszerre. Vidámságuk rám is átragadt.

— *Egy forró teát uram?* — kérdezte a kis Cecil, s bókolva meghajolt.

Noha már egyszer söpörtem — a hó ismét belepte a váltókat. Munkához kellett látnom. Ekkor vettem észre Kovácsot, aki átjött és itt dolgozott az én oldalamon. A leányok neki is töltöttek teát. Majd nézték bíbelődésemet, kedvet kaptak hozzá, de nem engedtem. Hatalmi szóval hazatanácsoltam őket, és visszaküldtem Kovácsot is a saját váltóihoz.

A postavonat késett. Emiatt három vonat is nálunk találkozott. Nem volt megállás. A havazás megszűnt. A szél szétkergette a felhőket és előbújt a hold. Minári éjszakai ellenőrzésekor természetesen ébren voltam. Ámbár hajnal felé ismétlődő rohamokkal tört rám az álom, de győztem felette.

A kilencvenkilences együtt érkezett a hajnali derengéssel. Összeszedte az üres kocsikat és elvitte. Eközben a reggeli személyvonatok is megindultak, a forgalom ritmusa felgyorsult. A vágányutakat gyorsan állítottam, de nyomasztó súllyal nehezedett rám, hogy a 18/a váltót majd nem felvágtuk. Mindkét irányból vonat volt útban. Minári ezúttal sürgette, hogy a gépet még a húszas előtt engedjem át az elsőre, utána azonnal zárjak le a húszasnak. Közben Kovács csengetett, hogy a negyvenhetest már látja, közeledik a jelzőhöz. A négyhuszonnégyes mozdonyvezetőjének szóltam, hogy gyorsabban mozogjon, és ahogy haladt át a váltókon, úgy dobáltam utána az emeltyűket. *Ekkor húztam el a 18/a váltót a gép előtt. A vezér észrevette és gyorsfékkel megállt... Döbbenetes pillanat volt.*

Reggelre megváltozott a kép. A nap fényében szikrázott a hó és valósággal ropogott a lépteim alatt.

A leváltóm mintha nagyobbat köszönt volna. De lehet, hogy csak én hallottam így, pedig a hóban a hangok nem erősebbek. Kerítettem Pálmai helyett hétfőre egy helyettest. Aztán íróasztalom fölé hajolva vártam, hogy Meláni értem jöjjön. Különös módon nem voltam álmos. Láttam az embereket, amint szótlanul súlyos léptekkel ballagnak a vágányok között. S én jobban éreztem mint valaha, hogy mit takar szótlanságuk...

Jeges szélben, hóviharban

Az NDK-ban a vasutasok ezrei jelentkeztek rendkívüli hómunkára

Ítéletidő tombolt Európában, jeges hóviharok söpörtek végig az egész kontinensen. A Német Demokratikus Köztársaság északi részére december 29-én ért el a viharzóna. Egyik óráról a másikra 25—30 fokot süllyedt a hőmérő higanyszála. Eljegesedtek az utak, megbénult a vasúti közlekedés és a nem várt ítéletidő zavarokat okozott az ország energiaellátásában.

Egy nappal később már az ország déli részére is kiterjedt a jeges hófúvás, egyes helyeken 4—5 méteres hóakadályok képződtek, *a DR különböző vonalain mintegy 3000 utas rekedt az elakadt szerelvényekben, s nem kevesen várótermekben, vagy behavazott vonatokon töltötték a szilvesztert.*

A Keleti-tengeren 12-es szélerősségű vihar tombolt 1 héten keresztül. Ez a legerősebb vihar a tengerészeti skálán. A svédországi Trelleborg és az NDK-beli Sassnitz között *a svéd komphajó utasai az egyébként 6 órás utat 3 nap alatt tették meg*, mert a hajó a kikötőben duló vihar miatt nem tudta a partot megközelíteni. A svéd hajón takarékoskodtak az üzemanyaggal és a 30 fokos hidegben csak félerővel működtették a fűtést. Az utasok a gépházban és a hajó gyomrában lehorgonyzott vasúti hálókocsikban töltötték a nappalt és az éjszakát...

A Rügen-szigetsken falvakat zárt el a vihar a külvilágtól, *megbénult a Berlin—Rostock közötti fővonal, megszűnt a közlekedés Rostock és Warnemünde között*, számos mellékvonalon elakadtak a vonatok a greifswaldi igazgatóság területén, *megszűnt a közlekedés a berlini S-Bahnon, megbénult a Berlin környéki átmenőállomások és rendezőpályaudvarok forgalma.*

Az NDK-ban az egész ország apraja-nagyja szervezetten és fegyelmezetten szállt harcba a tomboló viharral. Szilveszter este és éjszaka részleges áramszünetek voltak, akik szórakozóhelyeken, vagy lakásukban ünnepelték az újesztendőt, legtöbben gyertyafény mellett koccintottak. A rádió és a televízió félóránként részletes tájékoztatást adott a helyzetről. Nem kevesen voltak, akik éjfél után szilveszter éjszakán bundát és bekecset húztak és munkahelyükre siettek havat lapátolni.

Január elsején a rádió felhívást tett közzé *és minden vasutast felszólítottak, hogy haladéktalanul jelentkezzenek szolgálati helyükön.* Ki hogy tudott: gyalogosan, vagy sítalpakon, katonai járművel 2—3 óra leforgása alatt megjelent szolgálati helyén. A pályafenntartási szakszolgálat *egy-egy tagjának vezetésével vonultak ki a vasutasok ezrei váltót tisztítani és az elakadt szerelvényeket kiásni.* A felhívásra azonban nemcsak a vasutasok, hanem a lakosság köréből is ezrek jelentkeztek az állomásfőnökségen s önkéntes munkával segítették a forgalom helyreállítását.

Talpon az egész ország —, ezt a címet adhatnám helyszíni beszámolómnak, mert az iskolásgyerekektől a nagyszülőkig mindenki kivette a részét abból a munkából, melynek nyomán — ha fennakadásokkal is — mégis sikerült biztosítani az erőművek szénellátását, a nehéz helyzethez viszonyított normális vasúti közlekedést, az üzemek termelését.

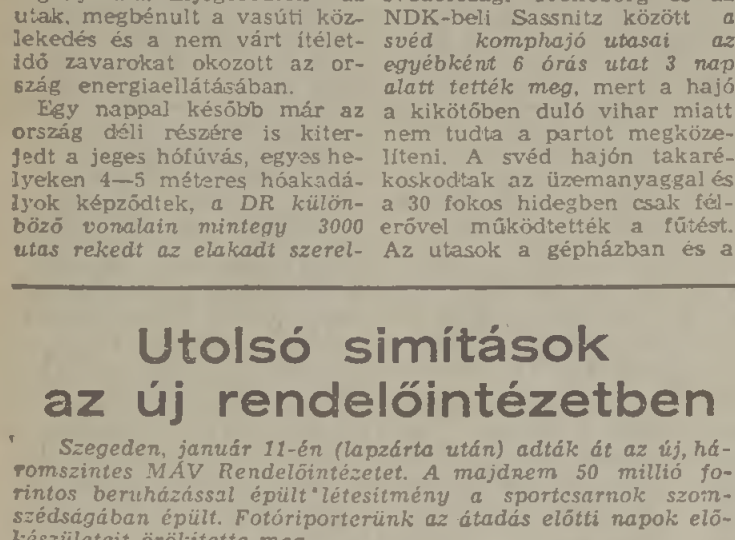
Január 5-re az NDK-ban a mindennapi élet ismét normális mederbe került...

Bermann István

Utolsó simítások az új rendelőintézetben

Szegeden, január 11-én (lapzárta után) adták át az új, háromszintes MÁV Rendelőintézetet. A majdnem 50 millió forintos beruházással épült létesítmény a sportcsarnok szomszédságában épült. Fotóriporterünk az átadás előtti napok előkészületeit örökítette meg.

A rendelőintézet mellől markológéppel távolítják el a törmeléket



Bekapcsolták a hőközpont korszerű kazánjait

A belgyógyászaton is helyükre kerültek az orvosi lámpák

(Zelman Ferenc képriportja)

Az olvasók hozzászólnak

A szegedi kezdeményezést követni kell

Örömmel olvastam a *Magyar Vasutas* utóbbi számaiban megjelent illetékesek véleményét az indokolt és indokolatlan létszámhiányról. Gondolok itt a szegedi forgalmi osztályvezető, valamint a zalaegerszegi állomásfőnök írására. Szolgálati éveim és tapasztalataim feljogosítanak arra, hogy elmondjam véleményemet a létszámhiányról. Engem mindég felháborít, amikor különböző fórumokon vezető beosztású emberek a létszámhiányra hivatkoznak. Tapasztalatból mondom: *túlnyomórészt a vezetők lelemények szervezőkészségén múlik a dolog. Aki megalkuszik, aki nem teremt olyan állapotokat, hogy lehessen jól és csakis jól dolgozni, az ne csodálkozzék, hogy kevés az ember.* A szervezetlenséget elismerem, de a létszámhiányt nem, különösen addig nem, amíg az alábbi pazarlást látom csomópontunkon az élő munkaerővel.

Az 514-es számú vonattal két vonatvezető utazik „rezsibe" Biharkeresztes állomásra. A harmadik a mozdonyon szolgálatban. Az 531-es ugyanilyen összeállításban közlekedik. Nem különb a helyzet az 530-asnál sem. Ha az önköltségben utazók közül egy szolgálatban a gépen utazna, akkor vonatonként egy embert mellőzni lehetne.

Az F3 utasítás „P" melléklete lehetőséget biztosít arra, hogy mellékvonalon gőzmozdonnyal, valamint a megfelelő éberségi berendezéssel felszerelt motoros mozdony személyvonattal közlekedhet vonatvezető nélkül. A valóságban a következő létszámmal közlekedik a két személy és egy kalauzkocsiból álló vonat: *1 vonatvezető, 1 kezelő, 2 jegyvizsgáló és 1 kirakó.* Évek óta az 508, 509-es csak kezelővel, jelenleg kirakó is jelen van. Pedig hol van már az az idő, amikor tele volt a kalauzkocsi darabáruval.

Szajol és Debrecen között közlekedő tolató-tehervonatok 1+2 fővel közlekednek. Az összes középállomáson, ahol a vonat tolat, tolatószemélyzet van. Az 592-es vonat 1+3 fővel közlekedik, ami azt jelenti, hogy a vonatnál két vonatvezető van.

Az állomáson külön vezénylőtiszt vezényli a személyvonatos, külön a teherfordás és külön az állomási dolgozókat. *A következő megjegyzésemet nem humornak szánom, de ha így megy tovább, külön lesz vezénylőtiszt, aki a katolikusokat és aki a reformátusokat vezényli.*

A fenti esetek világosan igazolják, hogy van ember, de nem ott, ahol szükség van rá. *Sok még a tartalék, ha egyikmásik kötöttséget feloldják.* Ne a fékút hossza döntse el, hogy egy vonal fővonal, vagy mellékvonal, hanem a vonal forgalma vagy bonyolultsága. Van olyan mellékvonal és ezt tapasztalatból tudom, hogy „nehezebb", mint a biharkeresztesi fővonal. E vonalon nagyszerűen lehetne alkalmazni a vonatvezető nélküli közlekedést személyvonatnál (nem CSM). A jelenlegi munkaszervezés mellett minden embert el lehet dugni, a túlóra is megszaporodik, csak éppen a termelékenység marad el. Az egyéni érdekmentes igazi munkaszervezéssel, a pazarlások megszüntetésével, *a szegediek példáját követve „itt lent" kell megoldani problémáinkat.* Követésre méltó a szegedi igazgatóság forgalmi osztályának kezdeményezése. Megvan a lehetőség (átszervezés, összevonás stb.) arra, hogy különösebb létszámnövekedéssel a jelenlegi állománnyal, jobb hatásfokkal tudjuk elvégezni a reánk váró feladatokat.

Ehhez természetesen szaktani kell az évszázados hagyományokkal. Nincs szükség különösebb beruházásra, hogy a korszerű, nagyteljesítményű mozdonyaink ne várjanak vonatvezetőre. S bizony nem ritka az olyan munkahely és munkakör, ahol nemcsak az érdemi munkáért, hanem a jelenlétért jár a fizetés. Nem hiszem, hogy olyan gazdagok vagyunk, hogy ezt hosszú távon finanszírozni tudjuk. Az a véleményem és ebben nem vagyok egyedül, hogy túl sokat beszélünk a jobb munkaszervezésről, de nagyon keveset teszünk érte a gyakorlatban.

Varga Gyula
Püspökladány

Halált okozott a műszaki hiba

Súlyos műszaki hiba történt november 8-án a Nagykanizsáról Pécsre közlekedő 2420-as számú személyvonat 424—309-es gőzmozdonyán. A kazán lefúvató váltójának fedeléről menet közben leszakadt egy csavar. Ennek következtében a 42 mm átmérőjű furaton 14 atmoszféra nyomású gőz árasztotta el a mozdonyvezetőállást.

A mozdonyvezető a gép külső oldalán akarta elzárni a gőzt, *Bognár József* fűtő pedig testi épségét veszélyeztetve áthatolt a gőzkitörésen és gyorsfékkel megállította a vonatot. *A forró gőztől súlyos sérülést szenvedett és 1978. november 13-án a kórházban meghalt.* Önfeláldozó intézkedésével súlyos balesetet előzött meg.

Dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője ezért Bognár Józsefet *kiváló dolgozó* kitüntetésben és kétezer forint jutalomban részesítette. A mozdonyvezető igazgatói dicséretet és háromezer forint jutalmat kapott.

Várfalvi Gyula

Jó utat — jó egészséget

A Közlekedés- és Postaügyi, valamint az Egészségügyi Minisztérium rendezésében *„Jó utat — jó egészséget"* címmel mozgókiállítást nyitottak, amelyet elsőként december 14—15-én mutattak be a Keleti pályaudvaron. Az erre a célra berendezett csuklós autóbuszban a többi között vasúti kocsiba szerelhető mosdókat, zuhanyozókat és a rendszeres tisztálkodáshoz szükséges eszközöket (papírtörülközőket, mosószereket, szappanokat stb.) mutattak be. Ezenkívül az érdeklődők csaknem száz fotón ismerhették meg a higiénikus utazás ma már előírt feltételeit.

A kiállítást a Keleti után egy napig a Déliben is meg lehetett tekinteni.

(séra)

Együttműködési megállapodás

Az elmúlt év decemberében megállapodást írtak alá a vasutas-szakszervezet központjában a Vasutasok Szakszervezete és a Közlekedéstudományi Egyesület együttműködésének továbbfejlesztéséről. A megállapodást *dr. Kerkápoly Endre*, a KTE főtitkára és *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára írta alá.

A megállapodás — amelyet két évvel hosszabbítottak meg — a vasúti munka termelékenységének javítását, az energiafelhasználás mérséklését és a szociálpolitikai tervek végrehajtását segíti elő.

A két testület eddig is együttműködött, s a kapcsolatok eredményeseknek bizonyultak. A most aláírt megállapodás ezt az együttműködést szélesebb területekre terjeszti ki.

Információ — tájékoztatás

A szakszervezeti bizottságok információs jelentéseiben gyakran szerepelnek a dolgozókat foglalkoztató munkaügyi problémák. Mivel ezek többsége közérdekű, a szélesebb körű visszatájékoztatás, a gyors információáramlás érdekében néhány kérdésre lapunkban adunk választ.

Az 1976—80. évre kötött MÁV kollektív szerződés 11. §. (2.) bekezdése nem tartalmazza egyértelműen a 30 napos felmentési idő alkalmazását, amely a rendelet szerint csak akkor illeti meg a dolgozót, ha a MÁV mond fel. Mi történik akkor, ha az egyes munkakörökben tapasztalható létszámhiány miatt nem a MÁV, hanem a munkavállaló mond fel? Ilyen esetben nem jár felmentési idő?

De igen. A rendelet nem korlátozódik csak arra az esetre, amikor a MÁV mond fel. Éppen ezért a 30 nap felmentési idő megilleti azt a nyugdíjra jogosult dolgozót is, aki ezen a címen mondja fel munkaviszonyát.

A KPM 3. §. 1978. (V. 4.) sz. rendelet 4. §. b. pontja nincs összhangban az 1976—80. évre kötött MÁV kollektív szerződés 33. §. 4. b. pontjában foglaltakkal. A R. 4. §. b. pontjában ez olvasható: „ügyeleti szolgálatot követő pihenő idő díjazással kivételesen sem váltható meg." A kollektív szerződés 33. §. 4. b. pontja szerint: „ha a szabad idő szolgálati okból nem adható ki, kivételesen díjazást kell fizetni. Ennek mértéke óránként 10 forint."

Az ellentétes rendelkezések közül melyiket kell alkalmazni?

A kollektív szerződés 33. §. 4. b. pontja — miután a felsőbb jogszabálytól eltérő — hatályát vesztette. Törlésére a kollektív szerződés 1979. évi módosításakor sor kerül. Eszerint minden esetben a KPM 3/1978. (V. 4.) számú rendelet 4. §. b. pontját kell alkalmazni.

Az építési szolgálatnál dolgozó vonatvezetőket megilleti-e változó illetmény és nyugdíj-korkedvezmény?

Az építési szolgálatnál dolgozó vonatvezetők elbírálása azonos a forgalmi szakszolgálatnál foglalkoztatott vonatvezetőkkel. Így a változó illetmény is megilleti őket. Az erre való jogosultságot a kollektív szerződés 1979. évi módosításakor egyértelművé teszik. A vonatvezetői beosztás az építési szolgálatnál is korkedvezményre jogosító munkakör. A 17/1975. (VI. 14.) MT rendelet 1. sz. mellékletének 11. pontja, minden vonatvezető munkakörben foglalkoztatott dolgozóra kiterjed, függetlenül attól, hogy a MÁV-nál mely szolgálatnál dolgozik.

MEGJEGYEZZÜK

Hol vannak a mozdonyok?

A *Magyar Vasutas* december 2-i számában *„Minőségi munkával a tervek teljesítéséért"* címmel jelent meg egy tudósítás a Miskolc—Tiszai pályaudvar szocialista brigádjainak munkájáról. A cikk utolsó bekezdésében az olvasható, hogy a pályaudvar dolgozói szeretnék csökkenteni a késett vonatok számát. A harmadik negyedévben ugyanis 5786 tehervonat közül 1534 indult késve. Ebből 1470 várt gépre.

Ez az utóbbi statisztikai adat elgondolkoztatta vontatási főnökségünk dolgozóit. *Megdöbbentően sok az az idő is, amit a drága villany- és dízelmozdonyok az állomáson ácsorgással, engedélyre várással töltenek.* Megvizsgáltuk néhány mozdonyvezető teljesítményi lapját. Ezekből megállapíthatja bárki, hogy például *a Miskolc—Hatvan közötti 115 kilométeres távolságot a korszerű villamosmozdonnyal 12 óra alatt sem tudják megtenni.* Miért? A legtöbbször forgalmi okok miatt. Nézzünk egy példát! A távolsági személyfordulóba „beépített" 463-as számú tehervonat — amelynek a fordavonatja lenne Budapestről az 1502-es számú nemzetközi gyorsvonat — a hónap harminc napján 20-szor sem ér fel a fordavonathoz. *Emiatt a forda össze van keverve*, mert Budapesten azt a mozdonyt teszik az 1502-es vonatra, amelyik éppen kéznél van.

Ha a forgalmi szakszolgálat a vezérigazgatóság által elfogadott mozdonyfordulót sem képes tartani, akkor el lehet képzelni a többi tehervonat menetrendszerűségét. A gépreváráso számát tükröző statisztika tehát egy kis magyarázatra szorul, mert a legtöbb esetben nem a miskolci vontatási főnökség hanyagsága miatt várnak a tehervonatok mozdonyra. Átgondoltabb forgalomszervezéssel, kevesebb vonatácsorogtatással talán jobb eredményt lehetne elérni! Mások is elgondolkozhatnak ezen!

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

RÓZSIKA

A férjével úgy döntöttek, hogy nyugdíjazás után végleg otthon marad, s nem dolgozik. Így legalább meleg otthon várja a hosszú utakról hazatérő mozdonyvezetőt.

De hogy, hogy nem, elkezdődött a vita. Férje alig győzte hallgatni a perlekedést az asszonyi kiszolgáltatottságról, s arról, hogy milyen kevés a pénz, mindig spórolni kell. Bezzeg a volt kolléganője — hangsúlyozta nem egyszer — milyen jól megvan, amióta az állomáson dolgozik. Abból a kis pénzből még az unokáknak is tud ajándékot venni karácsonyra, mert ismét munkát vállal a nyugdíj mellett, s még legalább ezer forintot megkeres.

Tulajdonképpen a pénznél és a munkánál is jobban hiányzott neki a társaság, az emberek. Férje távollétében nagyon egyedül volt. Fájó szívvel figyelte Joli nénit, aki reggelente nyolc előtt frissen, csinosan felöltözve sietett el az ajtaja előtt. A mindig bőbeszédű Joli néni ilyenkor soha nem ért rá, csak intett:

— *Pá, Rózsikám, rohanok, hisz tudod, nem akarok elkésni a munkából!* — mondta olykor.

Rózsi néni pedig szomorúan követte tekintetével, s azután morcosan látott hozzá a napi teendőkhöz. A pénzt is nagyon be kellett osztani, de nem is ez volt a legnagyobb baj! *Egyedül volt!* Ha a szomszédasszonyával beszélgetett, nem tudott az unokái hőstetteiről beszámolni, hiszen gyermekük nem volt. Öregségükre ketten maradtak. Így csak hallgatott és bólogatott, ha találkoztak.

Se gyerek, se unoka. Ha továbbra is dolgozna, akkor az összegyűjtött pénzen utazgathatnának, tán még külföldre is mehetnének. Szóval a vita vége az lett, hogy a férje kérésére, a szakszervezeti titkár segítségével Rózsi néni ismét dolgozni járt a régi munkahelyére. Az igazgatóságra került, egy utcai szobába, négy fiatal lány mellé. Munkáját, mely igazán egyszerű volt, pontosan végezte.

Néha ugyan olyan érzése támadt, hogy túl egyszerű munkát kapott, az adatok átvezetése, s a levelek iktatása ezeknek a vidáman kacagó lányoknak nélküle is sikerülne. De ezeket a kellemetlen gondolatokat gyorsan elhessegette magától, s igyekezett a munkával, amennyire csak tudott.

A lányok eleinte vizsgálódva figyelték, hogy elhúzza-e a száját egy-egy huncut, sőt néha illetlen megjegyzésükre. De nem. Sőt, ő maga is csendesen mosolygott, és tréfálkozott. Így azután egyre ritkábban hallotta azt, hogy Rózsika *néni*. A néni elmaradt, s a lányok Rózsikának szólították. Ő pedig boldogan, megelégedve hallgatta őket.

Férje is észrevette a változást. A téli bevásárlásnál ugyanis egy rövidebb szoknyát javasolt megvételre, de Rózsika felcsattant:

— *Csak nem járok ilyen divatjamúlt holmiban!*

Tréfásan vonta kérdőre:

— *No, no! Mi történt veled Rózsikám?*

Kicsit megszeppenve válaszolta:

— *Nem járhatok úgy, mint az öregasszonyok!*

Férje hangos nevetéssel és régen elfelejtett kedvességgel szorította magához:

— *Igazad is van! Valahogy megfiatalodtál! Ötvenhat év még nem nagy idő!*

Jólesett ez a kijelentés. Ettől kezdve még izgatottabban várta a lányok megjegyzéseit, akik reggelente nem győzték dicsérni, ha korához képest merészebb ruhákban jelent meg:

— *De csinos vagy ma!*

— *Jé, milyen jól illik ez a szín neked!*

— *Senki meg nem mondaná, hogy hány éves vagy!*

— *Csak a szemedről hiányzik egy kis festék!*

Ezentúl Rózsika boldogságtól sugárzó arccal végezte a munkáját. Gyorsan szaporodtak a kitöltött kartonok, s amikor a lányok nem figyelek rá, lopva a tükrébe pillantott, ahonnan elégedett arc tekintett vissza rá.

Ismét volt miről beszélnie a szomszédasszonyával, ha délutánonként hazafelé sietett. Hiszen a lányokkal mindig történt valami. Szaporán mondta el kisebb-nagyobb kalandjaikat, szóhoz sem juttatva a hallgatót. Azt is elárulta, hogy mivel nincs senki rokona, *a lányokat lepi meg karácsonyra* ajándékokkal. Már ki is nézte, hogy kinek mit fog venni. Szomszédasszonya meglepődve nézegette:

— Rózsika néni, maga egészen megfiatalodott egy idő óta!

Fülének szokatlan volt már a „néni", s meg is mondta:

— A lányok engem csak *Rózsikának* szólítanak, már hozzászoktam...

Az ünnepek előtti napok egyikén frissen átalakított zöld ruhájában, szemén leheletnyi zöld festékkel, mosolyogva igyekezett szobájuk felé. Már előre hallotta a kolléganők ujjongó felkiáltásait és dicséreteit. Hiszen a szemét ma merte először kifesteni, hosszú bíztatásukra. Igaz, hogy árnyaltan, de tudta, hogy ezt is észreveszik.

A csendet, amely fogadta, először ámulatnak vélte. Magabiztosan indult az asztala felé... A döbbenettől azonban egyszerre megállt. *Egy fiatal lány ült ott.* Nem! Itt valami tévedés történt. Körülnézett. A lányok mélyen hajoltak munkájuk fölé, hogy ne kelljen rá nézniük. Ebben a percben kinyílt az ajtó, s az *új osztályvezető* lépett be. Bemutatkozott, majd kertelés nélkül mondta:

— *Rózsika néni! Úgy döntöttem, hogy eleget fáradozott már a vasútnál egész életében. Ezért megérdemli a nyugalmat. Bizonyára fárasztják magát ezek a lányok. Ezért Klárikát helyeztem ide, magát pedig áthelyeztem a nyugdíjas Kati nénihez, ott fog ezentúl dolgozni. Ott jobb lesz magának is...* — mondta végül.

— *De... hisz... én...* — akarta mondani, de folytatni nem tudta, mert a torka összeszorult. Lassan megfordult, s lehajtott fejjel, öregesen lépkedett az új szobája felé.

Fáradt mozdulattal kezdett munkájához. Órákig fel sem tekintett, csak dolgozott hangtalanul. Az otthon lapuló karácsonyi ajándékra gondolt, amit olyan gondosan válogatott a lányoknak. Csendes volt másnap és harmadnap is. Csak az ajtót figyelte néha, hátha meglátogatják... Végül Kati néni epésen megjegyezte:

— *Mond csak Rózsikám édes, nem gondolod, hogy túl merész már ebben a korban ilyen divatos ruhákban járni?*

Mintha kést szúrtak volna belé. Nem válaszolt, csak felkelt, és kiment a mosdóba. Könnyeit törölgetve egy ráncot igyekezett kisimítani a szeme sarkából, amelyet csak most fedezett fel, de tudta, ez már nem múlik el, megmarad örökké...

Szalai Mária

Újév reggelén

— Vajon elhiszi-e, hogy szolgálatban voltam?!

Könyvkiállítás a kultúrváróteremben

Hatvan állomáson az eddig kihasználatlan tanuló- és kultúrvárótermet a vasutasok könyvtárrá és kiállítóteremmé alakították át.

Az ünnepélyes megnyitóra a politikai könyvhónap alkalmából került sor. Ezzel egyidőben nyílt meg a könyvkiállítás és *„A magyar vasút története szakkönyvekben"* című kiállítás is. Az utóbbihoz az anyagot a Közlekedési Múzeum bocsátotta rendelkezésükre a nemzetközi plakátgyűjteménnyel együtt, amely szintén részét képezi a kiállításnak. Ezentúl a tanuló- és kultúrváróterem valóban méltó lesz a nevéhez.

— **KIÁLLÍTÁS.** A pápai pályafenntartási főnökség Petőfi és Vásárhelyi szocialista brigádja a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére hobbikiállítást rendezett. A brigádok nőtagjai kézimunkákat, érmeket, bélyegeket, a férfiak pedig kertészeti termékeket állítottak ki. A három napig nyitva tartó kiállítást sok érdeklődő tekintette meg.

Fazekas Lajos:

VADETETŐ

Erdő vadja idejár,
ég madara ideszáll.

A föld, a zöld megfagyott,
éhesek a szarvasok.

Cinke, rigó magot kér,
varjú-nép is keresgél.

Óz, nyúl, mókus mind jönnek:
népe a nagy erdőnek.

Művészeti napok Dunakeszin

A dunakeszi József Attila Művelődési Központban tavaly novemberben kilencedik alkalommal került sor a művészeti napokra. A rendezők a munkásművelődés színvonalának emelését, és a fiatalok kulturális programokba való bevonását tűzték célul.

A programok többségét a helyi üzemekben rendezték. A tíznapos eseménysorozat az országos *Vándor Sándor* énekkari szemle Pest megyei díszhangversenyével kezdődött. Előtte *Metykó Gyuláné*, a dunakeszi városi tanács elnökhelyettese mondott ünnepi beszédet. A művelődési központ színháztermének színpadán tizenöt Pest megyei énekkar több mint ötszáz tagja (köztük a dunakeszi MÁV férfikar és a ceglédberceli MÁV-kórus) adott színvonalas, nagy tetszést arató műsort. A produkciókat három tagú szakzsüri értékelte.

Különösen sikeres volt a MÁV szimfonikusok *Gerschwin* hangversenye és a váci *Musica Humana* kamarazenekar előadása. A rendezvénysorozatban helyet kapott a képzőművészet is. Kisplasztikai kiállítás keretében mutatta be alkotásait *Rózsa Péter*, a szentendrei művésztelep szobrásza. Ezen kívül rendeztek hobbi- és bélyegkiállítást, sor került film- és színpadi bemutatókra, előadói estekre.

Nagy sikert aratott a művelődési központ Radnóti Miklós színpadának bemutatója. *Moldova György: „Akit a mozdony füstje megcsapott"* című művét dolgozták fel, adaptálták színpadra.

A rendezők a gyermekek szórakoztatására is gondoltak. Az Állami Bábszínház meghívott művészei mutatták be a *Ludas Matyi* című művet.

Lehetne még sorolni a gazdag szórakoztató és kulturális programot. Valamennyi nagy közönségsikert aratott. A művészeti napok utolsó eseménye a *Fórum* volt, amelyben a helyi üzemek dolgozói, művelődési bizottságainak vezetői, szocialista brigádvezetők, pedagógusok és népművelők vettek részt. A vitaindító előadást *Gölöncsér Dánielné*, a Szakszervezetek Pest megyei Tanácsának titkára tartotta *„A munkásművelődés aktuális feladatai" címmel.* A fórum résztvevői utána elmondták véleményüket, tapasztalataikat a fiatal város kulturális életéről, a lehetőségek még jobb kihasználásáról.

Szőnyi Lajos

Brigádkezdeményezés

Rendszeresen meghallgatják a moszkvai rádió magyar adását

A MÁV Központi Szervek MSZBT ügyvezetősége nem minden napi baráti találkozót tartott a MÁV Nyugdíj Hivatal tanácstermében. A Központi Számviteli Hivatal szervezésében vendégül látták a Moszkvai Rádió magyar adásának szerkesztőjét, *Galina Poljakovát.*

A Felszabadulás brigád múlt évi vállalásaiban a többi között ez olvasható: *„a Moszkvai Rádió magyar nyelvű adását rendszeresen hallgatjuk, és a szerkesztőkkel felvesszük a kapcsolatot."*

Az eltelt időszakban, mint azt a brigád tagjaitól megtudtuk, az adásokat közösen is gyakran meghallgatják. Ilyen kollektív meghallgatás tanúi lehettünk november 13-án, amikor 19 órakor kezdődő adásban *a műsor szerkesztői — Moszkvából — üdvözölték a klubtalálkozó résztvevőit, valamint az est vendégeit.* A meghívott vendégek között nagyon sokan csodálkoztak azon, hogyan tudják a Moszkvai Rádió stúdiójában, hogy ez a találkozó egyáltalán létrejött.

A klub alapító tagjai adtak választ az érdeklődőknek arra, hogy a rádió műsorait nemcsak hallgatni, hanem a szerkesztőket tájékoztatni is lehet. Hogy miről? *A szocialista brigád életéről, társadalmi, politikai eseményeiről.* Megtudtuk azt is, hogy a magyar—szovjet baráti kapcsolatok ápolásának új formája a Moszkvai Rádió adásainak figyelemmel kísérése, amely számot ad mindazokról a változásokról, amelyek a Szovjetunióban és a világban végbemennek.

A klub vezetősége az ünnepi klubesten felhívást fogalmazott meg a vasutas szocialista brigádokhoz, amelyben javasolták: *kövessék a Felszabadulás brigád példáját, alakítsák meg brigádjukban a Moszkvai Rádió hallgatóinak baráti körét, és rendszeresen hallgassák a Moszkvai Rádió magyar adásait.* **Sz. L.**

Vasúttörténeti kiállítás Nagykanizsán

Az elmúlt év decemberében vasúttörténeti kiállítás nyílt Nagykanizsán, a Kodály Zoltán Művelődési Házban. A vendégeket *Flinger József* üzemfőnök köszöntötte. A kiállítást *Ürögi József*, a Vasútmodellezők Egyesületének főtitkára nyitotta meg.

A kiállítás tablókon és modelleken mutatta be a vasút fejlődésének történetét és a mozdony és kocsipark több faitáját. Ezen kívül bemutatták még a budapesti metró, fogaskerekű, autóbusz és villamoshálózat fejlesztésének történetét is.

A nagykanizsai Vasútbarátok Köre három terepasztalt állított ki. Közülük a legnagyobbat *Pálfi Jenő* gépkocsivezető készítette. A mintegy 140 ezer forint értékű asztalon a látogatók láthattak 48 méter hosszú sínt, 46 váltót, 16 fényjelzőt, 19 kocsiszékkapcsolót, ezen kívül 22 különböző létesítményt, 37 épületet. Építője 11 ezer órát áldozott a terepasztalra. A sínek kivételével valamennyit önmaga készítette.

Várfalvi Gyula

Használjuk a fejünket

Ünnepnapokhoz méltó téma (akár az év végi számvetések sorába is beilleszthető); eredményről, előrelépésről tudósít. Újfent egy világjelenség áramlatába kerültünk, ez alkalommal is sikerült közelébe férkőzni ama bűvös világszínvonalnak. A fejünkről van szó, amelyet mind gyakrabban —, s mint a következőkből kitűnik: mind többen — használunk mind nemesebb célok érdekében. Azt olvasom egy tudományos igényű szakcikkben, hogy míg a kereső foglalkozásúak közül Magyarországon a negyvenes években csak minden tizedik volt szellemi dolgozó, addig a hetvenes években már minden harmadik pénzkereső kamatoztatja a fejét. (Fordított a helyzet a labdarúgópályákon, ahol a fejelést már-már különcködésnek, az észjátékot pedig kispolgári csökevénynek, értelmiségi elhajlásnak vélik. Igaz: a szakcikk a „kereső foglalkozásúakról" szól, focistáink viszont nem profik — nem a sportklub a munkáltatójuk —, hanem amatőrök. Halljuk ezt eleget. És látjuk is...)

Alig három évtized kellett ahhoz, hogy 332 százalékkal fokozódjék a szellemi munka — ez aztán valami! Legszívesebben a főfödőmet is magasba hajítanám, hogy méltón ünnepeljem az újabb rekordot, ha más faágról nem csivitelnék a madarak: e fejlődéssel is csupán a középmezőnybe, az iparilag közepesen fejlett országok szintjére emelkedhetünk. Van olyan állam is, ahol már minden második pénzkereső szellemi munkát végez; ünneprontás nélkül mondom tehát — törhetjük a fejünket, miként használhatjuk ugyanezt a nyakonforgót még hatékonyabban.

No, persze, láttam a minap egy külföldi játékfilmet. Ama tájon készült, ahol már minden második kereső szellemi munkát űz. Szerepeltek a filmben szellemes szellemiek és jó fizikumú fizikaiak. Az egyik fizikai foglalkozású állt a gépe mellett, és tudják, hogy mit művelt? Kézbe vette, gépbe tette, a késztermékek közé helyezte a munkadarabot, csavarta a fogantyúkat, s mindezt úgy végezte, akár egy gép. Eközben — láthatólag — nem használta a fejét, nem töprengett azon, hogy lesz-e megmunkálandó anyag a következő félórában is, lesz-e megfelelő kés a raktárban, amellyel az elkopófélben levőt kicserélje.. Egy másik képsor pályamunkásokat mutatott. Ritmusra emelték-ejtették a csákányukat, mintha színpadi koreográfus tervezte volna a mozgásukat. Kérdezem ezek után: hol itt az egyéniség, hol a szellem, a gondolat?

Bezzeg nálunk! Aki kicsiny honunkban munkához lát, az megfontoltan dolgozik: nemcsak a karizmait, hanem az egysejtjeit, a fejét is használja. Példával is szolgálhatok, az egyik vasútállomás főnöke mesélte. Nagy szükségük volna egy szociális épületre. Ama épületre, amelynek tető alá hozását négy-öt éve tervezik..., és feltehetőleg négy-öt éven belül be is fejezik. Örömhír: a nagyszabású munka megkezdődött. Erre utal, hogy a kiérdemesült bakterház bontásból ott maradt kőtörmelékét egy dömper még a tavasszal a „felvonulási terület" északi sarkából a déli felébe, a nyáron pedig egy másik dömper a déli féltekéből az északi sarokra tolta át.

Ám kora ősszel — egy verőfényes szeptemberi napon — látványos előrelépés történt: három férfiú érkezett egy póznával meg egy táblával. Legyünk precízek: egyikük hozta a póznát, másikuk a táblát, a harmadik pedig az ásót. A hajdan volt bakterház helyén kört alkottak, majd tanakodni kezdtek. Nem hebehurgyán, felelőtlenül, meggondolatlanul, hanem kellő alapossággal. Az egyik lefelé mutatott, a másik rábólintott, a harmadik felemelte a lapátot..., aztán arrébb tette. De déltájt már alakult a mű: földbe mélyedt a pózna. A három férfi élvezte is az alkotás örömét: megnézték ülőhelyzetből, majd fekvőtámaszban, sőt lehunyt szemmel is (alighanem azt ellenőrizvén, hogy a karnyi pózna milyen árnyékot vet; netán, ha ott létesül a női zuhanyozó, műszakváltáskor besüt-e a nap, vagy szemérmes árnyék takarja a kerekded látnivalókat). Délután a tábla is felkerült a póznára, hogy büszkén tudassa: ott épül ez meg az, tervezte ő meg ő, kivitelezik emezek meg amazok, átadják emekkor, vagy ha nem, hát később.

Gyorsan peregnek a naptár lapjai: mögöttük már október is, november is, lassan a decembert is pezsgőbe fojtjuk..., ám a szociális épület ma is a csupán kutyák számára ilyetén célra megfelelő pózna. Persze, egyetlen percig sem kétlem: ősz óta ismét a szellemé a szó. Feltehetőleg a hogyant vitatják meg, a részleteket. De vitathatja-e bárki is, mennyivel különb-értékesebb az ily alaposan meghányt-vetett munka a másutt tapasztalt, gépszerűen, gondolkodás nélkül végzettnél? A fejek amúgy sem pihenhetnek. Tanúsítom: jó néhányra piros süveget nyomtak az elmúlt napokban, s vattaszakállal ékesítették, alig két hét múlva pedig álarc és krumpliorr kerül rájuk.

Lám-lám, mily jó, hogy van fejünk!

F. T.

A táskarádiós utas és a kalauz

Már a pénztárablak előtt figyelmeztet a tábla: 50 forintot fizetek, ha utazás közben hangosan szólaltatom táskarádiómat, s hogy ne zavarjam úttársaimat arra való a fülhallgató.

Alig szállok fel a vonatra, az egyik fülkében idős ember telepszik le az ülésre. Szétnyitja újságját, beleolvas, aztán az ablakhoz helyezi táskarádióját, kattint rajta, s máris üvölt az utasok rémületére.

Hamarosan nyílik a fülke ajtaja, s belép a kalauz:

— *Kié a rádió? — kérdi szigorú hangon.*

A bácsi felnéz rá üveges, savó színű szemével és a füléhez tölcséreli tenyerét:

— *Tessék kedves?*

— *Az öné? Azonnal zárja el a rádiót, vagy megbüntetem, mert vétett a vasúti szabályzat ellen.*

A bácsi feláll:

— *Hogy mit mond?*

A kalauz nézi az idős embert, a füléhez emelt hatalmas tenyerét, s azon töpreng, hogy süket füllel hogyan hallgathatja a rádiót? Legyint egyet, majd hirtelen elzárja a rádiót, lekezeli a jegyeket és tovább megy.

Alig csukta be maga mögött az ajtót, az öreg újból bekapcsolja rádióját, halkra veszi, szétnyitja újságját és a zene ütemére sután rángatózik.

Dénes Géza

Háromnegyed év alatt

4 és félmilló forint újításokból

A szegedi igazgatóság területén dolgozó újítók, újítási ügyintézők, szakvéleményezők, elbírálók és a szocialista brigádok tagjai az újítómozgalom eredményeiről és a további lehetőségekről tanácskoztak december 18-án, Szegeden, a Technika Házában. *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes értékelte a mozgalom 1978. évi eredményeit, majd elmondotta, hogy januártól szeptember végéig *581 újítási javaslatot nyújtottak be az igazgatóság területén.* Ebből 285-öt elfogadtak, illetve bevezettek. Az újítások eredménye elérte a 4 és fél millió forintot. A kezdeményező vasutasoknak 320 ezer forintot fizettek ki munkájuk elismeréseként.

A mozgalom eredményességét jól szolgálták a különböző ankétok, kiállítások, tapasztalatcserék. Igen eredményesek voltak a *Kiskunhalason, Kecskeméten, Szentesen* és *Vésztőn* megrendezett ötletnapok. Hasznosnak bizonyult az év elején kiadott igazgatósági újítási feladatterv. Erre utal, hogy a benne szereplő, mintegy 120 témához a benyújtott javaslatok 35 százaléka kapcsolódott. Kedvező az is, hogy a javaslattevők 74 százaléka a szocialista brigádok tagjai közül került ki.

A tanácskozás végén *Sajtos Péter* a legeredményesebb újítók között 80 ezer forint jutalmat osztott szét. Kiváló dolgozó kitüntetést kapott *Csüllög Bálint* vésztői, *Kun Sándor* szentesi és *Ördögh Ferenc* kecskeméti vasutas.

Az újítómozgalom 30 éves évfordulója tiszteletére meghirdetett újítási verseny értékelésére is ezúttal került sor. A főnökségek versenyében első a Békéscsabai Villamos Vonalfelügyelőség, második a vésztői vontatási főnökség, harmadik a kecskeméti vontatási főnökség. A szakvéleményezők versenyében első lett *Szombathelyi András*, a szentesi építési főnökség, második *Bátki János* Szeged állomás, harmadik *Jámbrik Mihály*, a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség dolgozója.

A szocialista brigádok versenyében ez a sorrend alakult ki: 1. Jedlik Ányos szocialista brigád, Kecskemét Vontatási Főnökség, 2. Lendület szocialista brigád, Szeged állomás, 3. Zója szocialista brigád, Szegedi ÉHF.

(Gellért)

Az óév vasutassportolói:

Gergely Gábor, Petronicsné Verőci Zsuzsa és a BVSC férfi asztalitenisz-csapata

Az év vége, az új esztendő kezdete egyszersmind az értékelés, a mérlegkészítés időszaka is. Ranglisták, tabellák, pontversenyek látnak napvilágot: *ki ilyen, ki olyan megközelítésből elemzi, vizsgálja az eltelt hónapokat.* Mennyit sikerült teljesíteni az előzetes célkitűzésekből, hol tapasztalható a legnagyobb lemaradás, melyik területen derűsebb az összkép?...

A vasutas sportolók számára 1978. valamivel gyöngébb eredményeket hozott, mint az azt megelőző esztendők. Mindez természetesen nem azt jelenti, hogy a magyar sport egészén belül a vasutas versenyzők veszítettek volna korábbi rangjukból, tekintélyükből; *a bizonyos mértékű visszaesés egész élsportunkra, s így a vasutassportra is jellemző.*

Gergely Gábor asztaliteniszező

Persze, azért így is örülhetünk jó néhány kiemelkedő, nemzetközi mércével mérve is számottevő eredménynek az elmúlt esztendőben. Elsősorban a férfiak jeleskedtek. *Gergely Gábor* neve kívánkozik az élre, aki a márciusi asztalitenisz Európa-bajnokságon, Duisburgban, nem kevesebb, mint három aranyérmet szerzett. Megnyerte az egyénit, tagja volt a győztes magyar csapatnak, s a csehszlovák *Milán Orlowskival* az oldalán a férfi párosban is a legjobbnak bizonyult.

Négy vasutassportoló vett részt a hamburgi vívóvilágbajnokságon, s közülük hárman — *Gerevich Pál, dr. Fenyvesi Csaba, Pap Jenő* — aranyéremmel tértek haza. Érthető hát, ha „házi" rangsorunkban az ő nevük is az élvonalban szerepel.

Olimpiai bajnokságot nyert férfi sakkcsapatunkból ketten — *Sax Gyula* és *Vadász László* — vasutas színekben versenyeznek.

Okvetlenül említést érdemel meg a miskolci *Hajdú Gyula*, aki a belgrádi kajakkenu világbajnokság kenu egyes 500 méteres számában második lett, s fiatal kora ellenére ma már egyértelműen a világklasszisok közé sorolható. Nem szabad megfeledkeznünk a szombathelyi súlyemelőkről sem, akik közül a félnehézsúlyú *Antalovits Ferenc* és *Rehus-Uzor György* igen jól szerepelt az októberi világbajnokságon Gettysburgban. A szakításban *Rehus-Uzor* ezüst-, Antalovits bronzérmet szerzett, míg a lökésben az itt is harmadik Antalovits mögött Rehus-Uzor 4. lett. Az összetettben Antalovits a dobogó harmadik fokára állhatott, Rehus-Uzornak pedig az ötödik helyezés jutott. Vízilabda-válogatottunk ezúttal „csak" ezüstérmes lett, az együttesnek a balkezes *Horkai György*, a BVSC játékosa is tagja volt...

Jóval könnyebb dolgunk volt a nők rangsorának összeállításával. Sajnos, Jószerivel mindössze három vasutassportoló akadt, aki a nemzetközi mezőnyben is eredményt tudott fölmutatni. *Petronicsné Verőci Zsuzsa* neve kívánkozik az élre, aki a Buenos Aires-i sakkolimpián erőssége volt az ezüstérmes magyar női csapatnak. A második helyen a nyíregyházi *Erdélyiné Szabó Ildikó* említhető, aki — jóllehet balszerencsés évet zárt, sérülése miatt hónapokig nem versenyezhetett — márciusban a milánói fedettpályás atlétikai Európa-bajnokságon második lett a távolugrásban. A műugró *Kelemen Ildikót* soroltuk a harmadik helyre. A BVSC fiatal sportolója mind a mű-, mind a toronyugrásban kilencedik lett a nyugatberlini világbajnokságon, a a magyar bajnokságon pedig az első helyen végzett.

Nem szabad megfeledkeznünk a fiatalokról sem, az ifjúsági cselgáncs Európa-bajnok *Fürjész Istvánról*, a bronzérmes *Szabonya Lászlóról*, a távolugró *Zsarnócai Klárról*, aki pillanatnyilag a magyar atlétika legnagyobb reménységei közé tartozik. És még sorolhatnánk...

Petronicsné Verőci Zsuzsa sakkozó

(Záhonyi István felvételei)

A csapatok értékelésében az asztalitenisz Vásárvárosok Kupáját elnyerő BVSC férfi együttes vitathatatlanul az első, mögötte a BEK-ben második párbajtőrösök következnek, majd harmadiknak a rendkívül erős bajnoki mezőnyben negyedik helyezett vízilabdázók.

1978 legjobb férfi vasutas sportolója: *Gergely Gábor* asztaliteniszező (BVSC), 2. *Gerevich Pál* kardvívó (BVSC), 3. *Sax Gyula* sakkozó (BVSC), 4—5. *dr. Fenyvesi Csaba* és *Pap Jenő* párbajtőrvívó (BVSC), 6. *Vadász László* sakkozó (BVSC).

1978 legjobb női vasutas sportolója: *Petronicsné Verőci Zsuzsa* sakkozó (Vasútépítő Törekvés), 2. *Erdélyiné Szabó Ildikó* atlétа (NYVSC), 3. *Kelemen Ildikó* műugró (BVSC).

1978 legjobb vasutas csapata: BVSC férfi asztaliteniszezők, 2. BVSC párbajtőrcsapat, 3. BVSC vízilabdacsapat.

Pilhál György

HÍREK

Kisteljesítményű telefonközpont

Szentgotthárdot eddig egy üzemi telefonon lehetett hívni. Tizenöt munkahellyel csak a szolgálattevő kapcsolása után lehetett beszélni. Ez nehezítette a dolgozók munkáját. A közelmúltban egy kis teljesítményű telefonközpontot vásároltak a határforgalmáról jól ismert állomás részére. A műszaki berendezések üzembe helyezése után — a szerelés munkálatai már megkezdődtek —, lényegesen javul a telefonálási lehetőség Szentgotthárdra.

— **ÚJÍTÁSI ÖTLETNAP.** A vésztői vontatási főnökségen december 7-én újítási ötletnapot tartottak. A benyújtott 67 ötletből 52-t fogadtak el, huszonegyet pedig újításra tartottak alkalmasnak. A legtöbb ötlet és javaslat témája a gazdaságosabb és biztonságosabb munkavégzés volt.

— **VÉRADÁS.** A nagykanizsai csomóponton térítésmentes véradónapot rendeztek december 19-én. Hetvenkét dolgozó összesen 32 liter vért adott. A véradásban élenjártak a szocialista brigádok.

— **MUNKA ÉS MŰVELŐDÉS.** Kiskunfélegyházán december 7-én került sor a Bács-Kiskun megyei SZMT által hirdetett „Munka és művelődés" című brigádvetélkedő üzemi döntőjére. A versenyző hat szocialista brigád társadalmi ismeretek, biológia, földrajz, matematika, irodalom, történelem és fizika témakörben mérte össze tudását. Az első helyet a Kossuth brigád szerezte meg, és bejutottak a városi vetélkedőre. Jutalmuk 1200 forint. Második a Petőfi, harmadik pedig az Április 4. szocialista brigád lett.

— **AKCIÓ AZ IDŐSEKÉRT.** A győri vasúti csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja csatlakozott a kecskeméti tanyavilág öregei segítése érdekében kibontakozott akcióhoz. A csoport tagjai több mint 1700 forintot gyűjtöttek össze és fizettek be a Bács-Kiskun megyei tanács számlájára.

— **MUNKAVÉDELMI ANKÉT.** A közelmúltban munkavédelmi ankétot tartottak Vámosgyörk állomás oktatótermében. Az ankéton Fritz Sándor százados, a gyöngyösi járási rendőrkapitányság közlekedési alosztályának vezetője tartott előadást a vasúti- és a közúti közlekedésben előfordult balesetek körülményeiről és okairól.

— **FOTÓK AZ ÁLLOMÁSON.** A nyíregyházi vasutas művelődési ház fotó-szakköre decemberben kiállítást rendezett az állomás kultúrtermében. A szakkör tagjainak harminc alkotását két hétig tekinthette meg a közönség. A képeket a záhonyi művelődési házban is bemutatják majd.

— **ÜNNEPSÉG.** A debreceni építési főnökségen december 28-án ünnepséget rendeztek annak a 43 nyugdíjasnak a tiszteletére, akik 1978-ban vonultak nyugdíjba. A találkozón megjelentek a főnökség társadalmi és gazdasági vezetői is.

— **MUNKASIKER.** A miskolci járműjavító dolgozói 3,5 százalékkal teljesítették túl elmúlt évi termelékenységi tervüket. Az őszi forgalom idején a tervezettnél csaknem félezerrel több teherkocsit adtak át a forgalomnak.

— **FELSZABADULÁSI ÜNNEPSÉG.** Bánréve felszabadulásának 34. évfordulója alkalmából, december 16-án ünnepséget rendeztek. Ezen a napon adták át a község lakóinak a felújított művelődési otthont. Építésében a vasutasok is részt vettek társadalmi munkában.

Évzáró értékelés a vasutassportolóknál

Szakszervezetünk Benczúr utcai székházában tartották meg december 21-én a vasutas sportolók évzáró értekezletét. *Molnár György*, a szakszervezet titkára tényekkel és számadatokkal fűszerezett részletes értékelésben vázolta az eltelt esztendő eredményeit, győzelmeit, balsikereit... Amint az a beszámolóból kiderült, 1978 a korábbi évhez képest bizonyos mértékű visszaesést hozott a vasutassport számára.

— *Hogy a jövőben ez másként legyen* — hangsúlyozta Molnár György —, *a sportvezetőknek és az edzőknek nagyobb súlyt kell fektetniük a fiatalok alapképzésére, az utánpótlás folyamatos beiskolázására.* Észre kell vennünk azt is, hogy nem az elképzelt módon történik a versenyzők áramoltatása egyik vasutasegyesületből a másikba.

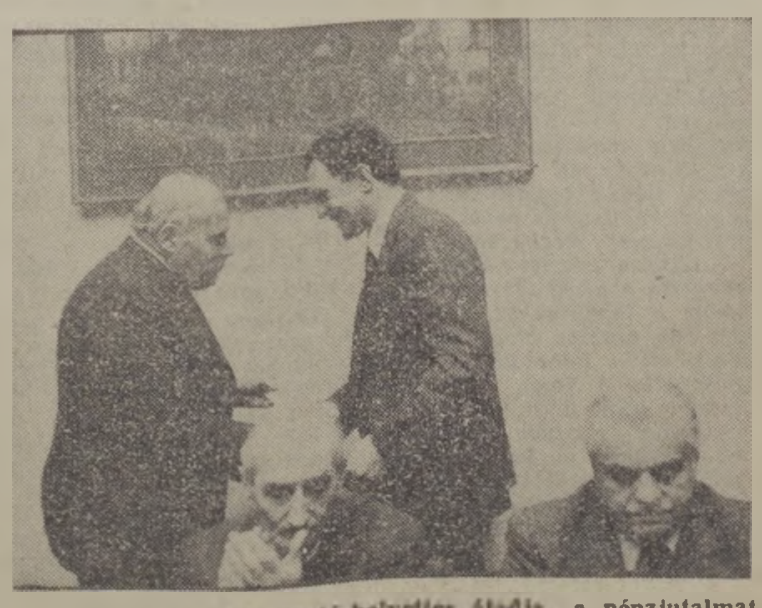
Az olimpai sportágakban, akárcsak a korábbi években, ezúttal is a BVSC vívói voltak a legeredményesebbek, akik közül négyen szerepeltek a hamburgi világbajnokságon, a hárman — *Gerevich Pál* (kard-), *dr. Fenyvesi Csaba* és *Pap Jenő* (párbajtőrcsapat) — aranyéremmel tértek haza. Jó esztendőt zártak az asztaliteniszezők, *Gergely Gáborral* az élen, és nem érheti elmarasztalás a súlyemelőket sem.

A többi sportágban azonban — eltekintve egy-két kiugró teljesítménytől, mint például a sakkozó *Sax* és *Verőci*, a súlyemelő *Antalovits*, a birkózó *Gál*, jócskán akadnak még teendők.

A beszámoló után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes jutalmakat adott át.

A vasutas sportolók évzáró értekezlete hangulatos, baráti beszélgetéssel fejeződött be.

P. Gy.



Gulyás János vezérigazgató-helyettes átadja a pénzjutalmat Fenyvesi Csabának

(Óvári Árpád felvétele)

A Hivatalos Lapból

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

49. számból: 113511/1978. A MÁV Kollektív Szerződés, a szociális munkavédelmi tervek végrehajtásáról, valamint a munkavédelmi tevékenységről szóló beszámoló megtartásával kapcsolatos feladatok;

113488/1978. Az egyenruha-térítés összegének megállapítása.

50. számból: 13/1978. (X. 12.) MüM. A sporttevékenységet folytató dolgozók kedvezményeiről;

114035/1978 Az üzemi demokrácia rendszere és érvényesülésének biztosítása a MÁV területén c. utasítás módosítása.

A szerkesztőség üzeni

Markos József, Zalaegerszeg; Benkőné Lászka Ildikó, Pál István, Sepsi Gyula, Miskolc; ifj. Kovács Béla, Gildófalvy Albert, Debrecen: Szűcs Ferenc, Hatvan; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa: Gál Jenő Kiskunfélegyháza: Kovács Sándor, Sankó László, Budapest; Hajnal Gyula, Győr; Bognár Károly, Tapolca; Kálmán György, Kaposvár; Czika László, Szombathely; Murányi Tibor, Bánréve; Pacz József, Kétegyháza: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Homnó Istvánné, Püspökladány; Papp Gábor, Miskolc; Molnár József, Miskolc; Berényi Illés Újszász: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. 1979-ben különösen fontos feladat. 13. Két francia regényíró családi neve a XIX. században. 14. Régi űrmérték. 15. Korábban a munkaképesség csökkenést vizsgálta. 16. Híres építész (1814—1891), utónevének kezdőbetűjével. 17. Idegenforgalmi intézmény. 19. Vissza: Fejér megyei község. 20. Álom magánhangzói. 21. Bűvös erejű tárgy. 23. Latin művészet. 24. Német előljáró. 26. Nem fölé. 27. Bel ellentéte. 29. Erős páratlan betűi. 30. Közlekedési Építő Vállalat. 32. Becézett női név. 34. Fémes elem. 36. Az ókorban a legelőkelőbb spártai hatóság. 39. Dalosok. 42. Kis egység. 43. Labdajátékok célja. 45. ... bura, pengetős hangszer. 46. Helyhatározó. 47. Lándzsás könnyű lovasok. 50. ... álliva könyörög. 52. Heves megyei község. 53. Egyházi személy. 55. Idegen összetételekben új. 56. Keresztül. 58. Ütős hangszer. 60. Visszakap! 62. Kimondott betű. 63. A szél teszi. 65. Az egyik veronai család Shakespearenál (fon.). 67. Eledel. 68. Ilyen csillag is van. 70. Csepeli labdarúgó. 71. Bútor, németül. 72. ... Dakota, Dél-Dakota. 74. Vizi növény. 75. Magához közelítő.

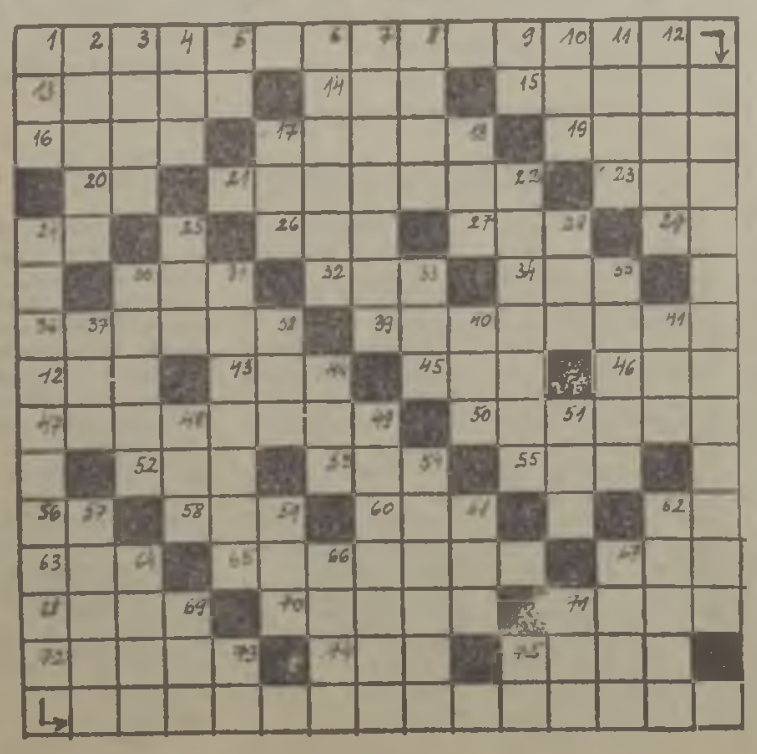
Függőleges: 1. Nagy költőnk családi neve. 2. Vidék a Szovjetunióban. 3. Széteső. 4. ... ember, híres francia sajt. 5. Azonos betűk. 6. Tanító mese. 7. Szemüveg. 8. Német rózsa. 9. Unalom szélei. 10. L. U. E. 11. ... sionaliter, alkalomadtán (latin). 12. Folyó Franciaországban. 17. Fohász. 18. Z. T. K. 22. Népcsoport a Szovjetunióban. 24. **Másik jelentős tennivaló az új évben.** 25. Zúzmara. 28. Folyadék-e? 30. Egy filmsorozat főszereplője. 31. Rokon nép a Szovjetunióban. 33. Jelt ad. 35. Héber. 37. Építmény. 38. A juh hímje. 40. Kevert tea. 41. Férfinév. 44. Eloroz. 48. Vízi növény. 49. ... basa, a török tengeri haderő parancsnoka. 51. Foglalt, idegen rövidítése. 54. Lepel. 57. Szarvasmarha. 59. Pest megyei község. 61. Fest, lakkoz. 62. Nagyon okos. 64. ... óz, szőlőcukor. 66. ... idon, a tenger istene. 67. Kérdőszó. 69. Végtelenül kotor. 71. Római 1049. 73. Hang páratlan betűi. 75. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 24.

Beküldési határidő: 1979. február 2.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az élő munka kiváltását elősegítő műszaki fejlesztések.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 25. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kovács Pál, Cegléd XII. 235 őrház, 2700; Téglási Mária, Nyíregyháza, Nád utca 13. 4400; Várkonyi Árpádné, Orosháza, Uzsoki u. 1. sz. 5900; Nagy Benjamin, Budaörs, Pf. 15. 2040; Szabó Gyula, Szőreg, Temesvári u. 52. 6771.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—110 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1979. JANUÁR 27.

Épült 46 millió forint költséggel

Szegeden átadták rendeltetésének a MÁV új szakorvosi rendelőintézetét

Szegeden, a vasutasok régi rendelőintézete már évek óta nem tudta kielégíteni az igényeket. Az egészségügyi dolgozók nehéz körülmények között végezték munkájukat, a zsúfoltság, a helyhiány pedig útját állta a régóta esedékes fejlesztéseknek. Ezért született meg a döntés, hogy Újszegeden, a város egyik legszebb részén új szakorvosi rendelőt építenek.

Az új intézményt, amelynek alapjait 1975-ben rakták le, január 11-én ünnepélyes keretek között adták át. Jelen volt *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Gulyás János*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *dr. Koncz János*, a Csongrád megyei pártbizottság titkára, *Török József*, a Szeged városi pártbizottság első titkára, *Szabó G. László* a megyei, *Bányainé dr. Birkás Mária*, a városi tanács elnökhelyettese, valamint *dr. Petri Gábor*, a Szegedi Orvostudományi Egyetem rektora.

Lovász Lázár vasútigazgató tett jelentést arról, hogy felépült és átadásra kész a MÁV Területi Egészségügyi Központ székháza és benne a szakorvosi rendelőintézet. Az impozáns, négyszintes épület legfőbb jellemzői: *hosszúsága több mint 67 méter, a beépített földszinti alapterület 800 négyzetméter, a beépített térfogata 11 ezer 278 légköbméter.* Az épület belső díszítő eleme a fa és a pasztellszínű pirógránit csempe burkolat.

Az épületben 28 orvosi munkahelyen gyógyítják, kezelik a rászorulókat. A földszinten kapott helyet, külön külső bejárattal és elkülönítővel ellátott gyermekgyógyászat. Itt található a központi kartonozó, a ruhatár és néhány raktár.

Az első és második emeleten kaptak otthont a központi sterilizálók, a különféle laboratóriumok, a röntgenosztály, a fizikotherápia vizsgálói és kezelői, valamint az egyes szakrendelők. A harmadik emeleten helyezték el a Területi Egészségügyi Központ igazgatási helyiségeit, a pályaalkalmassági és egyéb főorvosi vizsgálókat, irodákat. Itt található a könyvtárszoba és az egészségügyi dolgozók étterme.

A szakorvosi rendelőintézet terveit a *Szegedi Tervező Vállalat* készítette, kivitelezője a DÉLÉP volt. Az orvosi gépek és berendezések felszerelését a *MÁV Ellátási Főnökség és a budapesti Kórháztechnikai Vállalat biztosította*, illetve végezte. A beépített szekrények és a belső faburkolat a *Tisza Bútoripari Vállalat* munkáját dicsérik. A tervezettnél olcsóbb, 46 millió forintos beruházás megvalósításához a Vasutasok Szakszervezete önkéntes támogatási alapjából jelentős összeggel járult hozzá, — amit az épület bejáratánál emléktábla örökít meg.

Az eredményesebb gyógyítómunka érdekében a meglevő orvosi berendezések, műszerek mellé mintegy 3,5 millió forint értékben újakat is felszereltek. Ezzel lehetővé vált, hogy tovább bővítsék az egyes szakrendelők tevékenységét. Ezentúl minden laboratóriumi vizsgálat elvégezhető egy helyen, a régi röntgenkészülék mellé másfél millió forintért újat is felszereltek; s a betegek gyorsabb és hatásosabb gyógyítását szolgálják a fizikotherápiai és a fogorvosi rendelő új gépei.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes ünnepélyesen átvágja az átadást jelképező szalagot

Gulyás János vezérigazgató-helyettes ünnepi beszédében méltatta a vasútegészségügyi szolgálat jelentőségét; a vasutas dolgozók egészségének megóvása, illetve helyreállítása érdekében tett intézkedéseket. Szólt az utóbbi években átadott új egészségügyi intézmények gyógyító munkájáról. Mint mondotta, az 1949-ben megnyitott korszerűtlenné vált rendelőintézet helyett, a most megépült új intézmény megfelelő módon, hosszú távon képes biztosítani a dél-alföldi vasutasok megelőző és gyógyító orvosi ellátását, az alkalmassági vizsgálatok és táppénzre való jogosultság felülvizsgálatának az eddigieknél jobb elvégzését.

Az ünnepségen Gulyás János a nemzetiszínű szalag átvágásával átadta a TEK székházát, a szakorvosi rendelőintézetet, amelyet *dr. Tari Endre*, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője vett át a vasutasok és az egészségügyi dolgozók nevében.

A rendelőintézet a vasutasok, családtagjaik és a nyugdíjasok magas szintű egészségügyi ellátását biztosítja. Az intézményben negyven orvos fő-, illetve részfoglalkoztatásban és harminc egészségügyi szakdolgozó végzi gyógyító munkáját napi 130 órás gyógykezelési idővel.

G. J.

Előszállítás — kedvezménnyel

HUSZONKÉT FUVAROZTATÓ VÁLLALATTAL ÁLLAPODOTT MEG A DEBRECENI, 25-TEL A BUDAPESTI VASÚTIGAZGATÓSÁG

Az idei első negyedévben is — az esetlegesen fölös fuvarozási kapacitás kihasználására, valamint az őszi időszak áruforgalmának mentesítése érdekében — az előszállítások fokozását a debreceni igazgatóság is kedvezményekkel kívánja ösztönözni. Az előszállítási kedvezmény változatlanul a január 1-től március 31-ig terjedő időszakra vonatkozik: *a kavics, kő, mésztartalmú talajjavító anyagokra, beton- és vasbeton árukra, homokra, salakra és kohósalakra, továbbá műtrágyára terjed ki.*

A kedvezményt a vasút utólagos visszatérítés formájában nyújtja az átvevő vállalatok részére januárban és februárban összevontan, márciusban külön, a küszöbértéken felüli fuvarozás tonnájának megfelelően. A küszöbértéket a bázisok, vagy az elmúlt három év szállításának 90 százalékában szabják meg. A megállapodást a fogadó vállalat központjával köti meg a debreceni vasútigazgatóság kereskedelmi osztálya.

Az előszállítás eredményessége érdekében a megállapodásokat december 15-ig kellett megkötni. A feladó vállalatok depóképzéssel, míg a fogadó, felhasználó vállalatok diszpozíció előrehozással és a fogadási, kirakási készség növelésével segítették elő az előszállítás eredményességét. Az ettől eltérő megállapodást is támogatják, amikor az átvevő fuvaroztató vállalja, hogy a kedvezményezett árukból az egész évi anyagot az első félévben fogadja.

A debreceni igazgatóság területén *az első negyedévre 22 fuvaroztató vállalattal kötöttek előszállítási szerződést.* Az 1978-ban előszállítási megállapodást kötött 18 fogadó vállalaton kívül még négy fuvaroztatót sikerült megnyerniök az előszállításhoz: a csengeri Lenin Tsz-t, a Tiszamenti Tsz-t (Prügy), a II. Rákóczi Ferenc Mgtsz-t, és a hevesi Rákóczi Tsz-t.

Az előszállítást kötött vállalatok között 8 Hajdú-Bihar megyében, 10 Szabolcs-Szatmár megyében vállalta, hogy a küszöbértéken felül fogadja az árut. A két megyében összesen 330 ezer tonna küszöbértékre kötöttek megállapodást.

A tarcali vállalat az első negyedévre 110 ezer tonna kő vasúti szállítását tervezte. Folyamatosabban fog termelni, mint az előző években; a karbantartási munkákat már a III. negyedévben elvégezte, hogy a kő kitermelését az előszállítás időszakában ne hátráltassa.

A bánya helyzete, időjárási okok miatt jelenleg nem teszi lehetővé, hogy tovább fokozza termelését. Így a vállalati igényeket csak részben tudják visszaigazolni.

★

A budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi osztályának fuvarszervezői befejezték az előszállítási szerződéskötéseket. A szakemberek a múlt év november közepétől januárig nagyon sok fuvaroztatót felkerestek — *közülük 25 vállalattal 23 ezer 700 tonna kő, kavics, betonelemek stb. szállítására kötöttek megállapodást.* Az igazgatóság területén az idei szezonra a tavalyi 22 helyett 25 fuvaroztató, köztük négy új, a Pest megyei Út- és Hídépítő Vállalat, a Vegyiműveket Építő- és Szerelő Vállalat, a Szolnok megyei Építési Vállalat, a KPM Fejér megyei Közúti Igazgatóság, kíván élni az előszállítás adta lehetőségekkel. Az igazgatóság régi ügyfele, a *Betonútépítő Vállalat* ez alkalommal is a legnagyobb tételre ezer tonna építőanyagra kötött szerződést.

Az új rendelet szerint a kereskedelmi osztály az idén bauxit és tégla előszállítására nem szerződtetett, ezeket az anyagokat ugyanis folyamatosan kell fuvarozni.

A gépeket is bevetették

„Hócsata" a nyugat-magyarországi váltókon

Nyugat-Magyarországon, azaz a szombathelyi vasút-igazgatóság területén január derekán harmadszor támadott a tél. Az első kettő, a novemberi és a decemberi azonban csak „bemelegítésnek" számíthat a mostanihoz képest. Január 15-én este a havazást erős szél kísérte az igazgatóság egész hálózatán. 19 óra körül rendelték el a központi ügyeleti szolgálatot. Közel 200 vasutas dolgozó házi készenlétben várta, mikor kell munkába állnia.

A központi ügyelet még az esti órákban értesítette az embereket, akik egész éjjel, majd váltótársaik 16-án egész nap tisztították a váltókat. Talpon voltak a műszaki és gazdasági vezetők, *s „riadót fújtak" a gépeknek is.*

Rövid idő alatt 25—70 centiméteres átfúvások, *sőt Jánossomorjánál 2 méteres hóakadályok keletkeztek a vasúti pályán.* A tomboló szél nemcsak a friss, hanem még a régi, a decemberben lehullott havat is összehordta. Különösen nehéz helyzetbe kerültek az integra-dominó rendszerű biztosító-berendezéssel felszerelt állomások. A legsúlyosabb állapot a Bakonyban alakult ki. Ott vetették be az első hótisztító gépeket, hogy reggel az autóbuszok helyett el tudják vinni a bányászokat munkahelyükre. *Veszprém—Zirc—Dudar* között a megtisztított vasútvonalon csak nagy erőfeszítések árán, a hótörő menettel sikerült a bányászokat munkahelyükre szállítani.

Összesen három M62-esre és egy M47-esre szereltek hóekét. Munkába állt az UNIMOG univerzális hómaró is.

A Szombathely—Budapest közötti fővonal bakonyi részén — *Herend, Városlőd, Szentgál* állomásokon — minden igyekezet ellenére sem „fogadtak szót" a váltók. Végül is hőlégsugaras hóolvasztóval tisztították ki a három állomást.

Kemény küzdelem folyt *Sopron* és *Pápa* térségében is.

A soproni vonalon meg kellett szüntetni az ingavonatok közlekedését, s rendes vonatként jártak a szerelvények.

Pápa—Kisbér—Tatabánya-Alsó között a kismotorok nem bírták a munkát, helyettük csökkentett kocsiszámmal, gőzmozdonyvontatással jártak a szerelvények. Csapodnál 13 utasával a hóban maradt egy kis motorvonat. A délelőtti órákban szabadították ki egy gőzmozdonnyal.

A vezetők, műszakiak és fizikaiak összehangolt, áldozatkész munkájának köszönhető, hogy a súlyos helyzet ellenére nem állt le a forgalom. A vonatok 20—30 perces késésekkel ugyan, de közlekedtek, ami ilyen körülmények között dicséretes dolog. A közutakon teljesen megbénult a forgalom. Akik máskor autóbusszal járnak munkába, iskolába, illetve otthonukba, ezekben a napokban a vonatokat vették igénybe.

A tél évek óta nem tette annyira próbára a vasutasokat és a gépeket, mint az elmúlt napokban. A vasutasok azonban, dacolva a téllel, derekasan helytálltak.

Szelci Teréz

SZERENCS:

Törődnek az utánpótlással

Meghívót kaptak *Szerencs* állomás vezetői a város *Hunyadi János* általános iskolájától a közelmúltban. A tanárok arra kérték a vasutasokat, hogy a 120 nyolcadikos tanulónak és szüleiknek beszéljenek a MÁV munkájáról, az elhelyezés lehetőségeiről.

A vasutasok kapcsolata az iskolával nem újkeletű. *November 7-én például filmvetítést tartottak a gyerekeknek, szintén pályaválasztási tanácsadás céljából.* KISZ-alapszervezetük pedig állandó kapcsolatot tart az iskola egyik úttörőrajával.

A meghívásnak most is eleget tettek, és a beszámolót, ismeretterjesztést nagy érdeklődés kísérte. A vasutasoknak sok kérdésre kellett válaszolniuk.

Egy héttagú kollektíva ötlete:

1 millió 72 ezer forint megtakarítást eredményezett

A közlekedéspolitikai koncepció a debreceni járműjavító tő profiljának a négytengelyes tartálykocsik tervszerű megelőző karbantartását határozta meg. Az azóta eltelt egy évtized alatt a debreceniek sokat tettek azért, hogy a célkitűzéseket megvalósítsák. A feladatok sikeres teljesítését a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaversenyen kívül hasznosan segítette az újítómozgalom is. Az elmúlt három évben az újítók ötleteiből származó gazdasági haszon csaknem megduplázódott.

— 1976-ban az újítások 4,8 milliós megtakarítást eredményeztek, egy évvel később pedig ez a szám már 8,9 millió forintra emelkedett — tájékoztat *Riz Bertalanné* újítási felelős. *— 1978-ban tovább szélesedett az újítómozgalom és fontos szerepet töltött be a technológiai, a munkavédelmi és a szervezési célok valóra váltásában, az újítások elősegítették a tehervagonok forgalomból kieső idejének csökkentését, a futójavítások gyorsítását.*

Valamennyi ötlet közül kiemelkedik az úgynevezett HIKOP rendszerű, zárt ciklusú kerékpár javítási technológia, amely nagyobb termelékenységet, gazdaságosabb futóműszabályozást eredményezett. Sikeres volt a csapágytokok, gördülőelemek szalagszerű javítási-karbantartási rendszerének kidolgozása, amelyet azóta a MÁV több járműjavítójában is bevezettek. Ez könnyítette a nehéz fizikai munkát is.

A napirenden levő ötletek közül biztatóak a Dax jellegű görgős (ágyas) kerékpárok tengelyeinek felújítási munkáit egyszerűsítő javaslat gazdasági előnyei. A négytengelyes tartálykocsiknál is alkalmazott Dax kerékpárok tengelycsapjainak hibáit korábban Miskolcon javították. *A Miskolcra küldött tengelyek hosszú átfutási idejük miatt sokszor gátolták a folyamatos termelést.* Sőt mint ahogy több példa is mutatja szállítás közben a már megjavított, tűrésezett méretekkel ellátott csapok ismét megsérültek. Egy ilyen tengely ára több mint 8 ezer forint.

Az újítók egy régi használaton kívüli Lampart-rendszerű tengelycsap-szabályozó gépet alakítottak át. A gép a kerékvázak sajtolása nélkül automatikusan állítja elő a kívánt tűrésezett csapméretet. A gép felügyeletét szakképzetlen dolgozó is elláthatja. *Az ötletet kidolgozó héttagú kollektíva ezzel* 1 millió 72 ezer forint megtakarítást ért el.

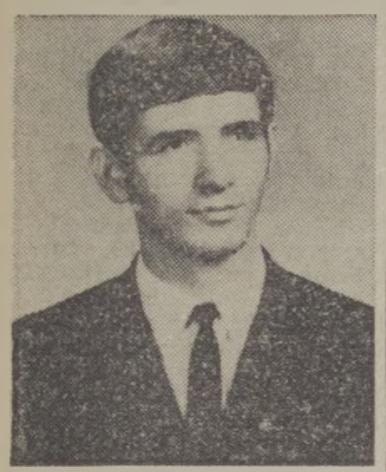
Négy tüzikovács egyszerűsítette a teherkocsik üzemközben megsérült ágyvezeték-összekötőinek egyengetését. Az újítók speciális sablont szerkesztettek, ami gépi sajtolóra szerelve termelékenyebbé tette az egyengetés munkáját. A megtakarítás évente eléri az 112 ezer forintot.

O. K.

Pályamunkások váltótisztítás közben
(MTI-fotó: Ilovszky Béla)

Vasi gőzmozdonyvezető

Harminc évesen a békemozgalomban



A december 1-én és 2-án a Budapesten megtartott IX. Magyar Békekongresszus elnökségében egy fiatal vasutas is helyet kapott. *Révész Károly*, a szombathelyi vontatási főnökség 30 éves gőzmozdonyvezetője két napig külföldi és hazai békeharcosok, neves politikai, ismert társadalmi személyiségek között foglalt helyet. Hogyan jutott el idáig a vasi mozdonyvezető? Erről érdeklődtünk néhány héttel a nagy esemény után.

— *Nagyon meglepett a jelölés* — kezdte a beszélgetést. — *Meglepetésemet fokozta, hogy a tizennyolc Vas megyéből érkezett küldött közül egyedül én kerültem be a negyventagú elnökségbe.*

Révész Károly 1966-ban került a celldömölki fűtőházba kocsilakatosnak. Mivel gyermekkori vágya a mozdonyvezetés volt, már hónap után gépre került fűtőnek. Néhány évvel később, 1971-ben Hatvanban tanfolyamelsőként gőzmozdonyvezetői vizsgát tett. Ekkor már Szombathelyen a vontatási főnökségnél dolgozott.

1975-ben sikerült szép otthonhoz jutni a város Joskár Ola lakótelepén. Abban az évben fejezte be tanulmányait is a Sávária Közlekedési Szakközépiskola levelező tagozatán. Mellette tanfolyamelsőként letette a motorvezetői vizsgát. Két éve a *Kiváló Ifjú Szakmunkás*, tavaly a *Szakma Ifjú Mestere* címet szerezte meg. Jó munkájának elismeréseként 1977 tavaszán *Kiváló Dolgozó* kitüntetésben részesült.

Két éve alakította meg társaival a *Latinka Sándor* brigádot, amelynek a vezetője. A szocialista cím elnyeréséért tíz gőzmozdonyvezető és kilenc fűtő küzd. Első figyelemre méltó cselekedetük saját munkaterületük létszámgondjainak enyhítése volt. *1977. augusztus elsejétől elsőként vállalták, hogy a mozdonyvezetők szükség esetén elmennek fűtőt helyettesíteni. A brigádban dolgozó valamennyi „vezérnek" megvan a motorvezetői képesítése is.* Mivel a gőzmozdonyvezetői képzés már megszűnt, ők vállalták, hogy a gőzösöket a végleges megszűnésükig kiszolgálják. Tavaly rendezett tisztasági versenyben a vontatási főnökség területén brigádjának a tagjai lettek az elsők az olajos — és szénfűtésű járművek kategóriájában. Megtudtuk azt is, hogy a vontatási KISZ-alapszervezetében vezetőségi tag.

— *Az előlegezett bizalmat és azt az élményt, amiben a kongresszuson részem volt, a munkahelyemen még jobb munkával, a békemozgalom aktívabb propagandájával igyekszem meghálálni* — mondotta a beszélgetés befejezéséül.

Sz. Jakab István

Egy élet munkája Bartókért

BESZÉLGETÉS DR. DEMÉNY JÁNOS ZENETUDÓSSAL

„Önmagunktól függ, hogy életünk pozitív vagy negatív előjelű. Az ember nem a sorsát, hanem annak előjelét választja meg. Aki jól választott, teljesíteni tudja hivatását, és ez külső-belső egyensúlyhoz vezet, s ebben az állapotban jól érezzük magunkat." Ez a mély bölcsesség, humanista derű sugárzik *Demény Jánosból*, aki beszélgetésünk összefoglalásaként, saját életének ars poeticáját fogalmazta meg ebben a gondolatban.

Bartók-levelek, dokumentumok

Demény János 1940—1977-ig volt kollégánk a vasútnál, s közben kutatott, gyűjtött: *Bartók-leveleket, dokumentumokat, a klasszikus görög világ emlékeit, magyar, román, szlovák kultúrkapcsolatokat, az ókor és a nagy itáliai reneszánsz, a Duna-völgye képzőművészetének legjavát és életbölcsességet.* Zongoraművésznek indult, jogtudományi doktor, kiváló vasutas és még kiválóbb Bartók-kutató lett. Az életpálya, s főként az életmű — amely most 63 évesen a delelőjén van — közel sem fér bele egy cikk szűkre szabott kereteibe. Csak ízelítőt lehet adni belőle.

Humanizmusa családi tradíció: édesapja mérnök, a MÁV Miskolci Üzletvezetőség egykori igazgatója a fasizmus fenyegető közelségében is ember tudott maradni. Fiát az akkor igen jó hírű Fodor Zeneiskolában taníttatta zongorázni, ahol a rendszer üldözöttjei, *Kadosa Pál, Willheim Lajos* tanítottak és találtak menedéket. Demény János ma is a legnagyobb szeretettel emlékszik vissza tanáraira, mindenekelőtt Willheim Lajosra, aki a modern zene iránt különösen fogékony fiatalember figyelmét Bartókra irányította. A harmincas években nemcsak azzal tűnt fel, hogy az akkor általánosságban elutasítással fogadott Bartók műveit rendszeresen (a zeneakadémiai növendékkoncerteken mintegy 25 alkalommal is) játszotta, hanem felismerte Bartók világra szóló jelentőségét a XX. század művészetében.

Személyes kapcsolat Bartókkal és Kodállyal

Első nagy Bartók- és Kodály-cikke már 1935-ben nyilvánosságot kapott. Ettől kezdve életének, művészi munkásságának Bartók a központja, s a mindinkább fasizálódó társadalmi-politikai légkörben *Bartók Bélában látja azt a szellemi vezetőt, aki nemcsak a magyarságnak, de a Duna-völgye valamennyi népének a kivezető utat mutatja az egyre mélyülő szellemi infernóból.* Bartók, aki nemcsak a magyar, hanem a környező népek ősi, népi hagyományaihoz nyúl vissza, s minden művészetet innen eredeztet, a Kárpátokon belül élő népek közös hangját találta meg s a kultúra összetartó internacionalizmusát állítja, a féktelen és önző nacionalizmussal szemben, addig Kodály, akinél több és maradandóbb kórusművet Palestrina óta (!) senki sem alkotott, a magyar zene ősi, elveszett hangját hozta vissza számunkra. Demény mindkettőjükkel személyes ismeretséget is köt. Ez Bartók Bélával — tartózkodóbb karaktere folytán — távoli, de Kodály részéről mindvégig közvetlen, sőt később sorsdöntő is. *Tény az, hogy Demény János olyan időben kezd foglalkozni mindkettőjük művészetével, amikor korántsem voltak még az egyetemes művészettörténet klasszikusai.* S 1935—1939 között számos cikket írt róluk, ezek gyűjteményes kiadása 1939-ben Fehér Buda címen jelent meg. Ugyanebben az évben lett Demény János a Magyar Államvasutak *„segédtiszti segélydíjasa"*.

A háborús évek (a hosszas katonai szolgálat, majd a fogság mellett) a szorgalmas gyűjtés kezdetét jelentették a fiatal tudós számára. Még nem mondott le zongoraművészi ambícióiról, de a Fodor Zeneiskola haladó szelleme folytán nem sokáig működhetett. Kezdetét veszi az a sokrétű levelezés, amely később világméretűvé vált. Célja, hogy minden dokumentum, levél írásos emlék, amely a nagy példaképpel Bartókkal összefügg, megmenthető legyen. Jellemző a levelezés méreteire, hogy *Molnár Antaltól* (akinek Az új zene című könyve különösen mély hatással volt rá) 330, *Weöres Sándortól* 540 levél van a birtokában —, hogy csupán néhányat kiragadjunk a sok ezer közül.

Döntő fordulat a felszabadulás után

1947. november 30-a azután döntő fordulatot hozott, a hadifogság után ismét a vasútnál dolgozó és közben a zeneművészetért lelkesedő Demény János életében. Kodály intenciójára a *Magyar Művészeti Tanács* hivatalosan megbízta a Bartók-levelek és -dokumentumok gyűjtésével. Ettől kezdve mintegy három évtizeden keresztül minden szabad idejét ennek a feladatnak szentelte. Számára nem volt társadalmi élet, szórakozás, hanem hetente, hónapokon, éveken át tartó megfeszített kemény munka: *napközben a vasútnál, este és éjjel otthon Bartók művészetéért.*

Már 1948-ban megjelent az első gyűjtés eredményeként mintegy 100 Bartók-levél, sok képpel, értékes összekötő és magyarázó szöveggel, utalással azokra, akikkel Bartóknak kapcsolata volt. 1951-ben újabb könyve jelenik meg, ez alkalommal 200 újabb levelet hozott nyilvánosságra. Ezután még szélesebb körű kutatómunka kezdődik: *Szabolcsi Bence* közreműködésével a Duna-menti államok Bartók-kutató tudósainak együttműködését szervezi meg s ennek a közös munkának az eredménye az 1955-ben kiadott újabb 300 levél. Munkáját és gyűjtő szenvedélyét nem törték meg azok a támadások sem, amelyek kétségbe vonták: van-e joga ezeket a leveleket közzétenni.

A megszállottak lelkesedésével gyűjtött, levelezett, kutatott és írt. *Bartók a zongoraművész* című könyve két kiadást is megért (1968 és 1973), a hetvenes években látott napvilágot *Éjszakai esztétizálás* című műve, a *Zenetudományi Évkönyvekben* jelent meg a Bartókról szóló kritikák gyűjteménye, s közben a Bartók-levelek német nyelvű kiadása 1960-ban, az olasz 1969-ben, az angol 1971-ben. 1976-ban — a *Bartók-archívum* hozzájárulásával — már 1099 Bartók-levél került kiadásra.

Nyugdíjba ment, de tovább dolgozik

Se szeri, se száma a Demény János által kiadott, és egyre több a róla megjelenő cikkeknek, értekezéseknek, kritikáknak, esszéknek. *Eddig megjelent könyvei mintegy 30 kötetet tesznek ki.* Zenetudományi munkásságáért, Bartók leveleinek gyűjtéséért és kiadásáért 1974-ben az *Erkel-díj* I. fokozatával tüntették ki az immáron Európa-hírű, de világszerte ismert zenetudóst.

1977. január 1-től — miután két évvel tovább szolgált — megvált utolsó vasúti munkahelyétől a MÁV Vezérigazgatóság szakkönyvtárától. Nyugdíjba ment, hogy tovább dolgozhasson. *„Az ember életútja spirálszerűen halad felfelé, s időnként megáll, körülnéz. Idősebb korában visszatalál eredeti sokrétűségéhez: ifjúsága sokoldalú érdeklődéséhez"* — mondja Demény János a hosszúra nyúlt beszélgetés végén. S ezt a „visszatérést" újabb könyvek, Bartók-dokumentációk, cikkek jelentik a *Kortársban*, az *Új Írásban*, a *Tiszatájban*, s ki tudja megannyi irodalmi és művészeti folyóiratban.

Demény János még húszéves sem volt, amikor az akkor ismeretlen Bartók művészete ragadta meg s egy életet fordított arra, hogy megmentse az utókornak az élő Bartókot. „Visszatérése" ifjúságához most további — lassan feledésbe menő — magyar szellemiségek újrafelfedezését is szolgálja. *Kerényi Károlyról*, a görög mitológia nagy magyar tudósáról szóló cikkében Bartók, Kerényi és a saját maga évtizedeken át ápolt gondolatához „a Duna-völgyi kultúrák, köztük a magyar megrendítő sokszínűségé"-hez is visszatér. Ez a sokszínűség jellemzi leginkább munkásságát.

Dr. Csillag Ferenc

Művészeti csoportok évzárója

December 16-án a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának nagytermében tartották meg a műkedvelő művészeti csoportok évzáró ünnepségét, melyen közel kétszázan vettek részt.

Szalóki József, a művelődési ház igazgatója ismertette az amatőr együttesek 1978. évi tevékenységét. Elsőként az 1896-ban alakult férfikórust méltatta. A 61 tagú, az utóbbi években megfiatalodott kórus jó munkáját dicséri, *hogy négy alkalommal kaptak aranykoszorús minősítést és legutóbb aranykoszorús diplomával jutalmazták munkájukat. Tavaly a Kóruspódium című műsor keretében rádiófelvétel is készült velük.* Részt vettek a városi felszabadulási, nőnapi, május elsejei és a KMP jubileumi rendezvényein. Ott voltak a munkásdalosok országos találkozóján, valamint a Vándor Sándor-fesztivál megyei bemutatóján Celldömölkön.

A *fúvószenekar* jelenlegi létszáma huszonöt. Ők is részt vettek a városi rendezvényeken. Szerepeltek a lipcsei ifjúsági zenekar szombathelyi fogadásán és a *Fürst Sándor* születésének 75. évfordulóján a kommunista mártír szülőfalujában Rumban rendezett ünnepségen. Természetesen a vasutasnapon ők adták a hangszeres kíséretet a koszorúzásnál és az ünnepségen.

A tizennyolc tagú modern *társas táncegyüttes* célja, hogy propagálja és megismertesse a mindennapi életben előforduló táncok színvonalasabb művelését. Ők is állandó szereplői az üzemi, a városi és megyei megmozdulásoknak. A megyeszékhely Művelődési és Sportházának táncegyüttesével közösen alkotják a *Sávária Formációs Klubot.* Sikerrel szerepelt az együttes a területi és országos versenyeken. December elsején és másodikán Miskolcon megrendezett országos formációs bemutatón a tánccsoport másodízben nyert nívódíjat.

A képzőművészeti csoport tagjai az utóbbi években szintén sokat fejlődtek. A tizenhat tagot számláló alkotó szakkör további fejlődése várható. *Simon Iván* festőművész alig egy éve vezetője a csoportnak és e rövid idő alatt is lényeges változás mutatkozik a kör művészi és tartalmi színvonalában.

Az évzárón megjutalmazták a legjobbakat, majd az együttesek mutatkoztak be és a szakkörök munkáit tekintették meg. A részvevők szavazatai alapján a különböző művészeti ágakban „közönségdíjakat" adtak ki.

Sz. Jakab István

Ünnepi elnökségi ülés

Mint azt lapunk január 13-án megjelent ez évi, első számában jelentettük, január 10-én, a Magyarországi Vasutasok Szövetsége megalakulásának 60. évfordulója alkalmából ünnepi elnökségi ülésre került sor szakszervezetünk székházában. Az ülés megkezdése előtt szakszervezetünk vezetői veteránokkal találkoztak, majd megkoszorúzták a munkásmozgalom névtelen vasutasmártírjainak az épület bejáratánál levő emléktábláját.

Képeinken az ünnepi ülés, illetve a koszorúzás egy-egy mozzanatát örökítettük meg.

Koszorús Ferenc főtitkár, Kajcsa József és Molnár György titkár elhelyezik a koszorút az emléktáblán

Gyócsi Jenő, a vasutas-szakszervezet elnöke ünnepi megemlékezését tartja.

Négyen az ünnepség részvevői közül. Balról jobbra: Piesk Albert budapesti, Bodnár Lajos szegedi veterán, Feleky Pál alelnök és Pánti Béla nyugdíjas, volt alelnök

(Skoda László felvételei)

Jöhetsz holnap is

Raffai Sarolta legújabb könyvéről

A zárt közösségek problémakörével több írásában foglalkozott már *Raffai Sarolta.* Az *Egyszál magam*, a *Morzsahegyek* és más műveiben is találkozhattunk a falu, a kisváros világával, amelyben mindenkit ismer. Ezekkel az írásokkal mutat rokonságot az író legújabb regénye, a *Jöhetsz holnap is.* Legközelebb az Egyszál magam című regényéhez áll. A rokonságot nemcsak a téma, hanem a megformálás, az elbeszélés módja, az egyes szám első személyben való megszólalások és az írói szemléletmód hasonlósága-azonossága is jelenti. A két mű ikertestvére egymásnak. Mindkettőben arra vállalkozik Raffai Sarolta, hogy választ keres a zárt közösségekben lejátszódó sorsok, történések miértjeire.

A *Jöhetsz holnap is* című regényében ezt a választ egyetlen házasság, egyetlen sorstörténés vizsgálatával adja meg. A magára marad: *Meskó Mari* életének alapos megfigyelésével; aki magányával, boldogtalanságával nem mert szembenézni. Nincs bátorsága harcba szállni önmagával és környezetével. Addig őrlődik a sors szorításában, míg teljesen megsemmisül.

Mindezt drámai erővel írja meg Raffai Sarolta. Megrázó, kegyetlen sorokban, amivel figyelmeztetni akar valamennyiünket: *minden ember érezzen felelősséget önmaga és mások sorsának alakulásáért.*

M. J.

SZELLEMI VETÉLKEDŐ

A *hatvani csomópont* MSZBT-tagcsoportja az elmúlt esztendőben több kulturális és sportrendezvényt szervezett. Legutóbb — a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére — rendezett szellemi brigádvetélkedőt, amelyen tizenegy szocialista kollektíva vett részt. A politikai jellegű témákon kívül a versenyzők számot adtak irodalmi ismereteikről is.

Az első helyezett csapat ezer, a második hatszáz, a harmadik pedig négyszáz forint jutalmat kapott.

Vezet az ittasság!

Mérlegen a MÁV munkavédelmi tevékenysége

Ezekben a napokban a népgazdaság minden területén mérlegre teszik az 1978-as évben végzett munkát. Ezt tesszük mi is, amikor számba vesszük *a MÁV 1978. évi munkavédelmi helyzetét.* Ez nem könnyű feladat, mert itt a közgazdasági mutatók értékmérői nem érvényesülnek, vagy csak többszörös áttételen keresztül bizonyíthatók. Az objektív tényadatokon túl ugyanis azokat a hatásokat is számításba kell venni, amelyek eredményei egyelőre még nem mutathatók ki, vagy később éreztetik hatásukat. Így munkavédelmi feladataink ellátásának fokmérője nem lehet csak az üzemi balesetek számának alakulása. Amikor megvonjuk a munkavédelmi tevékenység mérlegét számításba kell vennünk más összefüggéseket is.

Csökkent az üzemi balesetek száma

Véleményünk szerint *az üzemi balesetek alakulása a biztonságos munka mércéjének csak egyik meghatározója.* Munkánk tényleges értékelését a be nem következett balesetek alapján lehetne elvégezni. Sajnos, ma még nem állunk olyan jól, és nem rendelkezünk olyan eszközökkel, módszerekkel, amelyek segítségével kimutathatnánk, hogy hány balesetet előztünk meg. Intézkedéseink hatékonyságának elemzése után erre csak következtetni tudunk. Így csak hagyományos módon, a baleseti mutatók összehasonlítása útján tudunk erről számot adni.

Mindenekelőtt örvendetes, hogy csökkent az üzemi balesetek — köztük a halálos és súlyos csonkulásos balesetek — száma. *Ez a csökkenés a halálos baleseteknél, mintegy 12, az egyéb eseteknél 4%-os.*

Nem vagyunk szerénytelenek akkor, amikor a balesetek számának csökkenését egy folyamatos javulás előjelének tekintjük, amely azoknak az intézkedéseknek a hatását jelzi, amit az eredményes balesetelhárítás érdekében tettünk az elmúlt évben. *Az e téren kifejtett, sokirányú munka eredményességét az is jellemzi, hogy az előző évi üzemi balesetek számának emelkedő tendenciáját sikerült megállítani.* Tevékenységünket vizsgálva, arra a következtetésre jutottunk, hogy a MÁV-nál a munkabiztonság helyzetét sok, állandóan és ideiglenesen ható intézkedések együttes hatása befolyásolja. Ezt bizonyítják az üzemi balesetek okszági összefüggéseiből levont következtetések is.

Kétségtelen tény, hogy a MÁV munkavédelmi helyzetére a legkedvezőbb hatást a műszaki fejlesztések, beruházások és a korszerűsítési munkák eredményeként bekövetkezett munkakörülményi változások gyakorolják. Ennek a tevékenységnek a hatása napról napra érezhető, elsősorban a korszerű vontató járművek arányának a növekedésében, a pályafenntartási-építési munkák, a nehéz fizikai munkák gépesítésében, az anyagmozgatási munkafolyamatoknál a termelésben, s a szolgáltatásban.

Őszintén meg kell mondani, hogy a korszerű, magasabb műszaki, technikai, technológiai színvonalat *eddig nem tudtuk és jelenleg sem tudjuk biztosítani a rendezőpályaudvarok nagy többségénél, s a vontatási telepek egy részénél.* Nem véletlen, hogy a halálos csonkulásos balesetek több mint 70%-a, a balesetek egyharmada ezeken a területeken következik be.

Ezek a tények meghatározzák a jövő munkavédelmi fejlesztéseinek irányát és területét, fokozottabban igénylik a baleset-megelőző tevékenység hatékonyabbá tételét.

A gazdasági vezetők felelőssége

Mindaddig, amíg a munkakörülményekben — beleértve a munkafolyamatok technikai-technológiai korszerűsítését is — a kívánt változást elérni nem tudjuk, a kiegészítő védelemnek — védőfelszerelés, URH rádióval történő ellátás stb. — nagy szerepe lesz.

A tényleges hatások számbavételénél *nem hagyhatjuk figyelmen kívül a gazdasági vezetők munkavédelmi tevékenységét sem.* Megítélésünk szerint munkájuk javult, de az előrelépés, a munkavédelem helyének és szerepének szemléleti megítélésében még lassú. Hasonló a helyzet a munka közvetlen irányítóinál is. Igaz, hogy az utóbbi időben határozottabban megkövetelik a munkavédelmi előírások betartását, *de még mindig kísért az a felfogás, hogy a munkavédelmi előírások betartása lassítja a termelő munkát.* Sajnos még akadnak olyan gazdasági vezetők, akik csakis a termelési eredmények bűvöletében élnek. Pedig a biztonságot az üzemi érdek alá rendelni egyet jelent az üzemi érdek semmibe vételével.

Nagy jelentőséget tulajdonítunk a balesetelhárításban a munkavédelmi oktatásnak. Sajnálatosnak tartjuk, hogy az oktatásra fordított anyagi és személyi befektetés hatékonyságában *szolgálati főnökségenként nagy eltérések vannak.* Ezt felismerve, a jövőben anyagi és szellemi erőforrásainkat nagyobb mértékben fordítjuk a munkavédelmi oktatás javítására.

Eredményesnek mondható a munkavédelmi aparátus baleseteltelhárító tevékenysége. Munkájuk szakmai színvonala fejlődött. *Különösen a műszaki megelőzésben, a balesetek vizsgálatában, a következmények után tett intézkedések kezdeményezésében vállalnak tevékeny szerepet.* Ez az aparátus azonban egyedül nem képes, de nem is feladata, hogy a munkavédelemnek minden terhét magára vállalja.

Felmérhetetlen segítség

A munkavédelemhez nagy segítséget nyújtanak a szakszervezeti szervek. A Vasutasok Szakszervezete rendszeresen foglalkozik munkavédelemmel. *Az elnökség és a titkárság határozatai előremutatóak, a helyzet tényleges ismeretére épülnek.* Többek között vizsgálták a munkavédelmi oktatás helyzetét, a beruházások és kivitelezések, üzembehelyezési eljárások, munkavédelmi előkészítésével kapcsolatos tapasztalatokat.

A szakszervezet központi vezetősége legutóbb 1978. december 29-én tűzte napirendjére a vasút munkavédelmi helyzetét. A testületek tevékenységén túlmenően, szinte felmérhetetlen az a segítség, amit a több ezer főt számláló szakszervezeti munkavédelmi aktivista-hálózattól a dolgozók közvetlen kapnak.

1978-ban a MÁV-nál több olyan intézkedés történt a baleseti helyzet javítása érdekében, amelyeknek kedvező hatása ebben az évben kell hogy realizálódjon.

Ilyen intézkedések közé soroljuk:

— *a vasútigazgatói munkavédelmi szemlék bevezetését és az ezt követő intézkedések megtételét,*

— *a halálos és súlyos balesetek tanulságainak szélesebb körű ismertetését,*

— *a baleset után az érintett szolgálati hely vezetőjének számonkérését,*

— *vezetői értekezleteken egy-egy vasútigazgató beszámoltatását területe munkavédelmi helyzetéről.*

Jó szolgálatot tesz az ügynek a munkavédelmi agitáció és propaganda munka, a balesetelhárítási hetek, a ki mit tud vetélkedők, a filmnapok, a munkavédelmi konferenciák, amelyek hatására a dolgozók munkavédelmi szemlélete kedvezően változik.

A teljes igazsághoz tartozik, hogy a felsorolt változások mellett olyan káros jelenségekkel is találkozunk, amelyek a balesetelhárítást hatásában lerontják. Ezek közé soroljuk:

— *a krónikus munkaerőhiányt a legbalesetveszélyesebb munkakörökben (sarus, kocsirendező, pályamunkás),*

— *a kényszerű munkaerőátcsoportosításokat, kirendeléseket,*

— *a munkaerővándorlást, amely kedvezőtlenül hat a munkafegyelemre, de különösen annak részét képező munkabiztonsági fegyelemre, stb.*

Ez megmutatkozik a munkahelyi vezetők elnéző magatartásában és abban, hogy dolgozóink jelentős része felelőtlen kockázatot vállal, figyelmen kívül hagyva a munkavédelmi előírásokat, holott ezek betartása eleve biztosíték arra, hogy a munka során a balesetek elkerülhetők legyenek.

Az alkohol is szerepet játszott

Az üzemi balesetek kiváltó okai között *az ittasság, a munkahelyi alkohol fogyasztás is jelentős szerepet játszik.* Hosszan sorolhatnám azokat a szomorú eseteket, amikor az ittasság közrehatott a baleset előidézésénél.

Bizonyára ma is élne *G. András* 37 éves tolatásvezető, két kiskorú gyermek apja, aki meggondolatlanul két összetoló kocsisor előtt a kereszteződésen akart átmenni. Cselekedete ittasságával is összefügg. Ezért életével fizetett. Ugyanígy járt *M. József* 58 éves átrakómunkás, aki egy áthaladó vonat űrszelvényébe lépett. Itt is az ittasság játszotta a főszerepet.

R. István 34 éves ács ma is élne, ha nem ittasan használja az általa is ellenőrzésre kötelezett álványzatot, amely a munkabiztonsági előírásokat nem elégítette ki. Ittassága és ellenőrzési kötelezettségének elmulasztása az életébe került.

Nagyon sokszor elemi kötelességmulasztás okozza a tragédiát. *K. Ferenc* 51 éves málházó például azért hagyta el szolgálati helyét, hogy egy beérkező vonaton üres italos üvegeket gyűjtsön. A vonat közben elindult. A málházó a mozgó vonatról leugrott. Bizonyára az üvegek is akadályozták, mert ezúttal elvétette az ugrást.

E. György 41 éves kocsirendező a vontatott járműveket lábbal kísérelte meg szétakasztani, *közben az ütközőtokról a kerekek alá esett és a helyszínen meghalt.*

Még ma is élne *T. József* 57 éves csoportvezető, ha a javítás alatt álló dízelmozdonyt a javító vágányon váratlan megindulás ellen biztosítják, illetve betartják az óvórendszabályi előírásokat.

Megszívlelendő tanulságok

Hosszú lenne a felsorolás, de talán ennyi is elegendő ahhoz, hogy mementóul szolgáljon mindannyiunk számára. *Tanulság, hogy életünket soha sem szabad felelőtlenül kockáztatni.* Ez egyrészt vonatkozik a vezetőkre, a munkahelyek irányítóira, akik felelősök a biztonságos munkafeltételek megteremtéséért, másrészt azokra is, akik személyes magatartásukkal szavatolhatják, hogy munkaközben betartják a munkavédelmi előírásokat, az érvényes utasításokat.

A mai követelményeknek megfelelő a helyes munkavédelmi szemlélet és gyakorlat kialakítása érdekében a vezetők minősítésénél, anyagi és erkölcsi megbecsülésénél a munkavédelmi tevékenységet az eddigieknél nagyobb súllyal kell figyelembe venni.

Nagyobb gondot kell fordítani a balesetelhárítási oktatásra. *Arra kell törekedni, hogy a munkavédelmi oktatás szerves részét képezze a szakoktatásnak,* s legalább olyan színvonalon végezzük, mint a vasúti szakképzést.

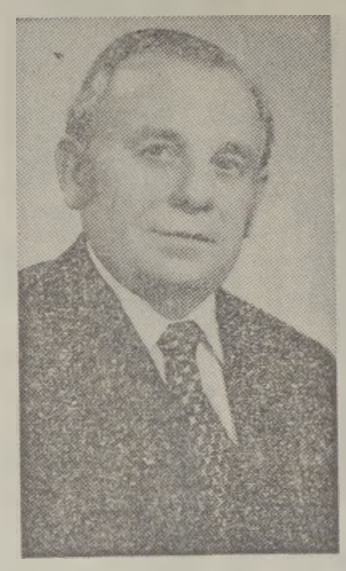
Az eddigieknél is hatékonyabb munkavédelmi ellenőrzésre kell törekedni. Az ellenőrzések során feltárt hiányosságok megszüntetését pedig következetesen számon kell kérni az illetékesektől. A balesetért felelős személyekkel szemben minden esetben szigorú felelősségre vonást kell alkalmazni.

A jövőben a vasút minden területén szigorúan meg kell követelni a fegyelmet, a pontos, körültekintő munkát. Céltudatos, hatékony munkavédelmi agitációval javítanunk kell a munkahelyi morált, az egymásért érzett felelősség elvét, a balesetek megelőzésében.

Szemők Béla
szakosztályvezető-helyettes

Vasutasarcok

A különszerződéses segéddíjastól a kiváló vasutas főfelügyelőig



Pápa Ede főfelügyelő, a szombathelyi vasútigazgatóság személyszállítási csoportvezetője, november 7. alkalmából Kiváló vasutas kitüntetésben részesült. A kitüntetést *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi minisztertől vette át, a KPM-ben rendezett ünnepségen.

A néhai apa három gyermekét adta az államvasút szolgálatába. S mivel Pápa Ede felesége is a vasútnál dolgozott, mi sem természetesebb, minthogy életük meghatározója, családon belül és azon kívül, a vasút maradt. Az a vasút, ahová annak idején oly nehéz volt bejutni. 1939-ben, az érettségi után többször is próbálkozott, kérelmét válaszra sem méltatták. Így lett szellemi szükségmunkás, előbb a szombathelyi adóhivatalban havi 24 pengőért, majd a felsőrajki jegyzőségen írnokoskodott.

Végül 1940-ben — protekcióval — felvették a vasúthoz különszerződéses üzemi segédtiszti segéddíjasnak! Kapott egy szerződési záradékot is: *„Szolgálata bármikor, minden indoklás nélkül felmondható".* Ebben a szűkszavú, rideg közlésben benne volt a kor közgondolkodása és szociálpolitikájának lényege is.

1941-ben Erdélybe *Városkolyos*, utána *Ciaány* állomásokra kerül. Előbb térfelvigyázó, majd forgalmi szolgálattevő. A szakvizsgák után címe „forgalmi napidíjasra" változott. A tisztképzőn hat hónap alatt szerezte meg a tisztviselői minősítést és vált „üzletgyakornokká": Ez a háború miatt csonka tanfolyam volt.

Ezt követően *Hajmáskér, Veszprém-külső, Szombathely, Székesfehérvár* és ismét Szombathely következett. Egy távirat elég volt és indulni kellett az új munkahelyre.

Ülünk egymással szemben és életéről, a vasútnál eltöltött csaknem negyven év fontosabb „állomásairól" beszélgetünk.

— *A menetirányítást Székesfehérváron, közvetlenül a szovjet katonáktól tanultam. De Veszprémben, Szombathelyen már én is tanítottam másokat. Amikor vonalbiztos lettem a Pápa—Tatabánya közötti vonalon, már hasznos forgalmi tapasztalatok álltak mögöttem* — emlékezik a felszabadulás utáni évekre. — A módszeres felkészítés abból állt, hogy két évenként más-más vonalat kaptak a vonalbiztosok. Ez a megoldás arra volt jó, hogy megismerték a vasútigazgatóság személyi összetételét, a menetfordulókat, menetrendszerkezetet.

— E sokrétű feladatok közül melyik nőtt legjobban a szívéhez?

— *A maga idejében mindegyiket szerettem!* Amikor Erdélyben térfelvigyázóként vágányutat készítettem elő, azt hittem ez a legnagyobb dolog, amikor a forgalmat irányítottam akkor úgy tűnt, hogy a csúcson vagyok. Ám az utóbbi tíz évben a személyszállítás vezetése adott sok örömet és gondot.

— Úgy véli, hogy a vasútnál eltöltött évek alatt munkájában mindig volt valami új?

— Valóban így volt! Egy vonat elindításában, a nyári forgalom szervezésében, a takarítás gépesítésében, a helyjegy központ létrehozásakor új és új feladattal álltam szemben. *Gond és öröm, siker és kudarc sorozatából állt az életem.* A vasúti munka csapat munka. Itt a munkatársak szerepe meghatározó. Én mindi gszerettem a munkámat és az embereket.

Közéleti magatartását is átszőtték eme jó tulajdonságai. A megyei Munkaügyi Bíróság ülnökeként hosszú évek óta pártolja az igazságot.

Az eredmények nem születnek önmaguktól. Néha nehéz hétköznapok gyötrelmei, buktatói hozzák meg az ünnepeket. Pápa Ede életútja a „különszerződéses üzemi segédtiszti segéddíjas" címtől a Kiváló vasutas főfelügyelőig mégis egyenletesen ívelt, egy megingás nélküli emberi törekvés kifejezőjeként.

V. Szabó Béla

DEJTÁR KISÁLLOMÁS

Fiatalok a főnök védőszárnyai alatt

Míg Dejtár állomásra utaztam, hogy találkozzam az állomás vezetőjével, *Molnár János* főfelügyelővel, eszembe jutottak az első vörössapkás éveim. Mint sok más fiatal szolgálattevő, azokban az években én is dolgoztam a kis állomáson. Ifjúságom kedves emlékei kötődnek Dejtárhoz.

Az érkező vonatot egy fiatal szolgálattevő fogadta, mellette, egy ugyancsak fiatal váltókezelő és az állomásvezető állt. Tíz évvel ezelőtti magamat láttam viszont a fiatal, nyulánk szolgálattevőben, amint a főnök védőszárnyai alatt elmenesztette a vonatot Drégelypalánk felé...

Elgondolkoztam. *Vajon, hány fiatalt is indított már útnak Molnár János,* ez az alacsony termetű, csupaszív ember, akit 1955 április 22-én neveztek ki Dejtár állomás vezetőjévé.

— *Akkor három szolgálattevő és három váltóőr dolgozott 12/24-es fordulóban* — emlékezik vissza Molnár János az első dejtári évekre —. *Az állomáson különösen sok darabáru került feladásra.* Naponta 7—8 kocsit raktunk meg Vác, Budapest- Nyugati és Rákospalota—Újpest állomásokra, ezen kívül 50—60 zsákot is beraktunk naponta a személyvonatok kalauzkocsijába. Az utasforgalom is nagy volt. A környező községek lakói mind állomásunkról utaztak. Reggelenként 300-an is felszálltak egy-egy személyvonatra.

— Az elmúlt év tavaszán az üzemszervezéssel egyidejűleg az állomásunkon is létszámcsökkentést hajtottak végre — folytatta —. A négy szolgálattevő helyett kettő maradt és 13/35-ös fordulóban dolgoznak. A váltókezelők ugyancsak ketten maradtak. *Szolgálatukat úgy szabályoztuk, hogy az utolsó vonattal a vidékről bejárók is haza tudnak menni családjukhoz.* Ilyenkor — este 20.25 után — a jelzőket továbbhaladást engedélyező állásba állítják s a forgalmat a két szomszédos állomás, Balassagyarmat és Drégelypalánk szabályozza. A szolgálat szünetelése alatt — este 20.25-től reggel 7.25-ig — az utasok a menetjegyet a vonaton válthatják meg pótdíj nélkül.

Az állomásvezető szolgálata reggel 8—12-ig, délután 14—18-ig tart, de a főnök sokszor besegít a szabadságok és a betegségek ideje alatt. Ha pedig ő van szabadságon, akkor a szolgálatban levők helyettesítik.

Dejtárnak két vonatfogadó és egy rakodó vágánya van. Legnagyobb szállító partnerük a Zöldért. *A nyári hónapokban a zöldáruval megrakott kocsik 90 százaléka exportra megy.* Másik partnerük, a Nógrád megyei Gabonafelvásárló és Malomipari Vállalat is igen nagy forgalmat bonyolít le. Ezenkívül az Érsekvadkerti Magyar—Csehszlovák

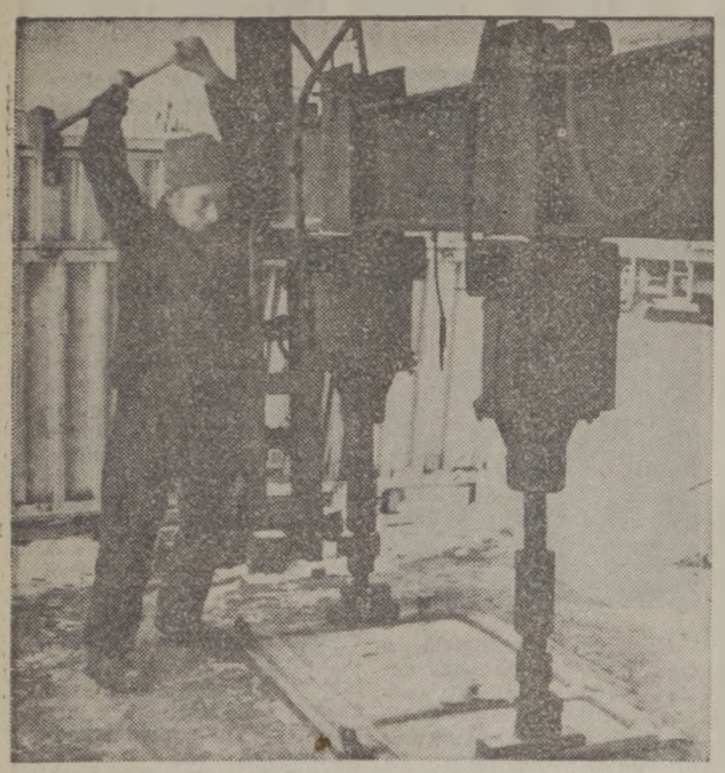
Barátság Termelőszövetkezet, az ÁFÉSZ és az Erdőgazdaság is állandó szállító partnerük.

Az örökmozgó, jól szervező főnöknek nagy érdemei vannak abban, hogy Dejtár Drégelypalánk és Nagyoroszi állomásokkal együtt minden évben elnyeri az Élüzem címet.

Molnár János állomásvezető több évtizedes eredményes munkáját ismerték el, amikor az elmúlt év november 4-én *Urbán Lajos* államtitkártól átvehette a *Kiváló Munkáért* kitüntetést. **Ketykó István**

Kocsijavítók között Rákoson

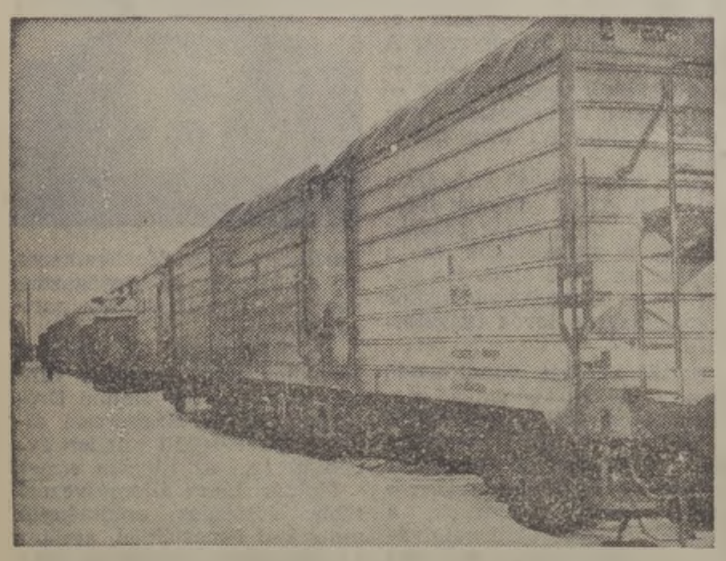
Rákos csomópont vontatási főnökségének kocsijavító műhelyében havonta 500—600 teherkocsi futójavítását, illetve közbenső fővizsgálatát végzik. Ebben a műhelyben javítják a hűtőkocsikat is. A tél itt is próbára teszi a dolgozókat, ilyenkor nehezebb a munka



Kelemen Menyhért egy Es sorozatú kocsi oldalajtaját egyengeti

Vinczey László csoportvezető és brigádja a helyére illeszti a kijavított kocsiajtót

Balogh Béla szocialista brigádja a Gbgs sorozatú kocsik tengelycsapjainak vizsgálata közben



Közbenső fővizsgálatra váró kocsik az egyik vágányon

(Óvári Árpád képriportja)

A kollektív munka eredménye:

Kelebián folyamatos a tranzitszállítás

Az évvégi hajrá, mint korábban minden évben, decemberben is tovább növelte a határállomások amúgy is erős forgalmát. Hogy miként birkóztak meg a feladatokkal Kelebián, arra az elmúlt év utolsó napjaiban kerestünk választ.

— *Állomásunkon november végéig 15 ezer kocsival több lépett ki- és be, mint 1977 azonos időszakában* — tájékoztat *Asztalos Sándor* állomásfőnök. — *Ez a tempó decemberben tovább fokozódott, s napról napra jobban érződött az évvégi hajrá. Ezekben a napokban átlagosan 900 kocsi lép ki- és be, de volt olyan nap is, mint december 26-a, amikor 1048 kocsi fordult meg állomásunkon.*

Fények és árnyak

— Úgy érzem sikeresen megbirkóztunk a feladatokkal — folytatta. — Erre utalnak eddigi eredményeink: *a vonatközlekedési terv jobban alakult a tervezettnél.* Gondosan ügyeltünk a vonatokra előírt technológiák betartására. A belépési technológiánkat az előírt 95 százalék helyett 97,62-re; a kilépőt 100 helyett 122,15 százalékra teljesítettük, ami azt jelenti: 145 perccel szemben 118,71 perc alatt készültek el a kilépő vonatok. A kocsitartózkodás is jól alakult. *Az egy kocsira tervezett 7 órás tartózkodási időt 6,28 órára szorítottuk le. Lényegesen javult az idegen kocsik állomási tartózkodása is.* Éves áruszállítási tervünket pedig már november végéig ezer tonnával túlteljesítettük.

A eredmények mellett, mint azt az állomásfőnök elmondotta, gondok is jócskán akadtak. Ezen a december végi napon is *85 feltartott kocsi volt az állomáson*, egy részük kiviteli engedélyre, más részük átrakás, rakományigazítás, túlsúly lerakása miatt várakozott. Ezek a feltartóztatások akadályozzák az állomás munkáját, hiszen rendszeresen vonatfogadó vágányokat foglalnak el ilyen kocsikkal. Igen sok a javításos kocsi. Az okokat keresve a helyszínen, a vágányok mellett, a műszaki kocsiszolgálat dolgozóitól kaptunk feleletet:

— *Nem egyértelmű a kocsik átvétele a határállomásokon* — mondják. — *Sok olyan műszaki hiányosság fordul elő Kelebián, amelyeket már a belépő határállomásokon — elsősorban Szobon, Somoskőújfalun és Hidasnémetin — észlelni kellett volna.* Különösen a négy tengelyes PKP-s kocsikon van sok beégett féksaru, némelyiknél csak villanyaparáttal tudják kivágni a fékháromszögeket. Féktuskóból havonta 1500—1600-at cserélnek ki. Sok problémát okoznak a kilépő tartálykocsik is, laposkerék esetén alig találnak megoldást. A belföldi állomások sem ügyelnek mindig a kocsikra. *sűrűn előfordul, hogy a kilépésre váró tartálykocsi lefejtő váltója, berendezése hibás, emiatt csepeg, folyik a kocsi tartalma.*

Együttműködés a szállítatókkal

— *A tranzitszállítás a gondok ellenére is folyamatos* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Kiss Gyula* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — *A szállítások zavartalan végzéséhez igen sok segítséget adunk partnereinknek.* Az év végéhez közeledve mind gyakrabban előfordul a vámkiviteli engedélyek kimerülése, erre időben felhívjuk a figyelmet. Fontos feladatunknak tartjuk az exportáruk időbeni továbbítását, a Ganz-MÁVAG például december 13—21. között 56 hídszerkezeti elemekkel megrakott kocsit küldött a Novi-Sad-i Duna-híd építéséhez. A ma reggeli vezetői megbeszélésen is fő hangsúlyt kapott az exportáruk mielőbbi továbbítása.

— Milyen fontos szállítmányok érkeztek külföldről?

— Évente visszatérő feladat a déligyümölcs küldemények fogadása. November elejétől 520 citrommal és narancsosal megrakott kocsi lépett be. Ezek vámkezelése és növényegészségügyi vizsgálata gyors és körültekintő munkát igényelt. Hasonló munkát követelt a Dél-Amerikából érkező szójadara átvétele, amit azután innen indítottunk útnak az ország takarmánykeverő üzemeibe.

Vasutas szívvel

— Milyen Kelebián a helyi forgalom?

— *Tranzit forgalmunkhoz viszonyítva elenyészően kicsi.* Feladásunk 70 százalékát az Erdőgazdaság adja, mellette legjelentősebb a Tompai KTSz házgyári lakások beépített szekrényeinek feladása. Leadási forgalmunk megduplázódott, ami a tompai határátkelőhely kialakításához érkezett nagy mennyiségű sódernek tudható be.

— Létszámgondjaik vannak-e? — kérdezem az állomásfőnököt.

— *Tizenkét kocsirendező hiányzik. Januártól két idős dolgozót orvosilag eltiltottak a munkától, pótlásuk nagyon nehéz.* Megpróbáltuk újrafelvételesekkel betölteni a hiányzó létszámot, de kevés sikerrel. az orvosi vizsgálatnál kiderült, hogy színtévesztők, így nem alkalmazhatók kocsirendezőnek. *(Volt közöttük olyan is, aki érvényes gépjárművezetői engedéllyel rendelkezik!?)* Sajnos, a fizikai dolgozók közül többet ilyen ok miatt nem oszthatunk be bárcázónak. A többi munkaterületen már jobb a helyzet, de a forgalom további erősödése esetén feltétlen szükséges a kocsiszolgálati és egyes kereskedelmi munkakörök megerősítése.

A kocsirendező hiányból adódóan az állomás határ felőli oldalán dolgozó II-es tartaléknál egy + egy fővel dolgoznak. *Horváth István*, az egyik legtapasztaltabb tolatásvezető erről így beszél:

— *Egy plusz két kocsirendező kellene, de harmadik éve már csökkentett létszámmal dolgozunk.* Naponta kétszáz kocsit mozgatunk meg, bizony a szolgálat végére alaposan elfáradunk. Az éjjel is a távolbalátás korlátozott volt, 31 kocsival húztunk ki a határ felé, de nem láttunk tovább 3—4 kocsinál. Ilyen körülmények között *csak „vasutas-szívvel" lehet dolgozni.* Nem is tudom mi lenne, ha egy-két ember megbetegedne?

— Mivel lehetne könnyíteni munkájukon?

— *Rádió kellene az M 31-es tartalékra, azzal nagyobb biztonságban dolgoznánk* — hangzott a válasz.

A létszámhiány ellenére sem tapasztalható kapkodás. Mindenki végzi jól begyakorolt, felelősségteljes munkáját. Az állomás vágányain pedig egyre szaporodnak az indulásra váró vonatok. Bent, a forgalmi irodában szinte alig tudok szót váltani *Bozsókovics Antal* rendelkező forgalmi szolgálattevővel, az állandóan csengő telefonok, a különböző rendelkezések kiadása miatt.

Azonos érdekekért

A pillanatnyi csendet kihasználva arról érdeklődöm milyen a mai forgalom?

— *Munkánk bőven akad. Négy kiléptő vonatunk van, a sturovói félig kész. a szolnokit most húzzák. Régóta dolgozok itt az állomáson, voltam tolatásvezető is, ismerem a munkát.*

Társa, *Söregi József* naplózó, akivel felváltva rendelkeznek, megtoldja a mondatot: "

— *A kisebb létszám ellenére is igyekszünk becsülettel ellátni a ránk váró feladatokat.* Ennek végrehajtásában igen jó segítőtársai a vasutasoknak a Vám- és Pénzügyőrség, a határőrség és a növényegészségügyi állomás dolgozói, a lehetőségekhez mérten egymás munkáját maximálisan segítik. Eredményes az együttműködés a jugoszláv vasutasokkal is.

Az állomás vezetői nagyra értékelik a vasutasok helytállását, szakmaszeretetét és becsületes munkáját. Beszélgetésünk során többször is hangsúlyozták, hogy csak az itt dolgozók összehangolt munkájával érhetők el a múlt évi eredményeket. **Gellért József**

Bereg kapuja

A vásárosnaményi járás több mint húsz községének áruszállításáról, az ország „vérkeringésébe" való bekapcsolásáról *Vásárosnamény* állomás gondoskodik. A beregi országrész kapuja ezért érdemelte ki a Mátészalkai Körzeti Üzemfőnökség vezetőinek figyelmét.

Miközben a forgalmi szolgálattevő és a tolatásvezető a napi feladatokat beszélte meg, *Sugta Béla* intéző, a fiatal szolgálattevőből lett kereskedelmi hivatalnok lépett be a forgalmi irodába és arról tájékoztatta őket, hogy a tolatós tehervonattal milyen és hány kocsi érkezik. A következő napra ugyanis hatvan kocsinál is többet igényeltek a szállítmatók.

— *Ha nem tartanánk rendszeres kapcsolatot a körzeti KTG-vel és áruirányítóval, bizony nagyon nehéz lenne az állomásunkon rakodó húsz kisebb-nagyobb, valamint tíz összevont termelőszövetkezet be- és kirakodását biztosítani* — mondja a kereskedelmi hivatalnok.

Az állomási rakodó és az öt iparvágányt egy M32 sorozatú tartalék mozdony szolgálja ki. Az elágazó állomás egyik legfontosabb feladata a negyvenötezer tonna cukorrépa elszállítása, de olyan fontos üzemek szállítási igényeit is ki kell elégíteni, mint a faforgácslap- és ládagyár.

— *Bizony nem kis gondot jelent a fuvaroztatók igényeit kielégíteni* — szól közbe *Erős József* főintéző, forgalmi szolgálattevő. — A dohánygyári iparvágány több mint három kilométer hosszú és hat közös használó kocsijaival kell „sakkozni".

A gondok ellenére, nem kis büszkeséggel mondták, hogy szállítási tervüket december közepére teljesítették, erre azért büszkék, mert több esetben az állomás kollektíváinak lelkesedése, valamint a jó partner kapcsolat ösztönözte szállításra a feleket. *Erre a kapcsolatra feltehetően az idén is szükség lesz. Vásárosnamény ugyanis január elsejétől városi rangot kapott.* A vasutasok a nagyarányú építkezéssel járó szállítási feladatok növekedésével számolnak. Bereg kapujában nem félnek a több munkától.

Zsoldos Barnabás

Éjszakai élet a Keletiben

Sétálok a Keleti pályaudvar falai között. Elmúlt éjfél. Szokatlan ez a csönd és a mozdulatlanság. A neonok és a higanygőzlámpák fénye még ridegebbé teszi a tárgyakat, mégis lenyűgöz a pályaudvar komorsága. A csarnok vágányain két üres szerelvény vesztegel befagyott ablakokkal. Odakint mínusz tíz fokot mutat a hőmérő. Végig nézek a hosszú peronon. Egy lelket sem látok, pedig gyanítom, hogy valahol belül lélegzik, él a Keleti. Ilyenkor ólomlábakon jár az idő, minden perc hosszabbnak tűnik. Elindulok az érkezési oldal irányába. Emberekkel, szolgálatot teljesítő vasutasokkal akarok találkozni. Hosszú még az éjszaka.

A lépcsők közelében, a fal mellett az utasellátó két helyi árusa toporog. Az előttük álló kis kocsin csomagolt szendvicsek, literes Cóláik, csokoládék sorakoznak. A forralóban fől a gyulai kolbász, a felszálló gőz néha eltakarja az arcukat. Ez most az egyetlen hely a pályaudvaron, ahol az utas vásárolhat valamit. Kérek egy forró feketét, mert a hideg engem is borzongat. Közben beszélgetünk. Ilyenkor van idő mindenre, az idegenek is könnyen barátkoznak. *Perlaki Gyula* árus szolgál ki, termoszból tölti a kávét a fehér műanyagpohárba. A társa, *Kotormán Sándor* villával igazítja a debrecenit, és egy picit lejjebb csavarja a gázlángot.

— Meddig tart a szolgálat? — kérdezem.

— *Huszonkettőtől reggel hatig* — mondja Perlaki Gyula. — *Ilyenkor kicsi a forgalom, de jobban elfáradunk mint nappal. Egész éjszaka ácsorgunk a hidegben, a bevétel nem több ötezer forintnál. A kávé és a gyulai fogy a legjobban.*

— *Egy kávé négyhatvan, ötven fillér a pohár* — szól a társa, Kotormán Sándor. — *A poharat félig kell tölteni, de ezt semmilyen jelzés nem hitelesíti.* A vendégek sokszor rosszallóan szemlélik az adagot és megjegyzéseket tesznek. Nem hiszik el, hogy öt forint tíz fillérért csak fél pohár kávé jár. Nézze meg ezeket a fiókokat. Nincs rajtuk egy fogó, pedig gyakran ki kell húzni, ha nagy a forgalom.

— *Itt nem lehet keresni, nincs borravaló* — elmélkedik Perlaki. Közben körülsétálja a kocsit, egymáshoz ütögeti a lábát, fázik. — Egy kocsmában, vagy szórakozóhelyen egészen más a helyzet. A fiatalok inkább oda mennek dolgozni.

Kotormán Sándor az idősebb. Ő 1974-ben jött az utasellátóhoz. Büfékocsikon utazott szeptemberig. Egészségi okok miatt kellett vállalnia ezt a munkát. Most először van éjszakai szolgálatban.

— *Havonta egyszer mindenkire rákerül a sor. Ilyenkor nagyon lassan múlik az idő* — jegyzi meg.

Egy rendőr főtörzsőrmester közeledik, nyakában az URH adó-vevő. A büfések ismerősként köszöntik.

— *Igyon egy kávét főtörzs elvtárs! Jólesik ez a hidegben* — biztatja egyikőjük.

Csendes az éjszaka, intézkedni sem kellett még, így hát ő is ráér. Szürcsöli a feketét és látom az arcán, hogy bizonyára a reggelt várja. Pedig még csak egy óra múlt. Közben néhány utas érkezik. Taxival jöttek a Ferihegyi repülőtérről. Körülállják a kocsit, kávét, meleg kolbászt vásárolnak. Fáradtak, szótlanok. Egy apa négyéves fiával a karján kéri a kávét és a szörpöt. A kicsi reszket és küszködik az álmossággal. Forró tea kellene, de az csak a személyzetnek jár, az utasoknak nem főznek. *Kotormán Sándor megszánja a gyereket, tölt egy nagy pohár teát a termoszból, az apja türelmesen itatja.* Az NDK-ból jöttek repülővel, meséli. A gép hat órát késett. Egerbe akarnak utazni, az első vonat azonban csak négy óra ötkor indul. Addig le kellene fektetni a kicsit.

— *Nincs hová menni. Csak egy váróterem van nyitva, a dohányzó* — panaszkodik az apa. — *Oda nem vihetem a gyereket, nézzék meg mi van ott! Bemegyek az ügyeletes tiszthez.*

Egy villamos targonca húz el mellettünk. Megint egyedül maradunk, de nem sokáig, mert megjelenik *Fülöpp László*, az utasellátó belső ellenőre. Beír a helyi árusok menetlevelébe, érdeklődik, hogy hiányzik-e valami.

— Három óra tizenötkor fut be az első vonat. Utána *lesz itt nagyobb mozgás* — magyarázza. — Ha kedve van, tartson velem! Megnézzük néhány hajnalban induló személyvonat büfékocsiját, hogyan indítják útnak.

Elfogadom a meghívást, de előbb még bemegyek az ügyeletes tiszthez. Kíváncsi vagyok, mi lett a gyerekkel. Sötét a szoba, csak az fróaszatalon világít egy kis lámpa.

A tél nem gátolja a munkát

Naponta 2200 kocsit dolgoznak fel Rákosrendezőn

Rákosrendezőt csakúgy mint az ország valamennyi vasúti pályaudvarát hó borítja. A téglaszínű fedett vagonok, „hópaplanos tetejükkel" megkapó látványt nyújtanak.

— Mint magán ember én is azt mondom nagyon szép a tél, de ha vasutasként nézem: *bizony nem bánnám már ha vége lenne* — válaszol megjegyzésemre *Soós Károly* Rákosrendező állomásfőnöke. — *Nem panaszkodni akarok, de rendkívüli erőfeszítésbe telik, hogy eleget tudjunk tenni a követelményeknek.* Hogy mást ne mondjak; mi szolgáljuk ki a TÜZÉP 12-es telepét, amely legnagyobb Budapesten: innen kerül ki a főváros tüzelőszükségletének 25 százaléka.

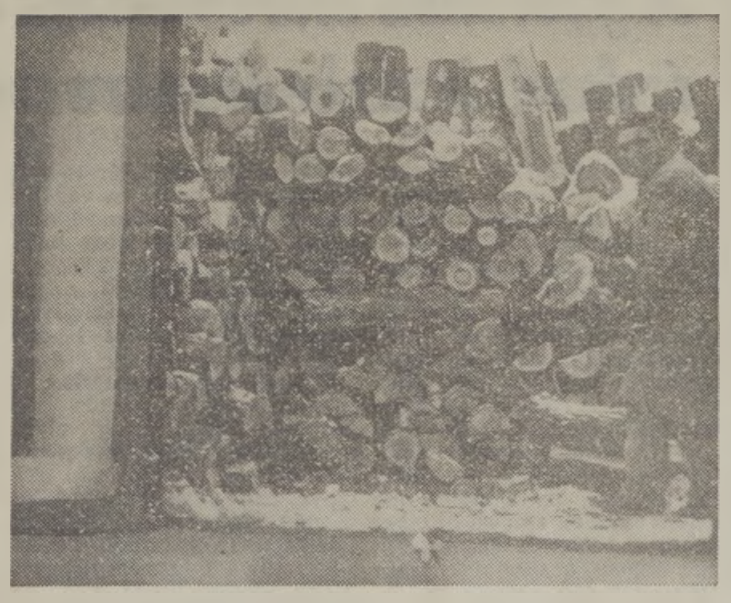
Az állomásfőnök állítását *László Árpád* a TÜZÉP igazgatója kétszeresen is aláhúzta, majd hozzátette: *„Embereink bizony úgy mozognak a havas, jeges terepen, mint macska a dióhéjon. Mégis elértük, hogy a szokottnál nagyobb tüzelő fogyasztás ellenére 12 ezer tonna készlet van a telepünkön. Ez a mennyiség február 15-ig akkor is elég lenne, ha addig egy dekát se szállítanánk . . ."*

A pályaudvar gurítóján lomhán, de folyamatosan gurulnak a havas vagonok. *Cséplő Zoltán* állomásfőnök-helyettes szemére húzott „usankával" irányítja a munkát. A fiatal vasúti tisztről talán nem lényegtelen elmondani, hogy tavaly óta szolgál Rákosrendezőn, azelőtt a budapesti igazgatóság munkaügyi- és szociális ellátási osztályon dolgozott. Saját kérésére helyezték a végrehajtó szolgálathoz. Amikor megkérdeztem tőle, hogy miért kérte magát ide, röviden csak annyit mondott:

— *Itt, a munka sűrűjében érzem jól magam . . .*

A Hídaljának nevezett őrhelytől nem messze *Iványi József* kocsimester apró, óvatos léptekkel siet az egyik váltóhoz. Miután átállította a jól fűtött őrhelyen váltottunk szót.

— *Én itt mindenes vagyok; váltót állítok, saruzok, egyszóval azt csinálom, amire éppen a legnagyobb szükség van* — mondja az idős vasutas. — Noha igyekszünk elkarítani a havat a munkaterületünkről, de így se árt az óvatosság. Ilyenkor lassabban gurulnak a kocsik, a lépéseket mégis jobban meg kell fontolni, mert elég ha az ember rálép egy behavazott jégdarabra és utána ki tudja hová csúszhat el . . .



Megérkezett a tüzifa. Kirakás után a Tüzép 12-es telepére szállítják

(A szerző felv.)

Feltűnik, hogy a kályha tetején sarukat melegítenek.

— Miért van erre szükség?

— *Gyakran megesik, hogy a hideg saru rászorul a sínre, s azután csak nagy kínlódással lehet „lepajszerezni" onnan. Így viszont nincs vele annyi baj, no az se lényegtelen, hogy a kezünk sem ragad hozzá, ha meleg.*

A Hídaljától nem messze *Posnyák József* sarus hóna alatt egy seprűvel járja a váltókat. Később az úgynevezett Fémbódéban, a melegedőben találkozunk, ahol *Besenyei Pál* kocsirendező és *Giber János* sarus éppen rövid pihenőt tartanak.

— Nem könnyű most a helytállás — mondom a bentlevőknek.

— *A hideg talán nem is volna olyan nagy baj* — szólal meg Besenyei Pál. — *Inkább a létszám miatt nehéz a munka.* Egy sarusnak kétszer annyi vágányt kell fognia, mint amennyi elő van írva.

— Hogyan védekeznek a hideg ellen?

— *Rétegesen öltözködünk, mert bundában nem lehet jól mozogni. A védősisakokkal sajnos ilyenkor sok baj van. Tíz fok Celsius alatt már úgy törnek, mint az üveg. Igyekszünk tisztán tartani munkaterületünket is. A kritikusabb helyeket felszórjuk homokkal. A legbiztosabb módszer azonban a fokozott figyelem.*

— A kemény télből, a munkaerő-hiányból eredően van-e lemaradásuk? — fordulok Cséplő Zoltánhoz.

— *Egyáltalán nincs. Most is, mint máskor 24 óránként 2200 kocsit dolgozunk fel.* Az ősszel természetesen igyekeztünk felkészülni a rendkívüli Időjárásra; az irányvágányok közül mintegy 80 vagonnyi szemetet takarítottunk ki. Idejében igényeltük meg a téli ruhákat. Rendbe hoztuk a váltókat, s felkészültünk, azok tisztítására, s ezen kívül intézkedési tervet dolgoztunk ki, gondolva a rendkívüli esetekre. Számoltunk a munkerő-hiánnyal is, *ezért a szolgálatokat úgy szerveztük meg, hogy a kritikus időben pihenőnapot nem adunk ki, a 24 óra szabad időt viszont minden körülmények között biztosítjuk.*

Séra Sándor

A „Vörös Nyíl" előtt szabad a pálya

Fordavonatokkal szállítja a folyamkavicsot a pécsi vasútigazgatóság

Különösen nagy tempóban, gyakran 100—120 kilométeres sebességgel is száguldó tehervonatok tüntek fel a múlt év negyedik negyedében a pécsi vasútigazgatóság területén. *„Vörös Nyíl"* — így nevezték ezeket a vonatokat a találékony menetirányítók és azok is, akik az igazgatósági rendelkezéseknek megfelelően biztosítottak szabad utat ezeknek a sok állomáson átrobogó szerelvényeknek.

Ezek a tehervonatok erős adút jelentettek az őszi forgalmi verseny időszakában a pécsiek kezében.

A „Vörös Nyíl" vonatok négytengelyes Rs típusú kocsikból összeállított fordaszerelvények voltak, amelyeket folyamkavics szállítására állítottak be.

Kényszer szülte a kezdeményezést

— Hogyan jöttek létre ezek a vonatok? Milyen módszerrel értek el velük rendkívül magas szállítási teljesítményeket? — Ezekkel a kérdésekkel kerestük fel a pécsi vasútigazgatóságon *Pápa Jenő* főfelügyelőt, a III. osztály vezetőjét és helyettesét, *Mosoni Zoltán* mérnök főtanácsost.

Aki romantikus hangvételű választ vár az Rs-vonatokkal elért teljesítmények kapcsán a pécsi terület vasutasainak versenylendületéről és rendkívüli helytállásáról, annak most némi csalódást kell okoznunk. Mert igaz ugyan, hogy lendületből és helytállásból is nagyon sok kellett a két Rs fordaszerelvény magas fokú szervezettséggel lebonyolított továbbításához, a kezdeményezés indítéka mégiscsak az volt, amit Pápa Jenő így fogalmazott meg:

— *A kocsihiány kényszerített bennünket arra, hogy új módszert kezdeményezzünk. Fuvaroztató partnereinket pedig az késztette kezdeményezésünk elfogadására és maximális támogatására, hogy tárolóhelyeiket már majdnem tisztára söpörték, annyira kifogytak az építkezés nélkülözhetetlen nyersanyagából.*

Az előzményekhez tartozik ugyanis, hogy az igazgatóságnak a kiemelt szállítási feladatok miatt az őszi forgalom során csökkentenie kellett a folyamkavics szállításához korábban rendelkezésre állt kocsik mennyiségét. Bár a folyamkavics sűrűségi szempontból nem játszik szerepet, az építőipart nem lehetett anyag nélkül hagyni. *A Vasúti Főosztály, az év utolsó negyedére igényelt folyamkavicsnak a felhasználók részére történő leszállításához, 42 darab új beszerzésű Rs kocsit bocsátott a pécsi vasútigazgatóság rendelkezésére.* Ezekből állították össze a két 21 kocsiból álló fordaszerelvényt, azzal, hogy megkezdik a gyékényesi kavicsbányából kiutalt folyamkavics elszállítását a megrendelő vállalatokhoz. Amikor azonban az elszállításra váró folyamkavics mennyiségét összehasonlították a két fordavonat kapacitásával és az ilyen szállítmányok továbbítására még alkalmasnak ítélhető, viszonylag fagymentes napok várható számával — akkor bizony elszomorító következtetésre kellett jutniok.

Felére csökkent a kocsiforduló idő

Az egy vonattal elszállítható mennyiség 646,2 köbmétert, azaz 1133 tonnát tett ki. Utolsó szállítási napként — az időjárás sokéves átlagát figyelembevéve — december elsejét határozták meg. A hagyományos, kétnapos kocsiforduló-időt alapul véve a rendelt mennyiségnek csak a fele lett volna leszállítható.

— *Mi a fontos feladat megoldása érdekében arra kerestünk lehetőséget* — mondotta Mosoni Zoltán —, *hogy a kocsiforduló-időt a felére, vagyis egy napra csökkentsük. Az általunk is oly gyakran ismételt alapigazságból indultunk ki: ha gyors a rakodás, gyorsabbá tehetjük a szállítást is.*

— *Gyékényesen a 3,5 órás berakási időt az adott technológia miatt nem volt módunk csökkenteni* — vette át a szót Pápa Jenő. — *Az „időtartalék" lehetősége a gyors továbbításban és a fogadó állomásokon a kirakás meggyorsításában jelentkezett.* Fordavonataink fenntartás nélküli közlekedésének biztosítását a menet- és mozdonyirányítók feladatává tettük. A fogadó vállalatokat pedig arra kértük, hogy a folyamkavics-szállítmányok kirakását ne hagyják a Volánra. Ha ezt tennék a megszokott módon, akkor elhúzódna a 21 kocsi kiürítése. Mi azt kértük, hogy az általunk megadott pontos időre koncentrálják rakodógépeiket az Rs-szerelvény kirakására. Így már lehetővé vált az egynapos kocsiforduló-idő teljesítése . . .

Megegyezés nyolc nagyvállalattal

A menetrendi adottságokat és a távolságokat figyelembevéve viszonylatonként differenciált kirakási időt állapítottak meg. Gyékényes—Paks viszonylatában például, ahol a távolság 227,7 km, három óra kirakási időt állapítottak meg, mert a fordaszerelvénynek ebben a viszonylatban 454,4 kilométert kellett megtennie 24 óra alatt.

— Elképzeléseinket, a folyamkavics leszállítási terv teljesítésének lehetőségét nyolc fogadó vállalattal: a Somogy, a Tolna és a Baranya megyei Állami Építőipari Vállalattal, az Aknamélyítő Vállalattal, a Talajjavító Vállalattal, a Beton- és Vasbetonipari Művek dunaújvárosi gyárával, a Mecseki Széntröszttel és a Tamási Állami Gazdasággal beszéltük meg — mondotta Mosoni Zoltán. — *A vállalatok saját rakodókapacitásuk koncentrálásával lehetőséget láttak a rövid rakodási idők betartására.* A rakodógépek egyéb munkaterületekről való elvonása csak úgy volt lehetséges, hogy azoknál várakozási idő, vagyis munkakiesés ne legyen. Ezért kérték a fordavonatnak előre meghatározott napon és órában való érkeztetését, a rakodóhelyre való beállítást és a rakodás üteméhez igazodó, azonnali kocsicserét. Mi ezt az igényt indokoltnak tartottuk és vállaltuk a folyamkavics-szállítmányok pontos érkeztetését és gyors beállítását.

A program egyeztetése után 1978. október 21-én Gyékényesről *Paksra, Pincehelyre,* valamint *Dombóvár, Mecsekalja-Cserkút, Pécs, Mohács, Vasas-Hird, Szekszárd, Kaposvár* és *Komló* állomásokra kezdték meg a folyamkavics gyorsított ütemű szállítását. Ettől kezdve jelentek meg a pécsi vasútigazgatóság vonalain a „Vörös Nyíl" szerelvények. Gyorsan és pontosan közlekedtek — a vonatokat továbbító vontatásiak és a zavartalan haladásukat biztosító forgalmi szakszolgálat dolgozói példás versenylendületről és helytállásról tettek ezúttal is tanúbizonyságot. De állták szavukat a fogadó vállalatok vezetői és dolgozói is: *mindenütt egyszerre 7—8 rakodógép fogadta a beérkező Rs-szerelvényeket.* Így lehetővé vált, hogy gyakran még az igen rövidre szabott kirakási időt is lerövidítsék!

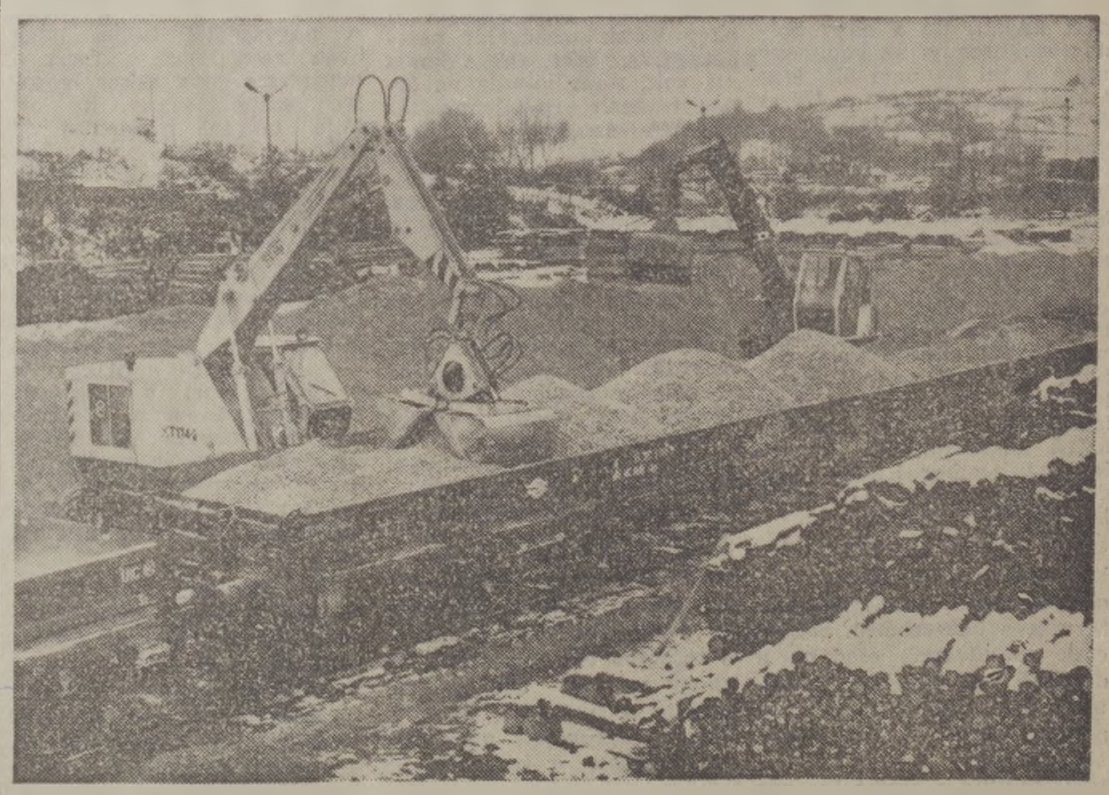
Egy nap alatt két vonatforduló

A legnagyobb teljesítményt Gyékényes—Dombóvár viszonylatában érték el. Az egyik Rs-szerelvény november 14-én kétszer fordult, s így 24 óra alatt sikerült lebonyolítani az eredetileg két napra tervezett szállítást. A szerelvény 400 kilométert futott.

A nagy körültekintéssel megvalósított forgalom- és rakodásszervezés rendkívüli eredményt hozott a két Rs-szerelvény felhasználásában. *A 42 kocsival 41 nap alatt — december 1-ig — 53 634,6 köbméter, vagyis 94 039 tonna folyamkavicsot szállítottak le,* s ezzel maximálisan kielégítették a fuvaroztató vállalatok ez irányú igényeit.

— Az akció sikere meggyőzte partnervállalatainkat, hogy nekik is megéri, ha rakodóerőik koncentrálásával elősegítik a folyamkavics-ellátást. Belátták: ez a módja annak, hogy ne legyen többé gond a folyamkavicshiány. Ha az időjárás ismét megengedi, újra szervezzük, rendszeres ütemezéssel indítjuk, a vállalatok pedig várják a gyorsított Rs-fordavonatokat — mondotta befejezésül már a közeljövő programjára utalva Pápa Jenő főfelügyelő.

Lőrincz János



Több munkagép egyszerre rakja a Gyékényesről érkezett sódert Komlón, a Mecseki Szénbányászati Tröszt anyagellátó üzemében (MTI-fotó: Bajkor József felv.)

Borzsák László segédügyeletes tiszt hellyel kínál. Lassan hozzászokik a szemem a félhomályhoz, és látom, hogy a sarokban, az egyik bőrfotelben alszik az NDK-ból jött kisfiú.

— *Az apja hozta ide, mert csak egy váróterem van nyitva, az is zsúfolt* — magyarázza a fiatal tiszt.

— Miért zárták be a váróteremeket?

— *Én is csak most tudtam meg, hogy fertőtlenítették valamennyit. Ezért nem lehetett kinyitni, csak a dohányzót.* Az utasok is panaszkodtak. Az ügyeletes többet tudna róla, de ő most kint van ellenőrizni.

Forgalmi szempontból eseménytelen az éjszaka. Az utolsó vonat, a Puskin expressz 23.50-kor elment. Az első hajnali személy, a hegyeshalmi pedig három óra tizenötkor indul a csarnok négyről. Amikor kiléptem az ügyeletes tiszt szobájából, már elmúlt fél három. A peronon találkozom Fülöpp Lászlóval. Elkísér a dohányzó váróterembe. Az odavezető folyosón is utasok ácsorognak, vagy a bőröndökön ülnek. *A váróterem zsúfolt és elviselhetetlen. A cigarettafüst pálinkaszaggal vegyül, áporodott a levegő.* A termen nehéz végigmenni, mert a földön is emberek fekszenek. Pléddel, kabáttal betakarózva szunyókálnak. Sokan a hajnali vonatokkal utaznak majd de — sejteni lehet —, többen vannak, akiknek nincs menetjegye. A hideg elől húzódtak ide. Majd csak eltelik ez az éjszaka is . . .

Kint a folyosón mondja az egyik utas:

— *Inkább itt állok reggelig, de a terembe nem megyek be. Émelyeg a gyomrom. Legalább nyitva lenne a nemdohányzó váró . . .*

— *Csótányirtás volt az utasellátónál és az itteni várótermekben is* — magyarázza kísérőm. — *Kint a torony is tele van ezekkel a bogarakkal.*

Három óra tizenötkor — tíz perc múlva indul a hegyeshalmi személy. Bemegyünk a büfékocsi konyhájába. A személyzet már talpon van, kávét főznek és az árukat rakosgatják. *Papp Illés* a fordavezető, *Krajcsovics Attila* pedig a büfés. Jelentik az ellenőrnek, hogy minden rendben, felkészültek az útra. Van bőven debreceni, virsli, gépsonka, tojás, többféle hűsítő ital, valamint téli és barna sör. Szeszesitalt kilencig a vonaton sem szabad árulni, az égetett szeszt pedig kitiltották.

Fülöpp László ellenőrzi még az új árjegyzéket, a mentőládát, a tűzoltó készüléket és a hűtőt, aztán aláírja a menetlevelet, majd jó útat kívánunk a személyzetnek.

Lassan megismerem a Keleti éjszakai életét. Minden perce újabb eseménytörmeléket sodor elém, az éjszakának lassú impulzusai vannak. Visszamegyünk a helyi árushoz. Kotormán Sándor örömmel újságolja, hogy nagy a forgalom. Megjöttek a Keleti környékét takarító hómunkások. Eddig a vártnál már több a bevétel.

— *Negyvenezer forintig a bevétel hét százaléka a miénk* — magyarázza az árus. — *Karácsony szombatján tizenhétezer forint volt a kasszában. Persze karácsony egy évben csak egyszer van.*

Kérünk mi is egy kávét. Nem akar érte pénzt elfogadni, de Fülöpp nem tűr ellenvéleményt. Egy tizest potytyant a fiókba.

— *Az üzlet az üzlet, nem kell szerénykedni!* — jegyzi meg, aztán elindulunk a Nyíregyházára induló személy büfékocsijához.

A konyha ajtaja zárva. A személyzet az első osztályú kocsi egyik fülkéjében pihen. *Vados Géza* fordavezető és Szabó Attila büfés már két napja szolgálatban van. Fáradtak. Január 14-én, vasárnap este kezdték a munkát és szerdán, 16 óra 18-kor fejezik be. A célállomásokon alszanak néhány órát. A háromnapos forda után három nap pihenő következik.

— *Engem már értesítettek, hogy egy nap pihenő után ismét jelentkeznem kell szolgálatra* — jegyzi meg Szabó Attila. — *Kevés az ember, ez az oka . . .*

Bemegyünk a konyhába. A kályha három gázégője melegít, mert nincs fűtés és a fagy miatt a tartályokat sem tudták feltölteni vízzel. A készlet itt is kifogástalan.

— *Az utasokat rá kell beszélni az étkezésre* — mondja Vados Géza. — *Ez munkásvonat. Minden állomáson megáll és kilenchúszra érkezünk Nyíregyházára. Sokan a röviditalt és a sört hiányolják, de kilencig nem adhatunk. Inkább rábeszéljük a reggelire és a hűsítőkre őket.*

Füttyszót hallunk, rögtön indul a vonat, búcsúznunk kell. A szerelvényben csak néhány utas szundikál. Egy óra múlva majd foglaltak lesznek az ülőhelyek.

Lassan ébredezik a pályaudvar. Megtelik zajokkal, sietős emberekkel, szolgálatba érkező vasutasokkal, röpködő galambokkal. A metró is megindul. Reggel lett. Egy nap ismét elkezdődik . . . A pályaudvar hamarosan olyan lesz, mint amilyennek valamennyien megismertük.

Kaszala Sándor

ÚJÍTÁSI VERSENY

Tíz hónap alatt tízmilliót takarítottak meg az Északiban

A MÁV villamos- és nagyteljesítményű dízelmozdonyainak tervszerű, megelőző karbantartásában fontos szerepet tölt be az Északi Járműjavító Üzem. Ezt a tevékenységét hasznosan segíti az utóbbi években fellendült újítómozgalom is, melynek gazdasági eredményei, jelentősége túllépi az üzem kereteit, s MÁV szinten is több millió forint megtakarítást eredményez.

Demeter Sándor, Laborc Lajos és Kozák József újítási szakelőadók irodájában gyakran kopogtatnak tanácsért, újítási javaslatok benyújtásáért az üzem dolgozói, munkáskollektívái. *1977-ben 342 javaslatot adott be az üzem kollektívája, melyből közel 180 ötletet a gyakorlatban hasznosítottak is.* Az újítások pénzben kifejezett gazdasági eredménye csaknem 13 millió forint volt, ezen kívül is szemléltethető az a haszon, ami a munkakörülmények javulásában, a munkavédelem és üzemszervezés pozitív változásában mutatkozott. A hasznosított újításokért a dolgozóknak kifizetett újítási díj megközelítette az egy millió 300 ezer forintot.

Javult az ügyintézés

A vasutas-szakszervezet elnöksége október elején tárgyalta az újítómozgalom jelenlegi helyzetét, gondjait, s nem kendőzte el a javaslatok elbírásálának s ezen keresztül az ügyintézés meggyorsításának hiányosságait sem.

— Milyen az ügyintézés az Északiban? — kérdeztük *Laborc Lajos* előadót.

— Az idén valamelyest mérsékelődött dolgozóink újítói kedve. A bázishoz képest az ötletek száma csökkent, ezzel szemben a megtakarított összeg tíz hónap alatt több mint 10 millió forint. Ennek jelentőségét csak növeli, hogy nagy része importból származó, valutaigényes termékek megtakarítását érinti. Ebben az évben az ügyintézés meggyorsításában is sikerült előreléppünnünk. Az újításokra központilag meghatározott *60 napos átfutási időt üzemünkben tartani tudtuk*, csupán négy újítás szakvéleményezése, ügyintézése húzódott el sokáig.

Az előadó ismertetőjéhez érdemes megemlíteni, hogy az üzemben két újító brigádot alakítottak, ezáltal az ötletek gyorsabb kamatoztatását kívánják elérni. Egyébként az Északi Járműjavító dolgozói közül *az elmúlt évben négyen aranyérmet, 15-en ezüst, 15-en bronzfokozatú újítói kitüntetést kaptak*, ami szemléletesen mutatja a mozgalom fellendülését is.

Októberben tartották meg az Északiban az újítási hónapot, ami egyben az elkövetkező évre meghirdetett újítási verseny kezdetét is jelenti. A mozgalom kiszélesítését eredményesen szolgáló *újítási hónapban 41 javaslat érkezett* a három tagú előadó gárdához, akik sokat segítettek a fiókokban heverő félig kész vagy már éppen kidolgozott újítások felszínre hozásában.

Sokat érő ötletek

A dolgozók által beadott újítások közül is kiemelkedik *Sós Endre* és *Szücs Zoltán* műszaki vezetők és *Sárai György* üzembe helyező által beadott javaslat. Az újítóhármas *az M62-es dízel-villamosmozdony hidegen való beszabályozását dolgozta ki.* Korábban ezeknek a vontatójárműveknek a beállítása vízellenállású próbával, a motor üzemszerű körülményei között, névleges teljesítményen való járatás mellett történt. Abban az esetben, ha az áramkörben valamilyen hiba adódott, annak elhárítása több napot is igénybe vehetett, ezáltal a mozdony forgalomból kieső ideje számottevően megnőtt, tovább súlyosbítva a napjainkban oly sokszor emlegetett mozdonyínséges helyzetet. Ezt a problémát az újítók úgy küszöbölték ki, hogy az áramkörbe olyan szimulációs berendezéseket telepítettek, melyeknek kapcsolásával jól meg tudták közelíteni az üzemszerű körülményeket és a vízellenállásos próbán a beállítási tevékenységet csupán az ellenőrzésre korlátozták. *Ezzel a korábbi több napos beállítási, beszabályzási munkát sikerült egy óra alá csökkenteni, ami a vontatójárművek javításának átfutási idejét tovább mérsékelte.* A legjelentősebb előnye azonban a motorok fölösleges járatásának kiküszöbölésével, az üzemanyag ésszerű, takarékos felhasználásával magyarázható, melynek évenkénti kalkulált gazdasági eredménye meghaladja a 360 ezer forintot. *Az újítók átgondolt javaslatát a megtakarított összeg 6 százalékával jutalmazta az üzem vezetése.*

Szellemességében közel áll az előbbi újításhoz *Varga Béla* villanyszerelő és *Novak József* főművezető közösen konstruált kábeldaraboló gépe. Az említett berendezést a mozdony-villanyszerelők javítást előkészítő tevékenységének meggyorsítására kísérletezték ki az újítók. A pneumatikusan üzemeltethető berendezésben a sűrített levegő által mozgatott, speciálisan kialakított vágókés az álló darab mellett elhaladva nyírja el a vastag elektromos vezetéket. *Ezt a műveletet korábban nehéz körülmények között fűrészeléssel végezték, s az egyetlen vágott felületen az elemi szálak magukban rejtették a balesetveszélyt.*

Speciális vágókés

Ugyanezek az újítók a vágóberendezés tapasztalatain okulva kísérletezték ki a csatlakozó saruk helyét csupaszoló (blankoló) gépet. *Az elektropneumatikus vezérlésű készülék gumikerekű kocsira szerelve bárhol alkalmazható, ahol a csatlakozó energiahálózat kiépítést nyert.* Az elemi szálak megsértése nélkül egy szélső határhelyzetet biztosító speciális vágókés megfelelő mélységben elvágja a különböző falvastagságú szigetelést. Ez a vágókés egyszerű művelettel elfordítható, *s kialakítása révén négy féle vastagságú kábel blankolására igénybevehető.* A szigetelő anyag bevágása után a vágószerkezetet sűrített levegő mozgatásával elmozdítják és ezáltal a szerkezet az eltávolítandó szigetelőanyagot lehúzza a vezetékről. Ez a technológia rövid időt vesz igénybe, s az újítók által kontsruált készülék hatékonyabbá, termelékenyebbé tette a korábban faragással végzett balesetveszélyes műveletet.

Varga Béla és Novák József újítók gépeinek haszna elsősorban nem pénzösszeggel fejezhető ki, hanem megkönnyíti a munkát, elektropneumatikus vezérlése révén meggyorsítja ezt az aprólékos műveletet, s normaidő kihatása is pozitívan értékelhető.

A javaslat hasznosságát, átgondoltságát, s nem utolsó sorban a két aranyérmes újító sokoldalú tapasztalatát *6 százalékos díjkulccsal méltatta az egyszemélyi elbíráló.*

(Orosz)

AZ OLVASÓK HOZZÁSZÓLNAK

A gyorsabb előrehaladás érdekében érdemi intézkedésekre van szükség

OLVASGATOM a *Magyar Vasutas* ez évi első számát. Egy-egy cikk, tudósítás gondolatai többoldalúan igazolnak egy általános jelenséget. Idézek néhány mondatot:

„A késetten közlekedett tehervonatok részaránya csak kismértékben javult... A kedvezőtlenül alakult mutatók között meg kell említeni a géprevárások viszonylag magas számát." (A vasút decemberi szállítási teljesítménye c. cikk.)

„A jelenlegi munkaszervezés mellett minden embert el lehet dugni, a túlóra is szaporodik, csak éppen a termelékenység marad el." (Az olvasók hozzászólnak c. cikk.)

„Megdöbbentően sok az az idő is, amit a drága villany- és dízelmozdonyok az állomásokon ácsorgással, engedélyre várással töltenek." (Hol vannak a mozdonyok? c. cikk.)

Az én gyakorlati tapasztalataim is ezeket a megállapításokat bizonyítják. Leírok egy példát. Január 13-án hat óra húsz perckor érkeztem Hatvanba, a 2871. számú vonattal. Váltás után láttam, hogy a „postacsonkában" van a V43—1042-es számú mozdony. Jelentkeztem a mozdonyfelvigyázónál, aki közölte, hogy *„Tessék várakozni, van vonat is, gép is!"* Várakoztam. Nyolcnegyvenkor a naplózó átadta a mozdonyteljesítményi lapokat és közölte: *„A mozdonnyal gépmenetben megy Miskolcra!"* Átadta a kulcsokat is. Kinyitottam a mozdonyt és megkerestem az üzemnaplót. Annak bejegyzéseiből arra következtettem, *hogy az elmúlt 24 órában Debrecenből — Szolnokon át — Hatvanig ez a mozdony is gépmenetben érkezett.* Ezután mozdonyrádión kértem a hatvani mozdonyirányítót, hogy intézkedjen a forgalomnál indulásom érdekében, majd felhívtam a miskolci mozdonyirányítót is. Közöltem vele, hogy az 1042-es számú mozdonnyal gépmenetben megyek Miskolcra

NÉHÁNY PERC MÚLVA tájékoztatott a hatvani mozdonyirányító, hogy mozgásomat az állomáson a *„Répa 1-en"* álló vonat kijárata akadályozza. A vezetőállásról jól láttam, hogy a jelzett vonat mozdonya előtt három V43-as is elférne még. A vonat csak 15 perc múlva járt ki. Újabb érdeklődésemre azt válaszolták, hogy a 2022-es személy kijárata után állítják csak be az én vágányutamat. Később jöttem rá, hogy semmi összefüggés nem volt a válaszban, mert a 2022-es a III. vágányról járt ki, nekem pedig a vágányutam később a postacsonkából „Répa 1., személy I." volt.

Kilenc óra húsz perckor a mozdonyirányító rádión azt kérdezte tőlem, hogy elvinnék-e egy vonatot Miskolcra? Jelentettem, hogy semmi akadálya, csak sürgesse egy kicsit a műveleteket, mert 12,30-kor letelik a szolgálatom. Tizenöt perc múlva a mozdonyirányító újabb hírrel lepett meg. Azt mondta, hogy mégiscsak menjek gépmenetben, mert a tartalék még nem állította össze az ígért vonatot. *Így hát végre — sok várakozás után — elindultam gépmenetben,* de a fejemben ott motoszkált egy gondolat, amelynek ezt a címet adhatnám; *Nesze neked hatékonyság!*

Közismert, hogy sok vasutas összehangolt munkájának az eredménye egy-egy vonat célállomásra történő továbbítása. A leírt példa viszont azt bizonyítja (jó lenne tudni, hány ezer ilyen van?), hogy több vasutas nemtörődömsége, hanyagsága miatt nem jutunk előbbre. Sokan vannak olyanok, akik a mozdonyvezető sürgetésére ezt válaszolják: *„ne idegeskedjen, beszámít a nyugdíjba a várakozás."* A humorosabbak még Hofira is hivatkoznak: *„Próbálj meg lazítani!"*

SZÓVAL, az a véleményem, hogy dolgozgatunk. Ha ezt egy kisebb beosztású dolgozó megírja a sajtóban, akkor néhány kolléga még meg is feddi, sőt igyekeznek törleszteni. *Én is felkészültem arra, hogy ha ezek a sorok megjelennek, Hatvanban legalább annyi figyelmet kell majd fordítanom a kitolások kivédésére, mint a forgalmi, műszaki munkámra. Még ennél is nagyobb gond azonban, hogy a hibák feltárása, „szellőztetése" után néhány vezető nem a tanulságot vonja le, hanem csatasorba áll, és gyűjti az igazolásokat, magyarázza a bizonyítványt.* Ennek a magatartásnak a mozgató rugója a mundér becsületének védelme. Ettől azonban nem javulnak a teljesítmények. Hogyan lesz tehát becsülete a mundérnak?

Sok éves tapasztalat alapján mondhatom: *a hatékonyabb munkát az is gátolja, hogy sok azoknak a száma, akik a munkaidő nagy részében nem dolgoznak, különösen a váltások idején.* A főosztály illetékeseinek érdemes lenne néha elkérni a rendező-pályaudvarok, nagyállomások statisztikáját. Megállapíthatnák, hogyan csökken a váltások idején az induló vonatok mennyisége, és az érkezők fogadása, továbbá hogyan növekszik a környező peremállomásokon az engedélyre váró vonatok száma.

Szerintem elérkezett annak az ideje, hogy érdemi intézkedéseket tegyünk gyorsabb előrehaladásunk érdekében. Jobban meg kell gondolni a kitüntetések és jutalmak osztogatását is.

AKKOR JUTHATUNK előbbre, ha nem csak szavakban, hanem a tetekben is egy nevezőre jutunk! Nem frázis tehát, ha azt javaslom: *próbáljunk meg végre szót érteni!*

Pozsonyi Tibor

Fűtetlen kocsik — didergő utasok

December 18-án a *Zemplén expresszel* utaztam Budapestre. Az első osztályú kocsiban nem volt fűtés, és a vonat is több mint félórát késett. Emiatt visszafelé már nem kaptam ülőhelyet a 404-es számú gyorsvonaton, ezért a szomszédos vágányról induló 2314-es személyvonatra szálltam. A 19—17—102-es számú első osztályú kocsijában bőségesen volt hely. *Ezt a kocsit szintén nem fűtötték.* Én Szerencsig utaztam. A jegyvizsgáló azt mondta, hogy csak Nyíregyházán javítják ki a hibát. Természetesen ez a vonat is késett.

Az a véleményem, hogy az induló vonatok fűtését szigorúbban kellene ellenőrízni, hiszen ez is a kulturált utazás egyik fontos feltétele.

Németh Pál

Segítettek a brigádok

Az elmúlt évben sok fa érkezett *Szentgotthárd* határállomásra. A főként Csehszlovákiából érkező küldemények egy része nem felelt meg a rakodási szabályoknak, ezért az osztrák vasutak képviselői nem vették át továbbfuvarozásra. A kifogás alá esett kocsik egy részét Szombathelyre kellett visszaküldeni átrakás céljából. Ez tetemes többletköltséggel járt.

A kisebb helyreigazítást igénylő vasúti szállítmányok rendbetételét az állomás öt szocialista brigádjának a tagjai végezték. Munkájukkal 40—50 ezer forintos költség-megtakarítást értek el.

A 867-ES RENDBEN TOVÁBB MENT

Tamás Andris mégcsak 10 éves, de máris olyan nagy esemény történt vele, amit míg él — nem fog elfelejteni.

A nyáron — mivel színjeles bizonyítványt vitt haza az iskolából — vadonatúj kerékpárt kapott. De a nagy boldogság koronája az volt, hogy amíg a tél be nem áll, *kint lakhat nagyszüleinél a 171-es őrházban.* Innen az iskoláig naponta három kilométert, illetve oda-vissza hatot lehet bicajozni. A kerékpározás gyönyörűségén túl azonban sok más öröm forrása is volt az őrház. Az udvaron tornyos galambdúc, alatta seregnyi aprójószág és amióta csak vissza emlékszik, a nagyapánál mindig volt kis boci, sivalkodó malac, de egy ketrecben még nyuszi is, nem is szólva Vitézről, a gubancos szőrű kuvaszról, aki reggelenként, amikor iskolába indult kerékpárjával egy darabig mindig elkísérte.

Már kisebb korában is félelemmel tele borzongás fogta el, ha robogó vonat remegtette meg a bakterházat. Sokáig csak az udvarról csodálta a dübörgő vasparipákat, de később már odamerészkedett a nagyapja mellé és ő is szalutált. Ilyenkor olyan érzése volt, mintha a vonat kavarta szél a távoli ismeretlen világból hozott illatát is rájuk zúdította volna. Talán mondta is egyszer a nagyapjának, amikor az felhúzta a sorompókat, hogy milyen jó volt megfürdeni a vonatkavarta szélben.

Ó, a drága nagyapa!

Ma már csak tenyérnyi nagy kerek zsebóráját nézegetheti. Az órát, ami akkor is ott volt, mint mindig az őrház hivatali fülkéjének az asztalán. Az egyik sarokban kis vaskályha, a másikban álló fogas. Az ablakfelöli falra szerelve a tekerős telefon. Tamás Pál pályaőr pedig az asztalra borulva, örökre elaludt.

A telefon hiába csörgött. Az őrház tetején a jelző harang is hasztalan kolompolt. *Tamás Pál már nem hallotta. A pályaőr kezéből kihullt a zászló, nem ereszti le többé a sorompókat.* Pedig a 867-es gyorsteher távoli dübörgése már hallatszik. A gyerek hiába rázogatja az öreget. A szája sírásra görbül, egy pillanatig tehetetlenül topog, de aztán kiszalad, a nagyanyjáért kiállt, pedig tudja, hogy az a faluban van. Tekintete a sorompó tekerőjére esik. S, ahogy azt már nem egyszer kezelte a nagyapja engedélyével, *szakavatott mozdulattal leereszti a két távolabb levő vasúti átjáró sorompóját.* Már csak annyi ideje van, hogy beszaladjon a zászlóért, meg a nagyapja fejéről félrebillent sapkát a maga fejére tegye.

A vonat lámpái már látszanak az alkonyatban. Neki is azt kellett volna már, kézbe venni a lámpát, de amíg meggyújtja, rég elrobog a vonat. A nagyapjától tudja, hogy ilyen nem létezhet, mert a masiniszta csak akkor mosolyog, szalutál vissza, ha ott látja helyén mindenütt az őröket. Egyetlen nyitvahagyott sorompó pedig akkora bajt okozhat, hogy a vasúti töltésárok sok embernek a temetőjévé válhat.

Amíg a gyerek mindezt átgondolta, már ott kattogtak mellette a vonat kerekei. Nem is látta, hogy vissza köszönt-e a masiniszta. De most ez nem is fontos, mert a nagyapja szerint az őrnek a köszönés után a vagonokat kell figyelnie: *nem füstöl-e valamelyik tengely csapágya, nem szorul-e a féktuskó.* S ha rendellenességet tapasztal azonnal jelenteni kell.

Egy darabig még nézte a szerelvény utolsó kocsiján pirosló zárlámpát, majd felnyitotta a sorompókat, s befelé indult. Az ajtónál azonban megtorpant. Na nem azért... Nem fél ő a halottól, hiszen a nagyapa életében sem bántotta soha. Még goromba, fenyítő szava sem volt hozzá, pedig néha kisebb csínytevései miatt rászolgált volna a dorgálásra.

A zászlót és a sapkát az asztalra tette és kiszaladt az udvarra. Előbb bezárta a tyúkokat, aztán világosságot gyújtott a konyhában. A nagymamának már itt kellene lenni... Hol van ilyen sokáig?

S ahogy az őrház köré leereszkedett a sötétség Andrisban is egyre jobban fészkelődött a félelem. A környéken sehol egy ember. A műút is kilométerre van ide. Hirtelen eszébe jutott a vonat, amely már-már az állomáshoz ér. *Jelenteni kell. És... És azt is, hogy a nagyapjával mi történt.*

Beszaladt a konyhába a kis sámliért, magával vitte a szolgálati helyiségbe. Erre állt fel — mert különben még nem érte el a falra szerelt telefont — és megforgatta a kurblit kétszer, ahogy a nagyapja szokta. Karja remegett, de ahogy visszacsengett a készülék, s emberi hangot hallott, egyszerre erős lett, és szép értelmesen csengő hangon jelentette:

— *a 867-es 18.34 perckor rendben elment.* — Még hozzátette, hogy a nagyapja rosszul lett... Azt már nem merte kimondani, hogy szolgálat közben meghalt.

Dávid József

Barkácsoló oktatótiszt

Vasárnap este volt. Szolgálatom leteltével hazafelé igyekeztem. Utam a vontatási főnökség irodaháza mellett vezetett el, ahonnét csupán a fékoktató helyiség ablaka világított a csendesen szállingózó hóesésben. Kíváncsian nyitottam be az ajtót, *ugyan ki dolgozik itt vasárnap este?*

Lengyel Gyula felügyelőt, a vontatási főnökség oktatótisztjét találtam ott barkácsolásban elmélyülve. Beszélgetés közben megtudtam, hogy segélykocsi-ügyeletes, és a készenlét óráit igyekezett hasznosan eltölteni. A V. 43 sorozatú villamosmozdonynak a főmegszakító levegő útját ábrázoló sémát készítette el a kis elektromos táblán, a következő havi oktatás számára.

A miskolci vontatási főnökségnél közel fél éve a fékoktatás ilyen szemléltető eszközök segítségével történik, és a jó, valamint a rossz válaszokat egyaránt egy-egy kis jelzőlámpa jelzi. Aki hibás választ ad, azzal megbeszélik, s a hibát kijavítják. *Lengyel Gyula 1966 óta oktatótiszt, és a mozdonyvezetők, kocsivizsgálók mellett fékismeretből rendszeresen oktatja az Oktatási Főnökségen levő tanfolyamokon a mozdonyvezető gyakornokokat.* Nevéhez fűződik az 1974-ben létesített fékoktatóterem, amely alighanem egyedülálló az országban. Mióta a terem működik, az oktatás színesebb, szemléltetőbb, és a mozdonyvezetőknek a fékismerete magasabb szintű lett.

Lengyel Gyula sokirányú szakmai elfoglaltsága mellett jelentős szerepet vállal a vontatási főnökség társadalmi életében is, ugyanis a pártszervezet szervező titkáraként is aktívan tevékenykedik.

Sepsi Gyula

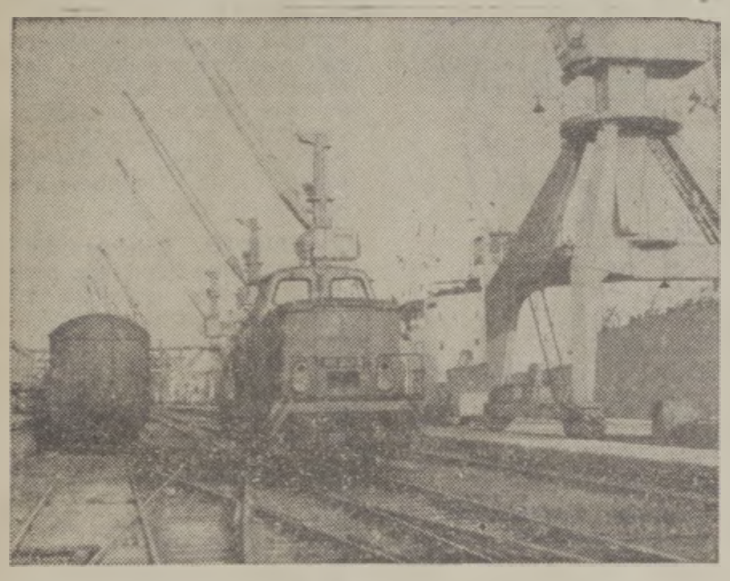
A KGST-tagállamok acélpályái

A VILLAMOSÍTOTT VASÚTVONALAK HOSSZA MEGHALADJA AZ 50 EZER KILOMÉTERT

A szocialista gazdasági integráció szolgálatában álló vasúti szállítás rohamos fejlődésen megy keresztül. Csupán évtizedünk eddig eltelt esztendőiben a KGST-tagállamok vasúti szállításának teherforgalma több mint egyharmadával emelkedett, jelenleg a vasút bonyolítja le az összes szállítási ágak együttes teherforgalmának csaknem 60 százalékát.

A KGST tagállamok vasútvonalainak hossza 1977-ben 223 000 kilométer volt. Gyakorlatilag minden európai tagállam elég sűrű vasúthálózattal rendelkezik: *1000 négyzetkilométernyi területre számítva az NDK-ban 132 kilométer, Csehszlovákiában 103 kilométer, Magyarországon 90 kilométer vasútvonal jut.* A Szovjetunióban az ország óriási területe miatt a vasútvonalak sűrűség mutatója jóval alacsonyabb: *6,2 kilométer.*

Előtérben a korszerűsítés



Az NDK Rostocki kikötőjében évente mintegy 100 ezer vagon fordul meg. Ebből 50 ezer vagon exportra megy

A jelenlegi szakaszban a KGST előtt álló fő feladat a vasúti szállítás átbocsátó- és fuvarképességének növelése a legújabb technika és technológia bevezetése alapján. Tovább fejlődik a nemzetkozi összeköttetések hálozata, korszerűbbé és tökéletesebbé válnak a határmenti csomópontok, a határállomások és bevezető szakaszaik, valamint a gördülő állomány.

A vasúti szállításban a tudományos-műszaki haladás meggyorsításának meghatározója a vasútvonalak villamosítása és dízelesítése. A KGST-tagállamok villamosított vasútvonalainak együttes hossza *1977 elején meghaladta az 50 000 kilométert,* ezen belul a Szovjetunióban elérte a 40 000 kilométert. A villamosított vonalak aránya Bulgáriában 33, Magyarországon 16, az NDK-ban 11, Lengyelországban 25, a Szovjetunióban 29 és Csehszlovákiában 21 százalék. A Mongol Népköztársaság vasútvonalain 1962-től kezdve az egész áruforgalmat kizárólag dízel-vontatással bonyolítják le.

A vásúti szállítás villamosítása és dízelesítése lényegesen megjavította a szállítás minőségi jellemzőit: jelentősen emelkedett a vonatok és szerelvények súlya, a mozdonyok teljesítőképessége és utazosebessége, modern konstrukciójú vagonokkal — nagyraksúlyú és befogadóképességű vasúti kocsikkal — egészült ki a gördülőállomány. Az 1971—1975 években a szovjet vasúti szállítás 375 000 tehervagont kapott. Bevezették a nyolctengelyes villanymozdonyok sorozatgyártását, megkezdték a 6000 lóerős új dízelmozdonyok gyártását.

Évről évre fokozódik a KGST-tagállamok vasúti fővonalain a rakományok áramlásának intenzitása: *érccel és szénnel, hengereltáruval és fával, gépekkel és mezőgazdasági termékekkel megrakott szerelvények haladnak át az államhatárokon.* Novekszik a nemzetközi személyszállítás. 1976—1980 évekre szóló tervek előirányozzák, hogy a nemzetközi teherszállítás egész volumenének több mint 50 százalékát a vasutak fogják lebonyolítani. Ezen a területen a KGST-tagállamok együttműködése, amely a hatvanas évek közepéig csupán kétoldalú alapon folyt, immár több mint tíz esztendeje sokoldalúan kibontakozik.

A közös teherkocsi-park életrajza

Fontos eszköze lett ennek az együttműködésnek a KGST-tagállamok első nemzetközi szállítási szervezete — *a közös teherkocsipark (OPW).* Az OPW „életrajza" 1963 deceberéig nyúlik vissza, amikor Bukarestben Bulgária, Magyarország, az NDK, Lengyelország, Románia, a Szovjetunió és Csehszlovákia képviselői megállapodást írtak alá.

A közös kocsipark 95 000 nyitott- és fedett vagonnal *1964 július 1-én kezdte meg működését.* Ennek az állománynak a kialakításához minden részt vevő ország meghatározott mennyiségű teherkocsit bocsátott rendelkezésre. Idők múltán a nemzetközi szállítások iránti szükségletek egyre nagyobbak lettek, s növekedett a KGST-tagállamok részesedési hányada az OPW-ben. *Jelenleg a teherkocsipark több mint 290 000 vagonnal rendelkezik.*

A kocsipark összetétele is állandóan tökéletesedik. Az elavult konstrukciójú gördülő állományt korszerű vagonokkal cserélték ki. Ennek eredményeként *a teherkocsi-park egyszeri szállítóképessége 2 millió tonnáról, 9 millió tonnára emelkedett.* A kocsipark kizárólag új, görgős csapágyú vagonokkal egészítik ki, amelyek lehetővé teszik az óránkénti több mint 100 kilométeres sebesség elérését.

A szocialista országok közös szállítási szervezete sikeresen kiállta az idő próbáját E szervezet révén a szállítandó rakományok volumenei szüntelenül növekedtek, célbaérkezésük pedig meggyorsult. *Míg 1964-ben naponta átlagban 11 000, addig jelenleg 30 000 teherkocsit raknak meg.* Jelenleg a KGST-tagállamok között a vasúti szállításoknak több mint a felét OPW-eszközökkel bonyolítják le.

A közös teherkocsi-park egyik legfontosabb minőségi mutatója a gördülőállomány üres futásának csökkenése. A szocialista országok vasutasai tovább kutatják a vagonpark hatékonyabb kihasználásának tartalékait. Ezek a tartalékok a rendező és határkörzeti állomások technológiájának javításában, a határállomásokon az üres kocsik átadásának meggyorsításában rejlenek. Mindez lehetővé tette a kocsipark üres futásának felére való csökkentését és évente több tízezer teherkocsi felszabadítását.

Az OPW vezető szerve, a tanács arra törekszik, hogy az előkészítés alatt álló hosszú távú szállítási program keretében megjavítsa a szervezet tevékenységét. Tervbe vette a gördülőállomány növelését, a vagonok egységesítését, a szerelvények és alkatrészek szabványosítását abból a célból, hogy jobb legyen a javítások minősége. Folyamatban van a gördülőállomány közös üzemeltetése legprogresszívebb formáinak és módszereinek kutatása.

A KGST-tagállamok sokoldalú kapcsolatai szükségessé tették egy sor szállítási problléma haladéktalan megoldását. Egész sor megállapodást kötöttek: *a nagy tonnaterhelésű rakományok nagyhatékonyságú szállítási rendszerének létrehozásáról, az egységes konténerszállítási rendszer bevezetéséről, a konténerek közös felhasználásáról a nemzetközi szállításban.*

A KGST-tagállamok ötéves tervei előirányozzák a konténeres teherszállítás további fejlesztését. Így Bulgáriában tervbevették, hogy az ötéves terv végéig az egységesített rakományokban szállítható áru körülbelül 50 százalékát konténerekben fogják szállítani. Az NDK-ban olyan „szállítási láncok" kialakításán dolgoznak, amelyek nagyterhelésű konténerek alkalmazásával a termelőtől a fogyasztóhoz juttatják el a szállítmányokat. A szovjet szállítószervezetek az ötéves tervben 75 000 nagy tonnaterhelésű, 20 és 30 tonna bruttó súlyú konténert kapnak.

1977 októberétől érvénybe lépett az új nemzetközi tranzit tarifa, amely a nagy tonnaterhelésű konténerekben lévő rakományok szállítására is kiterjed. Ez a díjszabás egy sor új tételt tartalmaz. Közéjük sorolhatjuk a díjtételek differenciálását a távolságtól és a rakomány súlyától függően, a tarifaosztályok számának csökkentését, a rakományok új, szélesebb nómenklatúrájának alkalmazását.

Nemzetközi méretű rekonstrukciók

A KGST 1977 júliusában megtartott XXX. ülésszaka, a tagállamok közti szállítási kapcsolatok fejlesztési programjával együtt, megvizsgálta a szállításban való együttműködés fejlesztésének kérdését.

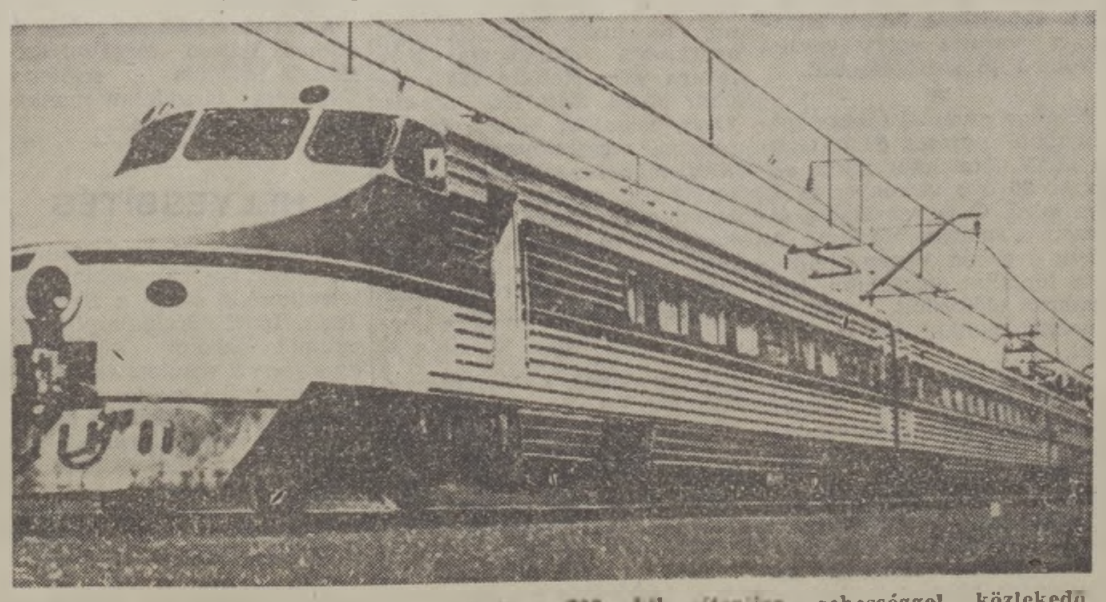
A program meghatározza a vasutak átbocsátó és fuvarozó képessége növelésének fő irányait. Egyebek között a KGST-tagállamok erőfeszítéseinek összefogásával *19 fővonalon elvégzik a nemzetközi jelentőségű vasúthálózat rekonstrukcióját.* Ezeken a vonalakon megkezdik a párhuzamos vágányok építését, villamosítását, önműködő térközbiztosító és központi irányító rendszerrel való felszerelését, valamint a pályák rekonstrukcióját. Tervbe vették a *Moszkva—Minszk—Breszt—Varsó—Poznan—Berlin* közötti útvonal villamosításának befejezését az NDK és Lengyelország balti-tengeri kikötőiből Csehszlovákia és a Magyar Népköztársaság területén keresztül a fekete-tengeri bolgár és román kikötőbe vezető, egymáshoz kapcsolódó villamosított fővonalak megépítését, a határállomások áthocsátó képességének növelését.

A KGST keretében folyó együttműködés gyakorlatába olyan új formák is tartoznak, mint nemzetközi infrastrukturális objektumok közös létrehozása. *Így 1520 milliméter nyomtávú vasútvonalak épültek a Mongol Népköztársaságban, valamint Ungvár—Kassa között.* Megkezdték egy új szélesnyomtávú vasútvonal építését, amely a Szovjetunióban lévő *Vlagyimir-Volinszktől a „Katowice" lengyel kohászati kombinátig vezet.* A szovjet vasérc ezen a fővonalon átrakás nélkül jut el az óriási kombinátba.

A vasúti szállítások volumene egyenetlenül oszlik meg a KGST-tagállamok között: az export szállítások alapvető része a nagy tüzelő- és nyersanyagkészletekkel rendelkező Szovjetunióra esik. E természeti kincsek kitermelésének főkörzetei azonban a Szovietunióban egyre messzebb helyeződnek át keleti irányban. Ezzel kapcsolatban múlhatatlanul megnövekszik a rakomány keletről nyugati irányba való áramlásának túlsúlya, *valamint egyre nagyobbak lesznek a szállítási távolságok és költségek.*

Az egyre növekvő mennyiségű szállítások hatékony lebonyolításával összefüggő fontos feladatok megoldását hivatott szolgálni a testvéri országok szállítási kapcsolatainak fejlesztését célzó hosszú távú program, amelynek kidolgozása szerényen folyik. *A program célja a KGST-tagállamok távlati szükségleteinek maximális kielégítése, a szállítás minden ágában, különösen a nemzetközi szállításokban.* Egyebek között négy új közös határállomás építését tervezik a Szovietunió és Csehszlovákia, a Szovietunió és Magyarország, a Szovjetunió és Mongólia között, ami még jobban megerősíti a vasúti szállítás anyagi-műszaki bázisát. A programot a KGST 1979-ben sorra kerülő XXXIII. ülésszaka fogadja el, amely összegezi a KGST 30 évi tevékenységének eredményeit.

B. Buszigin
(APN)



A Szovjetunió rigai Vagongyárában készül a 200 kilométer óra sebességgel közlekedő expresszvonat, amely az Orosz Trojka nevet kapta

A KGST-évforduló tiszteletére

Szovjet, magyar és csehszlovák vasutastalálkozó Csap határállomáson

Határ menti találkozót rendeztek január 23-án, kedden Csapon, a KGST megalakulásának 30. évfordulója tiszteletére, a határkörzetben dolgozó szovjet, csehszlovák és magyar vasutasok. Hazánkat a MÁV záhonyi átrakókörzetének 40 tagú küldöttsége képviselte. A találkozón méltatták a jubileum jelentőségét, s a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsának a vasúti közlekedés fejlesztésével kapcsolatos tevékenységét.

Rigó Zoltán, a záhonyi üzemfőnökség vezetője külön is megemlékezett arról, *hogy idén 15 éves a magyar és szovjet vasutasok határforgalmi munkaversenye.* Az együttműködés során a két ország vasutaskollektívái esztendőről esztendőre sikerrel tettek eleget a növekvő árucsere-forgalom eredményeként megnövekedett szállítási feladatoknak. A szovjet és magyar vasutasok munkaversenyének eredményeként csökkent a vagonok átrakási és állásideje, és javult a mozdonyok kihasználtsága is.

Rejtvényfejtők baráti köre

Tavaly szeptember végén alakult meg *Szombathelyen* a vasutasok Haladás Művelődési Házában a rejtvényfejtők baráti köre.

A rejtvényfejtők kéthetente jönnek össze a művelődési ház klubjában, hogy a Magyar—Szovjet Baráti Társaság lapjaiban — a *Fáklyában* és a *Szovjetunióban* — megjelent feladatokat közösen, szórakozva megoldják. A Fortuna már szerencsét is hozott a játékosoknak. A Fáklya 19. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért a járműjavító *Magyar—Szovjet Barátság brigádja* nyeri egy százforintos könyvutalványt.

A rejtvényfejtők a Fáklya és a Szovjetunió folyóiratok olvasói részére április 4-e tiszteletére *Ki tud többet a Szovjetunióról?* címmel szellemi vetélkedő rendezését tervezik.

Sz. Jakab

Eredményes évet zártak a győri vasutas eszperantisták

December 15-én az Utaselátó különtermében tartotta hagyományos évzáró ünnepségét a győri vasutas eszperantó szakcsoport. *Dr. Bácskai István,* a Magyar Eszperantó Szövetség Vasutas Szakosztályának elnöke köszöntötte a részvevőket, majd előadást tartott Zamenhofról, a nemzetközi nyelv szerzőjéről. Magyar és eszperantó nyelvű előadásában megemlékezett az emberi jogok deklarálásának 30. évfordulójáról is.

A győri vasutas eszperantó szakcsoport eredményes évet zárt. Tagjai számos ország vasutasaival folytatnak baráti levelezést. A legutóbbi várnai eszperantó világkongresszuson is képviseltették magukat. *Dr. Hideo Shinoda* japán orvosprofesszor Várnában UMEA-díjat (ezüstérmet és pénzjutalmat) adott át *dr. Ferenczy Imre* győri vasútüzemi főorvosnak, a szakcsoport elnökének sokéves eszperantó mozgalmi tevékenységéért.

Az évzáró ünnepség végén *Pozsonyi Mátyás,* a vasutas művelődési ház igazgatója szólt a résztvevőkhöz és kívánt további eredményes munkát a szakcsoport tagjainak.

Brigádok együttműködése

A szombathelyi vontatási főnökség tizenkét tagú *Kandó Kálmán* szocialista brigádja 1970-ben alakult. A motorvezetők kollektívája azóta már elnyerte a *MÁV Kiváló Brigádja* címet is. A közelmúltban komplex brigádszerződést kötöttek a *Luganszkij* motorszerelő brigáddal. Ennek lényege a gyors hibaelhárítás.

A motorvezetők azonnal jelzik a mozdonyok legkisebb rendellenességeit is a Luganszkij brigád tagjainak, akik így könnyebben megtalálják a hibát. Gyakran társadalmi munkában segítenek a javító műhely dolgozóinak.

A KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére a *Kandó brigád elvégezte egy M62-es mozdony „vörös revízióját,* és segítettek a motorcserében is.

Január 1-től

Gyorsabban rendezik a magánautósok kárát

Eddig az autósoknak, motorosoknak nagy gondot jelentett az, ha például egy fuvarozó vállalat gépjárművével ütköztek, és mondjuk véletlenek játszottak közre a baleset előidézésében. Ilyenkor rendszerint nagyon elhúzódott a kárrendezés.

Az utóbbi időben sokat javult a helyzet. Egyre több vállalat, intézmény tette lehetővé a gépjárművezetőknek azt, hogy utólagos felelősségrevonás nélkül, kisebb károk esetében, a helyszínen nyilatkozzanak a felelősség kérdéséről. Az *Állami Biztosító,* a közelmúltban például a legnagyobb autóparkkal rendelkező fuvarozóval, *a Volán Trösztte l kötött megállapodást* a felelősségbiztosítás gyakorlati végrehajtására vonatkozó kérdésekben.

Ez a szerződés azt jelenti, hogy a jövőben gyorsabban jut a kártérítés összegéhez a vállalati gépkocsival ütköző magán autós. Ugyanis, ha a vállalat gépkocsivezetője által okozott kár nem haladja meg a 15 ezer forintot és személyi sérülés nem történt, akkor a biztosítónak ahhoz, hogy rendezhesse a kárt, nem kell bevárnia a vállalat értesítését. Az ÁB és a Volán Trösztszerződése kimondja, hogy ilyen esetekben a vállalatnak külön nem kell jeleznie a karambolt. *Elég, ha a gépkocsivezető az erre az alkalomra rendszeresített „helyszíni nyilatkozat"-ot pontosan kitölti.* Ezt a biztosító kárbejelentőként elfogadja. A Volán Trösztte l kötött megállapodás egyébként 1979. január elsejével lépett életbe.

— **Ismeretterjesztés.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház színháztermében „A bauxit bányászat múltja, jelene és jövője" címmel tartott előadást Kenyeres László, a Bakonyi Bauxitbánya Vállalat politikai munkatársa. Az előadást filmvetítés előzte meg. Az eseményre a nyugdíjasklub programja keretében került sor.

Budapest:

Tornaterem-komplexum a Rippl-Rónai utcában

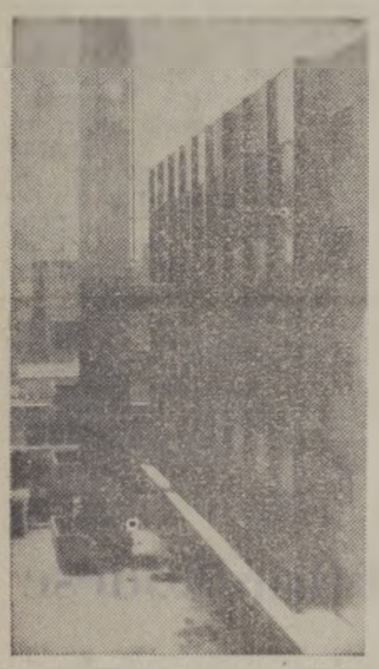
A budapesti *Kvassay Jenő Ipari és Közlekedésgépészeti Szakközépiskolák* tanulói részére január 19-én átadták a 21 millió forint beruházással épült új tanműhely- és tornacsarnok komplexumot.

A Rippl-Rónai utcai közlekedési technikumok, illetve szakközépiskolák tanulói több mint egy évtizede nélkülözték a tornatermet. A testnevelési órákat uszodákban tartották, de ez csak egyoldalú testedzést jelentett.

A KPM több mint egy évtizede készíttette el az UVATERV-vel a tanműhely, illetve a tornaterem komplexum építésének terveit. A kivitelezés hamarosan elkezdődött ugyan, de abba is maradt. A következő öt évben vagy építési engedély, vagy kivitelező, vagy pénz nem volt. 1972-ben — az állami beruházások csökkentése címén — törölték a tervből.

1975-ben ismét napirendre került a beruházás. *A KPM a kivitelezést a MÁV Magasépítési Főnökségre, valamint a Szak- és Szerelőipari Főnökségre bízta.* Utána is több objektív tényező nehezítette a munkát, de ebben az évben mégis elkészült, és átadhatták a háromszintes, üveghomlokzatú épületet.

Az átadási ünnepség után a tanulók tornabemutatót tartottak a megjelent vendégeknek.



A tornaterem komplexum

CAPRI ÉS NÁPOLY KÖZÖTT

Harmadik helyezés az úszómaratonin

Hajós Gyula, a BVSC gyorsúszója újabb feladatra, a La Manche csatorna átúszására készül

Hajós Gyulát a hazai vizeken rövidtávúszóként tartják nyilván. Ha sorolják a legjobb 100-as gyorsúszók nevét, az elsők között említik. Csodaszámba megy az a verseny, ahol hosszabb távon indul.

Ám ez a tipikus rövidtávúszó — nagyszabású nemzetközi verseny keretében — *átúszta a tengert Capri és Nápoly között.* A táv: 42 kilométer. Ezt a „csekélységet" az atléták között is úgy hívják: *maraton.* És ezen az úszómaratonin a harmadik lett.

Beszélgetésünk színhelye — mi más is lehetett volna? — az uszoda.

Említette, hogy a Bp. Honvédban ismerkedett meg az úszással, *jelenleg pedig a* BVSC versenyzője. És sokkal tovább nem is jutott, mert a 100 m-es gyorsúszás döntőjéhez szólították.

Ment, leúszta, átöltözött, visszajött.

Keki inget, ugyanilyen színű nadrágot viselt, lábán pedig mostanában újra divatba jött „ködfúrós" cipőt. Elegáns megjelenése ellenére is csapzottnak, fáradtnak tűnt.

— Ennyire nehéz volt? És egyáltalán, melyik a könnyebb: a száz méter, vagy a 42 kilométer leúszása. — Félig tréfának szántuk a kérdést, de ő komolyan válaszolt:

— *Nem lehet összehasonlítani a kettőt. Mindegyik másfajta erőkifejtést igényel, a 100 rövidebb ideig tart, viszont nagyobb összpontosítást, koncentráltabb figyelmet követel.*

— De térjünk vissza eredeti témánkhoz. Hogyan jutott eszébe Capri és Nápoly között átúszni a tengert?

Meghökkentő választ adott:

— *Mindent a Balatonnak köszönhetek...*

— Hogyhogy?

— *Hosszú évek után, tavaly ismét megrendezték a Balaton-átúszó bajnokságot. Sikerült megnyernem és mi tagadás, a győzelem feldobott...* És ettől kezdve már egyre többet foglalkoztatott: *Meg kellene próbálkozni a tengerrel.* Egész évben kerestem a megfelelő alkalmat, aztán sikerült elintézni, hogy kijussak erre a versenyre.

— Sokan irigyelték?

— *Míg meg nem tudták, hogy a saját költségemen utaztam...*

— Ismeri Szénási Imrét?

— *Látásból igen, személyesen nem. Szerettem volna kikérni a tanácsát de...*

— De?

— Ugyanúgy készültem, mint az itthoni versenyekre. Naponta tizenkét kilométer a Szőnyi úton, sok torna, sok súlyzózás...

Ilyen előzmények után jutott el Hajós Gyula a Capri—Nápoly verseny ratjához. Hat országból még 27-en vágtak neki a távnak, mindegyi mögött a kísérőcsónakkal. És ellentétben az uszodával, óriási hullámok csapódtak a versenyzők arcába. Bírta, aki bírta — tizenheten a táv közben feladták a versenyt.

Hajós nem volt köztük.

— Meg sem fordult a fejében, hogy feladja? Nem félt semmitől?

— *Mit tagadjam, eleinte volt bennem egy kis félsz, de túltettem magam rajta.*

— Mit adott ez az úszás, ez a siker a rövidtávúszó Hajósnak?

— *Voltaképpen csak bizonyságot. Annak a bizonyságát, hogy képes vagyok elérni a kitűzött célom, mégha az nem is kis cél...*

Hajós Gyulát az uszodában mindenki csendes, zárkózott természetű versenyzőként ismeri. És nem változott a „nagy" úszás után sem. Pedig, egyik népszerű humoristánk — nem biztos, hogy merő jóindulatból —, óceán-átúszónak titulálta.

— Visszahallotta ezt a megjegyzést?

Elnevette magát:

— Máig sem tudom minek véljem. Dicséretnek, vagy megrovásnak?

Nem lenne kerek a beszélgetésünk, ha nem ejtenék szót az elkövetkező tervekről...

— Nápolyban, az eredményhirdetésnél nagy meglepetés ért. Amikor átadták az ezüst serleget, mellékeltek mellé egy meghívót a La Manche csatorna átúszásra is...

Megemlítettük, hogy *Szénási Imre,* a hazai hosszútávúszás mindmáig utolérhetetlen úttörője kétszer próbálkozott a csatornán — sikertelenül.

— *Igen, tudok róla* — válaszolta —. *De ennek ellenére bízom benne, hogy nekem nagyobb szerencsém lesz.* Meg aztán a La Manche „csak" 38 kilométer hosszú...

Persze ez sem kevés...

De ha sikerülne? Az újabb bizonyságot adna Hajósnak, beszédtémát az uszodának — és újabb sztorit a humoristának is.

A három közé azonban nehéz lenne egyenlőségi jelet tenni.

Gulyás János

MHSZ-közgyűlés Ferencvárosban

Budapest—Ferencváros csomópont MHSZ-szervezetének tartalékos és lövészklubja decemberben tartotta évi közgyűlését a vasutas művelődési házban. A tartalékosok munkájáról *Hajnal Lajos* titkár számolt be. Ismertette a klub 1976. novemberi újjáalakulása óta elért eredményt. Kiemelte, hogy a hatékony nevelő-, és propagandamunka hatására *a csomóponton már öt MHSZ szocialista brigád tevékenykedik, a gubacsi rendező pedig MHSZ-pályaudvar lett.*

A lövészklub munkáját *Molnár László* titkár értékelte, majd a csomóponti pártbizottság megbízásából *Szikora Béla* pb.-tag mondott véleményt a két klub munkájáról, hangsúlyozva a honvédelmi nevelés érdekében kifejtett tevékenységüket, a társadalmi aktivisták szorgalmát.

A közgyűlés résztvevői — a beszámolók és a hozzászólások után — tiszteletbeli örökös taggá választották *Pjotr Petrovics Cvetkov* őrnagyot, a budapesti igazgatóság katonai osztálya mellett működő szovjet katonai képviselet helyettes vezetőjét. Cvetkov őrnagy a negyedik szovjet tiszt a tartalékos klub örökös tiszteletbeli tagjai között.

(Mármarosi)

A mama, a papa, a két lány — és a sport

A Szabó család

A *Népsport* 1978. november 4-i száma közölte azoknak a sportembereknek a nevét, akiket *Buda István* államtitkár, az OTSH elnöke a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 61. évfordulója alkalmával kormánykitüntetésben részesített. Köztük volt *Szabó Gyuláné Csáki Irén* a Haladás VSE sportiskolájának igazgatója is, aki negyedszázados kiemelkedő sportmunkájáért a Magyar Népköztársaság Sportérdemérem ezüst fokozata kitüntetést vehette át.

★

Csáki Irén 1952-ben a Kőszegi Mezőgazdasági Szakközépiskola második osztályos tanulója volt. Ebben az évben rendezték a „Béke spartakiádot". *Odonits István* testnevelő tanár a magas, erős testalkatú tanulóját elküldte a megyei válogató versenyre. A súlylökők versenyét *Csáki Irén* nyerte és ezzel menten megyei válogatott is lett. Néhány hónap múlva megkeresték *Gibba István,* a HVSE atlétikai szakosztályának vezetője és Irén 1953-tól már a szombathelyi zöld-fehér színekben versenyzett. A 174 centiméter magas, 72 kilós leány ideális versenyzőnek bizonyult. Hat éven keresztül sorra javította a Vas megyei ifjúsági és felnőtt csúcsot. Sőt a 13,36 méteres felnőtt csúcsa 18 évig élt Vasban. Külön öröm *Szabó Gyuláné Csáki Irén* számára az, hogy „szakállas csúcsát" éppen férje versenyzője *Horváth Viktória* javította meg 1976-ban.

Ismét döntő jelentőséget hozott az életébe 1958. április 1. Ekkor nevezték ki a körmendi járás sportfelügyelőjévé. Ő volt hazánkban az első női sportfelügyelő. Ezt a tisztséget 1963. szeptemberéig töltötte be. A dimbes-dombos, nagy területű körmendi járást kerékpárral járta. És hogy versenyzői tudását eredményesen kamatoztatta, arra példa az, hogy a KISZ Központi Bizottsága 1958-ban aranykoszorus jelvénnyel tüntette ki. 1960. A római olimpia éve. *Szabó Gyuláné olimpiai kerettag volt, de miközben mások felkészülését segítette a járásban, saját edzése háttérbe szorult.* Így elmaradt az olimpiai kiküldetés. Vígasza viszont, férjhezment. 1963. szeptemberétől a Megyei Testnevelési és Sporthivatalnál tevékenykedett, ott érdemelte ki 1969-ben a Testnevelés és Sport Érdemes Dolgozója kitüntetést.

A Haladás VSE sportiskola igazgatójává 1972. november 1-vel nevezték ki. Korábban az atlétikai szakosztály vezető edzője volt. A sportiskola 6 év alatt fokozatosan fejlődött és az utánpótlás-neveléssel egyre figyelemreméltóbb eredményeket érnek el. Csak néhány eredmény az 1978-as évről: *a 7 szakosztályban 866 fiatal versenyez.* A szakosztályok közül a súlyemelők és a szabadfogású birkózók országos bajnokságot nyertek. Fiú atlétáik közül különösen a dobók jeleskedtek: *több alkalommal javították meg a fennálló korosztályos csúcsot kalapácsvetésben.* A Haladás VSE sportiskola biztos alapja a vasutas sportegyesület jövőbeni jó szereplésének.

★

Néhány mondat a Szabó család többi tagjáról. *Szabó Gyula* MÁV főtanácsos atléta edző is. 30 éve versenyez és 15 éve edző. Ő is rengeteget áldozott a sportszeretetéért. Az 50-es években Vépen teljesített forgalmi szolgálatot. Igen gyakran előfordult, hogy az éjszakai munka után versenyzett.

Szabó Gyula rengeteget segít feleségének, aki enélkül nem volna képes ellátni azt a sok társadalmi tisztséget, amelyet ráruháztak: a Vas megyei Atlétikai Szövetség titkára, tagja a DSK-nak, a megyei sportalbizottságnak, a városi úttörő tanácsnak, szülői munkaközösségi tag az Antal János utcai általános

Szabó Gyuláné Csáki Irén

iskolában, pártcsoport bizalmi. És mind emellett két gyermekes családanya. Két leánya van: *Katalin 1962. január 24-én, Edit 1965. április 22-én született.* Mindketten az atlétika szerelmesei. Szabó Kati már serdülőként négyszer tagja volt az ifjúsági válogatottnak. 13,66 méterrel, korosztályos csúcsot tart. Indult az IBV-n is. Edit még fiatal, de a négypróbán már szép eredményei vannak.

★

Nagy János, a Vas megyei Testnevelési és Sporthivatal elnöke mondta december 4-én: — *Megyénkben még nem fordult elő, hogy egy édesanya ilyen szép kormánykitüntetésben részesült a sportmozgalom területén. Szabó Gyuláné Csáki Irén azonban erre mindenképpen rászolgált.*

Kiss Antal

HÍREK

— **Politikai előadás.** A miskolci vontatási főnökség utazó KISZ-fiataljainak meghívására január 9-én Miskolcra látogatott Bernáth György, a Magyar Rádió külpolitikai rovatának helyettes vezetője. Időszerű külpolitikai kérdésekről tartott előadást a fiataloknak, amelyen negyvenen vettek részt.

Damoklész kardja

— Maga szolgálatban inni merészelt?!... (Kesztyüs Ferenc rajza)

— **Nyugdíjas találkozó.** Szentgotthárdon decemberben nyugdíjas-találkozót tartottak. Az évenkénti hagyományos összejövetelen tizennégy idős vasutast köszöntöttek és láttak vendégül az állomás gazdasági és társadalmi vezetői.

— **Látogatás.** Gál Lászlóné, a IX. kerületi pártbizottság első titkára látogatta meg december 29-én a ferencvárosi vasúti csomópontot. A vendéget Gál György, a csomópont pártbizottságának titkára tájékoztatta a 400 személyes, új munkásszállón folyó politikai és közművelődési munkáról, majd az első titkár megtekintette a munkásszállót.

— **Megállapodás.** A dombóvári fatelítő főnökség és a kórház röntgenosztályának szocialista brigádjai a közelmúltban együttműködési megállapodást kötöttek. Ennek értelmében a véradók vállalták, hogy sürgős esetekben is a kórház rendelkezésére állnak, az egészségügyiek pedig gépjárművel szállítják a dolgozókat a váradó-állomásra.

Veszprémvarsány

Új berendezéseket helyeztek üzembe

Veszprémvarsány állomáson december 23-án üzembe helyezték a kulcsazonosító berendezéssel kiegészített, nem biztosított fénybejárati jelzős berendezést. Ezenkívül felszereltek két automata fénysorompót és a váltókat villanyvilágításra tették alkalmassá. Ezentúl könnyebb lesz a váltókezelők munkája és biztonságosabb a közlekedés.

A berendezések szerelését az állomás három forgalmi szocialista brigádja is segítette. Több óra társadalmi munkában kábelárkot ástak.

HELYESBÍTÉS

A Magyar Vasutas január 13. számában „Továbbtanulók jelentkezését várja a Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola" címmel cikket közöltünk, amelyben a vasútépítési és pályafenntartási szakra való jelentkezésre hívtuk fel a 8. osztályos tanulók figyelmét. Az iskola üzemi telefonszáma tévesen jelent meg.

A cikk 7. bekezdése helyesen a következő: *„Az iskolánk iránt érdeklődők a 01/44—12-es vasúti, illetve a 327—358-as postai telefonon kérhetnek részletesebb felvilágosítást."*

— **Vetélkedő.** A KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére vetélkedőt rendeztek a szombathelyi csomópont KISZ-alapszervezetei részére. Hét csapat adott számot párttörténeti és a Vas megyei munkásmozgalmi ismereteiből. A versenyt a BFF fiataljai nyerték, megelőzve a szertárfőnökség és a vontatási főnökség KISZ-eseit.

— **Brigádértekezlet.** Berente körzeti állomásfőnökség Kossuth forgalmi, valamint a Beton- és Vasbetonipari Művek 2. számú telepének Augusztus 20. szocialista brigádja december végén tartotta évzáró értekezletét. Az eredmények értékelése során elmondották, hogy a művek által feladott 130 ezer tonna áru 72,8 százalékát irányvonattal továbbították. A komplex brigád eredményes működésének köszönhető, hogy kocsihiány nem volt.

— **Előadás.** Békéscsabán a vasutas művelődési ház nyugdíjasklubjában előadást tartott az egészséges életmódról és a sport fontosságáról Bertalan Sándor az SZMT sportosztályának vezetője. A tanulságos előadást nyolcvan nyugdíjas hallgatta meg.

— **Rábaközi hímzések.** Győrött, a vasutasok Arany János művelődési házában Józsáné Hopp Erzsébet ifjú népművész diavetítéssel egybekötött előadást tartott a Rábaközi hímzésekről. Az előadáson százötvenen vettek részt.

Lakáscsere

Elcserélném 60 négyzetméteres, két szoba összkomfortos lakásomat hasonló főbérleti lakásra vasutas dolgozóval, illetve olyan főbérlővel, aki a közeljövőben a MÁV-val munkaviszonyt kíván létesíteni. Érdeklődni egész nap, Budapest XV., kerület Rákospalota-MÁV-telep, Vasutastelep u. 11., félemelet 3. (67-es villamos végállomása) Formádiné.

Elcserélném miskolci másfél szobás, erkélyes, gázfűtéses lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni levélben: Bartók Jánosné, 3534 Miskolc, Kandó Kálmán u. 28 1/1.

Elcserélném Cegléd központjában levő két és fél szobás, gázfűtéses, 70 négyzetméter alapterületű tanácsi lakásomat, budapesti 2 szobásra, megegyezéssel. Zugló előnyben, de minden megoldás érdekel. Kocsor Zsófia, 2700 Cegléd, Kossuth F. u. 7—9. sz. A lépcső II. 5.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő két külön bejáratú szobás, komfortos, I. emeleti, gázfűtéses, napos lakásomat egy szoba komfortosra, Budapest belterületén. Lehet szeparált társbérlet is. Magányos férfi részére. Levélcím: 1052 Budapest V., Semmelweis u. 2. sz. Hatala Edéné.

Elcserélném Rákospalota MÁV lakótelepen levő 50 négyzetméteres lakásomat hasonlóra, vagy nagyobb tanácsira, illetve szövetkezetire, megegyezéssel. Minden megoldás érdekel. Cím: Sátori Nóra, Budapest XII., Pipiske u. 4. sz.

Elcserélném a Bp. Böszörményi útnál levő 25 négyzetméteres gázfűtéses tanácsi garzonlakást 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 konyhakertes olcsó bérű lakásomat vasutas dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Bódy Csaba, 2230 Gyömrő, MÁV nagyállomás.

Elcserélném két és fél szobás, komfortos családi házamat, 400 négyszögöles telekkel, másfél szobás öröklakásra Budapest területén, lehetőleg a XIV., vagy XV. kerületben. Telefon: 842—624, este 17 óra után, vagy levélben: Százhalombatta, József u. 22. sz. Bíró Sándor.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—306. Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. FEBRUÁR 9.

A vasút januári szállítási teljesítménye:

24 millió 500 ezer utas, 10 millió 98 ezer tonna áru

A vasút januárban *24 millió 500 ezer utast szállitott* és ezzel utasfőben kifejezett személyszállítási tervét 95,7 százalékra teljesítette. A bázishoz mérten 3,8 százalékos a csökkenés. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége, ugyancsak a bázishoz mérten, *97,5 százalékról 96,6 százalékra esett vissza.* A zord időjárás következtében igen kedvezőtlen volt a nemzetközi forgalomban közlekedett személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése. Emiatt jelentősen emelkedett az egy vonatra jutó késési idő is.

Az áruszállítási teljesítmények is kedvezőtlenül alakultak. *A vasút mindössze 10 millió 98 ezer tonnát szállitott, amely a tervhez 93,8, a bázishoz viszonyítva pedig 90,6 százalékos teljesítésnek felel meg.* Az árutonnakilométer teljesítmény is hasonlóan alakult.

A kiemelt árucikkek közül szénből 5,5, kőből 17,1 kavicsból 19,3, téglából és cserépből 16,3, égetett meszből 10, cementből 7,1, műtrágyából pedig 23,2 százalékkal kevesebbet, ezzel szemben cementgyártmányból 2,1, tűzifából 16,2, cukorrépából 39,3 százalékkal többet szállított a vasút, mint 1978 azonos időszakában.

A tranzit és importszállítások mennyisége sem érte el a bázisidőszak szintjét. Mindez elsősorban a zord időjárás következménye.

Az áruszállítás minőségét tekintve a késetten közlekedett tehervonatok részaránya mintegy 2 százalékos romlást mutat. A hálózaton a zord időjárás sok gondot okozott a vonatközlekedésben, *ez a szállítóeszközök kihasználását is kedvezőtlenül befolyásolta.* A teherkocsik átlagos forduló ideje 3,72 napos értéket ért el, amely a bázisidőszakhoz mérten 3,8 százalékos növekedésnek felel meg. Mintegy 10 százalékkal emelkedett a géprevárási esetek száma, de emelkedett az időben ki nem állított teherkocsik száma is. A korszerű tehervonati mozdonyok fajlagos haszonkilométer teljesítménye ugyancsak nem érte el a bázisidőszak szintjét.

Szombathelyi tapasztalatok

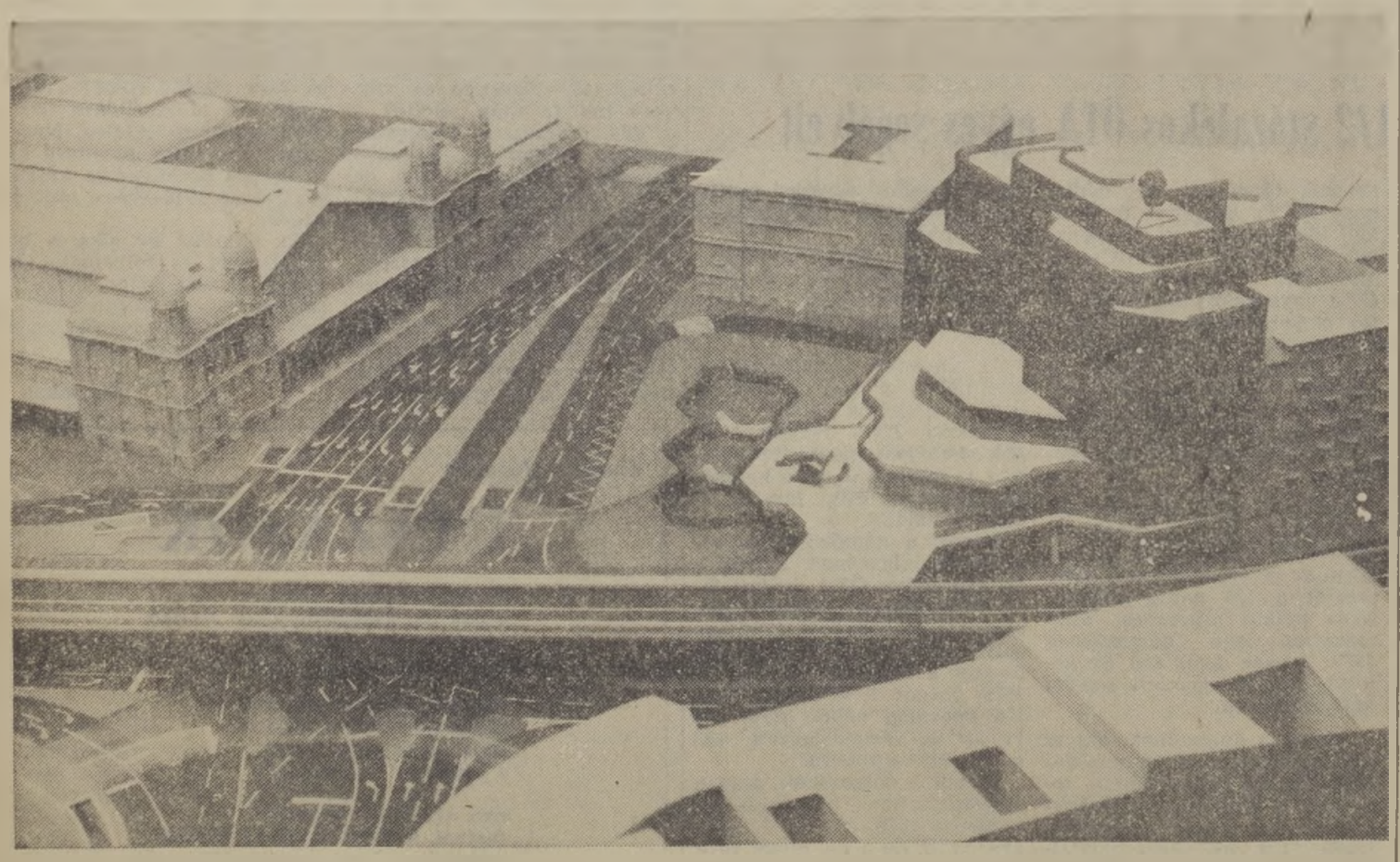
A jogok helyes gyakorlásával szervezettebb lett a bizalmiak munkája

A vasutas-szakszervezet szombathelyi területi tanácsa felmérte a szakszervezeti bizottságok és a bizalmi együttes ülések, valamint a bizalmi jog- és hatáskör érvényesülésének tapasztalatait. A tapasztalatok összegzéséhez felmérő lapokat küldtek ki a szakszervezeti bizottságokhoz. Ezek tanúsága és a gyakorlati tapasztalatok alapján *megállapították, hogy a munkahelyi, az üzemi demokrácia tartalmi fejlesztésében egységesebb lett az értelmezés és hatékonyabbá vált a munka.* Javult a gazdasági és a szakszervezeti szervek közötti munkamegosztás. A szabályozás egyértelműbbé tette ezeknek a szerveknek a feladatát, felelősségét, biztosítva ezzel az elvégzendő munkák ellenőrizhetőségét is.

Örvendetes, hogy növekedett a bizalmiak felelőssége, részvétele csoportjuk képviseletében, a feladatok megoldásában, élet- és munkakörülményeik alakításában. Kedvezően hat a munkahelyi légkörre, hogy a bizalmiak csoportjukra támaszkodva alakítják ki véleményüket az egyes kérdésekben. Érdemi fejlődés tapasztalható a döntés, egyetértés, véleményezés tekintetében, főként a korábban is jól működő kollektíváknál. Jobb a dolgozók tájékozottsága az előttük álló gazdasági feladatokról, az élet-

(Folytatás az 5. oldalon)

MI VAN A RAJZASZTALON?



Ilyen lesz a Marx tér, az átépítés befejezése után, 1980 végére. A maketten jól látható a Nyugati pályaudvar csarnoka, a tér felett átívelő felüljáró és az új Skála II. Áruház. A tervező: Kővári György, MÁVTI (Riport a 4. oldalon.)

MTI Fotó: Balaton József

Az 1979. évi feladatok elvégzéséhez az eszközök rendelkezésre állnak

Aktivaértekezletet tartottak a Vasúti Főosztályon

Nagy Károly, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára megnyitja a tanácskozást (Laczkó Ildikó felvétele)

Aktívaértekezletet tartottak február 2-án, a MÁV Vezérigazgatóságon. A tanácskozáson megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Bonifert Ádám*, az MSZMP Központi Bizottságának osztályvezető-helyettese, *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Győrffi József*, a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium pártbizottságának titkára, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

A tanácskozást, melyre a rendező szervek a Vezérigazgatóság, a vasutas-szakszervezet, a vasútigazgatóságok, az üzemfőnökségek vezetőit, a vasútüzemi pártbizottságok titkárait, a vasutas-szakszervezet területi bizottságainak titkárait hívták meg, *Nagy Károly* nyitotta meg. Ezután *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója tartotta meg vitaindító beszámolóját.

— *Az 1978. évi terveket teljesítettük* — hangsúlyozta bevezetőjében —. *Úgy érezzük, hogy a vasút nem akadályozta a termelési folyamatokat, kiszolgálta az ipart és a mezőgazdaságot.* Eleget tettünk export, import és tranzit-szállítási kötelezettségeinknek is. A közlekedési dolgozók, köztük a vasutasok is, ahogy ezt a Központi Bizottság decemberi ülése megállapította: *becsülettel teljesítették feladatukat.* Amikor ezt örömmel megállapítjuk, hozzá kell tenni, hogy munkánk igen sok beavatkozást igényelt, s a tervezettnél jobban növekedtek a költségek, romlott munkánk termelékenysége, minősége.

Az utóbbi időben sokan hajlamosak arra, hogy hibáinkat, gyengeségeinket az elégtelen műszaki fejlesztéssel, a nagymértékű létszámcsökkenéssel magyarázzák. Az ilyen és hasonló nézetek eluralkodása, objektív okként való hangoztatása azontúl, hogy leszerelő, nem is igaz — mutatott rá a vezérigazgató, majd így folytatta:

— *Éppen az elmúlt év munkájának elemzése mutatja, hogy még sok belső tartalékkal rendelkezünk. Dolgozóink ezt az üzemi demokrácia fórumain szóvá is teszik. Le kellene már szoktatni magunkat arról, hogy a szervezetlenségből, hanyagságból eredő gazdaságtalan szállítást mindig külső körülményekkel, technikai okokkal magyarázzuk.*

A MÁV vezérigazgatója ezután röviden szólt a személy- és áruszállításban várható feladatokról. Mint mondotta a rövid távolságú utazásoknál tovább csökken az utasok száma. Ezzel szemben a belföldi távolsági és a nemzetközi forgalomban már növekedéssel kell számolni. Ugyancsak növekszik a helyjegyigény.

Ma már nem kell különösebben hangsúlyozni: *számunkra nem mindegy, hogy milyen az utasok véleménye a vasútról.* Hogy az utazás kulturáltságát illetően meg sok tennivalónk van, ahhoz nem fér kétség. *Nem kielégítő például a tisztaság, a tájékoztatás, a helyjegyek elosztása, a személypénztárosok és a jegyvizsgálók között is akadnak olyanok, akik nem felelnek meg a követelményeknek.* A vonatok menetrendszerű közlekedésére is sok a panasz. Ezek kivétel nélkül olyan területei a vasúti munkának, amelyek nem igényelnek különösebb beruházást, de annál inkább fegyelmezett munkát, becsületes helytállást.

Térjünk vissza korábbi helyes elvünkhöz, mely szerint a személyszállítás megelőzi az áruszállítást és ezt az elvet juttassuk minden intézkedésünkben, a premizálásban és a munkaversenyben is kifejezésre — javasolta Szücs Zoltán, majd áttért az áruszállítással kapcsolatos feladatok ismertetésére.

— *A terv 135 millió tonna elszállítását írja elő. Ez körülbelül 1,5 százalékkal több a tavalyinál, ami azt a közgazdasági konzekvenciát vonja maga után, hogy még precízebben kell gazdálkodni a költségekkel, mert nem várható el felfutás, mely az esetleges hibákat korrigálni tudná, a nagy volumen növekedéséből eredő nyereséggel.* Különben minden felkínált árut el kell szállítanunk és eleget kell tennünk az országunkon áthaladó tranzitforgalomnak is, sőt ezt minden erőnkkel növelni is akarjuk.

A mérsékelt felfutás annak a következménye, hogy a népgazdaságban a termelés szerkezete megváltozik, a beruházások volumene valamelyest csökken. A 135 millió tonnán belül természetesen nagyobb arányban irányoztuk elő az export- és tranzitszállításokat.

Már évek óta törekszünk, hogy a vasút és a fuvarozók kapcsolatát szorossá és a kölcsönös előnyök kihasználására alkalmassá tegyük. Ezen a téren értünk el eredményeket. *Sőt azt is nyugodtan állíthatjuk, hogy az együttműködés már annyira beépült a szállítási folyamatba, hogy enélkül nem is tudnánk ellátni feladatainkat.* Ennek ellenére nem állíthatjuk, hogy ezen a téren minden a legnagyobb rendben van és a megelégedés mindenkor kölcsönös. Ésszerű és kikerülhetetlen tehát, hogy az egész fuvarozási folyamatban minden egyes munkaelemet gondosan kapcsoljunk egymáshoz és a legkedvezőbb időpont kiválasztásától kezdve az alkalmazandó technológiai módszerekig gondosan hangoljuk össze tevékenységünket.

Kijelentem, hogy az elmúlt években egyes tömegárukat ilyen előre összehangolt kétoldalú kapcsolat és rugalmas együttműködés nélkül nem tudtuk volna megfelelő időben elfuvarozni. Az is nyilvánvaló, hogy az előre meghatározott időben és rendelte-

(Folytatás a 3. oldalon)

A kisterenyei nyugdíjasok helytálltak a répakampányban

Tavaly, szeptember 6-án kezdődött a selypi cukorgyárban a répaszezon és január 23-án fejeződött be. Az előző évekhez hasonlóan ebben a kampányban is részt vettek Kisterenye állomás nyugdíjas vasutasai. Harminckét hatvan és nyolcvanhárom év közötti nyugdíjas dolgozott a cukorgyár területén.

Példamutató munkát végzett többek között a 78 éves *Jászai Nagy József*, a 75 éves *Koós Kálmán*, a 72 éves *Makó József* és a 83 éves *Molnár Károly*. Több nyugdíjas, közöttük *Pogány András, Kakuk Ferenc, Vass Béla, Varga István* és *Rákos József* februárban is vállalt munkát a forgalomnál. *Csecsei Ernő* állomásfőnök elmondotta, hogy a nyugdíjasok munkája révén vált lehetővé, hogy a tényleges dolgozók elmehettek szabadságra. Az állomás társadalmi és gazdasági vezetői törődnek a nyugdíjasokkal, igényt tartanak munkájukra. Érdemes követni a kisterenyei példát!

Küzdelmes múlt

Váradi Jenő MÁV-lakatosségéd életútja

A Magyarországi Vasutasok Szövetsége megalakulásának 60. évfordulója alkalmából január 10-én, a Vasutasok Szakszervezetében rendezett kibővített elnökségi ülés résztvevői tisztelettel köszöntötték Váradi Jenő elvtársat, az 1919-ben megválasztott központi vezetőség egyetlen élő tagját.

Váradi Jenő 1897. július 13-án született Érden. Édesapja, Váradi Miklós vasúti pályaőr volt akkor. Néhány év múlva, amikor Budapest-Ferencváros állomásra került váltókezelőnek, a család Kispestre, az Álmos utcába költözött.

Az elemi iskola hatodik osztályának elvégzése után, 1911-ben, Váradi Jenő bútorlakatos tanonc lett a VII. kerületben, egy Nagydiófa utcai műhelyben. A környéken egy sor szakszervezeti helyi csoport működött, ami — édesapja politikai orientációja mellett — *közrejátszhatott abban, hogy azonnal csatlakozott a munkásmozgalomhoz. 1912-től részt vett a kispesti ifimozgalomban.*

Út az illegális vasutasmozgalomba

Mire a tanoncévek végetértek, kirobbant az első világháború. A nagyarányú munkanélküliség miatt a szakmájában elhelyezkedni nem tudó lakatossegéd *vonatkísérő lett Ferencváros állomáson, ahol — édesapjára való tekintettel — ideiglenesen alkalmazták.* A vasúti munka ugyanakkor a katonai szolgálat alóli felmentés reményét is jelentette. A háború alatt megnövekedett vasipari szakmunkáshiány következtében *1916 őszén már lakatossegéd a Ferencváros fűtőház fiókműhelyében,* ahol a hadiforgalom következtében különösen igénybe vett mozdonyállományt javították.

A fiókműhelyben öntudatos szakmunkások dolgoztak, akiknek jelentős szerepük volt 1906-ban a Vasúti Munkások Országos Szövetsége ferencvárosi helyi csoportjának megalakításában. A vasutas munkásszövetség betiltása után a vasúti munkások itt is az illegális vasutas szabadszervezetbe tömörültek. *Váradi Jenőt Galambos János asztalos vezette be az illegális vasutasmozgalomba.* Az ifjúsági mozgalomban nevelkedett, a szocialista irodalomban jártas fiatalembert munkástársai hamarosan megválasztották bizalmivá, majd főbizalmivá. A ferencvárosi fűtőház fiókműhelyének 1917—1918-ban jelentős szerepe volt a háborúellenes sztrájkmozgalmak szervezésében, a szocialista eszmék terjesztésében.

Ferencváros állomás személyzete 1918. november 3-i értekezletén egyhangúlag elhatározta, hogy csatlakozik a vasutasok osztályharc alapján álló szabadszervezetéhez s belép a szocialdemokrata pártba.

A központi vezetőség tagjává választották

A ferencvárosi vasúti csomópont alkalmazottai 1918. december 5-én — a központi szertár éttermében — tartották meg a legális vasutasszakszervezet, *a Magyarországi Vasutasok Szövetsége helyi csoportjának* alakuló gyűlését. *Hevesi József* központi kiküldött ismertette a helyi csoport szükségességét és működési körét. Többek felszólalása után megválasztották a vezetőséget. *A csoport elnöke Váradi Jenő lett.*

A szakszervezet műhelymunkás-szakosztálya 1919. január 5-én tartotta alakuló közgyűlését, Váradi Jenő is tagja lett a szakosztály vezetőségének, a szövetség január 6—7-i kongresszusán pedig *megválasztották a központi vezetőség tagjává.*

A munkáshatalom győzelme, a Tanácsköztársaság kikiáltása lehetővé tette, hogy szervezett munkások kerüljenek a MÁV felső vezetésébe. *Váradi Jenőt kinevezték a MÁV Igazgatósága (a mai Vezérigazgatóság) F. (forgalmi) főosztályának egyik helyettes vezetőjévé.* Feladata a munkásvonatok közlekedtetésének ellenőrzése volt. A vezető beosztásba került szervezett munkásoknak nehéz körülmények között kellett helytállni 1919-ben, mert a tanácskormány a helyén hagyta a régi vezetőket, *Vázsonyi Jenő* MÁV-elnököt és a főosztályvezetőket is, akik a túlzott bizalmat a munkáshatalom elleni szervezkedéssel „hálálták" meg.

Váradi Jenőt az első magyar munkáshatalom megdöntése után, *1919. augusztus 24-én letartóztatták,* október 17-én azonban vád hiányában szabadon bocsátották. Ekkor szolgálatra jelentkezett Ferencvárosban, de a MÁV megtagadta az alkalmazását.

A Magy. Vasutas után a Vasutast is betiltották

Az ellenforradalom győzelmét követően Váradi Jenő azonnal bekapcsolódott a szociáldemokrata vasutas munkásmozgalom újjászervezésébe. Az osztálytudatos vasúti munkások harcos hagyományú szaklapjuk, a *Magyar Vasutas* köré tömörültek. A cenzúra akár az egész lapszámot is törölhette, de az idők folyamán szimbólummá vált *Magyar Vasutas* puszta fejléce is elegendő volt ahhoz, hogy ellenállásra buzdítson. Ezért az ellenforradalmi kormány 1921 szeptemberében betiltotta a lapot. A vasutas-szakszervezet sorsát a jobboldali szociáldemokrata pártvezérek és a kormány képviselői által 1919. decemberében aláírt *Bethlen—Peyer-paktum* pecsételte meg. Ez kimondta: *a szociáldemokrata vezetők tudomásul veszik, hogy a kormány „a nagy vasutak ... személyzetének körében semmiféle szakszervezeti mozgalmat nem engedélyez ...* a betiltott Magyar Vasutas helyére meg fogja engedni az új szaklap kiadását, azonban más elnevezés alatt, s azzal a kikötéssel, hogy politikai és szolgálati kérdések kizárásával, csakis gazdasági, szakmai és kulturális kérdésekkel fognak foglalkozni". A paktumban említett szaklap „a szociáldemokrata vasutasok lapja" 1922. március 1-én *Vasutas* címmel, *Pásztv Károly* szerkesztésében és *Váradi Jenő* kiadásában jelent meg.

1922. március 31-én több mint négyezer vasutas — műhelyi, fűtőházi, raktári, szertári és pályafenntartási munkások, s kinevezett forgalmi dolgozó — gyűlt egybe a vasmunkások Thököly úti otthonának udvarán. Anyagi helyzetük javításának és a szervezkedési szabadság biztosításának szükségességéről tárgyaltak. A résztvevők Váradi Jenőt választották a gyűlés elnökévé. Ő zárszavában a *Vasutas* támogatására kérte a megjelenteket, hangsúlyozva, hogy a lap *„hűen őrzi a Magyar Vasutas tradícióit, s annak minden tekintetben méltó utóda akar lenni".* A Vasutas csupán kilencszer jelenhetett meg, a kormány ugyanis a MÁV Igazgatóság ismételt követelésére „a közrend és közbiztonságot veszélyeztető tartalma miatt" betiltotta.

A MÁV szolgálatából 1926-ban elbocsátották

Váradi Jenő 1925-ben pert indított a MÁV ellen, amiért megtagadta alkalmazását. *A bíróság megállapította, hogy szabálytalanul törölték őt a létszámból és helyt adott keresetének.* Az ítélet alapján a MÁV kénytelenségből szolgálatba állította, egyidejűleg azonban — az 1924. évi IV. tc. alapján elrendelt személyzeti létszámcsökkentés ürügyén — *1926. január 31-re felmondott neki.* Ugyanakkor az 1920-as fegyelmi eljárást újból folyamatba tette, s 1926. május 21-én a szolgálatból nyugdíjigény nélkül elbocsátotta.

Csak rövid ideig dolgozhatott gyári géplakatosként. *A Minisztertanács 1946. július 12-én rehabilitálta és a MÁV mint vasútigazgatót helyezte nyugállományba.* Az 1949-es tagfelülvizsgálat során azonban a pártból kizárták és megsemmisítették a rehabilitációs határozatot is. Súlyos megpróbáltatás volt ez. Viszszavonultan élt feleségével, akit 1927-ben a bőrös szakszervezet aktivistáiaként ismert meg a szegedi munkásdalostalálkozón. 1965 óta mindketten nyugdíjasok.

Szakszervezetünk ünnepi kibővített elnökségi ülése bizonyítja, hogy a szervezett vasutas dolgozók nem feledkeznek meg arról, hogy történelmünknek egyik sorsfordulóján *Váradi Jenő az első sorokban menetelt és elévülhetetlen érdemeket szerzett.*

Gadanecz Béla

Ballag már a vén diák...

Harmincan fejezték be a nyolc általánost Békéscsabán

Nem énekelte ugyan a régi diákdalt a dolgozók iskolájának harminc most végzett tanulója, amikor véget ért a diákélet, ám mégis boldogan búcsúztak a vasutas klubkönyvtár falaitól, ahol igazi otthonra leltek rövid ideig tartó tanulmányaik során.

A békéscsabai csomóponton 1977 őszén kezdte meg működését az általános iskola kihelyezett tagozata. Huszonketten szánták rá magukat akkor a tanulásra, s fogtak hozzá az 5. és 6. osztály elvégzéséhez, négyhavonként egy-egy évi tananyag elsajátításához. *Most január 22-én vizsgáztak a 8. osztályból azok, akik tavaly februárban kezdték el a 7. osztályt, összesen harmincan.* Legtöbben — tizenhatan — a pályafenntartási főnökség dolgozói, de voltak köztük az üzemfőnökségtől, a szentesi építési főnökségtől és az Északi Járműjavító csabai üzeméből is Négyen nők.

Tanulmányi eredményük jó volt, pedig az átlagéletkor megközelítette a negyven évet. S azt is számításba kell venni, hogy többségük vidéki, ők hajnalok hajnalán indultak el otthonról és késő este értek haza. Nagy szorgalomra volt szükség, hogy a munka és az otthoni teendők mellett lelkiismeretesen tudjanak készülni, majd részt venni a közös tanulásban.

A vasút az általános iskola befejezését kedvezményekkel segítette. A heti egy tanulási napot átlagórabérben számolták el, s ezen kívül adták a vizsgákra való felkészüléshez a hat nap szabadságot. *A legjobb eredményt elérők pedig jutalmat kaptak minden osztályból.*

A záróünnepélyen részt vett a városi tanács művelődési osztályának képviselője is, s kihangsúlyozta, hogy külön öröm számukra az a szép teljesítmény, amit a tanulók a magyar nyelv és irodalom terén elértek. Négyen dicsérettel fejezték be az általános iskolát: *Hajbach Imréné, Marsi András, Szabó Gábor és Tóth Balázs.*

A kihelyezett tagozaton februárban tovább folytatódik az oktatás. S a hatodik osztályt sikerrel elvégzettekhez csatlakoznak azok is, akik most kapcsolódnak be a hetedikesek munkájába.

Vass Márta

Információ — tájékoztatás

Szakszervezeti bizottságaink az utóbbi időben már az információs jelentésekben is jelezték a dolgozók ruhaellátásával, az egyenruhák minőségével kapcsolatos panaszokat. *Mi a teendő olyankor, ha valakinek az egyen- és munkaruhák, vagy a lábbelik minőségével kapcsolatban kifogása van?*

Az igényjogosult az átvétel alkalmával köteles meggyőződni a ruha vagy lábbeli állapotáról és használhatóságáról. Rejtett hiba miatt minőségi kifogást — a kifogásolt termék egyidejű visszaadásával — a kiszolgáló helyen, az átvételtől számított 60 napon belül kell bejelenteni.

A visszavétel alkalmával két példányban *„Ruhabevonási jegyzőkönyvet"* kell kiállítani. A jegyzőkönyv másolati példányát a dolgozónak kell kiadni. A visszavett, kifogásolt minőségű terméket pedig küldevéllel a jegyzőkönyv eredeti példányával együtt 48 órán belül *a MÁV Központi Országos Osztószertár ruhatárába kell beküldeni vizsgálatra.*

A felülvizsgálat alapján a MÁV Központi Országos Osztószertár *köteles a hibás ruhadarabot soron kívül kicserélni.* A dolgozók által visszaadott minőséghibás ruhaellátási termékeket az érdekelteknek soron kívül és megnyugtatóan kell rendezni.

Az 1978. január 1-től ruhatérítésben részesülő dolgozók közül többen vannak olyanok, akik nem kapták meg a megelőző években esedékes egyenruha járandóságukat. *Számíthatnak-e arra, hogy a ki nem osztott egyenruhák értékének megfelelő összegű térítésben részesülnek?*

Az 1978. évi 14. sz. *MÁV Hivatalos Lap* 102 619/1978. sz. utasítás mellékletében felsorolt munkakörökben dolgozók panaszának orvoslását a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztálya szorgalmazta. A 100 451/1979. 4. D. sz. rendelet értelmében, az érintett dolgozóknak, a ki nem osztott egyenruhák viselési idejének kezdetétől 1977. december 31-ig terjedő időre részarányosan járó ruhatérítés összegét, *1979. február 28-án esedékes fizetéssel egyidejűleg ki kell fizetni.* A ruhák értékét az 1978-ban érvényes elszámolási árakon kell kiszámítani.

NÉGY ÉVTIZED

egy szakszolgálatnál

Bánsági Ferencet 1938-ban vették fel a vasúthoz távirdamunkasnak. Nemcsak arra büszke, hogy négy évtizedet töltött a MÁV-nál, hanem arra is, hogy ezt az időt ugyanannál a szakszolgálatnál, a távközlősöknél töltötte.

Nem sokkal Budapest felszabadulása után, pontosan 1945. március 8-án lépett be a *Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezetébe.* Érdekessége a dolognak, hogy a MÁV Északi Üzletvezetőségének ő volt az első szervezett dolgozója. Szinte ezzel egyidőben a pártnak is tagja lett. Ez az elkötelezettség végigkísérte egész életét.

Az *„Arccal a vasút felé"* jelszó kiadása után azok közé tartozott, akik értekezési lehetőséget teremtettek az állomások között, hogy biztonságos legyen a közlekedés. Később a 9. szakosztályra helyezték, majd öt év múlva tevékenyen részt vett *a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség* megszervezésében.

Tanult és tanított. Elvégezte a Marxista—Leninista Esti Egyetem szakosítóját. Ezután nyolc éven át a XIV. kerületi pártbizottság marxista—leninista középiskolájának előadója volt. Évente 100—120 hallgatónak adta át ismereteit. Ezenkívül szaktanfolyamokat is vezetett.

— Nehéz lenne sorba szedni mikor, mit bíztak rám — mondja —. *1957-ben lettem a szakszervezeti bizottság tagja. Aztán nyolc évvel ezelőtt titkárrá választottak.* A budapesti Munkaügyi Bíróság ülnöke voltam. Ez azért volt jó, mert az ott szerzett tapasztalatokat kamatoztatni tudtam a dolgozók jogaiért folytatott tevékenységemben.

Szavainak megalapozottságát bizonyítja, hogy a főnökségnél bérügyi panasszal évek óta senki nem kopogtatott a szakszervezeti bizottság ajtaján. A dolgozók mindig megkapták azt, ami megadható volt.

Évek óta kiemelkedően végzett mozgalmi munkáját gyakran elismerték. 1974-ben oklevelet, 1975-ben a Szakszervezeti munkáért ezüst, majd 1978-ban, nyugalomba vonulása alkalmából az arany fokozatával tüntették ki.

— Most, hogy nyugdíjba megyek, örülök annak, hogy a kollégák, akik átveszik tőlem a stafétabotot, alkalmasak a feladatok elvégzésére — jegyezte meg búcsúzóul *Bánsági Ferenc.* **(f. e.)**

TÖMEGPOLITIKAI OKTATÁS

103 tanfolyamon 3600 hallgató

A szombathelyi igazgatóság szolgálati helyein az 1978—79. évi tömegpolitikai oktatásban valamivel kevesebben vesznek részt, mint az előző évben. A szakszervezeti bizottságok körültekintő előkészítő és szervező munka után jelölték ki *a 103 tanfolyam háromezerhatszáz hallgatóját.* Az előző évi négy oktatási forma helyett most csak a *Társadalmunk, és a Világpolitika időszerű kérdéseit* vitatják meg a vasutas dolgozók.

A tanfolyamokat 32 vezető- és 222 propagandista irányítja. Ezek közül több mint kétszázan közép-, illetőleg felsőfokú végzettséggel rendelkeznek. Az előadók közel háromnegyede tagja a pártnak. Megfelelő volt a tanfolyamok vezetésére történő felkészítés. Valamennyien tanfolyamokon vettek részt. A balatonkenesei tanfolyamra húsz, a Veszprém és Zala megyei SZMT-k által szervezett előkészítőkre tíz-tíz propagandistát küldtek. Nyolcvanan a területi bizottság háromnapos tanfolyamán készültek fel az 1978—79-es oktatási évadra.

Az oktatási év sikeres beindulásáért és folyamatos lebonyolításáért sokat tettek a szakszervezeti bizottságok, a helyi gazdasági vezetők, a párt és KISZ-alapszervezetek.

Sz. Jakab

1979. január 1-től

Felemelték a 1/2 százalékos ÖTA egyes segélyeit

A társadalombiztosítás társadalmi és gazdasági életünkben rendkívül fontos szerepet tölt be, és szocialista államunknak a dolgozók érdekeit szolgáló alapvető intézménye lett. Államunk a szociálpolitikai funkcióját jelentős részben a társadalombiztosítás útján valósíthatja meg, melyhez a 1/2 százalékos ÖTA szorosan kapcsolódik.

A Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusának határozata kimondja, hogy a 1/2 százalékos ÖTA-ból adható közvetlen juttatások körét és összegét — figyelembe véve a társadalombiztosítási ellátások alakulását, — tovább kell fejleszteni. Ennek megfelelően az ÖTA segélyezési rendszerét időről időre felülvizsgálják, hogy az adott lehetőségeken belül a segélyek összegének növelésével, új segélynemek bevezetésével segítsék elő a vasutas dolgozók szociális biztonságának erősítését. Ezt a célt szolgálják a hatályba lépő módosítások is.

1979. január 1-től a házi ápolásban részesülő gümőkóros betegek táppénzét *az eddigi napi 80 Ft helyett 120 Ft-ra kell kiegészíteni.* A táppénzigényét kimerített TBC-s és elmebeteg dolgozóknak az *ÖTA ügykezelési bizottsága* által engedélyezett napi segély összege *120 Ft-nál kevesebb nem lehet.* Ez az intézkedés az alacsony keresetű dolgozók részére biztosít nagyobb anyagi segítséget, a jobb ellátás és a mielőbbi rehabilitáció érdekében.

A hosszú ideig táppénzes állományban levő dolgozók fokozottabb támogatását biztosítja az a rendelkezés, mely szerint a 120 napig megszakítás nélkül táppénzes állományban levő dolgozóknak *1979. január 1-től 800 Ft helyett 1000 Ft egyszeri segélyt kell folyósítani.*

Annak a dolgozónak, aki az első egyszeri segély folyósítása után megszakítás nélkül továbbra is táppénzes állományban van, *az 1000 Ft egyszeri segélyt 120 naponként ismételten folyósítani kell, mindaddig, míg a dolgozó táppénzben részesül.* Ilyen esetben a 120 napot az előző egyszeri segély esedékességének időpontjától kell számítani.

Az üzemi baleset következtében keresőképtelen dolgozó részére 120 naponként a segély kétszeres összegét kell folyósítani.

Az átmeneti rendelkezések értelmében a házi ápolásban levő gümőkóros beteg napi táppénzét *1979. január 1-től 120 Ft-ra kell kiegészíteni* abban az esetben is, ha a keresőképtelensége 1979. január 1. előtt kezdődött.

Annak a gümőkóros és elmebeteg dolgozónak, akinek a 1/2 százalékos ÖTA ügykezelési bizottsága a táppénzigény kimerítését követően napi segélyt engedélyezett és annak összege a 120 Ft-ot nem éri el, *1979. január 1-től minden külön engedély nélkül napi 120 Ft jár az engedélyezett idő hátralevő tartamára.*

Annak a dolgozónak, akinek megszakítatlan táppénzes állománya 1979. január 1. előtt kezdődött, de a 120 napot 1979. január 1-én, vagy ezt követően érte el, 1000 Ft egyszeri segélyt kell folyósítani.

Esnagy József:

UTAZÁSOK

Van aki elindul messzire
s van aki csak áll a sínek mellett
leveti nehéz zubbonyát
s tüzet rak fáradt embereknek

van aki gépével felrepül
kilép vackából: a földről
tilos jelzőt nem ismer
s visszales Napközelből

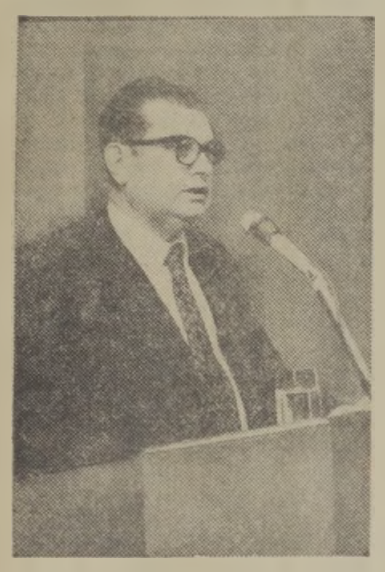
van aki kinéz ablakán
füstből, koromból rak ki Holdat
önmagát, világot jár s fölint
a pöfögő csillagoknak.

Aktívaértekezlet a MÁV Vezérigazgatóságon

(Folytatás az 1. oldalról)

téssel felhasznált szállítóeszközeink hatékonysága jóval magasabb volt, mint az esetenként felhasználásra került járműveké.

A fuvaroztatók véleménye ezekről az előre megszervezett és folyamatosan, vagy időszakonként közlekedő fordákról rendkívül kedvező. *A vállalakban részt vesz, hogy a fuvaroztatókkal való kapcsolatunkban csak akkor számíthatunk a ránk nézve is nélkülözhetetlen együttműködésre, és alkalmazkodási készségre, ha minden esetben tiszteletben tartjuk előzetes megállapodásainkat* és feltétlen korrektséggel közelítjük meg még a vitás kérdéseket is.



Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója vitaindító beszédét tartja

Sajnos nem egyszer előfordult és ez év januárjában is volt rá példa, hogy előzetes megegyezés ellenére *a fuvaroztató számára két napon keresztül nem biztosítottuk a megígért 40—40 kocsit, éppen szombaton és vasárnap, jóllehet a vállalat munkaerővel és gépekkel felkészült a rakodásra.* Ha ilyen esetek előfordulnak, jogosan keletkezik bizalmatlanság iránttunk nemcsak azok körében, ahol az eset előfordult, hanem azoknál is, akik tudomást szereznek róla. *A kár azonban nemcsak erkölcsi, hanem gazdasági is, mert a fölösleges felkészülés költségeit, s a késedelemből származó veszteségeket a népgazdaság mindenképpen megérzi.*

A fuvaroztatókkal való együttműködés fogalomkörén belül nem szabad elfeledkezni azokról a távoli üzletfeleinkről sem, akik ugyan nincsenek velünk közvetlen érintkezésben, mert fuvarozási szerződéseiket más vasutakkal kötik, de áruiknak a magyar vasutakon át történő továbbítása mégis kapcsolatot létesít velünk. Ezen a téren messze elmaradunk attól a figyelmességtől, amelyet a tranzitfuvarozások devizális és egyéb jelentősége megkövetel tőlünk. Ezeknek a küldeményeknek a fuvarozási határidői, az áruk minőségéből eredő továbbítási paraméterei és még sok más tényező, csaknem teljesen figyelmen kívül marad a vonatok rangsorolásánál, felosztásánál, géppel való ellátásánál. Emiatt nem egyszer nemzetközi reklamációk érkeznek, kártérítési kötelezettségek merülnek fel és végső soron ha módjuk van a feleknek a fuvarozási útirány megválasztására, elkerülnek minket. Ez sem pénzügyileg, sem erkölcsileg nem kedvező számunkra.

Az üzemvitel alakulásával kapcsolatban is számos példát sorolt fel a vezérigazgató. A múlt év adataiból világosan kitűnik: *néhány mutató jóval kedvezőtlenebbül alakult, mint az előző két évben.*

— Sok mindenre lehet magyarázatot találni, de arra már nincs elfogadható indok, hogy a teherkocsik átlagos fordulóideje további 2,7 százalékkal nőtt és a bázis 3,75 nappal szemben 3,83 napot tett ki. A berakott teherkocsik napi átlaga is csökkent — hangsúlyozta.

Az egyes időszakok értékeléséből, illetve a hálózati adatok éves alakulásából arra lehet következtetni, hogy az üres kocsik továbbításában fordult elő a legnagyobb mérvű visszaesés. Sajnos a záhonyi forgalom felfutása is megnöveli az üres kocsik átfutásának távolságát és időszükségletét, mint ahogy az OPW kiegyenlítéssel együttjáró gyűjtési idők sem hatnak rá kedvezően.

Szembetűnő a vonatfeloszlatások 26,3 százalékos növekedése. Emögött is sok veszteségtényező húzódik meg. Vannak időszakok, *amikor elkerülhetetlen kényszerintézkedésként kell felosztani a vonatokat. De az már nem mindegy, hogy az elhatározás idejében történik-e vagy akkor, amikor ez már nagyarányú mozdony- és személyzetácsorgást idézett elő.* Ilyenkor rendszerint halmozódnak a gondok, mert azok a vonatok is várakoznak, késnek, amelyek egyébként közlekedhetnének.

Ezeknek a hatásoknak nem kis szerepük volt abban, *hogy lelassult az elegymozgás.* S a megnövekedett dolgozó kocsipark ellenére a ki nem állított teherkocsik napi átlaga 1977-hez képest 156,1 százalékra nőtt. Ez még akkor is elgondolkodtató, ha tudjuk, hogy azt a túlbiztosítási szándék a valóságnál jóval nagyobbra növelte.

A tervek megismerésekor mindenkiben felmerülhet a kérdés, hogy a teljesítés feltételei miképpen alakulnak. Erre nyugodtan lehet mondani, hogy ami a járműparkot illeti, kismértékben jobb eszközállománnyal számolhatunk. *A pálya tekintetében tovább javulnak ugyan az országos paraméterek, de kihasználhatósága ennek arányában nem emelkedik,* sőt tovább tartó erőteljes rekonstrukciós munkák miatt a vágányzárási órák növekedésére kell számítani. Emellett a nagy időigénnyel fellépő munkálatok éppen a legforgalmasabb vonalszakaszokon folynak. Mégis azt kell mondani, hogy a rendelkezésre álló vontatójármű és a felhasználható tehergépkocsipark elegendő lesz az 1979. évi feladatok elvégzéséhez.

Előrelátó forgalomszervezéssel, a vonatok indításának megfelelő ütemezésével és vonali futásuk szabályozásával arra kell törekedni, hogy minden esetlegességet kiküszöbölhessünk. Tehát a kerülő útirányok igénybevétele, az elegygyűjtési, elegyrendezési és elegytovábbítási rendelkezések módosítása tervszerűen történjék. *Csak ebben az esetben kerülhetők el a fölösleges gép- és személyzetácsorgások, valamint a rendező-pályaudvarok előtti torlódások.*

Törekedni kell a vonatok terhelésének növelésére is, amely nem csupán a vontatójárművek jobb kihasználását segíti elő, hanem kevesebb vonatmennyiséget is jelent, ami a továbbításhoz ténylegesen rendelkezésre álló idő alatt nagyobb elegymennyiség átbocsátását teszi lehetővé.

Előfordult esetekből arra lehet következtetni, hogy figyelmesebb kocsiintézéssel és a berakások gondos irányításával az eddigieknél is nagyobb mértékben növelhetnénk a statikus terhelést. *Megtörtént ugyanis olyan eset, hogy Záhony—Leninváros viszonylatban 480 tonnás benzin küldeményhez 11 kocsi helyett 22 kocsit használtak fel.* Ezt az eljárást nem a MÁV ellenőrző szervek, hanem az átvevő kifogásolta, és keresetet indított az ebből származó többletkiadásának megfizetésére. Biztos, hogy nem egyedi esettel állunk szemben...

Ha mindenütt gondosan ügyelünk a kocsikiállításra és megrakásra, nem látszik túlzottnak a statikus terhelés további, legalább 1 tonnával való emelése.

Szűcs Zoltán beszámolója további részében az anyag- és energiatakarékosságról, az építési, fenntartási és javítási munkákról, a munkaerőhelyzetről, a munka- és üzemszervezésről, a szociális helyzet alakulásáról beszélt, majd befejezésül a következőket mondotta:

— Ez alkalommal is nyomatékosan felhívom a figyelmet a vasúti közlekedés biztonságának fokozására, a munkaközbeni balesetek megelőzésére. Ne engedjük, hogy bármi is megelőzze a baleseti óvórendszabályok betartását, és ezzel veszélyeztesse saját maga vagy mások testi épségét, esetleg milliós nagyságrendű károkat okozzon a népgazdaságnak. A vasút minden területén igen szigorúan takarékoskodnunk kell, helyesen gazdálkodni a munkaerővel és munkaeszközökkel, de takarékosságunk ésszerű és hasznos legyen, olyan, amely nem okoz károkat más területen. Feladataink megoldásához a szükséges eszközök rendelkezésre állnak, a népgazdaság továbbra is biztosítja azokat az erőforrásokat, amelyek a vasút terv szerinti fejlesztéséhez szükségesek.

A beszámolót élénk vita követte. Nagyon sok gazdasági vezető, pártmunkás és szakszervezeti tisztségviselő egészítette ki észrevételeivel, javaslataival a MÁV vezérigazgatójának nagyon átfogó, a vasúti munka minden részletére kiterjedő beszámolóját.

Visi Ferenc

Információ

Utazom a vonaton, s velem szemben két férfi beszélget. Akaratlanul is hallom, hogy a népgazdasági helyzetet vitatják, a várható intézkedéseket mérlegelik. Hosszú az út, bőven van idő a véleménycserére. A villamoson három nő mellé sodródom, s a legfiatalabb halkra fogott szavai hozzám is eljutnak. Kolléganők lehetnek. Két megálló között, fizetésemelésről esik szó, kinek, mennyit, hogyan? A pesti ember viccet is mesél már a „szűkösebb" esztendőről, a humor azonban rendszerint csak arra jó, hogy téma legyen a beszélgetéshez.

Napjainkban aligha akad olyan ember, aki társadalmi gondjainkat közömbösen szemléli. *Valamilyen formában mindenkit foglalkoztatnak a közösségi problémák egyéni kihatásai.* A széles körű információcsere nyomán, mind közérthetőbbé válik, hogy a Központi Bizottság reális helyzetfeltárása, a szükségessé vált gazdasági intézkedések végrehajtása, mindannyiunk érdekében fokozott feladatot jelent.

Sok a tennivaló a vasút területén is. A munkahelyi vezetőknek nagyobb figyelemmel, több segíteni akarással kell felkarolniok minden olyan kezdeményezést, amely a szállítási tervfeladatok sikeres teljesítésére, a jobb munkaszervezésre, az ésszerű anyag- és energiatakarékosságra, egyszóval a hatékonyabb munkára irányul. *A dolgozók véleményének meghallgatására az eddiginél is nagyobb szükség van.* Ám nem elegendő csak a meghallgatásra időt szakítani. Mit sem ér a jó észrevétel akkor, ha nem realizálják az okos gondolatokat. Márpedig jónéhány eset tanúskodik arról, hogy a különféle tanácskozásokon, megbeszéléseken elhangzott javaslatokat nem követte megfelelő intézkedés.

A szakszervezetek az információs munka során, mindig adnak jelzéseket arról, miként vélekednek a dolgozók a munkahelyi életről, annak fonákságairól. Ezután az információs jelentésekben *még többet kell foglalkozni azzal, hogy mi történt a közhangulatot tükröző jelzésekkel, a dolgozók észrevételei milyen cselekvésre késztették a helyi vezetőket.*

Ha a dolgozó azt látja, hogy odafigyelnek a szavaira és tesznek is valamit, máskor is szívesen mond véleményt. Ellenkező esetben legközelebb már passzív magatartást tanúsít.

Ez érthető. Példákat lehetne sorolni jóra is, rosszra is. Szerencsére több az olyan szolgálati főnökség, ahol a munkahelyi vezetők azt vizsgálják: *saját hatáskörben hogyan tudják megoldani a gazdasági munkában jelentkező nehézségeket.* S ha már olyan szemlélettel figyelik a közhangulatot befolyásoló negatív jelzéseket, hogy azok megszüntetésére elsősorban nekik kell tenniök valamit, mindenképpen előbbre lépnek azokkal szemben, akik saját maguk igazolására, s a dolgozók megnyugtatására, a helyi problémát a felsőbb szervekhez továbbítják. A panasz persze mindig visszakerül, *de amíg a szükséges intézkedések végül is megtörténnek, értékes idő veszik kárba.*

Éppen ezért, amikor az alapszervezetek információs jelentést készítenek, azt kell szem előtt tartaniok, *hogy a reális közhangulatot tárják fel.* Azokat a tényezőket foglalják össze, amelyek segítették vagy hátráltatták a gazdasági munkát, amelyek rontották vagy növelték az emberek munkakedvét.

Nem könnyű feladat a felsőbb vezetést arról informálni, hogy adott időszakban mi a jellemzője a munkahelyi életnek. *Még az eredmények bemutatása sem tükrözi mindig a valós helyzetet.* Arról pedig a legtöbb alapszervezetben már óvatosan írnak, hogy a közhangulat alakulása, helyi okok miatt, miért mondható kedvezőtlennek.

A vezetők gyors, torzításmentes informálása, felelősségteljes politikai feladat. Olyan eszköz az irányítás segítésében, amely helyes útra terelhet, vagy vakvágányra vihet döntéseket. *A vezetés nem nélkülözheti a gyakorlati munka tapasztalatait.* Újra és újra szüksége van a tervek megvalósításán dolgozó emberek véleményére, amelyek személyes élmények alapján mutatják a járható utat.

A dolgozók véleménye azonban csak akkor hasznosítható, ha hozzáértésről tanúskodik, ha az tükröződik belőle, hogy értik és megértik a jelenlegi helyzetet, s a távolabbi célokat is. *A szakszervezeti bizottságoknak hatásosabb szemléletformáló, propaganda munkát kell kifejteniök.* Felvilágosító, nevelő tevékenységük során jól érvelhetnek a közösség, s az egyén érdekében megtett intézkedésekkel.

Az információs jelzések, a helyes módon összegyűjtött hangulati elemek tehát, nemcsak közvetlenül, hanem közvetett formában, agitatív eszközként is segítik a gazdasági munkát. Csak élni kell a lehetőséggel.

Pálinkás Katalin

Ferencvárosban a hajnalok sem csendesek

Ferencvárosban vagyok. Hajnalodik. A péceli úti gyalogos felüljárón megakasztja a lélegzetem a szél. Megállok egy percre, és lenézek a vágánylabirintusra. Ívlámpák és őrtornyok fényét látom, mozdonyok szempárjait, vöröslő jelzőket. A női munkásszálló barakjával egyvonalban két fénynyaláb közeledik. TEEM-vonat készülődik távoli útjára. Távolabb hűtőkocsik szürke sora áll mozdulatlan.

, Itt a hajnalok sem csendesek. Gépzúgás, moraj hallatszik, kerekek kattognak. Alattam hirtelen megremeg a híd. Feltűrázik egy kétezer lóerős dízelmozdony és nekirugaszkodik terhének. A télben, mintha a féktuskók is fáznának, simulnak a kerekekhez, nehezen old a fék. A gurítódomb aljún ütközők csattannak. A tolatás, saruzás most sem szünetel.

A váróterem előtt idősebb vasutas köszön rám. Mondom, mijáratban vagyok. Behív a melegre. Szenet rak a vaskályhába, közben a Könyves Kálmán körútra néző ablakot fürkészi.

— *Na, itt van. Megjött a szolgálati villamos* — mondja, és már poroszkál is kifelé fogadni, akit magam is várok. Korral, időjárással, álmokkal dacolva, kezében kis aktatáskával szaporáz irodája felé az állomás főnöke, *Berendi Tibor.* Negyed öt van.

Leülünk a tenyérnyi előszobában, de ő előbb még begyújt a szomszédos irodában lévő olajkályhába, hogy mire a munkatársai jönnek, már meleg legyen. Aztán a telefonért nyúl és tárcsáz:

— *Na, hogyan birkóztál a munkával éjszaka? Gyönyörködöl benne?* — kérdezi. Az ifjabbik fiával, Péterrel beszél. Ő Rákoson forgalmista. „Minden bizonnyal jó vasutas lesz belőle..." olvasom ki a tekintetéből, amikor leteszi a kagylót.

— Hogyan értékeli az elmúlt évi teljesítmén"üket? — kérdezem.

— *Tizenkét versenytényezőből tízet teljesítettünk. Megtettünk mindent, amit lehetett.* Véleményem szerint évek óta egyenletesen dolgozunk. Két mutatót azért nem sikerült teljesíteni, mert irreális célkitűzések voltak. Nem ránk szabták, nem mérlegelték előtte a ferencvárosi adottságokat. Az induló vonatok menetrendszerűségéről és a korszerű vontatójárművek állomási forduló idejéről van szó. *A kevesebb valószínűleg többet eredményező lett volna.* Ha nagyon magasra tesszük a mércét — volt már erre példa — akkor az már nem ösztönöz többé. Ezzel nem azt akarom mondani, hogy nálunk minden a legnagyobb rendben van.

— *Pullai Árpád miniszter elvtárs szilveszter előtt meglátogatott bennünket* — folytatja. — *Megköszönte a pályaudvar valamennyi dolgozójának a becsületes helytállást.* Kérte, hogy én is szóljak valamit. A gondokról, a hiányosságokról beszéltem. Arról, hogy mihez várunk segítséget?

— Mihez?

— *Időszerű lenne már a két vágányfék korszerűsítése. Rendező-pályaudvar vagyunk. A rossz vágányfék lassítja a munkát.* A másik gondunk a térvilágítással van. Ezt ugyan már elkezdték korszerűsíteni, de nem ártana a gyorsabb tempó. Biztos, hogy kevesebb lenne a baleset, és növekedne a gurítási teljesítmény is. *A szociális létesítményeink is kifogásolhatók.*

— Ebben az évben mik a legfontosabb teendőik?

— *A takarékosság, a társadalmi tulajdon fokozottabb védelme, a munkafegyelem megszilárdítása és a munkaszervezés folytatása. A fegyelmezettebb munkát elsősorban a fiataloktól kérjük számon. Szóltam erről az ifjúsági parlamenten is. Nem lett belőle harag. Szeretném ha a munkahelyi légkör minden pályaudvaron, szolgálati helyünkön emberibbé, szocialistábbá válna. Egyre nagyobb szükség van a minőség javítására is.*

Búcsúzunk. Berendi kezet nyújt. Közben nyílik az ajtó, a hajnali kapus téblából befelé, izgatott.

— *Mondja, Lajos bácsi!* — biztatja a főnök.

— Az éjjel... egy csavargó járt itt, már látásból ismertem.

— *Hogyan intézkedtek?*

— Telefonáltunk a rendőrségnek, az URH-s kocsi elvitte.

— *Na látja,* — mosolyog a főnök, — *az éjszaka még rendkívüli esemény is történt...*

Mármarosi Pál

Jogos kívánság

Havi egy szabad vasárnapra minden vasutas igényt tart

A szombathelyi munkaügyi körzet január 30-án délután tartotta meg a szakszervezeti bizottság és a bizalmi küldöttek együttes ülését, a megyeszékhely szertárfőnökségének nagytermében. A tanácskozáson képviseltették magukat *Jánossomorja, Répcelak, Bük, Körmend* és *Szentgotthárd* önálló szakszervezeti bizottságainak a küldöttei, akik előzőleg a területükön megtartott szb és bizalmiak együttes ülésein elfogadott határozatokat tolmácsolták az összevont plénumon.

Az 1800 vasutas dolgozót képviselő ülést *Antal András,* Szombathely állomás szbtitkára nyitotta meg, majd *Müller László* főtanácsos, állomásfőnök fűzött szóbeli kiegészítést, a minden érdekelthez január elején eljuttatott, írásbeli beszámolókhoz. Az együttes ülés napirendjén a Kollektív Szerződés múltévi végrehajtásának tapasztalatai és az 1979. évi tervezet megvitatása és elfogadása, valamint a Szombathely állomás munkavédelmi és szociálpolitikai beszámolója szerepelt.

A hozzászólásokban a területhez tartozó hat szakszervezeti bizottság képviselője, valamint *Török László* jegyvizsgáló, *Eső József* vonatvezető, *Németh Sándor, II.* váltókezelő, *Horváth Gyula* térfelvigyázó és *Czinkos Pál* tartalékos tett észrevételt. Képviselve társaik álláspontját, *kérték, hogy az új kollektív szerződés minden körülmények között biztosítson havonta egy szabad vasárnapot.* A 35. § mellett a 33-as volt, amelyet sokan vitattak. A többség az ügyeleti díj kifizetése mellett foglalt állást.

Sz. Jakab István

Mi van a rajzasztalon?

Az idén 135 milliós értékű terv készül a MÁV Tervező Intézetben

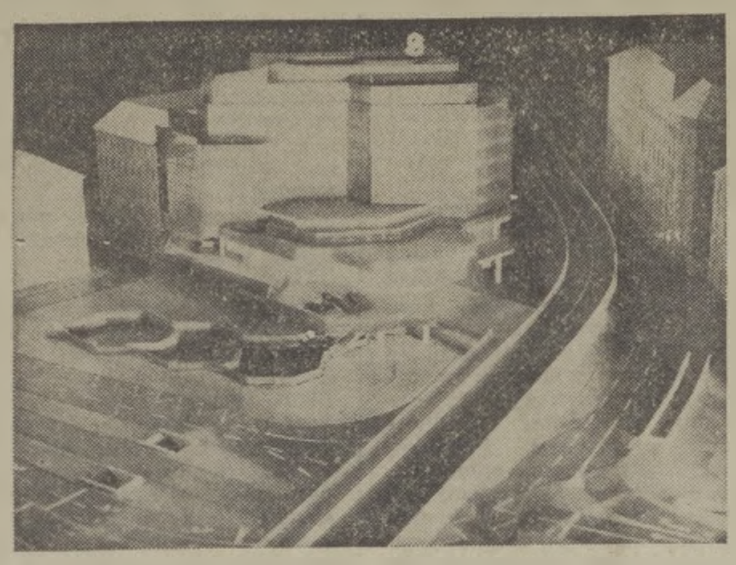
— Nehéz esztendő volt 1978, s a jelek szerint az idén sem lesz könnyebb dolgunk — mondja *Ferenczi Jenő*, a MÁV Tervező Intézet termelési irodájának vezetője, amikor a vasúti beruházás és tervezés összefüggéseiről faggatjuk.

A MÁVTI 1977-ben 116 millió forint tervezési értéket állított elő. Tavaly 127 millió forint volt az eredmény, *az idén pedig 135 milliós tervet kell kidolgozni.*

— Záhonyban évről évre több árut kell átrakni, ezért a korábban telepített átrakó berendezések fejlesztése nagyon fontos. Jelenleg az V. beruházási ütem előkészítésén, kidolgozásán munkálkodunk. A pályatervezés költségelőirányzata 400 ezer forint. Rajzasztalon vannak a IV. beruházási programban folyamatban levő munkák tervdokumentációi is. Például Fényeslitke északi rendezőpályaudvar továbbfejlesztésének, valamint az 500-as rakodótérség csarnoképülettel, szociális létesítménnyel, kazánházzal, energiateleppel való kibővítésének tervei. Eperjeske átrakópályaudvaron a már üzemben levő A, B, C daruk mellé *az idén megtervezzük a „D darusnyalábot"*. Ez a fedett kocsikban érkező műtrágyafélék átrakását könnyíti majd. Záhony folyamatosan berendezkedik a konténeres szállításra, ezért az Eperjeskén épülő korszerű konténer-pályaudvar tervezésére is sor kerül az idén. *Folytatódik a záhonyi lakásépítési program is. Száz új lakáshoz adunk beruházási tervet ebben az évben.* A vontatási telep korszerűsítésének terveit is mi készítjük.

Budapest-Kelenföld pályaudvar átépítése is a kiemelt beruházások közé tartozik. Terveink alapján tavaly elkezdték a földmunkát. Az idén hozzáfoghatnak a pálya, a szivárgók, valamint a kiváltások kivitelezéséhez. *A Kelenföldi pályaudvar átépítési terveinek 50 százalékát már kidolgoztuk.* Az idei tervdokumentációk tartalmazzák az üzemi épület, a biztosítóberendezési és távközlő hálózat, valamint a sasadi nyílt árok átépítésének terveit.

Az új felvételi épület terveinek elkészítéséhez is hozzáláttunk. Ezzel párhuzamosan tervezzük az irányítóépületet, amelyben helyet kapnak a dominó rendszerű berendezések is.



Ilyen lesz a BVKH új 9 emeletes irodaháza, amelynek négy alsó szintjén a Skála Áruház kap helyet

— A metró összeköttetési és városrendezési kapcsolatai miatt bonyolult, nehéz munka a Nyugati pályaudvar terveinek kidolgozása — folytatja. — A már épülő metrókapcsolat további tervezése és az egész pályaudvar beruházási programjának kidolgozása, a vele összefüggő városrendezési tervvel együtt ebben az évben meggyorsul. Tavasszal befejezzük a Nyugati pályaudvarral szemközti BVKH — Skála II. áruház tervezését is. A kilenc szintes épület négy alsó szintje a Skála áruházé, felső szintjein pedig a MÁV Bevételellenőrzési, Visszatérítési és Kártérítési Hivatal rendezkedik be. Az épületet — a korábbi tervektől eltérően — nem a Nyugati pályaudvar hőközpontja fűti majd, hanem a tetőn épülő gázüzemű berendezés.

— Milyen kiemelt feladatokat kell még az idén megoldani?

— A budapest—hegyeshalmi vonal további korszerűsítése, Kőbánya—Kispest állomás átépítése. Ezen kívül a *Budapest—Kelebia* közötti vonal villamosításának tervei után hozzá kell látni a pécsi vonal villamosításának előkészítéséhez is. Az idén várják a *Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas* közötti vonal villamosításának további terveit is. A *Fülöpszállás—Kelebia* vonalon a biztosítóberendezés korszerűsítése van napirenden. *Kiskunhalas* csomóponton aluljáró és korszerű utasforgalmi berendezések épülnek majd. *Siófok* állomás átépítésének első üteméhez szükséges tervek, a Volán szállítási tevékenységével egybehangoltan készülnek.

A nagy munkák közé tartozik *Miskolc—Tiszai pályaudvar* felvételi épületének tervezése is, mert a város felőli részt úgy kell megtervezni, hogy a Zója téren egy postaépület is elférjen.

Budapest—Józsefváros konténer terminálján ak tervezése is akadályokba ütközik, mert el kell helyezni egy postakombinátot és figyelembe kell venni a Salgótarjáni út szélesítésével kapcsolatos igényeket is. *Pedig a beruházási program kidolgozása sürgős, mert a szükséges darupályákat ebben az évben el kell helyezni.*

Nem maradhat ki a felsorolásból Debrecen állomás korszerűsítésének második üteme, a leninvárosi térség villamosítása, a szegedi vontatási telep rekonstrukciója, és több vonalkorszerűsítési terv sem. A budapesti MÁV kórház rekonstrukciójának terveit az év végéig szintén el kell készíteni. Ezek mintegy kétharmadát képezik majd az V. és VI. ötéves tervben megvalósuló *900 milliós beruházási programnak.*

A Landler lakótelep bővítéséhez ugyancsak ez év végéig kell kidolgozni a rendezési tervet, és a beruházási programot. Az újpesti Énekes utcai lakótelepen *880 lakás épül, részben vasutas dolgozók számára.* Ezek terveit is várják az év végéig. A tervező asztalra kerülnek az idén a Tatai úton épülő *600 személyes munkásszálló tervei is.*

Szász Ferenc

Az együttműködés szellemében

Gyümölcsöző az alkotó kapcsolat a műszaki és a fizikai dolgozók között

KÖZÖS ANKÉTOK, KONFERENCIÁK — NYUGDÍJASKLUB DEBRECENBEN ÚJABB MUNKAPROGRAM

Szakszervezetünknek közel tízezer műszaki és egyéb területen dolgozó értelmiségi tagja van. Bevonásuk a mozgalmi munkába, mozgósításuk a vasút feladatainak megoldására, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására, művelődésük elősegítése szakszervezetünk egyik súlyponti feladata. A szakszervezeti mozgalom ezzel is erősíti a fizikai és szellemi dolgozók alkotó kapcsolatát, összefogását.

Sajátos rétegpolitika

A vasutas-szakszervezet nagy jelentőséget tulajdonít a műszaki és közgazdasági értelmiségi dolgozók munkájának, mivel valamennyien fontos szerepet töltenek be a termelési feladatok megoldásában, azok tervezésében és szervezésében, a műszaki szervezési intézkedések, a korszerű technológiák kidolgozásában, s hatékony alkalmazásában. Szükségesnek tartja, hogy a dolgozók általános érdekvédelmi tevékenységén belül a műszaki és közgazdasági értelmiség körében sajátos rétegpolitikát alakítson ki.

A SZOT és a MTESZ 1973-ban megkötött szerződése alapján a Vasutasok Szakszervezete és a Közlekedéstudományi Egyesület Elnöksége is együttműködési megállapodást írt alá.

Szakszervezetünk titkársága az elmúlt év végén értékelte az együttműködés eredményességét. *Megállapította, hogy hasznos volt a műszaki értelmiség közötti rétegpolitikai munka*, kedvezően alakult a szellemi és fizikai dolgozók közötti alkotó kapcsolat, s ez hatékonyan segítette a korszerű technológiák gyakorlatba történő átvitelét.

Az elmúlt években több közös ankétot, konferenciát rendeztünk az oktatás, a vezetés gyakorlatának korszerűsítése, a vasúti személy- és áruszállítás minőségi mutatóinak javítása, valamint az anyag- és energiagazdálkodás, a gazdasági hatékonyság növelése témakörökben.

Különböző munkaterületeken a munkaerő-gazdálkodás és az utánpótlás javítását szolgáló szociológiai felmérések is készültek.

Az együttműködés keretében több helyen foglalkoztak helyi jellegű gazdasági és szociálpolitikai koncepciók kialakításával, a rövid- és középtávú tervek előkészítésével, a hazai és nemzetközi technikai eredmények ismertetésével, rövid időn belül történő alkalmazásával, illetve az elfogadott újítások bevezetésének a meggyorsításával.

Egyes helyeken az újítók részére szaktanácsadó hálózatot hoztak létre, amely jelentős mértékben segíti szocialista brigádjainknak az újítómozgalomba való bekapcsolódását.

Tapasztalatcserék

Közös erővel támogatják és kezdeményezik a tapasztalatcseréket. Több helyen, mint például Debrecenben, *a KTE keretén belül készült szakdolgozatok gyakorlati alkalmazását segítik és a MTESZ elnökségének hozzájárulásával nyugdíjas klubot hoztak létre.* E klub létszámának 70 százalékát vasutasok alkotják, olyan 60—80 évesek, akik szinte valamennyien részt vettek a vasút újjáépítésében. A klub létrehozásával az volt a fő cél, hogy azok a műszakiak, akik közreműködtek a magyar vasút újjáépítésében, élettapasztalatukat adják át a fiataloknak.

A szakszervezeti aktivisták és a műszaki értelmiségiek meghatározó szerepet töltenek be a különféle KTE szakcsoportokban és azok irányításában. Ezek a műszakiak egyben fenntartják és erősítik a kapcsolatot szakszervezetünk és a KTE között.

Sikeres az együttműködés a szakmunkástanulókkal való foglalkozás, az ifjú szakemberek beilleszkedésének elősegítése és az ifjúsági termelési mozgalom területén. A megalakult művelődési bizottságokkal is eredményes az együttműködés.

A vasutasszakszervezet középszervei és vállalati szakszervezeti bizottságai az együttműködő Közlekedéstudományi Egyesület középszerveivel nagyban elősegítették a *„Közös erővel a munkások és műszakiak eredményes együttműködéséért"* című pályázat sikerét.

Közös munkaprogram

Szakszervezetünk és a Közlekedéstudományi Egyesület közös munkájának tapasztalatai *jó alapot adnak ahhoz, hogy az együttműködés a vasút ötödik ötéves tervének teljesítését még közvetlenebbül szolgálja.* Kétségtelen azonban, hogy a műszaki és és más értelmiségi körökben folytatott munka tartalma és módszerei még korántsem tekinthetők kialakultnak. Éppen ezért a jövőben is számítunk a Közlekedéstudományi Egyesület véleményére, javaslataira, további közös akciókra. Az együttműködés erősítését különösen fontosnak tartjuk a minőség javításában, a munkahelyi szakmai képzés színvonalának emelésében, az ösztönzési rendszerek, a vállalati belső mechanizmus továbbfejlesztésében, az újítómozgalom szélesítésében, a tudományok gyakorlati alkalmazásában, a technológiák korszerűsítésében, eszközeink jobb kihasználásában, az anyag- és energiagazdálkodásban, a minőségi munka, a gazdaságosság és a hatékonyság növelésében.

Úgy véljük, hogy közös munkánk szervezettebbé tehető a vállalati tervek, a fejlesztési koncepciók véleményezésében is. *Támogatjuk a komplexbrigádok létrehozását, az értelmiség aktívabb bekapcsolódását a szocialista brigádmozgalomba.* Ahol a feltételek adottak, ott szélesebb körben bontakozzék ki e nemes mozgalom.

Mindezeket figyelembe véve, a tapasztalatok alapján célszerűnek és szükségesnek tartottuk, *hogy 1979-re és 1980-ra újabb közös munkaprogram készüljön a tervszerű együttműködés érdekében.*

A szerződés rögzíti a közlekedéspolitika megismertetésének és megvalósításának hatékonyabb segítését a műszaki fejlesztés, a szakképzés, valamint a szociálpolitikai tevékenység előmozdítását.

Ajánlott témák

Ezeknek az irányelveknek az alapján a következő témák művelését látjuk szükségesnek:

A munkaerő helyettesítésére alkalmas műszaki technológiai eljárások, illetve a szükséges munkaerő biztosítására alkalmas szervezési intézkedések feltárását, alkalmazását; az energiafogyasztás mérséklését célzó műszaki üzemviteli, technológiai eljárások kutatását és hasznosítását; a munka termelékenységét javító eljárások, módszerek, technológiák alkalmazásának elősegítését; a szociálpolitikai és műszaki fejlesztési összefüggéseken belül a dolgozók és a termelés kapcsolatát; a beruházások tervezésének és kivitelezésének egyszerűsítését, hatékonyságának növelését.

Az elmúlt néhány év eredményes munkája reményt nyújt arra, hogy a felsorolt irányelvek, valamint a vállalt feladatok a jövőben is valóra váljanak.

Tóth János,
a műszaki gazdasági bizottság vezetője

TANULVA TANÍTANI

Kitüntetett műszaki vezető

Télen nyüzsgő méhkashoz hasonlít a gépállomás. Ilyenkor végzik a vasútépítő gépek téli karbantartását a szentesi építési főnökség szegedi javítóbázisán.

Halász Antal műszaki tanácsost munkások gyűrűjében találjuk. Élénk szakmai megbeszélés közepette, rangtól és beosztástól függetlenül a legjobb megoldást keresik a szakma kiváló mesterei. Egykét jó tanács és a műszaki vezető rendelkezésünkre áll. Beszélgetésünk során feltárul élete, munkássága és pályájának íve, amely csaknem egyidős a gépállomással.

A kenyerüket féltették

Halász Antal szakmai és pártmunkájáért a Munka Érdemrend bronz fokozatát kapta. Kitüntetését munkahelye eredményeinek elismeréseként is tekinti. Hisz ott vált lehetővé, hogy képességeit kibontakoztathassa.

A műszaki vezető 42 éves. A vasutat 1954 óta szolgálja; a gépállomáson 23 éve dolgozik. Ott volt munkahelyének születésénél, amikor csak huszonhárman alkották az összlétszámot, amely azóta 400-ra gyarapodott.

— Amikor ide kerültem, a telepen rendetlenség és fegyelmezetlenség fogadott — emlékszik vissza Halász Antal. — A gépektől idegenkedtek, a hagyományos kézi munkához ragaszkodtak. A munkások sem ismerték fel, hogy a gépek mentesíthetik őket a nehéz fizikai munkától: *attól féltek, hogy elveszik tőlük a munkalehetőséget.* Az érdekütközések időszaka 1963-ig tartott.

A mozgalmi élet megerősítése nélkül nem érhettük volna el mai eredményeinket. 1957-ben szerveztük meg munkahelyünkön a KISZ-t. Öt évig voltam az alapszervezet titkára. *A feladatokat mindenkor a fiatalok vérmérsékletéhez alakítottuk*, az ő gondolkodásuk szerint mondtuk meg és egyértelműen: mi a jó, mi a helytelen, és mit kell tennünk. 1960-ban vettek fel a pártba. Több mint két évig a szakszervezeti műhelybizottság tagja, majd 11 esztendeig a párt alapszervezetének a titkára voltam.

Szemléletváltozás

A szakmailag és politikailag jól képzett műszaki vezető 1975 óta Szegeden tagja a vasútigazgatóság pártbizottságának. Szakmaszeretetét igazolja, hogy a vasútépítés és a gépesítés szószólója. A hatvanas évek közepén sokat tett az akkor újnak számító BUDA aláverőgépek és a Matisák üzemeltetéséért, használatának elterjesztéséért.

— Milyen nehéz feladatokra emlékszik még?

— Miután a vasútépítésnél is meghonosodott a gépesítés és a korszerűbb gépek fogadására készültünk, hozzánk csatolták a volt autófuvarozási főnökséget. Ez megosztotta energiánkat. Teljesen új, profilunktól eltérő napi feladatokkal kerültünk szembe. *Huszonhét gépkocsivezetőt vettünk át, kedvetlenek, elbizonytalanodott emberek voltak.* Az öreg Csepel-gépkocsik már nulla értékhatáron voltak. Az élet azonban sokszor áthúzza a számításokat. A vasútnál is fokozódtak a közúti szállítási igények. Kezdett kibontakozni később a munkásszállítás... Ez a részleg is fejlődni kezdett. Ma 123 gépkocsivezetőnk van és a gépkocsipark gazdaságos kihasználásáról kell gondoskodnunk.

— A jelenlegi gépesítési szint, a korszerű fektető szerelvények sora nemcsak további gépesítést, hanem szemléletváltozást is jelentett. Így a magyar gyártmányú gépek rangja megnőtt a dolgozók körében. Ma már mindenki természetesnek tartja a gépesítést. Persze, a korszerű technika és technológiák növekvő műszaki feladatokat jelentenek, s csak szűntelen tanulással lehet lépést tartani a változásokkal.

A holnap reményei

Halász Antal gépészeti szakmai továbbképzésének gyakorlati eredményeként korábban *kiváló technikus* minősítést kapott. Újításaiért kiérdemelte a *kiváló újító* kitüntetés bronz fokozatát. Ötször volt kiváló dolgozó. A politikai továbbképzésben sem maradt le. A Marxista-Leninista Egyetemen diplomát szerzett. Tudását, tapasztalatát átadja és azt vallja, hogy csak tanulva lehet tanítani.

Megkérdeztük: miként fejlődhet tovább a gépállomás?

— Igen sok múlik a fiatalokon. Ma már nincs nemzedéki problémánk. Az a tény, hogy nálunk több a fiatal, nem engedi megkövesedni az idősebbeket. Ők is lépést tartanak az új ismeretek megszerzésében. *A fejlődés szempontjából döntő, hogy a szakmai, a párt-, a KISZ- és a szakszervezeti vezetők 85 százaléka sajátnevelésű.* Meggyőződésem, hogy terjed a tulajdonosi szemlélet munkahelyünkön. Legutóbb például a dolgozók, építési kapacitás hiányában *többletmunkaként maguk építettek fel egy 36 személyes öltözőt.*

Nemcsak kérnek, hanem tesznek is helyzetük javítása érdekében.

Fogas Pál

MEGJEGYEZZÜK

Kényelmes szolgálat

Január 28-án, vasárnap utaztam Miskolcról a 6435-ös számú személyvonattal. A vonat utolsó kocsijának felét lezárták a vasutasok. Az ajtóra akasztott tábla figyelmeztette az utasokat, hogy *„Szolgálati szakasz"*, a 20—1770-es számú kocsi fiatal jegyvizsgálója pedig arra vigyázott — jegykezelés helyett —, hogy az állomásokon senki se szálljon oda. *Pedig a 36 ülőhelyes szakaszban mindössze négy vasutas — a kezelő- és kirakó személyzet — utazott.*

Árut azonban egyetlen állomáson sem adtak fel. A személyszállító kocsi *egyébként sem alkalmas áruk felvételére.* Expressz-áru fuvarozására alkalmas kocsi nem közlekedett a vonatban. Önként adódik a kérdés; *akkor mit csinált a kezelő személyzet?* Véleményünk szerint az ilyen kényelmes szolgálatnak a MÁV látja kárát! **(Szűcs)**

Szövetkezeti lakás vasutasoknak

1971-ben alakult meg *Sátoraljaújhelyen* a Zemplén Lakásépítő és Fenntartó Szövetkezet. Azóta két ütemben 76 lakás épült, amelyből tizenötbe vasutascsaládok költöztek. A miskolci igazgatóság 801 ezer forint kölcsönt utalt ki részükre.

A következő években is folytatja a szövetkezet a lakásépítést. A szövetkezet elnöke *Szabados László* a pft. dolgozója. A közelmúltban, eredményes munkájáért az Építőipar Kiváló Dolgozója kitüntetésben részesítették.

Harkányi változások

Tél van! Harkány, a messze-földön híres fürdő ilyenkor kihalt. A vasúti forgalom azonban nem szünetel. Az állomás dolgozóinak talán több dolguk akad, mint máskor. A hó és a hideg egyaránt próbára tesz embert és technikát.

Pál Miklós állomásfőnök irodájában az állomás dolgozóinak életéről, munkájáról beszélgetünk.

— *Köztudott, hogy a Pécs—Harkány közötti vonal megszűnt. Nagyharsány—Villány felé új vasútvonal épült fel, így a kőszállító vonatok Nagyharsányból Villány irányában közlekednek.* A személyszállítás csökkenésével és az állomásunkon keresztül haladó napi négy kőszerelvény, valamint az üres vagonok visszairányításának megszűnésével, továbbá a drávaszabolcsi lengyárba irányuló napi 20—30 vagon lenszállítás szórványossá válása miatt jóval kevesebb lett a munkánk. Azóta az állomás létszáma 26-ról 17-re zsugorodott. *A csökkent forgalom lehetővé tette, hogy minőségi munkát végezzünk.* Most már több időnk jut a szakmai és politikai továbbképzésre és önképzésre is.

Három dolgozó kivételével állomásunk valamennyi dolgozója tagja az 1976-ban alakult „*Bebrits Lajos*" zöldkoszorús szocialista brigádnak. A brigád vezetője *Karászi Sándor* forgalmi szolgálattevő.

— *A személyforgalom a Pécs—Harkány közötti vasútvonal időszakához viszonyítva 40 százalékkal csökkent* — jegyzi meg *Timár Jánosné*, a szakszervezeti bizottság tagja, aki egyben az agitációs és propagandafelelős tisztet is ellátja. — *A helyjegyek, elővételi jegyek és az érdeklődő utasok részére történő információadás azonban indokolttá teszi, hogy állomásunkon külön pénztárszolgálat legyen.* A forgalom csökkenésére jellemző, hogy amíg 1970 júniusában 118 ezer, addig az elmúlt év azonos időszakában már csak 40 ezer forint volt a pénztárforgalmunk. Az állomásunkon áthaladó teherszállító kocsik száma pedig 900-ról 113-ra csökkent.

Az állomáson sokan viselnek különböző tisztséget. A főbizalmi *Szentesi Vendel*. A bizalmi tisztet pedig *Fisli János* tölti be. A szakszervezet tisztségviselői könnyű helyzetben vannak, mert *Pál Miklós* állomásfőnök korábban tíz évig szbtitkár volt. Kémes, Vajszló, Drávaszabolcs, Kovácshida, Diósviszló, Máriagyűd és a harkányi MÁV Gyógyház tartozott hozzá. Nagy szakmai felkészültségét és mozgalmi tapasztalatait jól kamatoztatja. 1964 óta társadalmi ellenőr. Csaknem másfél évtizede látja el a szakszervezeti politikai iskola vezetését.

— A kollektíva kialakításában és a szakma elsajátíttatásában nagy szerepe van *Szőke Gyula* volt állomásfőnöknek és *Karászi Sándornak* — veszi vissza a szót Pál Miklós. — Hogy mennyire összeforrott a mi kis kollektívánk, ezt az is mutatja, hogy nálunk mindenki jól érzi magát. A váltókezelőt és a takarítónőt kivéve a többség a közép korosztályhoz tartozik. *Szőke Gyula* és *Gyócsi József* 30, *Szentesi Vendel*, *Karászi Sándor*, *Vincze Ferenc*, *Ozsvát József* és jómagam közel 20 éves törzsgárdatagsággal rendelkezünk.

— Kollektívánk részére rendszeresen szervezünk hazai és külföldi kirándulást, színház- és mozilátogatást. Szakszervezeti bizottságunk az elmúlt évben Jugoszláviába, Eszékre szervezett csoportos kirándulást, melyen állomásunk dolgozói közül négyen vettek részt. Én 1965-től a szabadságom alatt gyakran járok külföldre. Moszkvától Rómáig mindenhol megfordultam már. A kirándulás, az utazás, nemcsak szórakozásra, de hallatlanul nagy ismeretanyag szerzésre, a látókör bővítésére is sok lehetőséget ad.

Kesztyűs Ferenc

Az idő pénz

A miskolci rendező pályaudvaron folyamatos az elegyfeldolgozás

A borsodi iparvidék hatalmas teherforgalma összpontosul *Miskolc—Tiszai pályaudvaron*, a rendezőben. A rendező munkája ezért döntő tényező a teherkocsik forduló idejének csökkentésében, a vonóerő, jobb kihasználásában — s bízvást hozzátehetjük, hogy a miskolci vasútigazgatóság összteljesítményeinek alakulásában is.

— Hogyan szervezik a rendezőpályaudvar munkáját? — erről kérdeztük a helyszínen *Dékány Tibor* túrvezető térfőnököt és *Szerencsi Józsefet*, aki mint nappalos térfőnök teljesít szolgálatot és tavaly októberben ünnepelhette a vasútnál töltött negyvenedik esztendejét.

Megszüntették a vonatfeloszlatást

— Az intézkedési tervünk, amelynek alapján szervezzük a rendezőpályaudvar munkáját, *a folyamatos elegyfeldolgozáson felül a gépácsorgások megszüntetését írja elő*, mint a legfontosabb követelményt — kezdte Szerencsi József. — A múlt évben sikerült is elérnünk, hogy a rendező előtt ne ácsorogjanak a vonatok. *A vonalfeloszlatást pedig sikerült ismeretlen fogalommá tennünk a környéken...*

— Hogyan vált ez lehetővé, amikor a teherforgalom ebben a térségben is évről évre növekszik? — kérdeztük.

— *Nagyon sokat segít nekünk Bánréve, Berente, Sajószentpéter, Felsőzsolca, Hidasnémeti és Diósgyőr állomás is*, ahol főként rakodással képeznek irányvonatokat — felelte Dékány Tibor. — Ezeket a vonatokat egyszerűen „átemelhetjük" Miskolc—Tiszai pályaudvaron, nem terhelik a rendezőnket.

Az idő pénz... — jól tudják ezt a rendezőpályaudvar dolgozói, akik igyekeznek mindent megtenni azért, hogy gép ne várjon amiatt, hogy a vonata még nincs előkészítve.

Gyors átállítások

— Nagyon sok időt tudunk megtakarítani azzal, hogy rendelkezésünkre áll a központi rádióirányítású fékpróbázó berendezés — folytatta Dékány Tibor. — *Ha esetleg hibát tapasztalunk, azt a vonatgép beérkezéséig el tudjuk hárítani.* A pontos időre rendelt vonatgépeknek már csak 10—12 perces, úgynevezett rövidített fékpróbát elegendő végeznick, mielőtt elhagynák a pályaudvart. Ez a módszer vonatonként átlagosan 30 perc megtakarítást tesz lehetővé.

— A kocsiforgalom gyorsítását szolgáló intézkedésünk — vette át a szót Szerencsi József —, hogy amikor éppen nincs vonatgépünk, *saját tartalékunkkal és személyzetünkkel végzünk átállításokat Miskolc—Gömöribe és Felsőzsolcára.* Ez hiánypótló intézkedés, de azért is gazdaságos, mert nem vonunk el nagyobb gépeket a forgalomtól. Sok gondot jelent a Hejőcsabai Cementmű kocsiellátása is. A cementszállítás gyorsítását segítjük elő azzal, hogy grafikonos meneteken felül soron kívül is kivisszük az üres kocsikat a cementműhöz és be is hozzuk, amit már megraktak áruval.

Fontos szerepet tölt be a rendezőpályaudvar eredményeinek növelésében a szocialista munkaverseny. *A rendezőben dolgozó 12 szocialista brigádnak 106 tagja van*, s jórészt nekik köszönhető, hogy a létszámhiány ellenére is növekvő teljesítményeket produkál a rendező. Felajánlásaik főként a gazdaságosság javítására, a balesetek csökkentésére irányulnak. Szocialista szerződés alapján valósítottak meg gyümölcsöző együttműködést a kocsivizsgáló szocialista brigádokkal: a *vágányok között elvégzik a kisebb kocsijavításokat, rakományigazításokat.* A rendező takarítására évek óta nem vették igénybe a pályafenntartásiak segítségét, mert ezt maguk végzik — társadalmi munkában. A múlt év folyamán több mint 4000 óra társadalmi munkát teljesítettek. Külön is elismerésre méltó, hogy a fokozott aktivitás itt nem csupán a fizikai állományú vasutasokra vonatkozik.

Társadalmi munkában

— Egyrészt a szükség, másrészt a segítő szándék indítja nálunk a tisztviselőket arra, hogy szabadnapokon, amikor csak tehetik, bejöjjenek fizikai munkára — mondotta Dékány Tibor. — Ez alól, mint a 12 tagú, s a „MÁV Kiváló Brigádja" címmel kitüntetett MSZBT szocialista brigád vezetője magam se vagyok kivétel. Éppen holnap lesz szabadnapom, de bejövök, s a VIII-as őrhelyen leszek váltókezelő. *Ugyanekkor Jakab István állomásirányító a XIV-es őrhelyen tölti majd be a határsarusi posztot.* A múlt őszszel szüretelő vonatokkal utaztunk vonatvezetőként társadalmi munkában. Ezzel a vonatkísérők hiányát igyekeztünk enyhíteni...

Alaposan besötétedett már amikor felmentünk a gurítódombra, ahol éppen a *Rákóczi* szocialista brigád teljesített szolgálatot. A régi irányítótoronyban — amely fölött már áll az új toronyépület is — találkoztunk *Győri László* gurításvezetővel, aki a Rákóczi brigád vezetője is. Az őszülő hajú, 53 éves férfi 30 esztendőt töltött már a vasútnál, és 22 éve dolgozik a rendezőben. Ha csak annyit mondanánk el róla, hogy Sátoraljaújhelyen lakik, s onnan jár dolgozni a miskolci rendezőbe, már ezzel is érzékeltettük: *szereti, hivatásának érzi a munkáját.*

— *A mai napon már a 23. fogásnál tartunk* — mondta —, *de ha nem növekszik a köd, műszakváltásig meglesz a harminc... Itt 24 óránként 2200—2500 kocsit dolgozunk fel és ez 55—58 vonat összeállítását jelenti.* A legnehezebb, amikor itt leszáll a köd. Olyankor mintha a falnak beszélne az ember. A kocsikat csak addig látom, amíg elgördülnek az ablak előtt...

Segítenek a pestieknek

Ezúttal azonban szerencsénk volt: ha gyengén is, de azért idelátszottak az irányvágányok között égő lámpák fényei.

— *Több rádió kellene* — mondta gondjaikról a brigádvezető —, *mert sajnos, van még olyan tartalékunk is itt a rendezőben, amelyik nincsen rádióval felszerelve.* Brigádunk vállalta, hogy amikor van szabad vágányunk, akkor Székesfehérvárra, Várpalotára és más dunántúli állomásokra is összeállítunk vonatokat. *Erre külön büszkék vagyunk, hogy így tudunk segíteni a pestieknek...*

Időközben az újabb szerelvény, a 23. fogás is felért a gurítódombra. Győri László bekapcsolta mikrofonjait: „*A gurítás megkezdődött, vigyázzunk a vágányok között!*" — adta ki az indító jelzést, majd így folytatta: „*15-re három darab négytengelyes rakott...*" S a kocsik engedelmesen gurulni kezdtek a dombról az irányvágányok távolinak tűnő fényei felé. **Lőrincz János**

A jogok helyes gyakorlásával szervezettebb lett a bizalmiak munkája

(Folytatás az 1. oldalról)

és munkakörülmények javítására tett intézkedésekről. *Azokon a szolgálati helyeken azonban, ahol a gazdasági és társadalmi vezetés igénytelenebb, ott a hatáskörök gyakorlása változatlanul formális.*

Összességében az üzemi demokrácia fórumain a korábbi évekhez viszonyítva nőtt a dolgozók részvétele: a folyamatos munkát végző munkahelyeken 65—70, az építésnél, a javítóműhelyekben 80—85 százalékot ért el.

A kedvező tapasztalatok mellett akadnak hiányosságok is. *Egyes szolgálati helyeken még bizonytalanság, meg nem értés, rosszul értelmezés, a jogkörök lekezelése tapasztalható.* A hatáskörök decentralizálása még nem kellő mértékű. Nem történt meg mindenütt a szolgálati helyek ügyrendjének korszerűsítése, a partnerviszony kialakítása. Helyenként az üzemi négyszög olyan döntési hatáskört gyakorol, amely formalizmushoz vezet. A munkahelyi vezetők és a bizalmiak tájékozottsága, főleg országos gazdaságpolitikai kérdésekben, azok helyi vetületében, még sok kívánnivalót hagy maga után, így napi munkájukban nem is tudják a fontos célkitűzések megvalósítását segíteni.

Az együttes ülések előkészítése, a beszámolók időben történő kiadása nem az előírásoknak megfelelően történik. Nem, vagy csak elvétve tudnak alternatív javaslatokat előterjeszteni. *Nem vált általánossá az a jogos elvárás, hogy az együttes üléseket követően a bizalmiak tájékoztassák csoportjukat.* Ahol megtörtént, ott is felszínesen vázolták a hallottakat.

A bizalmiak jelentős része — a kezdeti bizonytalankodás után, s a megfelelő felkészítés hatására — felnőtt a feladatok ellátására. A megfelelő szakmai, politikai felkészültséget, informáltságot, szakszervezeti kérdésekben jártasságot feltételező partneri kapcsolat a többségüknél kialakult. Ezeken a helyeken a bizalmi jog- és hatáskör gyakorlása segíti a vezetés munkáját. *Miután a bizalmiak körében nőtt a szakvonali munka ismerete, jobban mozgósítanak a csoport vagy szolgálati hely előtt álló feladatok megoldására.*

Akad azonban szakszervezeti bizottság, ahol nem érvényesítik a bizalmiak jogkörét, s ezt meg is indokolják. Természetesen ez elfogadhatatlan. Hatás- és jogkörüket nem tisztázták, a szervezeti felállás nem követi a gazdasági felépítést. Előfordult, hogy a gazdasági középszervek olyan rövid időt szabtak meg egyes kérdések véleményezésére, hogy képtelen volt az érdemi munka. *Egyes vezetők „lekezelik", nem tekintik partnernek a bizalmit.*

Ilyen pozitív és negatív tapasztalatok birtokában Szombathelyen azt az összegező megállapítást tették, hogy a Minisztertanács és a SZOT együttes határozatának megjelenése óta biztató eredmények születtek. A jogkörök gyakorlása minden területen érezteti hatását, annak ellenére, hogy helyenként nem vált általánossá. *A szakszervezeti munka nyilvánossága a jogok gyakorlásával nőtt, mozgósító ereje fokozódott.* A bizalmiak és szakszervezeti bizottságok együttes ülésein olyan kérdésekben sikerült felkelteni a bizalmiak érdeklődését, amelyekről korábban nem kaptak információt. Munkájuk szervezettebbé, hatékonyabbá vált.

Sz. T.

Tartalmasabb vállalásokat

A vasutas szocialista brigádvezetők IV. országos tanácskozása többek között megállapította: „*... A szolgálati helyek többségénél a szocialista brigádoknak társadalmi szerepük van a közösségi élet formálásában. A brigádmozgalom fejlődésének egyik jellemzője, hogy egyre fontosabb szerep jut az általános szakmai, politikai műveltség növelésében, a szocialista tudat formálásában, a közösségi szellem fejlesztésében.*"

Kétségtelen, hogy sokat fejlődött a szocialista brigádok szemlélete. Magatartásukat egyre inkább a szocialista erkölcs normáihoz való igazodás jellemzi. Évről évre több társadalmi munkát végeznek a szolgálati helyeken, és a lakóterületeken. *Számos példa bizonyítja a szocialista brigádok közösségi ügyért érzett felelősségét.* Sokan vannak közöttük szakszervezeti tisztségviselők, tanácstagok, párt- és tömegszervezeti aktivisták, munkásőrök.

Ha a brigádok az igényekre épülő, személyekre és kollektívákra szóló, reális vállalásokat készítenek, akkor megteremthetik a brigádművelődés fejlesztésének feltételeit. A vállalásokat tervszerű munkának kell megelőzni, amelyekbe be kell vonni a szolgálati helyek vezetőit, a szakszervezeti bizottságokat és a művelődési intézményeket is. Az előkészítés célja, *hogy a brigádokat olyan vállalásokra ösztönözzék, amelyek összhangban vannak a vasút törekvéseivel.* Ezért fontos a szolgálati hely célkitűzéseinek ismerete. Ennek legjobb formái a jól kidolgozott ajánlások vagy tájékoztatók, amelyeket a gazdasági vezetők a mozgalmi szervekkel közösen készítenek el.

Mit tartalmazzon, mire irányuljon a szocialista brigádok művelődési vállalása?

Mindenekelőtt terjedjen ki az életmód egészére, váljék a szokások, a szocialista magatartás alkotó részévé. Minden brigádtag fejlessze alapműveltségét, minél többen vállalkozzanak középiskolai és szakközépiskolai tanulmányokra. Törekedjenek szakmai ismereteik rendszeres fejlesztésére. Fordítsanak több időt az olvasásra, a művészetek megismerésére és a szórakozásban is legyenek igényesek.

A közművelődési törvény végrehajtása során a művelődési intézményekben is gazdagabb programokat szerveznek a szocialista brigádok részére. Szakszervezeti szerveink is egyre több speciális rendezvényt, ismeretterjesztő előadást, kiállítás- és tárlatlátogatást, kerekasztal-beszélgetést szerveznek művészekkel, írókkal, párt- és gazdasági vezetőkkel.

Minden szolgálati helyen keresni és a lehetőséghez mérten biztosítani kell, hogy még színesebb — gazdagabb programok segítsék a brigádok művelődését.

Ebben az évben a brigádok általános, szakmai és politikai műveltségének emelését nagymértékben segíti *a II. országos vasutas szocialista brigádvetélkedő*, amelynek fő célja, hogy a szolgálati helyek előtt álló fontos feladatok megvalósítására ösztönözze a brigádokat.

Az idén a közművelődésnek a brigádmozgalomban is hatékonyabban kell érvényesülni. Ehhez pedig a szolgálati helyek gazdasági, politikai és tömegszervezeti vezetőinek is több segítséget kell adni. Annál is inkább, mivel a hármas jelszó egységének megvalósítása elsődlegesen a szocialista brigádokon múlik.

Horváth Ferenc

Utasellátás Baján

A bajai Utasellátó étterem presszópultja

Baján, az Utasellátó Vállalat 125. számú boltjának fiatal vezetője, *Goldring Józsefné*, a közelmúltban vette át az üzem irányítását. A pályaudvari épületben lévő bolt már régi, elavult, felújításra szorul. Éppen napirenden vannak a MÁV és az utasellátó közötti tárgyalások ennek lehetőségeiről.

— *A környéken mi biztosítottuk először a dolgozók szervezett étkeztetését* — mondja a vezető. — Az üzem 22 dolgozójának a fele harminc éven aluli. Nyolcan több mint tíz éve dolgoznak itt.

A konyhában nagy a sürgés-forgás. Készül az ebéd.

— *Zöldségleves, lecsós kolbász lesz a mai menü* — mondja *Krajlik Dezsőné*, a 22 éves szakács. — A dolgozók elégedettek a munkánkkal. Én legszívesebben a halászlét készítem bajai módra. A kedvenc ételem a brassói aprópecsenye.

— Gondoltak-e a gyerekek étkeztetésére?

— *Igen. Ha előre bejelentik a csoport érkezését, a legtöbbször gyümölcslevest, baromfiból készült ételeket, befőttet teszünk az asztalra.*

Az üzemben két szocialista brigád tevékenykedik. Az *Egyetértés* és a *Türr István* brigád. Az előbbi 1977-ben — kiváló munkájáért — arany fokozatú kitüntetést kapott. Kollektív felajánlásaik között mindig szerepel az öregek és betegek gondozása, a gyermekek patronálása. A legfontosabb céljuk természetesen az idén is az, hogy a vendégek elégedettek legyenek.

D. V.

A vizsgálat lezárult

Látlelet egy halálos balesetről

A MÁV-nál az elmúlt esztendőben harmincan vesztették életüket és harmincketten szenvedtek csonkulásos sérülést baleset következtében. 1977-hez viszonyítva csökkent ugyan a balesetek száma, ez azonban nem vígasztalja sem az özvegyeket és árvákat, sem pedig a vasút vezetőit. A törekvés, az erőfeszítés, a harc a dolgozók testi épségének megóvásáért, sokrétű, bonyolult munka. Eredményeit ritkán vesszük észre, csak akkor szisszenünk fel, amikor baj történt. Mint például az év elején, amikor ismét a vasúti munka áldozata lett egy ember. Kál-Kápolna állomás VI-os számú vágányán január 12-én 12 óra 45 perckor tolatás közben érte halálos üzemi baleset Radics Mátyás kocsirendezőt, kompolti lakost. A MÁV területén ez volt az év első, emberéletet követelő baleset. A történet mindannyiunk számára szolgáljon mementóul.

A balesetet alkohol nem befolyásolta

Az eseményről készült hivatalos jegyzőkönyvek átanulmányozása után — pár nappal később — utaztam a helyszínre. Az állomásfőnök irodájában (az ügy részleteiben való könnyebb eligazodás érdekében) segítőtársak várnak. U. T., a miskolci területi bizottság munkavédelmi felügyelője, Zs. Gy., az igazgatóság VBO-jának munkatársa, társadalmi munkavédelmi felügyelő, G. J., megbízott állomásfőnök és több helyi vasúti tiszt. Újra felidézzük, rekonstruáljuk a történteket. Pontosabban azok hátterét, a cselekvések mozgatórugóit igyekszünk megismerni, részben a rendelkezésre álló jegyzőkönyvek, utasítások, részben pedig a helyszíni beszélgetések, környezetszemlék és a tények alapján. E módszer segítségével rajzolódik ki előttünk egy rendhagyó „látlelet" a balesestről.

★

(Részlet a jegyzőkönyvből). „Kál-Kápolna állomáson január 12-én 6 óra 45 perckor jelentkezett szolgálatba a kocsirendezői csapat. A felolvasás után M. S. tolatásvezető figyelmeztette a csapat tagjait, hogy vigyázzanak munka közben, mert havas, jeges a talaj. Megbeszélték a napi teendőket, majd a tolatásvezető V. M-et bízta meg a gépkiséről feladatok ellátásával."

Szeretném megtekinteni a helyszínt. Előbb azonban a halál körülményeit tisztázzuk, hiszen ez a legbiztosabb kiindulópont. Az egyik jelentésben olvasom: *„A baleset közvetlen oka az volt, hogy Radics Mátyás kocsirendező későn és álló testhelyzetben lépett be az egymástól kb. két méterre lévő kocsik közé, és az ütközők a bal mellkasát összenyomták."*

A jelentésben akkor még nem szerepelhettek a rendőrorvosi boncolási jegyzőkönyv megállapításai. U. T. munkavédelmi felügyelő intézkedik, hogy a miskolci igazgatóságnak nemrég elküldött jegyzőkönyv legfontosabb megállapításairól telefonon tájékoztassanak. Hallgatom az orvosi véleményt:

„A bal mellkasrész durva összenyomása, sorozatos bordatörés, a gerincoszlop háti szakaszának szétválása, medence csonttörés, a függőér mellkasi szakaszának szétválása, végtagcsonttörés, lép- és májroncsolódás, továbbá bélfodri sérülések. A boncolás során megállapítottuk, hogy a balesetet alkohol nem befolyásolta. Az észleltek viszont arra utalnak, hogy először az 1-es számú külsérelem keletkezett, ami a fejen történt sérülés (ütés) volt, viszonylag kiterjedt bevérzéssel. Ez átmeneti szédüléssel járt. *Ezt követően nyomódott össze nagy erővel a mellkas bal oldali része, majd nyomkarimás jármű kereke a bal lágyékhajlaton áthaladt..."*

Ez a szakvélemény valamennyiünket meglepett. A korábbi feltételezéssel ellentétben ugyanis *Radics a fején ért ütés miatt szédült, esett az összecsapodó ütközők közé.* Kizárt tehát az a megállapítás, hogy az áldozatot a veszély lebecsülése, vagy figyelmetlen magatartása miatt nyomták össze az ütközők. Ennek tudatában indultunk a helyszínre. Közben csatlakozik hozzánk a tolatócsapat akkori két tagja: *M. S. tolatásvezető és O. F. kocsirendező.*

★

(Részlet a jegyzőkönyvből.) „A vizsgáló bizottság január 12-én, a baleset színhelyén megállapította, hogy a VI. és a VII. vágányok közötti területet 3—4 centiméter vastag olvadó hó és eljegesedett foltok takarták. Napsütéses tiszta idő és plusz 4 fokos hőmérséklet volt. A bizottság a rendőrhatósággal együtt megkezdte a vizsgálatot. Közben elrendelte a tolatásban résztvevők alkoholszondás vizsgálatát, amelynek eredménye negatív volt."

Az eseménynek nem volt szemtanúja

Nézelődünk a baleset színhelyén, a VI. és a VII. vágány között, körülbelül 200 méterre az I-es őrhelytől. Hűvös szél fúj, a hó már mindenütt elolvadt. A hetesen összekapcsolt kocsisor áll. Ott próbáljuk rekonstruálni, hogyan történhetett a baleset. Mindenki mond valamit, találgatunk, hiszen az eseménynek nem volt szemtanúja.

O. F. kocsirendező belép a vagonok közé és a gyakorlatban próbál több lehetőséget bemutatni.

A tolatásvezető alacsony, erős ember. Az arca sápadt, látszik rajta, hogy még mindig a tragédia hatása alatt áll.

— *Nem tudom, mit tehettem volna* — tépelődik. — *Éjszakánként azóta is felriadok, átgondolom a történteket. Mindig arra a következtetésre jutok, hogy ha az utasítás szerint cselekszem, és nem veszek részt az akasztásban, csak figyelem és irányítom a munkát, a baleset akkor is megtörténhetett volna.* Senkinek sem foghatom a kezét. Egy szabálytalanul végzett kocsikapcsolási művelet után legfeljebb figyelmeztetem a beosztottamat: máskor jobban vigyázzon! De ettől még tőlem öt méterre, a szemem előtt is megcsúszhat és a kerekek alá eshet valaki...

★

(Részlet a jegyzőkönyvből.) „A tolatócsapat 10 óra 30 perc körül hozzáfogott a 8995-ös számú vonat összeállításához. A forgalmi szolgálattevő erre a célra a VI. számú vágányt jelölte meg. Több kocsisorból álló, különböző helyekről érkező kocsikat löktek a VI. vágányra. A kocsicsoportok között több helyen volt nyílás, amelyeket azért nem tudtak összezárni, mert a tolatást végző gépnek — amely egy személyvonat mozdonya volt — be kellett menni a fűtőházba szerelni, utána pedig meg kellett kezdeni a szerelvény előfűtését."

A vágányok között nagy a veszély

Az állomási kocsirendezői csapatnak azon a napon négy tagja volt. Egymást és a vasúti munkát jól ismerő, rutinos brigád, amelyre — az állomás vezetői szerint — mindig lehetett számítani.

— Milyen volt a csapat közérzete, hangulata január 12-én? — kérdezem M. S. tolatásvezetőt.

Mindenki nyugodt, kiegyensúlyozott volt. Feszültséget, idegességet egyik munkatársamon sem láttam. Emlékszem azonban egy említésre méltó párbeszédre, amely most utólag mindannyiunkat elgondolkodtatott. Tizenegy óra körül, a IX. és a X. vágányok között jártunk éppen, amikor *Radics Mátyás* felidézett egy 1974-ben történt halálos balesetet. Akkor ő volt a tolatásvezető, és egyik társunkat, *Kubirczik József* kocsirendezőt elütötte a villanygép.

— *Én is velük voltam akkor* — szól közbe O. F. kocsirendező. — *Radics csak annyit jegyzett meg január 12-én, hogy ha egy korty szeszt is találtak volna a vérében, rá húzzák a vizes lepedőt.* A kihallgatások és az ilyenkor szokásos bűnbak-keresés volt számára a legnagyobb büntetés. Pedig a lényeget az okokat valahol másütt kell keresni. Nézzék meg a munkaterületünket! A IX. és a X. vágányok között ötven méter hosszan zúzottkő van leeresztve, amely a sínkorona fölé magasodik. Öt évvel ezelőtt is ott volt. *Balesetveszélyes ilyen körülmények között a kocsik közé bújni, könnyen megbotlik az ember.* Szóvá tettük már termelési tanácskozásokon, oktatáson, de maradt minden a régi...

Megnézzük a szertári vágányokat. Most nem nagy a forgalom, csak egy gőzmozdony áll a közelben.

— *Ezeket a vágányokat is a baleset után takarították ki* — jegyzi meg a tolatásvezető. Két szertári munkás most is a sínek közül lapátolja az olajos sarat. Néhol bokáig ér a víz. A vágány mindkét oldalán szénhegyek magasodnak, néhány centiméterre a sínkoronától. Olyan, mintha egy zárt folyosóba futnának a sínek.

— *Itt egy 375-ös gép könnyen elakad* — mondja M. S. — *Ha betolnak néhány kocsit, szinte meg sem lehet közelíteni a víztől, a sártól, meg a szénhegytől.* Padlókat dobunk a vágányok közé a vízbe, hogy kocsiakasztás közben legyen mire állni. Az előírás szerint az anyaghalomnak a sínkoronától 80 centiméterre kellene lenni és onnan emelkedhetne 45 fokos szögben. Itt a távolság 20 centiméter sincs. Tudjuk, hogy utasításellenesen cselekszünk, amikor itt szét, illetve összekapcsoljuk a kocsikat. *„Gyerünk, próbáljuk meg!"* — biztatjuk ilyenkor egymást, hiszen a szertáriak is emberek és mindannyian a vasút érdekeit tartjuk szem előtt. Azt akarjuk, hogy haladjon a munka. Ha addig nem rendeznénk kocsit, amíg a több száz tonna szenet az utasítás szerinti távolságra nem lapátolják, vagy az egyéb előírásokat is szigorúan végrehajtanánk, akkor biztosan lassulna az állomás forgalma.

— *Mi komolyan vesszük a vasutat, életünk egy részét áldozzuk érte. Észre kellene már venni, hogy ha megszegünk egy utasítást, azt is vasúti érdekből tesszük. Mi nem tehetünk arról, hogy az utasítások egy része a gyakorlatban már nem valósítható meg!* — foglalja össze tapasztalatait O. F.

★

(Részlet a jegyzőkönyvből.) „A tolatócsapat 12 óra 10 perc körül ment ebédelni a kocsirendezői helyiségbe. Közben V. M. gépkísérő közölte a csapattal, hogy Nagyút állomásról vonat érkezett, amelynek üres kocsijaival át kell állni a VI-os számú vágányra. A kocsirendezők elindultak a már korábban rendezett 8995-ös vonat kocsijaihoz, hogy a betoló szerelvényt összekapcsolják a már ottlevő kocsicsoporttal. Elhelyezkedtek az I-es és II-es nyílásoknál, miközben megkezdődött a betolás. M. S. tolatásvezető látta, hogy a két kocsirendező belépett a kocsik közé, majd ő is követte példájukat és elvégezte a kocsikapcsolást. *Elsőként a tolatásvezető lépett ki az akasztás elvégzése után az ütközők közül. Akkor fedezte fel, hogy Radics Mátyás az egyik CSD kocsi alatt maradt..."*

Az a fontos, hogy menjen a vasút

— Elháritható veszélyhelyzetet azon a napon nem észleltünk, csak csúszott az út — töpreng O. F.

— Az F.2-es 348/h. pontja tartalmazza többek között azt, hogy a lépésnél kisebb sebességgel haladó járművek közé nem szabad menni, ha az bármilyen ok miatt veszélyes. Például, ha a talaj egyenetlen, csúszós, vagy fel van bontva. A talajt jég vagy hó borítja. Ha a vágány közelében lerakott tárgy, illetve anyag van... *Ha a tolatásvezetők ragaszkodnának ehhez a tiltó rendelkezéshez, a MÁV területén télen szinte alig lehetne kocsirendezést végezni, hiszen a csak álló és összetolt járművek összekapcsolásának feltételei nem adottak. A dolgozók többsége tehát vállalja a veszélyekkel járó munkát, mert a vasút érdekeit tartja fontosabbnak* — magyarázza a munkavédelmi felügyelő.

— Saját felelősségünkre dolgozunk. A MÁV menti magát, védik az utasítások. Vaskos könyv az F.2-es, amely a dolgozók kötelmeit sorolja. A MÁV kötelmei azonban nincsenek vele arányban...

— *Az utasítások egy része már nem alkalmazható a jelenlegi vasúti technológia során. Adott helyzetben lehetetlen a forgalom lényeges lassítása nélkül végrehajtani* — jegyzi meg a VBO munkatársa.

— *Az a lényeg, hogy menjen a vasút* — folytatja a tolatásvezető. — *Több hónapja annak, hogy tartalékmozdony hiányában vonatgéppel tolatunk, ezért szinte „lopva" kell elvégezni a munkát.* Sietünk. Ha az utasítások pontjai szerint dolgoznánk, ebben az esetben is a vasút látná kárát. Én, mint tolatásvezető száz forinttal kapok többet a társaimnál, de ha baj történik, engem vonnak felelősségre. Gyakorlatilag mindenért én vagyok a felelős. Felsorakoztatják elenem az utasítások pontjait: *miért nem győződött meg erről vagy arról, miért nem beszélte meg? stb.* Azt hiszem, a MÁV-nál majdnem minden tolatásvezető végez kocsikapcsolást. A munkaerőhiány miatt erre szükség van. Nem esik nehezünkre, nem is panaszkodunk miatta, hiszen azt a luxust nem engedhetjük meg magunknak, hogy csak figyeljünk, amikor társunknak lóg a nyelve a sok munkától.

— Miért nem viselték a védősisakot?

— *Mert hideg. Nem akarok még egyszer homloküreg-gyulladást kapni. Intenziv mozgás esetén nem stabil, a szíj dörzsöl. Áthúz benne a szél a fejünk fölött. Más tipusra lenne szükség.*

— Nekünk is az a tapasztalatunk, hogy a kocsirendezők csak akkor használják a védősisakot, ha sejtik, hogy VBO vagy munkavédelmi ellenőrzés lesz — folytatja a területi bizottság munkavédelmi felügyelője. — *Talán az a legnagyobb hibája, hogy nem illeszkedik pontosan a fejre, nem bélelt.* Szerencsen a közelmúltban a védősisak miatt történt baleset. A saruzó munka közben megbotlott és a szemére csúszott a sisak. Egy pillanatra elveszítette tájékozódó képességét és a kerekek alá zuhant.

★

(Részlet a jegyzőkönyvből.) „Amikor megláttam, hogy Radics a vágányok között fekszik, megállj jelzést adtam és kiabáltam, hogy had álljon! Szaladtam a hangosan beszélő felé, közben azt ordítottam, hogy mentőt, orvost, mert Mátyásnak vége...! A Kál-kápolnai körzeti orvos nagyon gyorsan megérkezett. A tolatócsapat tagjai az orvos utasítására kiemelték Radics Mátyást a két sínszál közül. Az orvos megállapította a halál beállát, és kérte, hogy keritsünk egy takarót..."

Budapesti tapasztalatok

A legtöbb üzemi baleset az éjszakai órákban történik

Forgalmi osztályunk a közelmúltban értékelte az 1978. évi baleseti helyzetet. Nagy örömünkre szolgál, hogy az elmúlt esztendőben kiadott utasítások, rendelkezések hatására, ha nem is nagy mértékben, de javult a baleseti statisztikánk. 1977-ben, szakszolgálatunk területén összesen 359 baleset történt. Ebből a halálos, és a csonkulásos balesetek száma egyformán nyolc volt. A balesetek következményeként 10 839 munkanap esett ki.

Ezzel szemben tavaly az ossz balesetek száma *hatvanöttel, a csonkulásos kettővel, a halálos pedig eggyel csökkent* az előző évihez képest. Természetesen a kiesett munkanapok száma is kedvezőben alakult: *1883 nappal volt kevesebb, mint 1977-ben.*

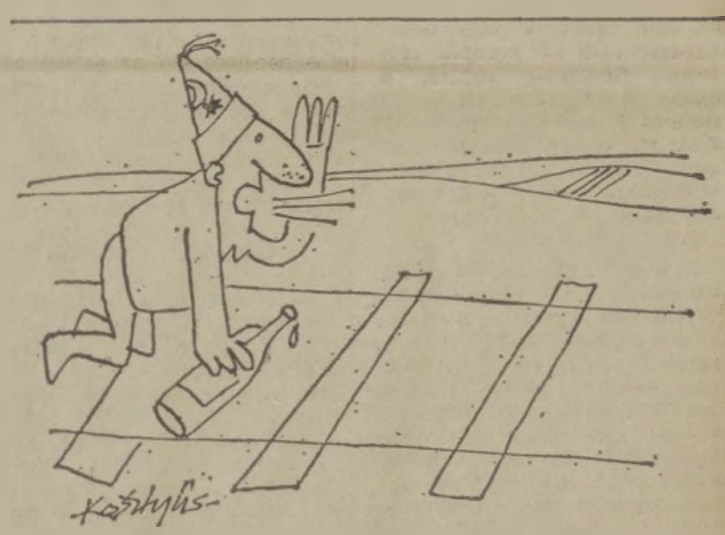
A balesetek, csökkenését, amint ezt a számok is igazolják, a korábbinál nagyobb, feszítettebb munkamenet mellett értük el. Nem érdektelen ezzel kapcsolatos tevékenységünkről néhány fontosabb mozzanatot megemlíteni.

Igazgatóságunk területén, a forgalmi szakszolgálatnál, az üzemszemléket legtöbbször csak formálisan tartották meg. Az ellenőrzés nem terjedt ki a munka- és üzemszervezés, a biztonságtechnikai, valamint az üzemegészségügyi helyzet vizsgálatára. Mielőtt a helyzetet elemeztük, kijelöltünk egy munkavédelmi szakképesítéssel rendelkező felügyelőt, *Surányi Jenő* tanácsos, személyszállítási csoportvezető személyében. Azt a feladatot kapta, hogy a szakszervezettel együttműködve elemezze a baleseteket és kellő információval lássa el az osztály vezetését. *Megállapítottuk, hogy a balesetek többsége az éjszakai órákban következik be. S nem kis meglepetésünkre nem a hajnali órákban fellépő, úgynevezett krízises időszakban.* Ennek oka, hogy a közvetlen vezetők igen ritkán ellenőriznek. A balesetek jobbára az utasítások be nem tartása miatt történnek meg. *Ezért fokoztuk a meglepetésszerű éjszakai ellenőrzéseket.*

Alaposan felülvizsgáltuk, majd elemeztük azokat a munkaterületeket, ahol halálos vagy csonkulásos baleset történt. Ha a szükség úgy kívánta, módosítottuk a munkavédelmi rendelet előírásait, illetve kiegészítéseket léptettünk életbe. Ilyenek voltak például a vágány közötti utak szabályozása, rendbe tétele, stb. Felülvizsgáltuk az oktatásokat is. *Megállapítottuk, hogy korábban az elméleti képzés nem volt mindig összhangban a gyakorlattal* — a dolgozókat nem minden esetben az adott munkakörre képezték ki.

Az üzemszemlékre minden esetben szóban és táviratilag is értesítettük a szolgálati vezetőket. Sajnos még így is előfordult, hogy egyes pályafenntartási főnökök és orvosok nem jelentek meg. Így természetesen a megállapított hiányosságokat nem tudtuk kellő módon elemezni. A jövőben ezzel kapcsolatban még szigorúbban fogunk fellépni. Az idén esedékessé váló *biztonságtechnikai vizsgáztatásokat is megszigorítjuk,* mert az eddigi tapasztalataink azt bizonyítják, hogy a balesetek tovább csökkenthetők, ha mindannyian betartjuk, illetve betartatjuk az utasításokat.

Fülöp Lajos,
a Budapesti Vasútigazgatóság forgalmi osztályvezetője



— Hé! Kérek ide egy fekvőhelyes kocsit...
(Kesztyűs Ferenc rajza)

A brigádot megrázta a tragédia

— Milyen ember volt Radics Mátyás? — kérdezem O. F.-et.

— Mint ember, és mint munkatárs is kifogástalan volt. Csendes, halk szavú, vesszekedni nem lehetett vele. *Szeszes italt még szolgálaton kívül sem ivott.* Nagyon megrázott a halála.

— Én is jól ismertem, hiszen Kompolton ötszáz méterre lakunk egymástól — folytatja M. S. — Két lánya van. Az egyik most érettségizik, a másik pedig a vasútnál dolgozik. Otthon nyulakkal foglalkozott. Talán ez volt az egyetlen hobbija. Úgy tudom, nemrég fejezte be a fürdőszoba építését. Az állomáson rendszeres a túlórázás. Öt-hat kocsirendező hiányzik. Matyi is olyan ember volt, hogy ha kellett, szó nélkül maradt tovább szolgálatban, huszonnégyezni. A szabadnapokat sem tudják kiadni. *Várkonyi József kocsirendezőnek például még 1977-ről is van 18 nap szabadsága, a tavalyiból sem használt fel egyet sem... A vasútért érzett felelősség, az elhivatottság példái ezek. Mátyás felesége is azt mondta nekem, hogy ne emésszem magam, tudja ő a férjétől mit jelent a vasútnál dolgozni.*

— Hogyan lesz tovább?

— *Most betegállományban vagyok, nagyon megrázott a tragédia. Ez volt a negyedik halálos baleset, amely közelről érintett. Az apám vonatvezető volt. A bátyám és két unokabátyám szintén vasútnál dolgozott. Mind hárman a sínek között halták meg, vasúti baleset áldozatai lettek.* Egyikőjüket szintén a ütközők nyomták össze. Azt hiszem, ezután érthető, ha nem vállalom többé a tolatásvezetői beosztást. Túl nagy teher az már nekem. A csapat másik tagja, V. M. is betegállományban van, O. F. pedig sorompókezelőnek kérte magát. Az I-es toronynál van. 300 forinttal kap majd kevesebb fizetést. *Így hát a mi brigádunk megszűnt.* Vonatkísérőkből szerveznek majd tolatócsapatot helyettünk.

A bizottság a balesettel kapcsolatban megállapította, hogy a tolatásvezető és több vasutas munka közben megsértette az F.2-es, az F.1-es és az ÁBEO utasítások tizenhét előírását. A vizsgálatot január 17-én befejezték, és intézkedéseket tettek további utasítások, tilalmak bevezetésére...

KASZALA SÁNDOR

Ítéletidőben Zakopánéban

KŐSZEGI KISDIÁKOK KÉTHETES SÍTÁBOROZÁSA A TÁTRÁBAN

Gyermekkorom legszebb telét juttatja eszembe az idei január első felében Lengyelországban töltött kéthetes sítábor. Az új év második napján indultunk Kőszegről, az állami és a MÁV-nevelőotthon növendékeivel Zakopánéba. Budapestig az előző napi szélvihar nyomai, a letépett háztetők, a tövestől kicsavart fák látványa és a hozzátartozók aggódása kíséretében utaztunk autóbusszal.

A Keleti pályaudvaron ért bennünket az első meglepetés. *Kisorolták a mi helyjegyes kocsinkat és nem állítottak be helyette másikat. Ott álltunk 52 gyerekkel hely nélkül. Az ügyeletes tiszt leleményességünkre „bízta", hogy utazunk-e.* A hazautazni akaró lengyel utasokkal végül is dűlőre jutva szereztünk helyet. Mindenki ült és kényelmesen utazott Nowy Sanc-ig. Itt egy órát vártunk, amíg a bennünket Zakopánéba szállító autóbuszok megérkeztek. Késésük oka a sokhelyütt járhatatlan utak átörése volt, hómarók segítségével.

Zakopane téli arca

Elutazásunk előtt szorongva figyeltük a tv és a rádió híradásait. *Mi lesz velünk odakint?* Bizony, nem sok jóval kecsegtettek bennünket.

Harmadikán reggel nyolc órakor Zakopánéban voltunk. Hótól roskadozó fenyőfák köszöntöttek bennünket szálláshelyünkön, egy menedékházban, nem messze a Kasprowy csúcstól. Az elhelyezkedés után ismerkedtünk a környékkel. *Az eddig csak nyáron látott Zakopáne, most egy egészen más, álomszép arcát mutatta.* Csilingelő, lóvontatta szánok, a hegynek nehezen kapaszkodó autóbuszok és fürgén futó taxik, a nagy pelyhekben hulló hó pompás látványa feledtette velünk a hosszú út fáradtságait és a mínusz 18 fokot. Végre igazi tél és itt fogunk sízni tanulni. Lehet, hogy a magyar sísport reménységei is velünk vannak? Majd kiderül néhány év múlva!

Közben megkezdődött a sítanfolyam. Kik ügyesebben, kik kevésbé ügyesen csatolták fel a síléceket. Évek óta nem nagyon volt rá lehetőség, hogy idehaza sízni lehetett volna. Nem voltunk kevesen, akiknek most volt először a lábán sítalp. Elgörbült sípbotok, halk és hangos puffanások, kikapcsolódott és elcsúszott lécek, de újra meg újra indultunk. Már megy a lesiklás, még baj van a megállással. Aztán jön a hóekézés, befordított léccel megállni, fordulni. Nem is olyan ördöngös! Most a krisztiáneres megállást gyakoroljuk. Megy ez is, mint a karikacsapás! Negyedik nap már elégedett *Gráf László* testnevelő tanár.

Vendéglátóink — akik a nyáron cserében a Balatonon lesznek majd a két nevelőotthon vendégei — a pulawy nevelőotthon pedagógusai, mindent elkövetnek azért, hogy a környékkel és a nevezetességekkel megismertessék közel hatvan fős csoportunkat.

Irány a csúcsra

Felejthetetlen volt a *Morskie Oko-hoz* tett kirándulás. A gleccsertó látványa, a magabiztos, rideg sziklák ölelésében leírhatatlanul szép. A menedékházban, ahol meleg teával vártak bennünket, egy robusztus külsejű hegyi mentő elmondta, hogy „esemény van". Kint, a teraszról egy hangya nagyságú alakra mutatva izgatottan magyarázza, hogy senki nem tud róla semmit. A szabályok szerint be kellett volna írnia a nevét a menedékházban levő könyvbe, továbbá az uticélt, és azt is, hogy várhatóan mikorra ér vissza. Mindezt nem tette meg. Ha baj éri, még segíteni sem tudnak rajta. Szerencse, hogy felfedezték.

Reggel a *Gievont* csipkés sziklái mögül még a nap is pazarabbul szórta sugarait, amikor a *Kasprowy* csúcsra indultunk. *Mi az a 2400 méter?* Drótkötélpályán tényleg semmi. Csak ebéd után tudtunk fölmenni, annyi volt a turista, meg a síző. Vitorlázó repüléshez hasonló az utazás a lanovkán. Miután átszálltunk a második stációra, akkor kezdett gyorsliftszerűen fölfelé emelkedni. *Pattogott a dobhártyánk, szaporábban lüktetett a pulzusunk. A nemrég még lentről megcsodált* sziklák hirtelen süllyedni kezdtek, mi meg csak emelkedtünk, emelkedtünk! Tolmácsunk törte meg a feszült, nehéz perceket. A második világháborúban egy Lengyelországból Magyarországra tartó tutár utazott a lanovkán. A cseh oldalon sível ereszkedett le és tartott a Vág völgyén át felénk. Már több alkalommal sikeresen tett eleget küldetésének ezen az útvonalon. Veszélyes vállalkozás volt ez az út, nagy bátorságot és fizikai erőt igényelt az ilyen vad terepeken a sível való közlekedés. Ez alkalommal sem gondolta, hogy a csúcsig együtt utazik a Gestapó embereivel. Csak a lanovkavezető tudta, aki figyelmeztette is a bátor futárt. *Az pedig hirtelen kirántotta az ajtót és a 30 méteres mélységbe vetette magát. A fenyőfák fogták fel az esését és a nagy hónak köszönhette életben maradását. Hiába lőttek utána, már messze volt.*

Fönséges panoráma

Mi is fölértünk a csúcsra. Fölsóhajtva léptünk a szilárd talajra. Fönt a panoráma fönséges! Az ülőszékes felvonó hozza a színes, tarka ruhás tömeget a völgyből, hogy ismét leereszkedhessenek a tél adta örömöknek hódolva. Hát ide, a mi kezdő csapatunkból nem mernék javasolni senkit sem lesiklani. Csak megerősítette bennem ezt az érzést az a jelenet, amikor két alak, mint a villám cikázott alá, egy alumíniumból készült mentőszánnal. Baleset történt — gondoltam, amikor a mellettem álló gyerekek már föl is fedeztek egy apró pontot. Oda tartanak. *Látni lehetett egy fekvő alakot, nem messze tőle egy sítalpat.* Súlyos lehet a sérülés, 6—7 percig tart, amíg becsomagolják. Nemsokára helikopter érkezik és viszi tovább a sérültet.

Közben észre sem vettük, hogy megerősödött a szél és egyre-másra döngeti a csehlengyel határt jelző táblákat. A trafikos néni olyan szöglétes mozdulatokkal, a burleszkfilmekben látott gyorsasággal húzta le a rolót és kapta magára nagy sietve kabátját, hogy először azt hittük, a gyerekeknek akar kedveskedni, mivel nem értik egymás szavát. Aztán megtudtuk, sürgősen el kell hagynunk a csúcsot, *ugyanis a nagy szélben nem közlekedtetik a felvonót.* Indul az utolsó lanovka a kuznicei völgybe. Ilyen gyorsan egyszer sem sorakozott csoportunk, mint most, mikor ezt megtudtuk.

Nem akarom dramatizálni a helyzetet, veszélyben nem voltunk, de meghűlt bennünk a vér, amikor a sziklák határolta völgyből kiérve belénk kapaszkodott a szél és meghimbált bennünket. Tapasztalt lanovkavezetőnk megállt pár pillanatra és nagyon laslas ereszkedtünk alá.

Vidám előfarsang

Az első hét eltelte után ismét megeredt a hó. Úgy tűnt, többé nem is akar megállni. Délelőtt annyi leesett, hogy sportolásra egyelőre nem alkalmas. Meghívást kaptunk ugyanis a zakopanéi 6. sz. iskolába, ahol csak lányok voltak, velünk meg csak fiúk. Tiszteletünkre előfarsangot rendeztek, farsangi fánkkal és teával. Ének- és táncműsort adtak, amit természetesen azonnal viszonoztunk, hiszen rengetegen voltak köztünk a fiúkórusból is. *Gráf László nemcsak testnevelő tanár, hanem a kórus vezetője is.* Készültek, mert lengyelül énekelték a vendéglátóknak a *Te álomszuszék, ébredj...* kezdetű úttörődalt. Aztán kezdődött a diszkó, szólt a *Boney M*, az *Abba* és a *Smokie*.

Wanda asszony, az igazgatónő elmondta, hogy 360 gyerekük 12 osztályba jár. Van néhány fél-magyar, fél-lengyel gyerekük. Meglepődtünk, amikor a bejáratnál bennünket is magyarul köszöntött egy kislány. Anyukája magyar, az apuka lengyel. Kilenc éves és tökéletesen beszéli mindkét nyelvet, de már tud angolul és németül. Nem csoda, az édesapa hét nyelven beszél, tolmács. Zsuzsi kitűnő tanuló. Iskolája egyik kedvence.

A kellemes délután után nehéz volt a búcsúzás. *Írjál! Gyere el Magyarországra! Mikor jöttök megint?* — számtalan kérdés, számtalan őszinte, gyerekes ígéret.

Megannyi élmény

Már úgy megyünk a sípályára, mintha mindig oda jártunk volna. Hol van már az első napok izgalma?! Örömet jelent ez a sport mindenkinek, aki egy kicsit megízlelte, többé nem tud lemondani róla. Négy pálya van egymás mellett. Nemzetközi találkozók színhelye. Angol, svéd, jugoszláv, lengyel, magyar szótól hangos a domboldal. Egy méter magas ugróasztalt építenek, ki tud messzebb ugrani. Folyik a versengés.

Nem feledi senki sem a *Gubalowkára* tett kirándulásunkat sem. Alattunk a Gievont és a Kasprowy csúcs koszorújában Zakopáné terül el. Hófelhő úszik a város fölé, egy pillanatra eltakarja, de máris a nap sugarai pásztázzák. Mintha vadnyugati film díszleteit látnánk. Kattognak a fényképezőgépek, medvebundába öltözött férfi sétál a turisták között. Nyílt lángon sütött kolbászt, forró citromos teát kínál az árus. *Mennyi látnivaló, mennyi élmény.* A szelíd fehér kutyát elnevezték Bellnek, hálából játszik velük. Sötét este lett, mire visszaértünk szálláshelyünkre.

Elérkezett a hazautazás napja, némi hangulatromlás vett erőt rajtunk, amikor megtudtuk, hogy Nyugat-Dunántúlon akadozik a közlekedés, hóviharok bénítják a forgalmat. Végül is Kőszegig nyolc átszállással szerencsésen megérkeztünk.

Lehetett volna-e a *gyermekek nemzetközi évét* ennek az 52, szüleitől távol élő kis növendéknek tartalmasabban indítani?

Kiss János

Tettekkel szocialista hazánkért...

Sebestyén Nándorné ünnepi beszédét tartja (Óvári Árpád felvétele)

Az Országos Béketanács kezdeményezésére január 25-én békenagygyűlést tartottak a budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében. A nagygyűlésen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Sebestyén Nándorné*, az Országos Béketanács elnöke, *Nguyen Phu Soai*, a Vietnami Szocialista Köztársaság budapesti nagykövete, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Kiss Károly* vasútigazgató és *dr. Szabó Miklós*, a budapesti területi bizottság titkára.

A nagygyűlést *Pady Géza*, a budapesti igazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Sebestyén Nándorné* mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta többek között a fegyverkezési hajsza megfékezésének szükségességét, a béke és a szocializmus erőinek egyesítését.

A magyar békemozgalomnak is fontos feladata a függetlenségükért harcoló országok iránti szolidaritás és segítségnyújtás, amelyre most nagy szüksége van a többi között a vietnami népnek is. Távoli barátaink nagy erőfeszítéseket tesznek szocialista rendszerük megszilárdításáért, gazdasági életük fellendítéséért, miközben határaikon egymást érik a kínai provokációk. Az OBT elnöke arra is rámutatott, *hogy a Magyar Népköztársaság kormánya az elsők között ismerte el a Kambodzsai Népköztársaságot.*

Sebestyén Nándorné beszéde után Nguyen Phu Soai emelkedett szólásra, akit az úttörővasutasok virágcsokorral köszöntöttek.

— *Nagy öröm számunkra, hogy a magyar vasutas dolgozókkal együtt vehetünk részt azon a nagygyűlésen, amely az 1979. évi szolidaritási akció nyitánya* — mondotta bevezetőjében a nagykövet. — Nagyra értékeljük az önök forradalmi, proletár internacionalista segítségét, amit a szocializmust építő népünkért tesznek. A kambodzsai Pol-pot rendszer összeomlása után a mi helyzetünk is pozitívan változott, hiszen a három indokínai ország (*Vietnam, Laosz, Kambodzsa*) hagyományos barátsága helyreállt.

Nguyen Phu Soai befejezésül sok sikert kívánt az MSZMP XI. kongresszusa határozatainak végrehajtásához.

A nagygyűlés végén Pady Géza, a budapesti igazgatóság pártbizottságának titkára *„Tettekkel szocialista hazánkért, a békéért"* címmel ismertette azt a felhívást, amelyben kifejezésre jutott a vasutasok egyértelmű állásfoglalása az enyhülési politika mellett és tiltakozásuk a fegyverkezési verseny ellen.

A felhívást elküldték az Országos Béketanács elnökségéhez.

(séra)

Sikeres véradónap Hatvanban

A hatvani csomóponton január 31-én önkéntes, térítésmentes véradónapot rendeztek, melyen 114 dolgozó 40 liter vért adott

Portrévázlat egy KISZ-titkárról

Ocsovai István

A gőzmozdonyjavító színben minden fekete. A falak, a mennyezet és az ott dolgozó emberek ruhája is. Amíg az olajfoltos víztócsákat kerülgetem, szemembe vág egy hegesztőpiszoly kékes lángja. Arrafelé tartok. Távolabb egy fiatalember nagykalapáccsal püföl egy kör alakú lemezt. Megállok mellette és nézem a kezeit. Igazi munkáskezek. Erősek, feketék az olajtól. Ő is rámpillant, aztán leteszi a kalapácsot.

— *Nem könnyű itt a munka; olaj, korom szennyez bennünket* — mondja *Ocsovai István*, a balassagyarmati vontatási főnökség kazánkovácsa, a körzeti üzemfőnökség KISZ bizottságának titkára. Egy csendes irodába invitál, ahová már nem hallatszik el a munkahely zaja és beszélgetni is tudunk.

Ocsovai Istvánt, a Nagy Októberi Szocalista Forradalom 61. évfordulója alkalmából, kiváló munkájáért, *Aranykoszorús KISZ-jelvénnyel tüntette ki* a KISZ Központi Bizottsága.

— Bölcskén, a kis Tolna megyei faluban születtem 1949-ben — folytatja a beszélgetést. — Az általános iskola befejezése után mezőgazdasági kovács szakmát tanultam, majd a helyi Rákóczi termelőszövetkezetben helyezkedtem el. 1964-ben lettem KISZ-tag és munkahelyemen hamarosan szervező titkárnak választottak.

A sorkatonai szolgálat után, 1972 februárjában a vasúthoz kérte a felvételét. *A balassagyarmati vontatási főnökségre került kazánkovácsnak.* A Ságvári Endre KISZ-alapszervezetben hamarosan agit. prop. felelősnek választották. Társadalmi munkák, politikai oktatások, rendezvények szervezése és a fiatalok mozgósítása volt a feladata. *1974-ben a KISZ-szervezet titkára lett.*

A fiatal KISZ-titkár még abban az évben, a csomópont első ifjúsági parlamentjén javasolta, hogy az akkor tervezett új szociális létesítmény beruházási programja felett a KISZ-alapszervezet vállaljon védnökséget. *A javaslatot elfogadták és a kivitelezőkkel is hamarosan aláírták a védnökségi szerződést.* Operatív bizottságot hoztak létre, amelynek *Ocsovai István* is a tagja lett.

— A létesítmény átadási határideje 1977. december 31-e volt — emlékezik *Ocsovai István*. — Az összefogás és a munkaverseny eredményeként már három hónappal előbb — augusztus 21-én —, megkezdődhetett a műszaki átadás és november 3-án már a dolgozók is birtokba vehették az épületet.

A KISZ-titkárt, jó szervező munkájáért igazgatói dicséretben részesítették. Munkahelyén közben megalakult a Petőfi szocialista brigád, amelynek brigádvezető helyettese, később pedig vezetője lett. *A kollektíva 1976-ban elnyerte az aranykoszorús brigádjelvényt.* Ugyanabban az évben — a városi KISZ-bizottság határozata alapján — *a balassagyarmati csomóponton KISZ-bizottságot kellett létrehozni.* A bizottságot három KISZ-alapszervezet (két vontatási és egy forgalmi) alkotta. A KISZ-bizottság titkárává *Ocsovai Istvánt* választották. 1977-ben a pályafenntartási fiatalok KISZ-alapszervezetével bővült a bizottság. Jelenleg 98 KISZ-tag munkáját irányítja.

— Balassagyarmaton a közelmúltban körzeti üzemfőnökség alakult — magyarázza. — *A legfontosabb programunk most az üzemfőnökség vonalainak dízelesítése.* A KISZ-tagok közül huszonheten végezték el eddig a dízel átképző tanfolyamot és sokan dízel-mozdonyvezetői vizsgát tettek. A dízelszín korszerűsítése során ötezer óra társadalmi munkát végeztünk.

— Sokrétű elfoglaltsága mellett jut-e idő a kikapcsolódásra? — teszem fel az utolsó kérdést.

— *Egy ötéves fiam és egy hároméves lányom van* — válaszolja. — Amikor munka után haza megyek, legszívesebben velük foglalkozom. De azért van egy hobbim is: *a jelvénygyűjtés.* A gyűjteményemben 380 különböző jelvény van. Tagja vagyok a városi MHSZ könnyűbúvár klubjának és a városi úttörő-elnökségnek. Mindkettő érdekes, hasznos elfoglaltság.

Ketykó István

A jubileumhoz méltóan

Ismét a legjobbak között a Dunakeszi VSE kézilabda csapata

Az NB I-be való feljutást kiharcolt csapat és vezetőik

Immár három évtizede, hogy a Budapesti MTE-nél és a Horány-szigeti szociáldemokratáknál a kézilabdázás alapjaival megismerkedő dunakeszi vasutas fiatalok hivatalosan is megalakították az egyesület kézilabda szakosztályát. Az úttörők, az első kézilabdacsapat munkája nem volt hiábavaló, a kezdeti mostoha körülmények között végzett munka, majd a MÁV Dunakeszi Járműjavító dolgozó kollektívájának aktív támogatásával a vasutas kézilabdások nagyszerű eredményeket értek el.

A hatvanas évek közepén *Gendur Pál* edző, *Bazsó Sándor* szakosztályvezető és *Váradi József* intéző szakmai munkája nyomán jó képességű kézilabda csapatot alakítottak ki. Többször a magyar válogatott edzőpartnereként, nemzetközi mérkőzéseken becsülettel küzdött a vasutas színekért a csapat s a játékosok közül *Czipó István* és *Szabó István* az ifjúsági válogatott keretben is bizalmat kaptak.

1970-től megszakítás nélkül a nemzeti bajnokság második osztályában küzd a Dunakeszi Vasutas Sportegyesület legeredményesebb szakosztálya.

1973-ban Gendur Pál a nemzeti bajnokság legmagasabb osztályába is elvezette a csapatot, de egy év után búcsút mondtak az NB I-nek. A vasutas csapat hamar rendezte sorait, és sikeresen szerepelt az NB I B-ben. Az elmúlt években a magyar vasutas kézilabda válogatott gerincét is dunakeszi játékosok alkották.

Az 1978-as bajnoki évben a szakosztály vezetői 42 bajnoki pont megszerzését tűzték ki célul a csapat elé. Ennek érdekében Gendur Pál edző vezetésével fokozták az edzések intenzitását.

Újult erővel, a hazai mérkőzéseken 100 százalékos teljesítményt értek el és 43 pontot gyűjtöttek. Ez elég volt ahhoz, hogy újból az NB I-be kerüljenek.

A csapa tagjai: *Gergye Lajos, Borka Lajos, Szalka István, Fábián László, Rixer István, Varga Sándor, Gendur Ferenc, Valentin Sándor, Czipó István, Szénási László, Szabó István, Kovács Kálmán, Valentin János, Merkl Aladár* önmagukat múlták felül, s megérdemelten jutottak a nemzeti bajnokság első osztályába.

Orosz

Diák sportpályák, társadalmi segítséggel

A KPM Közúti Igazgatóság szombathelyi mérnökkollektívájának *Széchenyi István* szocialista brigádja, társadalmi munkában elkészítette a *Kőszegi MÁV Nevelőotthon* sportpályáinak felújítási terveit. A munka a jó idő beköszöntésével kezdődik. A nevelőotthon kisdiákjai 40 ezer forint értékű társadalmi munkával járulnak hozzá a tényleges költségek csökkentéséhez.

A fregolirendszerűen működtethető pályák betonalappal, aszfaltburkolattal állnak a sportot szerető kisdiákok rendelkezésére. Az előrelátó mérnökök eleve úgy tervezték meg a kézilabda- és a kosárlabdapályákat, hogy télen korcsolyapályává lehessen átalakítani őket.

Népszerűek az MHSZ-versenyek

A budapesti területi bizottság december 21-i ülésén tárgyalta a budapesti igazgatósággal és az MHSZ budapesti vezetőségével 1973-ban megkötött együttműködési megállapodás eddigi tapasztalatait.

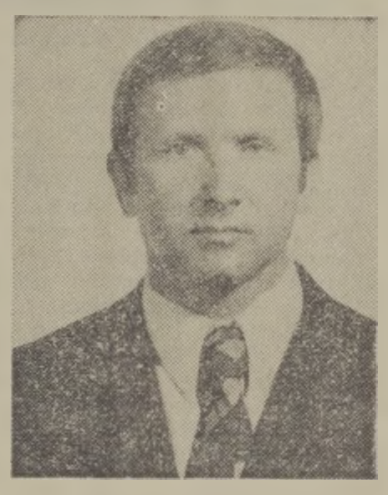
A megállapodás célja az volt, hogy a vasutasok körében is eredményesebb legyen a honvédelmi nevelő tevékenység és tovább fejlődjön a tömegsport. Az eltelt öt év tapasztalatait a TB sportbizottsága gyűjtötte össze. Megállapították, hogy a honvédelmi nevelés terén és a tömegsportban fejlődés tapasztalható. A szakszervezeti bizottságok és az MHSZ-klubok az együttműködési megállapodásban foglaltak szerint dolgoznak. *A szolgálati helyeken működő 35 MHSZ-klub (16 lövész és 19 tartalékos) versenyei, rendezvényei népszerűek a vasutasok körében.* Rendszeresen végeznek honvédelmi előképzést a fiatal, bevonulás előtt álló dolgozók részére, amely segítséget ad a vasúti technika, elektronika megértéséhez, elsajátításához is.

A 35 vasutas MHSZ-klubnak 1500 igazolt tagja van. A közös megmozdulásokon viszont évente mintegy 4—5 ezren vesznek részt. A klubok az iskolákban is rendeznek honvédelmi napokat. Különösen eredményes ez a munka a hatvani és a szolnoki csomóponton.

A szakmai képzéseken kívül a politikai neveléssel is törődnek. Elsősorban a szocialista hazafiság és a proletár internacionalizmus megértetése a cél.

A területi bizottság a jelentést elfogadta és megállapította, hogy az együttműködési megállapodást aláírók eredményes tevékenységet folytatnak.

Az „öreg" vasutas és a fiatalok



Budapesten a XIV. kerületben működik a legtöbb vasutas MHSZ-klub: hat tartalékos, egy-egy lövész, modellező és repülő klub. E vasutas klubok kerületünkben a legjobbak közé tartoznak.

A MÁV Gépjavító Üzem lövészklubjának titkára 1968 óta *Fábián János*. A klub évek óta szép eredményeket ér el a kiképzésben és a tömegsportban is. Jó kapcsolatot építettek ki az Ungvár utcai általános iskolával: *nagy segítséget nyújtanak a honvédelmi ismeret oktatásához.* A Honvédelmi Kupa Lövészversenyben és az Összetett Honvédelmi Versenyben sok üzemi dolgozó, iskolai tanuló vesz részt. A kerületi versenyeken évek óta az élen végeznek, versenyzőik a budapesti döntőkön is jól szerepelnek.

Fábián János „öreg" vasutas. 1960-ban lépett a vasút kötelékébe, első munkahelye a MÁV Építési Géptelep volt. Jelenlegi munkahelyén 1964 óta dolgozik: *minőségi gazdasági ellenőr és polgári védelmi törzsparancsnok.* Gazdasági munkáját is eredményesen végzi. 1960 óta tagja az MHSZ-nek. A lövész klub irányítása mellett aktívan dolgozik a kerületi Testnevelési és Sport Felügyelőségben: *a kerületi Lövész Szövetség elnöke.*

A Magyar Úttörők Szövetségének Országos Elnöksége Fábián Jánost Kiváló úttörővezető kitüntetésben részesítette.

Nyitrai József

Négyezer dolgozó sportbázisa

Ferencvárosban visszavárják a sportkör elnökét

A színhely: a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Háza és Sportköre a IX. kerületi Péceli úton.

A hatalmas csarnok most a teremtornának ad otthont; szombaton a serdülőknek, vasárnap a felnőtteknek. Kihallatszik a közönség moraja, tapsa, biztatása, az éles bírói sípszó...

Az időpont: téli vasárnap délután.

Telefonálni szeretnék, bemegyek egy üvegajtajú irodába. A szomszédos helyiségbe vezető ajtón táblácska: *„Polócz Ferenc ügyvezető elnök."* Ám — mint megtudom — a Ferencvárosi Vasutas Sport Klub tevékenységének irányítója súlyos beteg.

— *Két hétig feküdt a MÁV Kórházban, azután szanatóriumba került* — mondja a szertáros néni.

E hasábokon többször is írtunk már róla, az egykori kiváló kapuvédőről, a mindig ügybuzgó ügyvezető elnökről.

A szertáros néni szavaiból szomorúság csendül ki. Visszavárják az elnököt, a kedves ismerőst. Sokan küldik jókívánságaikat. Érthető: hiszen a folyosó egyik falán látható fényképtablón ezt olvashatjuk: *„Négyezer dolgozó sportbázisa."*

S nemcsak a vasutasoké. A ferencvárosi üzemek, intézmények munkásai, alkalmazottai, vezetői is gyakran hódolnak itt a testmozgás örömeinek. És időtlen idők óta a Ferencvárosi Vasutas SK ad otthont az alsóbb együttesek téli teremkézilabda-tornájának.

Újházy György

HÍREK

A MAGYAR VASUTAS ÚJ ÁRA

Mint az Országos Anyag- és Árhivatal 1979. január 7-i közleménye bejelentette: az újságok árát február 1-i hatállyal emelik. Ennek megfelelően a 3. számtól kezdve a Magyar Vasutas példányonkénti ára 1 forintba kerül. Az előfizetési díj egy évre 26 forint.

— **Klubnapok, nyugdíjasoknak.** A Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a Kerepesi út 6. szám alatti ifjúsági klubban minden hétfőn klubnapot tart. A helyiséget 12-től 22 óráig látogathatják a nyugdíjasok. A klubnapokon való részvételre hétfőn és szerdán 9-től 12-ig jelentkezhetnek az érdeklődők, a Keleti pályaudvar nyugdíjas csoportjánál.

BRIGÁDVEZETŐK TANÁCSKOZÁSA

A miskolci vontatási főnökségen január 31-én rendezték a brigádvezetők tanácskozását. *Gávay Pál* vontatási főnök számolt be a brigádok 1978. évi munkájáról és a főnökség eredményeiről. Megemlítette többek között, hogy tavaly tizenhárom balesettel volt kevesebb, mint 1977-ben. Kiemelte a brigádok újítási tevékenységét is. Az elmúlt évi eredmény: *három és fél millió forint megtakarítás.*

A brigádok 19 477 óra társadalmi munkát végeztek, és hozzájárultak a kommunista műszakok sikeréhez. Ezek termelési értékéből a VIT-alapra hatvanezer forintot fizettek be.

Cserháti Ferenc, a főnökség párttitkára hozzászólásában felhívta a brigádvezetők figyelmét arra, hogy ebben az évben ünnepeljük a Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulóját, és ennek tiszteletére is születhetnek felajánlások.

A tanácskozás résztvevői elfogadták a kitüntetésre javasolt brigádok előterjesztését.

— **Véradás.** A Vöröskereszt Sopron városi szervezete és a GYESEV január 9-én véradónapot tartott az igazgatóság tanácstermében. Az önkéntes véradáson részt vett 117 GYESEV- és MÁV-dolgozó összesen 42 liter vért adott térítésmentesen.

— **Kiállítás.** Hatvan állomás kultúrvárótermében kiállítás nyílt Buhály József grafikus műveiből. A tárlatot Chikán Bálint, a Művészeti Alap munkatársa nyitotta meg. A kiállítást február 20-ig tekinthetik meg az érdeklődők.

Eszperantó Sportkör

Az Északi Járműjavítóban már két évtizede működik a kiváló vasutas eszperantó sportkör, melynek vezetője *Falus Ottó*. A lelkes edző nemcsak a vasutas sportnak, hanem az eszperantó mozgalomnak is toborozza a híveket. Külön „A" és „B" kategóriájú futballcsapatuk van, amelyek a negyvenhat kőbányai kispályás csapat között igen jól szerepelnek.

— **Vasutas munkásőrök elismerése.** A hatvani Városi Tanács ünnepi ülésen adta át a „Hatvan városért" mozgalomban legjobb eredményt elért, vontatási főnökség 5. munkásőr szakaszának a díszoklevelet és plakettet. A szaksz tavaly a legtöbb társadalmi munkát végezte a város óvodáiban, iskoláiban, parkjaiban, utcáin és terein. A kitüntetést a szakasz parancsnoka, Baráty Attila vette át.

— **Nyugdíjasok helytállása.** A szolnoki cukorgyárban is befejeződött a répaszezon. A nagy munkát több mint száz nyugdíjas vasutas is segítette. A 64 ezer vagon répa gyáron belüli mozgatását teljes egészében ők végezték. A gyár igazgatója köszönetét fejezte ki a nyugdíjasok helytállásáért.

— **A gyermekekért.** A MÁV Számítástechnikai Üzem számítógép-üzemegységének Barátság szocialista brigádja kezdeményezte, hogy valamennyi brigád tagjai egynapi fizetésük felajánlásával járuljanak hozzá a nemzetközi gyermekév szolidaritási alapjához. A pénzt az Állami Ifjúsági Bizottság (232—90179—0092. számú) csekkszámlájára fizethetik be.

— **Vetélkedő.** A békéscsabai körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága január 25-én szellemi vetélkedőt rendezett a KMP megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére. Hat KISZ-alapszervezet csapata mérte össze tudását, felkészültségét. Első a forgalom, második a vontatási főnökség utazó-, harmadik pedig a szertár Hámán Kató KISZ-alapszervezete lett.

— **Köszönetnyilvánítás.** Férjem, Bagdi József főfelügyelő, a Vezérigazgatóság 5. szakosztályának volt dolgozója elhunyta alkalmából a gyászoló családnak kifejezett részvétnyilvánításért ezúton fejezem ki köszönetemet. (Özv. Bagdi Józsefné).

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapesttől hat kilométerre levő lakótelepi kettő szoba összkomfortos főbérleti lakásomat MÁV-on belül gondnoki (üdülő, sportpálya stb.) lakásra. Szolgálati is érdekel. Érdeklődni kizárólag levélben: Lehrreich Béláné, Szigetszentmiklós, Váci Mihály u. 2/B. 2310.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő másfél szoba összkomfortos, I. emeleti, gázfűtéses lakásomat hasonló budapestire. Erkélyes előnyben. Érdeklődni a 330-029 telefonon 19 óra után.

Elcserélném 60 négyzetméteres két szoba összkomfortos lakásomat hasonló főbérleti lakásra vasutas dolgozóval, illetve olyan főbérlővel, aki a közeljövőben a MÁV-val munkaviszonyt kíván létesíteni. Érdeklődni egész nap: Budapest XV., Rákospalota-MÁV-telep. Vasutastelep u. 11. félemelet 3. (67-es villamos végállomása) Formádiné.

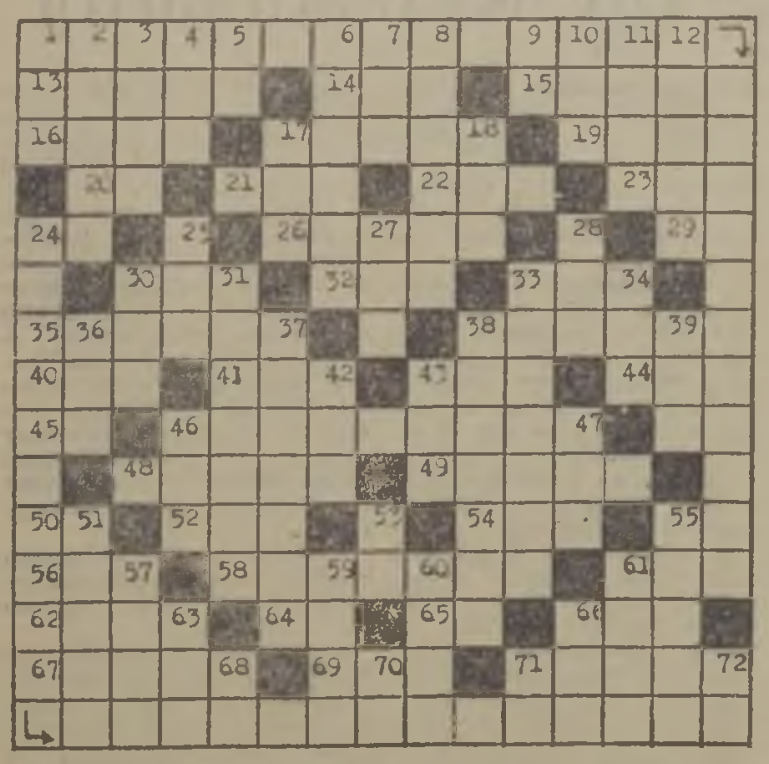
Elcserélném miskolci másfél szobás, erkélyes, gázfűtéses lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni levélben: Bartók Jánosné, 3534 Miskolc, Kandó Kálmán u. 28. 1/1.

Elcserélném Cegléd központjában levő két és fél szobás, gázfűtéses, 70 négyzetméter alapterületű tanácsi lakásomat budapesti 2 szobásra, megegyezéssel. Zugló előnyben, de minden megoldás érdekel. Kocsor Zsófia, 2700 Cegléd, Kossuth F. u. 7—9. A lépcső, II. 5.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő két külön bejáratú szobás komfortos, I. emeleti, gázfűtéses, napos lakásomat egy szoba komfortosra Budapest belterületén. Lehet szeparált társbérlet is. Magányos férfi részére. Levélcím: 1052 Budapest V., Semmelweis u. 2. sz. Hatala Edéné.

Eladnám Szarvaskőn, Egri-patak mellett — Egerhez közel — üdülési telkem. Érdeklődni levélben: Simonyi Angéla, 1068 Budapest, Benczúr u. 47. II. 37.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Az év elején különösen fontos a vasútnál. 13. ... Max (1873—1916) német zeneszerző. 14. A falevélnek is van. 15. A hinduk ősrégi szent könyvei. 16. Pozitív sarok. 17. Híres lóverseny. 19. R-el a végén ráront. 20. Csontokat köt össze. 21. Tejtermék. 22. Latin üdvözlés. 23. Ruhát tisztít. 24. Keresztül. 26. Fényű. 29. Réz szélei. 30. Állami bevétel. 32. Régi űrmérték. 33. ... esztál, zaklat. 35. Szemcsék az üveg alján. 38. Nyaraló ellentéte. 40. Nógrád megyei község. 41. Verssorok összecsengése. 43. Testrész. 44. Kémiai elem. 45. Több e. 46. Elmélkedés. 48. Dutyi, fogda. 49. ...gén, az égést nem tápláló gáz. 50. Latin és. 52. Német névelő. 54. A Tisza mellékfolyója. 55. Szintén. 56. Takarmány gabona. 58. Római város volt a Száva mellett. 61. Férfi név. 62. Medália. 64. A tantal vegyjele. 65. Hangtalanul les. 66. Időmérő. 67. A vonat fut rajtuk. 69. Város a Szovjetunióban. 71. Kétféle csapadék.

Függőleges: 1. Menyasszony. 2. Tetőpont. 3. Ritka férfinév. 4. Betűpótlással éled. 5. Vigyázó. 6. Vakbuzgó, görög szóval. 7. Nem mindig azonos az értékével. 8. Zenei műszó: kötötten. 9. Papírmérték. 10. Utcák kereszteződése. 11. Az „első ember". 12. Tábori lakás. 17. Becézett női név. 18. Jugoszláv férfi név. 24. **A vízszintes 1-hez hasonlóan fontos.** 25. Fürdőalkalmatosság. 27. Képzőművészeti alkotás. 28. Kérdőszó. 30. Út. 31. Nem konfekció! 33. Valaminek a lényege. (latin) 34. Albán pénz. 36. Kis ház. 37. Felfedi a valóságot. 38. Római történetíró (55—120). 39. Élet. 42. Béke, több nyelven is. 43. Tatár méltóság. 46. Jólét. 47. Szaglószerv. 51. Folyó Turkesztánban. 53. Kimondott betű. 55. Az USA egyik állama. 57. Nóta ..., jegyezd meg jól! 59. Kubai férfinév. 60. Fordítva: becézett férfinév. 61. Izmos. 63. Igekötő. 66. Kosár közepe. 68. Kimondott betű. 70. Az erdők lakója. 71. E. D. 72. Az okozat eredője.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 24.

Beküldési határidő: 1979. március 2.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A kocsiforduló idő csökkentése. A beruházások koncentrálása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kiss Károly, Szerencs, Kandó K. u. 1. sz. 3900; Bozsoki László, Szombathely, Vas u. 5. sz. 9700; Palócz Armandné, Szeged, Fésű u. 2. sz. 6726; Ginczli Ernőné, Sopron, Jereván lt. Felszabadulás u. 29. sz. 9400; Dunyák József, Fényeslitke, Szabadság u. 19. sz. 4621.

Stigelmayer Mihály emlékére

A kis és nagy sorompó éppen az égnek mered, szabad utat engedvén a forgalomnak. A piros-fehér rudak tehát nem torpantanak meg — mégis van, ami megálljra ösztönöz.

Fekete ruhás emberek szállnak ki egy kocsiból, a Gyáli úti vasutastelep egyik háza előtt. Az egyik nőt felismerem: gyermekkori játszótársam volt. S már tudom is, az emberek temetésről jönnek a hideg, havas téli napon.

Igen, már emlékszem: valamelyik nap hozta a posta a gyászjelentést — *meghalt Stigelmayer Mihály főtanácsos*, a ferencvárosi vontatási főnökség (akkor még fűtőháznak hívták) egykori vezetője.

Kétség nem férhet hozzá: *kitűnő szakember volt.* Augusztusban töltötte volna be hetvenkettedik életévét...

(Újházy)

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Előfizetési díj egy évre: 26.— Ft
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—528. Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. FEBRUÁR 23.

El a kezekkel Vietnamtól!

A magyar szervezett dolgozók szolidárisak a vietnami néppel

A főváros kétmillió lakójának képviseletében február 20-án forró hangulatú nagygyűlést rendeztek a Ganz-MÁVAG Vörösmarty Művelődési Házában. A társadalom legkülönbözőbb rétegeinek képviseletében több százan — köztük vasutasok is — helyet foglaltak a színházteremben, hogy felemeljék tiltakozó szavukat Kína vietnami agressziója ellen.

A szervezett dolgozók véleményét, négymillió magyar munkás, értelmiségi és alkalmazott tiltakozását *Vas János*, a SZOT titkára juttatta kifejezésre.

— *A magyar szervezett dolgozók — csatlakozva a Szakszervezeti Világszövetség felhívásához — a kínai agresszió haladéktalan beszüntetését követelik* — hangsúlyozta. — Az értelem, a kultúra, az emberi felemelkedés korszakában nem lehet mentség a nagyhatalmi soviniszta törekvésekre és nincs felmentés az esztelenségre, az agresszióra. Ha bárhol a világon agresszió ért bármely népet, *a magyar munkások mindig felemelték tiltakozó szavukat.* Most is ezt tesszük. De a magyar szervezett dolgozók szenvedélyes tiltakozásának még különleges nyomatékot ad az a tény, hogy a kínai kormány Vietnam megtámadásával az imperialista elődök szégyenletes örökébe lépett. A kínai fegyveres erők egy szocialista országot támadtak meg. *A magyar dolgozók mélységes meggyőződése, hogy a vietnami nép most is győzelmet fog aratni az agresszor felett.*

A SZOT titkára a továbbiakban arról szólt, hogy a szolidaritásnak, a támogatásnak az adja meg az erkölcsi és az anyagi alapját, ha itthon mindenki helytáll a saját munkájában, országunk gazdasági, politikai, szellemi alapjának további erősítésében. Amikor Vietnammal szolidaritást vállalunk, amikor elítéljük a kínai kormány szégyenletes agresszióját, akkor amellett is hitet teszünk, hogy biztosítjuk 1979. évi terveink megvalósítását, szocialista hazánk erősítését. Ez növeli nemzetközi fellépésünk súlyát, hitelét is.

Szakszervezetünk elnöksége február 22-én, csütörtökön megtartott ülésén *elítélte Kína agressziós háborúját* és mélységes szolidaritásáról, támogatásáról biztosította Vietnam hős népét.

A kínai agresszió hírére Budapesten és vidéken számos vasúti üzemben és szolgálati helyen rendeztek szolidaritási gyűlést. Az *Északi Járműjavítóban* 2800, a *dunakeszi járműjavítóban* 2200, a *Landler járműjavítóban* 1300, a *székesfehérvári üzemfőnökségnél* 1000 vasutas vett részt a megmozduláson és ítélte el a Vietnam elleni intervenciót.

Szolidaritási munkásgyűléseken, röpgyűléseken fejezték ki tiltakozásukat a *záhonyi körzeti üzemfőnökség*, a *Miskolc-Tiszai pályaudvar* és a *járműjavító, Szeged* állomás, a *Keleti pályaudvar, Rákosrendező, Győr* állomás, a *Hámán Kató Vontatási Főnökség*, a *szolnoki vontatási* főnökség dolgozói.

Kigyúlt a fény egy zebegényi vasutaslakásban

A Vác állomáson dolgozó *Várnagy Antalné* és nyugdíjas pályamester férje Zebegényben laknak. Évek óta kérték az áramszolgáltatótól a villany bekötését, de annak különböző akadályai voltak, így kénytelenek voltak petróleumlámpával világítani. Természetesen nem használhattak háztartási gépeket sem, nem nézhették a televíziót otthonukban.

A BBFF váci távközlő művezetői szakasz *Dunakanyar* szocialista brigádjának kezdeményezésére a brigád szerződést kötött a VVF *Dózsa* és *Rákóczi*, valamint a vontatási főnökség *Kandó Kálmán* brigádjával. A brigádtagok szabadnapjaikon elvégezték az épületen belüli szereléseket és két oszlop felállításával lehetőséget teremtettek a villamos áram bekötéséhez.

A villanyfény kigyulladt, bizonyítván a szocialista brigádok segíteni akarását, tettrekészségét.

Határmenti találkozó Sopronban

Az osztrák és a magyar vasutas-szakszervezet vezetői február 14-én és 15-én Sopronban határmenti találkozót szerveztek. Az osztrák delegációt *Fritz Prechtl*, az osztrák vasutas-szakszervezet elnöke, a magyar küldöttséget *Koszorus Ferenc* főtitkár vezette.

A tárgyalások napirendjén a két szervezet együttműködésének és az időszerű feladatoknak a megbeszélése szerepelt. A két szakszervezet vezetői megelégedéssel állapították meg, hogy határállomásainknak, valamint a MÁV, a GYSEV és az osztrák vasutak szakszervezeti szerveinek jó a kapcsolata, így a további együttműködés feltételei adottak.

Munkásgyűlés a felsővezeték-építőknél

Nyár közepére befejezik a kelebiai fővonal villamosítását

Az idén is igénybe veszik a csehszlovák szerelők segítségét

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség dolgozói február 9-én munkásgyűlést tartottak, amelyen megjelent *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes és *Revay Sándor*, a MÁV ipari üzemek szakszervezeti bizottságának titkára. A tanácskozást *Mikus János* szb-titkár nyitotta meg, majd *Csárádi János* igazgató elemezte a múlt évi munkát. Mint mondotta, a főnökség, a dolgozók vállalásainak megfelelően, *december 15-én, minőségi hiány nélkül teljesítette évi tervét.* A kelebiai vonalon *Budapest-Soroksári út* állomás és *Kunszentmiklós-Tass* állomás között például már június 23-án két héttel a határidő előtt megindulhatott a villamos vontatás. Az év végéig elkészült a villamos felsővezeték *Kiskunhalasig*, illetve *Balotaszállásig.*

Nagy felelősségérzettel dolgozott a főnökség kollektívája a hegyeshalmi vonal korszerűsítésén is, jól együttműködve a MÁV Építési Főnökséggel. A *Plasser* pályafektető géplánc előtt teljesen átépítették a felsővezetéket.

A Villamos Felsővezeték Építési Főnökséget *a fiatalok munkahelyeként is emlegetik*, hiszen a dolgozók több mint egyharmada 30 éven aluli. A kelebiai vonal villamosítását a KISZ-szervezet védnökségével végzik. A fiatalok, csatlakozva a KISZ KB felhívásához, *vállalták, hogy ez év december 20-ra elvégzik a Hajdúsági Cukorüzem kabai vasúti pályaudvarának villamosítását.*

Az igazgató az idei feladatokat ismertetve, elsősorban arra hívta fel a figyelmet, *hogy az év közepére be kell fejezni a Budapest—Kelebia vonal teljes villamosítását.* Áprilisban hozzá kell kezdeni a tervprogramon felül jelentkező *Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas* közötti vonal villamosításához, úgy ütemezve a munkát, hogy 1980. december 31-ig a vonal teljes hosszán megindulhasson a villamos vontatás. Ezzel párhuzamosan, a társépítési főnökségekkel karöltve folytatódó hegyeshalmi fővonal korszerűsítése során *a villamosfelsővezeték-építőkre Bicske és Győr térségében vár új feladat.* Ugyancsak folytatódik a záhonyi térség villamos felsővezetékhálózatának bővítése, továbbá villamosítani kell Eger-elosztó pályaudvart is. Közölte az igazgató, hogy mivel ez utóbbi munkák elvégzéshez a főnökség jelenlegi kapacitása nem elegendő, a MÁV vezetőinek döntése értelmében ismét igénybe veszik a csehszlovák vasútvillamosítók segítségét.

Csárádi János befejezésül javasolta a munkásgyűlésnek: *az építésvezetőségek, a szocialista és a munkabrigádok most kidolgozás alatt álló évi vállalásaikban tűzzék ki célul, hogy az ismertetett munkákat határidőre elvégzik, az* évi villamosítási tervet pedig minőségi hiány nélkül december 15-re befejezik, hogy ezzel is méltóképpen ünnepeljék meg a főnökség fennállásának 30. évfordulóját.

Lindenberger József vezetékszerelő szólt hozzá elsőnek a beszámolóhoz és a *Lékai János* szocialista brigád nevében bejelentette: *mindent elkövetnek, hogy a főnökség december 15-re befejezhesse évi programját. Mintál Ferenc*, a II. építésvezetőség kollektívájának azt az észrevételét tolmácsolta, hogy munkájuk lehetne jobb is, ha a szegedi igazgatóság hatékonyabban segítené őket az frásban lefektetett vágányzárak megtartásával.

Promek Géza darusgépkocsivezető az I. építésvezetőség dolgozói nevében munkaszervezési hiányosságokat tett szóvá, többek között sürgette az anyagvonati gépek személyzetének jobb vezénylést. *Kovács László* művezető a 2 számú KISZ-alapszervezet titkára a munkafegyelem erősítésére, a munkaidő jobb kihasználására hívta fel a fiatalok figyelmét. *Maku László* esztergályos javasolta, hogy az építésvezetőségek jobban hangolják össze anyagigényléseiket, a takarékosság szem előtt tartásával pontosabban rendeljenek anyagot.

Oroszváry László vezérigazgató-helyettes, miután üdvözölte a munkásgyűlést arra kérte a főnökség dolgozóit, hogy a vágányzárak esetében vegyék figyelembe a forgalmi szakszolgálat gondjait. A főnökség dolgozói az elmúlt évtizedekben sokszor bebizonyították, hogy képesek legyőzni a nehézségeket és pontosan megtartják az építési határidőket. Meggyőződése, hogy ez így lesz idén is.

A felszólalók kivétel nélkül arról tettek tanúbizonyságot: megértették a párt Központi Bizottságának határozatát *és mindent elkövetnek azért, hogy az idén is határidőre elvégezzék a tervben előírt villamosítási feladatokat.*

(Szász)

SALGÓTARJÁN:

Tizenöt éve alakult a MÁV—Volán komplexbrigád

Salgótarján állomáson másfél évtizede alakult meg a MÁV—Volán komplexbrigád. Ebből az alkalomból február 9-én, ünnepi kibővített brigádértekezletet tartottak Salgótarjánban, a Nógrádi Szénbányák kultúrtermében. A brigádtagokon kívül megjelent *Ozsvárt József*, az MSZMP Nógrád megyei Bizottságának első titkára, a brigád patronálója, *Balassa István*, a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetője, *dr. Juhász József*, a Volán Tröszt főosztályvezetője, *Szoó György* a Volán 2. számú Vállalat igazgatója.

Kakuk István, a brigád vezetője rövid beszámolójában ismertette a tizenöt éves együttműködés történetét, majd kitért az 1978. évi eredményekre is.

— Brigádunk kezdetben mindent kézierővel végzett. Azóta több rakodógép, villástargoncák, daruk, önrakodós gépkocsi segíti a munkánkat. *Elért eredményeink azonban nem csupán a gépeknek, hanem mindinkább a tervszerű, és emberileg is jól összehangolt tevékenységünknek köszönhető.* Megalakulásunk előtt, mint ezt a számok is igazolják, 3104 kocsi áru 54 százalékát rakták ki késetten. 1977-ben a kirakásra váró vagonok száma 7223-ra emelkedett, s a késést 5,7 százalékra csökkentettük. *Az elmúlt évben még kevesebb volt a késve kirakott kocsik aránya.* Ezzel elértük, hogy elsők lettünk a budapesti vasútigazgatóság által meghirdetett második kategóriájú versenyben.

Salgótarján állomás MÁV—Volán komplexbrigádja az elmúlt másfél évtized alatt tizenkétszer került „dobogóra": hétszer állt a legmagasabb fokon, két esetben volt második és háromszor harmadik.

Az ünnepélyes külsőségek között megtartott brigádértekezleten a MÁV és a Volán Vállalat vezetői emléklapokat és pénzjutalmakat adtak át a másfél évtizede eredményesen dolgozó komplexbrigád tagjainak.

Séra Sándor

NEMZETKÖZI MUNKAVERSENY

Záhonyban a vándorzászló

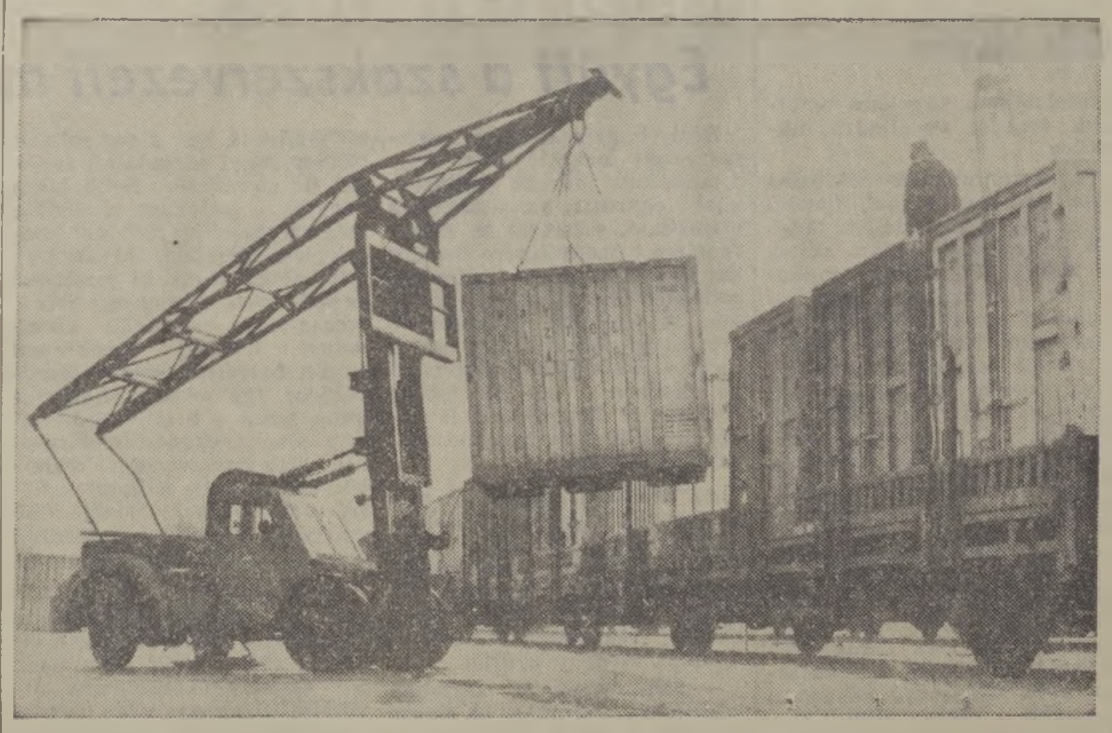
A záhonyi átrakókörzet sikerével zárult a nemzetközi munkaverseny 1978. II. félévi szakasza, amely a Szovjet Vasutak ungvári aligazgatósága és a záhonyi üzemfőmérnökség között folyik. A január 27-én Záhonyban megtartott értékelésen a külkereskedelmi áruszállítási tervek teljesítése, az idegen kocsik és mozdonyok tartózkodási ideje és a gördülő állomány épségének megóvása, valamint a nemzetközi gyorsvonatok menetrend szerinti közlekedése alapján állapították meg a versenyben elért pontokat.

A főbb mutatók alapján ezúttal *a záhonyi üzemfőnökség kollektívája bizonyult jobbnak, összesen 695 pontot szerezve az ungváriak 543 pontjával szemben.* Megállapították, hogy a munkaverseny jelentős részben járult hozzá a szállítás és átrakás zavartalan lebonyolításához, hogy nem alakult ki olyan nehéz helyzet a csúcsban, mint a korábbi években. Különösen a minőségi mutatóknál értek el számottevő javulást. A kocsitartózkodást például a magyar vasutasok a korábbinak háromnegyede alá szorították, a szovjet vasutasoknál az átrakás fele annyi időt vett igénybe. *A szovjet mozdonyok tartózkodási idejét mind Záhonyban, mind Eperjeske rendezőpályaudvaron közel a felére rövidítették, míg Csapon ötödével, Bátyun pedig negyedével csökkent a magyar dízelmozdonyok tartózkodási ideje.* A szovjet területen tartózkodó vasúti kocsiknál sérülés nem fordult elő, de a magyar vasutasok is figyelmesebben dolgoztak, a sérülés mértéke jóval kisebb a korábbinál. A gyorsvonatok menetrend szerinti közlekedtetésében a szovjet fél bizonyult jobbnak.

L. B.

ÖT ÉV ALATT

Megkétszereződött a konténerforgalom



Budapest—Józsefvárosban az idén korszerűsítik a konténerrakodást. Három sínpályát „átölelő" daru kezdi majd meg a munkát. Képünkön beemelik a vagonba az egyik konténert. (Bajkor József felvétele, MTI)

A *józsefvárosi konténer pályaudvaron* hét új, egyenként 5 tonnás teherbírású szállítótartály önrakodó gépkocsit helyeztek üzembe. A ZIL gyártmányú teherautóra szerelt emelő berendezést a barcsi UNIKON KTSZ tervezte, illetve készítette el.

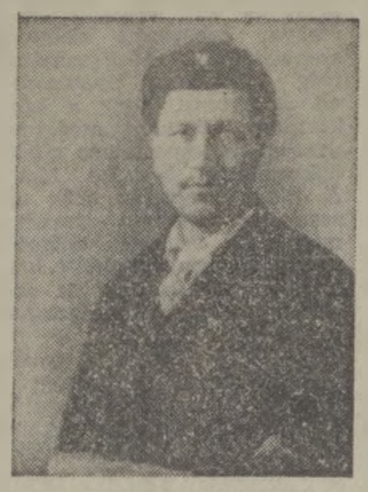
Józsefvárosban az utóbbi 5 évben megduplázódott a konténerforgalom, ennek 75 százalékát a kisméretű, öt tonnás tartályok teszik ki. Ezért a ktsz még húsz gépkocsit szerel fel önrakodós szerkezettel, amelyeknek egy részét majd a vidéki csomópontokon helyezik üzembe. Ezzel lényegesen csökkenthető lesz a konténerek szállítási, illetve rakodási ideje. Sok fuvaroztató vállalat ugyanis nem rendelkezik megfelelő daruval, s így a normál gépkocsival szállított konténerek kirakodására gyakran órákat kell várni a gépkocsivezetőnek.

Hatvan éve történt

Vasutasok a KMP második Központi Bizottságában

A vasúton a támadásba lendülő jobboldal céltáblájául szolgált a *Magyarországi Vasutasok Szövetségének* szocialista jellege, s januári kongresszusának az a határozata, amely szerint a vasútnál csak szakszervezeti alkalmazott dolgozhat. A lelkiismereti szabadság védelmének hamis jelszavával számos munkahelyen kíméletlen főnöki terror kezdődött a szakszervezeti aktivisták, sőt az egyszerű szakszervezeti tagok ellen is.

A Szövetség központjához címzett sürgős segítséget kérő levelek tanúsítják, hogy a szocialista szakszervezeti mozgalom nem a szocializmus eszméjével szembeszegezett más eszmékkel mérkőzött meg nehezen, hanem a polgári eszméket közvetítő, terrort gyakorló hatalmi tényezőkkel, azokkal a közvetlen és felső

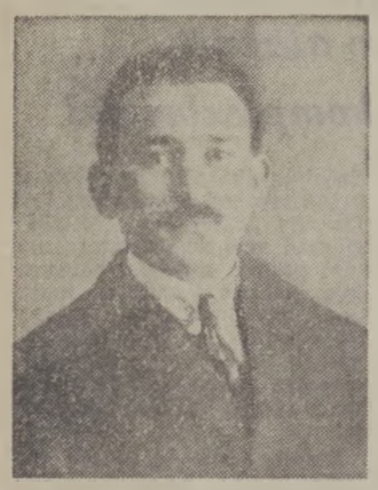


Dr. Rajczy Rezső

vezetőkkel, akiknek ki voltak szolgáltatva munkahelyükön a kisemberek.

Mozgalom a reakciós főnökök ellen

Ilyen körülmények között bontakozott ki a dolgozók mozgalma a reakciós szolgálati főnökök ellen. A debreceni munkástanács január 10-i ülésén *Nagy Lajos* MÁV műhelyi asztalos javaslatára határozatban mondta ki: *„megbotránkozással látja, hogy a debreceni üzletvezetőség élén Garda Dezső személyében olyan ember áll, akinek gondolkodásmódja és egész világfelfogása a legsötétebb reakció szolgálatában áll. A debreceni munkástanács hivatásának teljes tudatában nem tűrheti egy percig sem, hogy ilyen fontos pozícióban, amely az elvtársak ezreinek legéletbevágóbb érdekeit érinti, ellenséges érzületű ember üljön és ezért leghatározottabban követeli jelenlegi állásából való azonnali eltávolítását..."* A munkásság fellépése olyan fenyegető volt, hogy az igazgatóság kénytelen volt



Farkas József

Gardát és néhány társát felmenteni. A Debrecenből eltávolítottak azonban hamarosan magasabb beosztásba kerültek a fővárosban, *az igazgatóság pedig megfenyegette a vasúti munkásokat, hogy szétszórja őket a szélrózsa minden irányába.*

A miskolci helyi csoport vezetősége a február 6-i vasutas gyűlés határozatának érvényesítéséhez kérte a központ segítségét, melynek értelmében a miskolci üzletvezetőség három osztályfőnökét eltávolítják, mert nyíltan *„a régi reakció szolgálatába szegődve, ellenforradalmi szolgálatot hajtanak végre"*.

A *Szamosvölgyi Vasút* alkalmazottai — miután a vasút igazgatósága többször ridegen visszautasította követeléseiket — február 6-án elkergették a vezérigazgatót, s a vasút igazgatását a vasutasok bizalmi embereiből álló öttagú direktóriumra bízták. A vasutasszakszervezet lapja, a *Magyar Vasutas* egyetértőleg számolt be az eseményről.

A *Magyar Vasutas* 1919. február 11-i számában a *Legyünk résen* című írás követelte a MÁV igazgatásának megszakítás nélküli, folyamatos és fokozatos átalakítását, mert a vezetők kevés kivételtől eltekintve a régi korrupt, benősüléses, protekciós rendszer kreatúrái, akik könnyen pótolhatók tehetséges, szakképzett, szociálisan gondolkodó emberekkel. *„A vasutasság résen állva, fegyelmezetten várja a történendőket és türelmetlenül akarja, hogy végre az egész vonalon megszüntessen a becsületes rendszerváltozás."*

A rendőrség brutális fellépése

A kormány jobbszárnya 1919. februárban — a forradalmi erők feltartóztatása érdekében — általános támadást sürgetett a KMP ellen. Február 20-án a rendőrség a *Népszava* előtti munkanélküli tüntetést felhasználva véres provokációt szervezett. Elfogták a KMP több mint félszáz ismert harcosát, köztük a Központi Bizottság számos tagját, a rendőrök pedig brutális kegyetlenséggel támadtak a letartóztatottakra. A jobboldal antikommunista hangulatot szított.

A KMP letartóztatást elkerült vezetői illegalitásba vonulva irányították tovább a párt tevkenységét. A már korábban kijelölt második Központi Bizottság tagjai februárban *Sikorszky Lajos* MÁV alkalmazott lakásán (Podmaniczky utca, ma: Rudas László u. 33. sz.) találkoztak először. Tizenkét KB-tag jelent meg. Közöttük volt *Fazekas József*, az Északi Főműhely lakatos bizalmija és *dr. Rajczi Rezső*, a MÁV Igazgatóság hivatalnoka is. A KMP vezetőinek elfogása aggodalmat keltett az ellenforadalmi szervezkedés miatt nyugtalankodó tömegekben. A rendőri brutalitások hírére a munkások megütközése felháborodássá változott. Lelepleződött, hogy a „népkormány" polgári demokráciája a vagyonos osztályok rendjét védelmező diktatúra.

A kommunisták üldözése nem hamvasztotta el, hanem felszította a forradalom lángját. Jellegzetes példája ennek az Északi Főműhely munkásainak állásfoglalása. Március elején a kommunisták iránti rokonszenv-tüntetéssel reagált a műhely nagyszámú hallgatósága Lukács György *„A terror mint jogforrás"* című előadására. A szociáldemokrata küldöttet nem hallgatták meg, ellenben a nemzetközi forradalmat, a proletáriátus diktatúráját éltették. A műhely munkásainak március 6-i gyűlése pedig egyhangúlag elfogadta a bizalmiférfi-testület határozati javaslatát, mely kimondta: *„...az Északi Főműhely öntudatos munkássága nem azonosítja magát a szociáldemokrata párt 21-i, kommunisták elleni tüntetésével, mert a munkásságot az ellenforradalom ellen és nem a kommunisták ellen hívták az utcára, és így félrevezették őket.* Egyben tiltakozik az ellen, hogy a jövőben hasonló célokra használják fel a munkásságot. Követeli továbbá a kommunista elvtársak szabadon bocsátását. ... Követeli a gyűlés a rendőrség és a csendőrség lefegyverzését, és a munkásság felfegyverzését. Követeli a gyűlés, hogy minden hatalmat a munkások és falusi szegények tanácsai vegyenek át..."

A Szövetség debreceni helyi csoportjának március 10-i tagértekezlete határozatban mondta ki, hogy megdöbbenéssel tapasztalja a MÁV Igazgatóságban uralkodó reakciós szellemet, amely *„a régi rendszerhez görcsösen ragaszkodó és azt visszaváró legfölsőbb vezetésből ered, és hogy ezt a szellemet az elnökigazgató nemcsak hogy megtűri, de azt az ő zsarnoki viselkedésével elő is segíti"*. A forradalmi vívmányok és a köztársaság védelmében követeli, „hogy az elnökigazgatóval együtt mindazok, akik a forradalom szellemébe beletörődni és abba beleilleszkedni nem tudnak, akik akarva nem akarva a régi rend visszaállításán dolgoznak: *az intézet vezetéséből kizárassanak"*. Felkéri a tagértekezlet a Szövetség Központi Vezetőségét, hogy ezen határozatnak szerezzen érvényt és végül elhatározza, hogy a tagokat erről röpiratban tájékoztatja.

A röpirat azonnali cselekvésre szólított: „Proletár Testvérek! Elvtársak! A történelmi idők roppant súlyát kell, hogy érezzük. A mi vállainkon a felelősség súlya... Fel kell emelnünk a munkás-kalapácsot, hogy teljes erőnkből lecsaphassunk a gonosz reakció fejére. Proletár Testvérek! *Az idő sürget, cselekednünk kell mégpedig azonnal,* mert a felelősség az egész világ proletáriátusa előtt miránk, öntudatos vasutasokra szakad. Elvtársak! A szocialista vasutasok sorsa talán az egész magyar proletáriátus sorsa is... *Gondolkozzatok és cselekedjetek! Habozásra nincs idő! Minden percnyi késedelem vészthozó."*

A Vasutasszakszervezet vonatkísérő szakosztályának vezetősége (Archív fotó)

Az egység útján

A kommunisták tevékenysége nagy hatással volt a tömegekre és természetszerűen befolyásolta azokat a baloldali szociáldemokrata vezetőket is, akik őszintén törekedtek a munkáshatalom megteremtésére. 1919. március elején világossá vált, hogy a feltételek megértek a KMP vezetőivel való megegyezésre, a két munkáspárt erőinek egyesítésére.

A bebörtönzött kommunistákkal a vasutas-szakszervezetek elnöke *Landler Jenő* kezdettől kapcsolatban állt. Február 24-én *Kun Béla* felesége Landler kíséretében látogatta meg a börtönben levő férjét. Március elején Landler már nemcsak magánemberként, nemcsak védőügyvédként, nemcsak befolyásos baloldali szociáldemokrata vezetőként, hanem az egyik legnagyobb szakszervezet felhatalmazott képviselőjeként is egyengette a munkásegység felé vezető utat: *megszerezte a Magyarországi Vasutas Szövetség Központi Vezetőségének hozzájárulását a kommunista párt vezetőivel folytatott tárgyalásokhoz.* Ezért mondhatta Landler Jenő meggyőződéssel március 16-án, a Petőfi szobornál tartott beszédében, hogy *„közel az idő, amikor álmaink valóra válnak"*.

Gadanecz Béla

FELHÍVÁS

AZ EGÉSZ VILÁG KÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓIHOZ ÉS SZAKSZERVEZETEIHEZ

A fasiszta Pinochet-diktatúra fokozza az elnyomó intézkedéseket a munkások és szakszervezeteik ellen, meggyalázva az alapvető emberi, szakszervezeti és demokratikus szabadságjogokat. *A junta újabban hét nemzeti szakszervezeti szövetséget oszlatott fel, megtiltja hogy a dolgozók szabadon válasszák meg vezetőiket, üldözi és száműzi a törvényesen megválasztott szakszervezeti aktivistákat.* A szakszervezetek feletti kormányellenőrzés lehetővé teszi, hogy a diktatúra által kijelölt személyekkel helyettesítsék őket, olyan emberekkel, akiktől idegenek a demokrácia legalapvetőbb elvei és a dolgozók érdekei.

A junta intézkedései — beleértve a jogi intézkedéseket —, az igazi chilei szakszervezeti mozgalom megszüntetésére, és a dolgozók ama jogának eltörlésére irányulnak, hogy megvédjék létfontosságú érdekeiket.

A világ közvéleményének erőteljes követelése és határozott tiltakozása ellenére a junta nem ad választ az eltűnt személyek hollétéről. *Folytatja brutális elnyomását az emberi jogok és a demokratikus szabadságjogok ellen, megtagadja, hogy hazatérjenek az emigrációba kényszerültek, akik kénytelenek voltak elhagyni Chilét, a fasiszta rezsim üldöztetése miatt.* Terror és gyilkosságok sora rémiszti az országot. A gazdasági hanyatlás, a krónikus munkanélküliség, a dolgozók társadalmi és gazdasági helyzetének rosszabbodása sötét képet fest Chiléről.

A *Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége* újból határozottan elítéli a Pinochet-juntát és a reakciós erőket. Messzemenően támogatja az SZVSZ, az egyéb nemzetközi és országos szakszervezeti központok, valamint a chilei nép iránti szolidaritási világkonferencia által közzétett felhívást. E felhívás szerint — amelyet 1978. november 9—11. között Madridban fogadott el — *még hatékonyabb és intenzívebb szolidaritásra van szükség a chilei nép és a dolgozók, továbbá ama diktatúra-ellenes törvényes törekvések iránt, amelyek az emberi, a szakszervezeti és a demokratikus szabadságjogok helyreállítására irányulnak.* Az NSZ teljes mértékben egyetért azzal, hogy bojkottálják és végképp elszigeteljék a juntát, mind politikai, mind gazdasági szinten, beleértve a Pinochet rezsim elleni kereskedelmi és közlekedési bojkottot.

A Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége *ismételten felhívja az összes szakmai és baráti szervezetet, hogy tegyenek konkrét és hatásos intézkedéseket,* ide sorolva, a Chilébe irányuló és a Chilébe induló közlekedés mindennemű bojkottját, támogatva ezzel a chilei nép törekvését a Pinochet-diktatúra ellen. A nemzetközi szövetség felszólít arra is, hogy pozitívan válaszoljanak az SZVSZ, valamint a chilei nép iránti szolidaritás nemzetközi konferenciájának felhívására.

Az egész világ közlekedési dolgozóinak nemzetközi kötelessége, hogy a bojkottot a leghatékonyabban szervezze meg. Különösen a tengerészeti és dokkmunkásokra vonatkozik ez, akik azokban az országokban őrködnek, ahonnan a Pinochet-rezsim hadseregének fegyvert és lőszert küldenek, a hazafias törekvések leverésére. A közlekedési dolgozók elég erősek ahhoz, hogy megvalósítsák a világ közvéleményének követelését. *Teljes bojkottot a Pinochet-diktatúra mindennemű áruja és katonai szállítmánya ellen! Bojkottálást a chilei erőket törvénytelenül elnyomó fasiszta diktatúrával folytatott minden kereskedelemmel szemben!*

A Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége

FIATALOK ÉS IDŐSEBBEK

Együtt a szakszervezeti mozgalomban

Régi hagyománya a szakszervezeti mozgalomnak, hogy a tapasztalt, idősebb aktivisták közé, egyrészt az utánpótlás biztosítása, másrészt az érdekvédelem kiszélesítésére fiatalokat is delegálnak a műhelybizottságok és az alapszervezetek. A szolnoki járműjavító mindig jó példával járt elől a fiatal szakszervezeti aktivisták nevelésében, sőt az utóbbi években a dolgozó nők is nagyobb részt vállalnak a mozgalmi munkából.

Az utóbbira nagyon jó példa Andrási Gyuláné, a járműjavító villanyszerelője, aki mint az üzemi szakszervezeti bizottság bér- és termelési felelőse, műhelybizottsági vezetőségi tag végez társadalmi munkát. Hogyan győzi?

— Mint KISZ-tag 1973-ban kerültem a járműjavító Killián György villanyszerelő szocialista brigádjába — kezdte a beszélgetést. — Igyekeztem a rám bízott feladatokat becsülettel elvégezni. Nyilván ennek is szerepe volt abban, hogy a KISZ Központi Bizottsága *„Dicsérő oklevelét"* megkaphattam. Az ifjúsági mozgalomban mutatott aktivitásom révén ismert meg műhelyünk kollektívája, *s 1975-ben beválasztottak a műhelybizottságba.* Azóta vagyok brigádunk nőfelelőse is. Egy kicsit soknak tűnhet ennyi társadalmi funkció, de szerencsére helyi lakos vagyok, s családom is segít e megbízatásokkal járó nehézségek leküzdésében. *Jó kapcsolatot alakítottunk ki gazdasági vezetőinkkel, s egy-egy jutalmazás vagy béremelés alkalmával bizalmi társaimmal együtt beszéljük meg a tennivalókat.* Így jobban eleget tudunk tenni a bizalmiakra háruló megnövekedett felelősségnek. Még egyszer sem érezteték velem, hogy a fiatalok közül való vagyok, pedig több gazdasági vezető, vagy bizalmi kollégának a leánya lehetnék.

A brigádnaplók értékelésénél, a versenymozgalommal kapcsolatos célok propagálásánál is szót értünk egymással. Sőt személyes problémák orvoslásában, a gyerekek óvodai elhelyezésénél is elősegítjük a reális döntéseket. Kapcsolatom a szakszervezeti bizottsággal a gyes ideje alatt sem szakadt meg, sőt gyerekünk névadó ünnepségét is együtt szerveztük meg. Továbbra is szeretnék rászolgálni a közösség bizalmára.

Szolnokon az idősebb aktivistákat is megbecsülik. Erre jó példa *Kemencés Tamás* esete, aki több mint két évtizede jár naponta Ceglédről munkahelyére. A tapasztalt mozdonyosztályi szakmunkástól gyakran kérnek tanácsot kollégái. Szakszervezeti funkciója mellett párttag és a *„Kiváló véradó"* kitüntetés ezüstfokozatát is megkapta már.

— *A Nguyen Van Troi szocialista brigádban dolgozom. Mint brigádtag és szakszervezeti vezetőségi tag minden segítséget megkapok társadalmi tevékenységemhez.* Sokszor még a nem közvetlenül szakszervezeti témába tartozó problémák megoldásában is segítenek. Körültekintő agitációs munkával, bizalmi társaimmal kialakított sikeres együttműködéssel elértük, hogy a mozdonyosztály 4. számú alapszervezetének területén minden dolgozó tagja szervezetünknek. Most már a munkaidő utáni társadalmi elfoglaltságaimnak is jobban eleget tudok tenni. Négy gyerekünk kirepült már a szülői házból, egyébként ők is szakszervezeti tagok már. *Kicsit büszkén mondom, hogy fiam kiváló katonaként méltó folytatója családi hagyományunknak* — tájékoztatott Kemencés Tamás.

A két szakszervezeti aktivista példája is jól mutatja, hogy Szolnokon a fiatalok és idősebbek eredményesen dolgoznak együtt a mozgalom sikereiért.

Orosz

Sikeres évet zárt a miskolci járműjavító munkáskórusa

A miskolci járműjavító üzem munkáskórusának tagjai február 7-én értekezletet tartottak, amelyen megjelentek az üzem gazdasági- és társadalmi vezetői is. *Kubi Lajos*, a kórus titkára értékelte az elmúlt évi munkát, és beszélt az idei célkitűzésekről is.

A 33 tagú kórus tavaly tizenyolc alkalommal szerepelt különböző helyi ünnepségeken. Az év végén Szolnokon és Leninvárosban vendégszerepeltek. *Teljesítményükért harmadszor kaptak aranykoszorús minősítést.*

Az idén, február 25-én — több kórussal együtt — *Mezőkövesden adnak műsort*, amelyet sugároz (kóruspódium adásában) a rádió is. Ebben az évben újabb minősítésre készülnek. Június 30-án Miskolcon rendezik az országos vasutas eszperantó találkozót. Erre az alkalomra két-három művet eszperantó nyelven is megtanulnak.

(Pál)

Tapasztalatcsere Békéscsabán

A *Magyar Vasutas* 1978. november 4-i számában *Vasutasok az iskolapadban* címmel riportot írtunk arról, hogy a békéscsabai vasutas klubkönyvtár otthont adott a tanulást vállaló „öreg" diákoknak. Az iskolaév ideje alatt minden hétfőn reggel ½ 9-től délután ½ 5-ig, a művelődési intézmény falai között tanulnak azok a vasutasok, akik szükségét érzik a 8 általános iskolai végzettség megszerzésének.

Riportunk hatására *Vadász János*, a ferencvárosi vasutas művelődési ház igazgatója javasolta, hogy szervezzenek tapasztalatcserét Békéscsabára. A csomópont vezetői egyetértettek a javaslattal. Így történt, hogy január 15-én a ferencvárosi szolgálati főnökségek oktatási felelősei, a szakszervezeti bizottságok képviselői, valamint a művelődési ház igazgatója és oktatási, ismeretterjesztési előadója meglátogatták a békéscsabai klubkönyvtárat.

A sokoldalú tapasztalatcsere biztosítására *Dányi Pálné*, a klubkönyvtár vezetője meghívta a békéscsabai csomópont gazdasági és mozgalmi vezetőit, a városi tanács, valamint a Szakszervezetek Békés megyei Tanácsa illetékes osztályainak képviselőjét is. Miután a látogatás hétfői napon történt, a Ferencvárosból érkezett vendégek elbeszélgethettek az előadást tartó pedagógussal és néhány „öreg" diákkal is.

A tapasztalatok eredményeként, hazatérőben közös vélemény született. Eszerint: a bejárók általános iskolai tanulásához, szeptembertől — kísérleti jelleggel — *Ferencvárosban is megteremtik a kedvezőbb lehetőségeket.*

Huszonöt év szakszervezeti tisztségben

A műhelytitkár hétköznapjai

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságához tíz műhelybizottság és öt főbizalmi tartozik. *Juhász Sándor* vonatvezető a forgalmi utazószemélyzet 160 főnyi tagságának bizalmából látja el a mozgalmi munkát. Többszörös kiváló dolgozó, tavaly pedig a szakszervezeti munkáért kapott elismerő oklevelet. Első megbízatását még fiatalon, fékező korában kapta. Bizalmi volt két esztendeig, aztán beválasztották a műhelybizottságba. Kezdetben az üdülési ügyekkel foglalkozott, majd hosszú évekig termelési és bérfelelősként dolgozott, *1975-ben pedig műhelybizottsági titkár lett.* Vele beszélgetünk a vasutas életről és nevezetesen arról: hogyan telnek a műhelybizottság titkárának hétköznapjai.

„A legidősebb bátyám lett a példaképem"

— A vasutat nagyon kell szeretni, a mi munkánkat másképp nem is lehet végezni — kezdte a beszélgetést. — Én azok közé tartozom, akik ide vágytak már gyermekkorukban. *A legidősebb bátyám — 14 év korkülönbség van köztünk — volt az első vasutas a családban. Ő lett a példaképem.* Úgy, hogy a katonaidő kitöltése után csak 7 hónapig dolgoztam másutt. Azóta egyfolytában, immár 27 éve vasutas vagyok. Az a hét hónap a várakozás ideje volt, mert akkor még nehéz volt bejutni a MÁV-hoz, a felvétel nem ment könnyen. Nem úgy, mint most, amikor állandó a létszámhiány. Ez az, ami az amúgy is nehéz szolgálatot még nehezebbé teszi. Nők, férfiak egyaránt megérzik. *Az átlagos szolgálati idő 30 órával több az előírtnál, a távolléti idő pedig egyeseknél a 300 órát is eléri.*

— *Ez sok mindenre, még a szakszervezeti munkára is kihat. Nálunk utazóknál, mivel állandó mozgásban vagyunk, eleve sok nehézséggel jár.* Egy-egy taggyűlés és bizalmi értekezlet megtartása előtt körültekintő munkára van szükség. Azért élénk a mozgalmi élet, főleg a bizalmiak jog- és hatáskörének kiterjesztése óta. Nem lehet persze azt mondani, hogy már tökéletesen, hiba nélkül megy a munka. *A jogokkal igazán élni csak hosszabb gyakorlat után lehet.* A körülmények is sokszor gátolják az érdemi munkát. Ilyen akadály például, ha nincs elég idő a döntésre, ha azonnal vagy nagyon rövid idő alatt kell állást foglalni, s alaposan nem lehet megismerni, megfontolni az adott kérdést.

Megnőtt a feladat, nagyobb lett a felelősség

A bizalmiak a szakszervezeti munka kulcsemberei, mert legközelebb ők állnak dolgozótársaikhoz. Tájékoztatásuk, oktatásuk fontos feladat. Ezért az szb minden évben továbbképzést tart számukra. Jelenleg a műhelybizottsági oktatáson vesznek részt, ezt már az új szervezeti felépítés hozta magával.

— Nekünk is megnőtt a feladatunk és a felelősségünk is, mert több minden jobban a helyére került — folytatta. — *Azzal kezdődött, hogy a múlt nyáron mindjárt megkaptuk a féléves segélykeretet és azzal már önállóan gazdálkodtunk.* Miért lett jobb? Mert mi személy szerint ismerünk mindenkit. Nekem az volt az első dolgom, hogy négy évre visszamenőleg végignéztem az szb segélyezési bizottságának nyilvántartási könyvét. *Mindjárt kitűnt, kik azok, akik menetrend szerint, minden évben kértek és kaptak segélyt.* Ezt ismertettem a bizalmiakkal. Bizony olyanok is kaptak, akik nem szorultak rá a támogatásra. Lett is belőle sértődés, amikor az új kérelmet a bizalmi nem javasolta. Egy esetben az illető hozzám fordult, és azt mondta: „*le kell váltani*". Egy kicsit elbeszélgettünk, s ha nehezen is, de megértette, hogy a bizalmit semmiféle indulat nem vezette, csupán az igazságot képviselte.

Iskolát patronál a Rákóczi brigád

Az üdültetést is a műhelybizottságok intézik. Kézhez kapták az idei SZOT beutalókat. Csak hét darabot kaptak, az elosztás így nagy körültekintést igényel. Azt is megnézik többek között, ki az, aki régen, vagy egyszer sem üdült még. *A SZOT beutalók kiegészültek a vasúti vállalati üdülőjegyekkel Balatonboglárra, Vonyarcvashegyre és Mátraházára.* Az igényeket így együtt sem fedezik. Ezért arra törekszenek, hogy közmegelégedésre osszák el az üdülőjegyeket.

A kívülállók is tudják, hogy viszonylag jól fizet a vasút, a fiatalok mégis vonakodnak ettől a pályától. A nehéz szolgálat, az állandó utazás, a fegyelem és a rendszeres távollét egyáltalán nem vonzza a mai fiatalokat.

— *Sajnos a vasútnak nincs már meg az a vonzereje, ami még húsz-harminc éve is megvolt.* Ebbe mi nem nyugszunk bele. Szocialista brigádunk, a Rákóczi, például patronálja az egyik általános iskola 5. osztályát. Összebarátkoztunk a gyerekekkel, *eljárunk velük a vasutas klubkönyvtár modellező szakkörébe és az állomásra is kijöttek már körülnézni.* Ismerkednek a szakmával, s reméljük, mire a pályaválasztásra kerül a sor, lesznek közöttük olyanok, akik a vasút mellett döntenek, s akkor már nem volt hiábavaló a patronáló munkánk.

Vass Márta

Brigádvezetők tanácskozása a debreceni járműjavítóban

Január 30-án tartották a debreceni járműjavítóban a szocialista brigádvezetők tanácskozását, amelyen részt vettek az üzem társadalmi és gazdasági vezetői is.

Gál József igazgató számolt be az 1978. évi terv, és a versenyvállalások teljesítéséről, majd ismertette az idei célkitűzések megvalósítását segítő üzemi intézkedési tervet.

A beszámolót vita követte, majd a brigádvezetők elfogadták az előterjesztéseket, *és csatlakoztak a szolnoki járműjavító munkaversenyéhez, amelyet a Magyar Tanácsköztársaság 60. évfordulója tiszteletére indítottak.* Ennek célja többek között a termelékenység növelése, a munka minőségének javítása és a takarékosság.

A szakszervezeti munkának nincs korhatára

Beszélgetés Kuti Jánossal, a ferencvárosi vontatási főnökség nyugalomba vonuló szb-elnökével

Kuti Jánossal, a ferencvárosi vontatási főnökség kocsiszolgálati részlegének vezetőjével — betegsége miatt — péceli lakásán találkoztam. A több évtizeden át kifejtett eredményes szakszervezeti tevékenységért nemrég a *Munka Érdemrend arany fokozatával* tüntették ki. Ő a főnökség szakszervezeti bizottságának elnöke.

A családi ház egyik hangulatos szobájában beszélgetünk. A felesége gőzölgő feketével kedveskedik. Kortyolgatjuk a kávét, és emlékezünk.

— *A dédapám is tűzikovács volt Tápiósápon. Én Locsodpusztán születtem. Az idén, február 12-én múlt annak hatvan éve.* Locsod jó hét kilométerre van Péceltől. Legénykoromban virágzott ott a földművelés. Apámnak kis kovácsműhelye volt, a pusztabeli kisbirtokosoknak dolgozott. Tőle tanultam meg a kovácsmesterséget. Négy testvérem közül kettő szintén vasutas lett.

— Hogyan lett a tűzikovácsból vasutas?

— *Nagy protekcióval. Volt egy igazgatósági főtanácsos a rokonságban.* Az ő közbenjárására vettek fel 1940-ben fűtőházi munkásnak Hatvanba. Onnan a Keletibe kerültem kazánkovácsnak, majd egy idő után Rákosra helyeztek kocsilakatosnak.

— Mikor ismerkedett meg közelebbről Ferencvárossal?

— *1944. júliusában kerültem Ferencbe. Kocsivizsgáló lakatos szerettem volna lenni. Vágyam azonban csak 1950-ben teljesült.* Közben ugyanis behívtak katonának, nem kaptam felmentést. Négy esztendőt töltöttem a brjanszki erdőben, hadifogolyként.

— Hogyan kezdődött az új élete?

— *A régi munkakörömben dolgozhattam tovább Ferencvárosban. Munkatársaim hamarosan megválasztottak szakszervezeti bizalminak, majd főbizalminak. Később műhelybizottsági és szb-tag lettem, aztán a társadalombiztosítási tanács elnöki tisztségét bízták rám. 1952-ben öt hónapos SZOT-iskolába küldtek. Amikor elvégeztem, a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási osztályára helyeztek, függetlenített munkatársnak. Három év múlva azonban kértem, hogy helyezzenek vissza a külszolgálathoz.*

— Miért?

— Én mindig műszaki érdeklődésű ember voltam. Akkoriban iratkoztam be a Vasútgépészeti Technikumba is. Tanulmányaimat 1957-ben fejeztem be. A társadalombiztosítási osztályon nagyon feszélyezett az, hogy alig voltam járatos a pénzügyi és a jogi dolgokban. Most, utólag is úgy érzem: *helyesen döntöttem akkor.*

— Mi volt a legnagyobb erőpróba vasúti pályafutása alatt?

— 1969-ben, amikor visszakerültem Ferencvárosba a vontatási főnökséghez, éppen nagy gondokkal küzdött az szb. Az történt ugyanis, hogy a főnökség élére egy energikus vezetőt neveztek ki, aki rendet akart teremteni, többek között az anyaggazdálkodás területén is. Visszaéléseket tapasztalt, a felelősségre vonás során azonban szembe találta magát a szakszervezettel. Az egyik vétkes ugyanis műhelybizottsági titkár és szb-tag volt. A szakszervezeti bizottságnak, ilyen előzmények után nem volt könnyű visszaszerezni a dolgozók bizalmát. Meg kellett értetni velük, hogy egy helyi szervezet vezetésének hibái, torzulásai miatt ne az egész mozgalmat marasztaljuk el.

— Azt mondják, hogy népszerű ember a munkahelyén a dolgozók körében, pedig nem barátkozik könnyen!?

— Valóban, én nagyon kevés emberrel tegeződtem, néhány velem egyívásúval csupán. De mindent megtettem a dolgozókért, képviseltem érdekeiket. *Jólesik, hogy ezt tisztelik bennem.* Nemrég telefonon hívott fel az egyik füzesabonyi forgalmi szolgálattevő. Mondja, hogy ő annak a hevesvezekényi *Tóth Józsefnek* a fia, aki több évig volt a beosztottam Ferencvárosban, és nemrég ment nyugdíjba. A súlyos beteg édesapja nevében arra kért, hogy látogassam őt meg, mert még egyszer beszélni akar velem. Megkértem a vőmet; az vitt el kocsival hozzá. *Sírt, amikor meglátott.* Sokáig beszélgettünk.

— Hamarosan nyugdíjba vonul. Mivel foglalkozik majd?

— A házam mögött van egy félszáz ölnyi kert, abban majd elbabrálgatok. A kertészkedés a kedvtelésem, különösen a szőlőt szeretem. A szakszervezeti munka azonban nem kötődik korhatárhoz. Szeretném folytatni. Biztosan számítanak rám a községben is...

Mármarosi Pál

Bizalmiak számadása

Az év első hónapjaiban, a szakszervezeti élet eseményei között, kiemelkedő helyet foglal el — *a számadás.* Mérleget vonni egy esztendő munkájáról, irányt mutatni a megnövekedett feladatok elvégzéséhez, felelősségteljes feladat. Éppen ezért nem szabad felületesen készülni a beszámolásra. Különösen a bizalmiak számadása nagy jelentőségű. Annál is inkább, mivel ez jó alkalmat teremt arra, hogy a bizalmi és a tagság között a kapcsolat erősödjön, kölcsönösen megismerjék, véleményt mondjanak egymás munkájáról.

A tagság véleményformálásában azonban fontos szerepe van annak; *mennyire tájékozottak a munkahelyi élet főbb kérdéseiben, milyen tapasztalatokat szerzett a szakszervezet, a bizalmi érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenységéről.* A bizalmiaknak éppen ezért, alaposan fel kell készülniük a tagsággal való találkozásra. Választóik előtt úgy kell ismertetni egy év munkáját s az új feladatokat, hogy elsősorban saját ténykedésüket értékeljék: *mennyiben tudtak eleget tenni a vállalt kötelezettségeknek, illetve milyen problémák nehezítették társadalmi munkájukat.*

A beszámolóknak tehát tükrözniük kell az emberi és munkakapcsolatok alakulásában jelentkező pozitív és negatív vonásokat, amelyek a bizalmiak közreműködése révén mutatkoznak meg. Persze ahhoz, hogy a beszámoló konkrét tényeken alapuló, elfogadásra alkalmas legyen, *a bizalmiaknak jól kell ismerniök a csoportjukat is magába foglaló, a munkahely egészére vonatkozó közösségi eredményeket, gondokat is.* Az alapszervezeti vezetőtestületek sürgető feladata éppen emiatt, a bizalmiak sokoldalú, lelkiismeretes felkészítése, tájékoztatása a közösségi dolgokról.

A beszámolók készítésénél kerülni kell a száraz, statisztikai jellegű adatfelsorolásokat, amelyek mélyebb elemzés, magyarázat nélkül nem váltanak ki érdeklődést. A munkahelyi élet eredményeit, gondjait és feladatait olyan megfogalmazásban kell ismertetni a tagság előtt, hogy a mondanivaló közel álljon az emberekhez, aktív vitára, véleménycserére késztessen. *A reális, őszinte hangvételű, konkrétumokat tartalmazó értékelés egészséges légkört teremt a vitához és hozzájárul ahhoz, hogy a közös munkáért a tagság egyénileg is felelősséget érezzen.*

A beszámolók térjenek ki arra, hogy a bizalmiakat hogyan vonták be a döntések előkészítésébe, az általuk képviselt dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő kérdések rendezésébe. Azok a bizalmiak pedig, akik a területi vagy országos szintű bizalmi küldöttek együttes ülésein részt vesznek, *ismertessék a tagság előtt, hogy a központi határozatok kialakításában, milyen eredménnyel képviselték a csoport érdekeit.* Beszéljenek az együttes üléseken szerzett tapasztalatokról, magyarázzák az ott elhangzottak jelentőségét. Ily módon a tagság részére közvetlen tájékoztatást adnak nemcsak az együttes ülések munkájáról, hanem abban elfoglalt saját szerepükről is.

Az 1979. évi feladatok meghatározásánál alapvető szempont a szakszervezetek termelést segítő tevékenysége. A szállítások mennyiségi teljesítése mellett, *előtérbe kell helyezni a gazdaságos munkát, a hatékonyság fokozását, a minőség javítását.* Az évi tervek s a helyi munkakörülmények ismeretében, a bizalmiak konkrétan jelöljék meg a tennivalókat. Mutassanak rá a vezetőszervek részéről szükséges intézkedésekre, de szóljanak a kis kollektívák, a munkacsoportok, a szocialista brigádok közösségi és egyéni kötelezettségeiről is. A takarékosabb, ésszerűbb munka érdekében is tegyenek javaslatokat.

Miután a szakszervezetek termelést segítő tevékenységében az egyik leghatékonyabb eszköz a szocialista munkaverseny, foglalkozzanak azzal is, hogy a versenyszellem fejlesztésében *milyen új minőségi elemeket javasolnak előtérbe állítani az energiatakarékosság, a gazdaságos elegytovábbítás, a munkaerő hatékonyabb felhasználása területén.*

A bizalmi, majd az alapszervezetek beszámoló tanácskozásain a központi vezetőség 1978. szeptember 28-i állásfoglalásának figyelembevételével kell a feladatokat meghatározni. Természetesen úgy, hogy mindenki tudja: *neki — és nem másnak! — mit kell tenni, hogyan tudja a legaktívabban segíteni az 1979. évi feladatok végrehajtását.* A beszámolásokkal el kell érni, hogy a szakszervezeti munkában önmagunkkal szemben is nagyobb követelményt állítsunk.

Az alapszervezetek beszámoló értekezleteinek két napirendje van. Első a végzett munkáról szóló beszámoló, illetve a soronkövetkező feladatok meghatározása. Második — ahol indokolt — a kooptálás. *A beszámoló ne foglalkozzon átfogóan az egész szakszervezeti tevékenységgel, hanem csak néhány fő kérdéssel.* Így például térjen ki a közéleti tevékenységre, a politikai, az általános és a szakmai felkészültségre, a szakszervezeti demokrácia fejlesztése érdekében kifejtett munkára, a termelést, gazdálkodást segítő tevékenységre, az érdekvédelem, érdekképviselet, a munkavédelmi helyzet javítása érdekében végzett munkára, hogy csak néhányat említsünk.

Fontos, hogy az előkészítő munka során, a szakszervezeti bizottság felhívja a tagság figyelmét, jogainak gyakorlására. A beszámolók alkalmával ugyanis a tagságnak joga van megvonni a bizalmat attól a választott tisztségviselőtől, aki arra méltatlan lett. *A tagságnak tehát érdeke, hogy a bizalmi rátermett, elfogulatlan, aktív cselekvésre kész dolgozó legyen.* S ha az elmúlt évek során bebizonyosodott mindezek ellenkezője, a tagság a bizalmi visszahívását is kezdeményezheti.

Ezzel a lehetőséggel való élés azonban felelősségteljes, megfontolt döntést igényel, s olyan esetekben indokolt csak, amikor a tagság közös véleménye alapján kerül sor a tisztségviselő, vagy a bizalmi visszahívására.

Pálinkás Katalin

Mérlegen a MÁV munkája

A MÁV 1978. évi munkáját értékelve megállapíthatjuk, hogy általában teljesítettük tervünket. Azért csak általában, mert mint az a főbb számokból is kitűnik, szervezettebb munkával nagyobb teljesítményeket is elérhettünk volna.

Személyszállítási tervünket, amely 321 millió utas elszállítását írta elő, *csak 94,8, az utaskilométer tervet 95,8 százalékra teljesítettük.* Az utasszállítás nagy arányú csökkenése ellenére a nemzetközi személyszállítást és a gyorsvonaton utazók számának alakulását emelkedő tendencia jellemezte.

Beszélő számok

A zsúfoltság 1,3 százalékkal csökkent, a menetrendszerűség 0,6 százalékkal javult. A kis mértékű javulással — különösen a nemzetközi vonatoknál — nem lehetünk elégedettek, ahogyan nem megfelelő mértékű a fejlődés a vonatok fűtése és világítása terén sem. Jobb az utastájékoztatás, tisztábbak az állomásterek és peronok, de a vonatok és a mellékhelyiségek állapota továbbra sem kielégítő.

Az áruszállítási teljesítmény 134,1 millió tonna, ami azt jelenti, hogy a tervet 100,1 százalékra teljesítettük. Még így sem értük el a MÁV Intézkedési Tervében meghirdetett szállítási előirányzatot, pedig a belföldi igény jóval több volt annál, mint amennyit elszállítottunk. Nem hozta meg a várt eredményt az előszállítási kedvezmény meghirdetése, a tervezettnél kevesebb volt az export és tranzitszállítás. Különösen nagy visszaesés jellemezte a decemberi munka eredményeit, egyrészt a kedvezőtlen időjárás, másrészt a tervezettnél kevesebb OPW kocsi felhasználása miatt.

A munka minőségét kifejező műszaki-gazdasági mutatóink részben fejlődést, részben visszaesést tükröznek. A tehervonatok átlagos terhelése például *1166 tonna értékkel a tervezettnél kedvezőbben alakult, s a teherkocsik statikus terhelése is 26,5 tonnára növekedett.* Ez utóbbi főképpen a nagy raksúlyú teherkocsi-beszerzés és a szervezési intézkedések eredménye.

Az árutonna-kilométerben kifejezett, egy teherkocsi napra jutó termelékenység viszont a célul tűzött 1,5 százalék helyett csak 0,8 százalékkal nőtt. *Ez összefügg az átlagos teherkocsiforduló idő meghosszabbodásával, mely az előző évi 3,53 napról 3.65 napra emelkedett.* Ennek oka, egyrészt a nem kielégítő üzemi munka, másrészt a záhonyi belépő forgalom erőteljes növekedése, a szomszéd vasutak korlátozott fogadási készsége és a rakodási készség csökkenése. A szombat-vasárnapi rakodásoknál például nem sikerült a célul tűzött 5 százalékos növekedést teljesíteni.

Sok volt a gépre várás

A géprevárások száma közel 50, a vonatácsorgásoké 23, a vonatfeloszlatások mennyisége pedig 26 százalékkal haladta meg az előző év hasonló tényszámait. A meghatározott időre ki nem állított teherkocsik száma is másfélszeresére nőtt. Nem lehetünk elégedettek azzal sem, hogy az idegen kocsigazdálkodás tartozást kifejező egyenlege 4 százalékkal nőtt a bázishoz képest. Az áruszállítás minőségi változását jelzi viszont, hogy a konténer fuvarozás egy év alatt mintegy 13 százalékkal fejlődött.

A mozdonyokkal való gazdálkodást is részben pozitív, részben negatív tendencia jellemezte. Kedvező, hogy 1,5—2 százalékkal emelkedett az egy dolgozó tehervonati mozdonynapra jutó százelegy-tonnakilométerben kifejezett teljesítmény. Kedvezőtlen ugyanakkor, hogy a tehervonati villamosmozdonyok napi hasznos futásteljesítménye 0,8, a dízeléké pedig 1,4 százalékkal volt alacsonyabb, mint az előző évben.

Sajnos a gőzvontatás részarányának célul kitűzött egy százalékos csökkentése — az import eredetű mozdonyok késedelmes szállítása és a már meglevők kifogásolható üzemkészsége miatt — nem valósult meg. A gőzmozdonyok tolatási részaránya viszont a célkitűzésekhez képest mintegy 0,4 százalékkal javult. Az előbbi 2,5 millió forint többlet költséget, az utóbbi pedig 200 ezer forint megtakarítást eredményezett.

Az áruszállítás értékesítésénél feltétlenül szót kell ejtenünk a záhonyi átrakókörzet munkájáról. *Az előző évhez képest 2,9 százalékkal nőtt az átrakott áru mennyisége, ugyanakkor a széles nyomtávú rakott teherkocsi maradvány napi átlaga 27,7 százalékkal csökkent egy év alatt.*

Mivel gyarapodtunk a múlt esztendőben

Beruházási tevékenységünk kedvezőbb az előző évinél. Javult a beruházási fegyelem. Valamivel jobb — de még mindig nem kielégítő — a beruházások előkészítése, és előrelépés történt a beruházások koncentrálása terén is. E vonatkozásban intézkedéseink hatását igazolják a következő adatok: *1977-ben a folyamatban levő beruházások száma 947, 1978-ban pedig 902 volt.* Ezekből az új induló beruházás 1977-ben 373, 1978-ban pedig már csak 282. 1979-es tervünk további koncentrálással számol: *a beruházások száma 879, az induló pedig 172.*

Nem lehetünk elégedettek a befejezetlen beruházások állományának alakulásával, mert a múlt évben mennyiségük tovább növekedett. Ez nem magyarázható az áremelkedéssel. Gyorsítanunk kell a folyamatban levő beruházások kivitelezését, törekednünk kell azok mielőbbi üzembe helyezésére.

Múlt évi beruházási tervünket 97,6 százalékra teljesítettük, mert a szállító fél hibájából nem vettünk át — minőségi kifogás miatt — több import mozdonyt. Mindezek ellenére *beszereztünk 15 villamos- és 75 dízelmozdonyt, 84 négytengelyes személykocsit, 20 hálókocsit, 30 fekvőhelyes és 2010 különféle teherkocsit.* A vontató járművek beszerzése révén a korszerű vontatás aránya 92,9 százalékra emelkedett. A személy-, háló- és fekvőhelyes kocsik javították a kulturált utazás feltételeit, a nagyraksúlyú teherkocsik pedig könnyítették kocsiellátási gondjainkat.

Nagy eredményről számolhatunk be a hálózatfejlesztési beruházásoknál: *340 km hosszú pályakorszerűsítéssel, közel 600 kitérőcserével. 146 km vonal és 11 állomás biztosításával, 120 önműködő sorompó építésével és 53 km vonalvillamosítással jól szolgáltuk az üzemi tevékenységet.* Ez egyben azt is jelenti, hogy eleget tettünk a tervtörvényben előírt naturális feladatunknak.

Van még javítanivaló

Kiemelt állomásfejlesztéseink területén jól haladt a munka Záhonyban és a Nyugati pályaudvaron. *Kevésbé lehetünk elégedettek a debreceni rekonstrukciós munkákkal és Kelenföld korszerűsítésével.* A lemaradás felszámolása további jelentős intézkedéseket követel mind a beruházási irányítóktól, mind a beruházóktól.

Az egyéb vállalati beruházásoknál közel 100 százalékos a teljesítés és ezen belül jelentős az előrelépés a vontatási telepek és a járműjavító üzemek fejlesztésénél, a pályaépítés és egyéb területek gépesítésénél. Eleget tettünk a szociális, jóléti és egészségügyi vállalásainknak. *Rákosrendezőn, Tatabánya-felsőn, Füzesabonyban és Kál-Kápolnán öltöző-mosdót, Pusztaszabolcson és Makón rendelőt adtunk át. Új rendelőintézet átadására került sor Szegeden is.*

Az 1978-as eredmények ellenére sem lehetünk teljesen elégedettek beruházási tevékenységünkkel és ez évben különösen a már említett hiányosságok felszámolására kell törekednünk.

Munkaerőhelyzetünk — bár kisebb mértékben — tovább romlott és ezt a tendenciát néhány bérgazdálkodási intézkedés mint például a műszakpótlék kiterjesztése, csak fékezte. *A létszámhiány néhány frekventált munkakörben már akadályozta a folyamatos munkát és növelte a túlórák számát.* Legrosszabb a munkaerő-ellátottság a budapesti igazgatóság területén, pedig 1978-ban növeltük a munkaerőpótló beruházásokat (gépesítés, fénysorompók létesítése, fokozottabb rádiósítás stb). Ezen a téren azonban még hatékonyabb intézkedések szükségesek.

Az átlagbér növekedési üteme valamivel 8 százalék felett volt, a fizikai dolgozóké ennél magasabb. Ezt a viszonylag magas értéket elsősorban a műszakpótlék hatása eredményezte.

Az eredmény elmarad a tervezettől

Végleges adatok még nem állnak rendelkezésünkre, de a már előzetes számok is jelzik, hogy a MÁV eredménye elmarad a tervezettől. *Ebben jelentősen közrejátszott az, hogy a vasút költségei nagyobb mértékben növekedtek, mint a bevételnél realizált többet.* A költségek közül az anyagköltség és a különféle ráfordítások költsége jelentősen meghaladta a tervezettet.

A leírtakból megállapíthatjuk, hogy a vasúti közlekedés nem akadályozta népgazdaságunk fejlődését, *de a minőségi előírásoknál nem sikerült célkitűzéseinket megvalósítani.* 1979-ben — hogy csak a fontosabbakat említsem — feltétlenül javítanunk kell állóeszközeink, többek között nagy értékű vontatójárműveink és pályaépítő-, fenntartó gépeink kihasználását, valamint a kocsigazdálkodást. Gyorsabb fejlődés szükséges a beruházások előkészítése, a befejezetlen beruházási állomány tervszerű alakulása és a beruházási tervfegyelem megszilárdítása területén. Jobban kell hasznosítanunk a munka- és üzemszervezésből adódó előnyöket, és minden szinten és területen takarékosabban kell gazdálkodnunk a reánk bízott javakkal.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

Üzemorvosi rendelő nyílt a budapesti igazgatóságon

Új üzemorvosi rendelőt nyitottak a budapesti vasútigazgatóságon. Ezzel régi óhaja teljesült a központi szolgálat, valamint a hozzátartozó óvodák, bölcsődék dolgozóinak. A rendelőt a szakszervezeti bizottság közbenjárására létesítették. Vezetésére *Berkáné dr. Bolla Erzsébetet* és *Hajdú Máriát* asszisztenst nevezték ki. A fiatal orvosnő korábban is a vasútnál praktizált; a veszprémi csomópont ellenőrző üzemorvosa volt, emellett szemgyógyászattal is foglalkozott.

Bolla doktornő munkakörével kapcsolatban *elmondta, hogy az új rendelőben igen sok hiányosságot kell pótolnia.* A hozzátartozó dolgozókról ugyanis egészségügyi kartont kell kiállítani. A rendelőből még hiányzik néhány alapműszer; többek között egy fizioterápiásgép (rövidhullámú készülék) és személyzeti műszerek. Hà ezeket sikerül beszerezni, speciális szemészeti vizsgálatokat is végeznek.

(séra)

Tettrekész fiatalok

A KISZ termelést segítő munkája a szolnoki járműjavító üzemben

Balogh András, a szolnoki járműjavító KISZ-Bizottságának titkára még nem is olyan régen kovácsként dolgozott, majd a közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseinek megfelelően bekövetkezett profiváltás a szekrénylakatosok közé sodorta. A kemény munkához szokott fiatal ember az új körülmények között is hamar feltalálta magát. Aktív társadalmi munkáját, a kocsijavításban mutatott helytállását figyelembevéve választották meg az üzemi KISZ-Bizottság titkárává. Vele beszélgettünk a járműjavító ifjúsági mozgalmáról.

ÚJ LENDÜLETTEL

— Üzemünkben hétszázon felül van a KISZ-korosztályú fiatalok száma, s közülük 403 tagja a műhelyekben tevékenykedő 9 alapszervezetnek. Az 1978 évi vezetőségválasztások után fiataljaink megújult lendülettel láttak munkához. Általában minden mozgalomnak vannak jó vagy kevésbé jól sikerült időszakai, de minden túlzás nélkül mondhatom: a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának évében majd a KMP és KIMSZ jubileumán kibontakozott akciók, KISZ-es kezdeményezések tavaly tovább növelték ifjúkommunistáink tekintélyét. Munkánkat értékelve az üzemi pártbizottság megállapította, hogy az alapszervezetek vezetőségeinek kezdeményezésére *előtérbe került az előttünk álló gazdasági feladatok segítése, az átfutási idők és a szállítási határidők betartása.*

A járműjavító KISZ-szervezeteinek munkáját méltóképpen ismerte el a KISZ Központi Bizottsága, amikor a 7. A. Személykocsi osztály alapszervezetének a *„Kiváló KISZ-szervezet"* kitüntetést adományozta. Népgazdasági és üzemi érdekekből vállalt védnökséget a járműjavító KISZ-Bizottsága és a kivitelezés alatt álló dízel-mozdonyjavító bázis felett. Ennek keretén belül *több mint kétezer társadalmi munkaórát teljesítettek a szerelőcsarnok építésén,* de a tavaszi VIT műszak is körültekintő szervezésre vall. Pedig nem is olyan könnyű mostanában szervezett életre serkenteni a fiatalokat, hiszen a legnagyobb ellenfél a közömbösség, a nemtörődöm életmód Szolnokon sem ismeretlen. Mindehhez még hozzátartozik, hogy a profilváltás miatt több éve begyakorolt mozdulatok helyett a gőzmozdonyok nehéz alkatrészeihez szokott fiatalokat új munkára: *dízelmozdonyok, motorvonatok vagy éppen személykocsik javítására kellett átirányítani,* ami politikai jelentőségét tekintve sem volt könnyű feladat. A járműjavító ifjúkommunistáinak becsületére legyen mondva, átérezték a feladat jelentőségét, s agitációs munkájukkal hasznára voltak az üzemi célkitűzéseknek.

TERVEK, ELKÉPZELÉSEK

Az átcsoportosításokon túl, mikor a tavalyi első féléves termelési terv veszélyben forgott, a fiatalok csoportos túlórázásokat szerveztek, s a társadalmi-gazdasági vezetéssel összehangolva segítették a kooperációs munkák határidejének tartását, a forgácsoló gépek, kerékjavító gépek folyamatos javítását. Sokat tettek a munkafegyelem javításáért, a hatékony munkaidő kihasználásáért. A KISZ-tagságból eredményes munkáért heten részesültek *Kiváló Ifjú szakember* és a *Szakma Ifjú Mestere* kitüntetésben.

— Meg kell jegyeznem, hogy a kiváló ifjúsági kitüntetések miatt a kiváló dolgozó címek odaítélésénél úgy érzem hátrányos helyzetbe kerültünk. Ezt a végzett munka alapján méltánytalannak tartjuk, mert ha valaki ifjúsági kitüntetést kap, az nem zárhatja ki a többi elismerésből sem. Ezt az őszi ifjúsági parlamenten is felvetettük — mondta *Balogh András.*

Van azonban még egyéb gondja is a KISZ-Bizottságnak. *Szolnokon meglehetősen magas azoknak a száma, akik nem rendelkeznek 8 általános iskolai végzettséggel.* Jelenleg 110 fiatal vesz részt szervezett állami oktatásban, de mellettük számottevően javult az idén a poltikai és ifjúsági vitakörökben aktivizált fiatalok száma is. Egyedül a *„Fiatal aktivisták köre"* oktatási forma akadozik, s ezen is szeretne változtatni a KISZ-Bizottság.

— Termelést segítő tevékenységünknek rendeltük alá az Alkotó Ifjúság pályázatot és kiállítást is — folytatta —. A beérkezett szakdolgozatok, vizsgaremekek, újítások azt mutatják, hogy fiatal szakembereink magukévá tették akcióink célkitűzéseit. *Somogyvári József* KISZ-tagunk a dízelmozdonyok irány és nyomatékváltó berendezésének végállását ellenőrző készüléket, *Juhász István* a kocsi kerékpárjainak ellenállását mérő berendezést szerkesztett, de ezen túl még számos, gyakorlatban is hasznosítható ötlet érkezett a kiállításra, nem beszélve a gazdag képzőművészeti és az úgynevezett hobby kategóriába tartozó alkotásokról.

SZÓRAKOZÁS, SPORT

— Egyik kiemelten fontos KISZ-feladatunkról az Edzett Ifjúságért mozgalom üzemi helyzetéről is szólnunk kell. *A rendszeresen sorrakerülő kispályás labdarúgó bajnokság mellett úszó és vízilabda mérkőzéseket, alapszervezetek közti sakk, asztalitenisz házi versenyeket szerveztünk, többkevesebb sikerrel.* Mindezeken túl legsikeresebb sportrendezvényünk a város 20 üzemi bizottságának bevonásával mintegy 620 fiatalt megmozgató VIT sportnap volt, melyen szórakozási lehetőséget is biztosítottunk tagjainknak. KISZ-fiataljaink kezdeményezői a szocialista brigádok közti sportversenyeknek. A MÁV Járműjavítók II. országos MHSZ és sportspartakiádjának győztes kispályás labdarúgó csapata is fiatal szakmunkásainkból alakult — tájékoztatott jogos büszkeséggel a szolnoki járműjavító függetlenített KISZ-titkára.

A szolnoki járműjavító KISZ-Bizottsága eddig kétszer nyerte el *a KISZ Központi Bizottságának Vörös vándorzászlaját.* Nem titkolják e nemes kitüntetést szeretnék harmadszor, véglegesen elnyerni. Ehhez a munkához az üzem és a MÁV társadalmi, gazdasági vezetése biztosítja a feltételeket, s ha ez párosul a szolnoki ifjúkommunisták tettvágyával, az eredmény nem marad el.

Orosz Károly

MEGVALÓSULT ÁLOM

Szüleitől örökölte a munka szeretetét

Hatvan állomáson *Sentényi Bélát* szorgalmas, a munkáját lelkiismeretesen végző jegyvizsgálóként említik. Tavalyi teljesítménye alapján mind az utánfizetési pénzleadásban, mind a leadott jegymennyiségben túlszárnyalta az elmúlt évek átlagát.

Sentényi Béla 1952-ben született Vámosgyörkön. 17 éve lépett a vasút kötelékébe. Gyöngyösön, a MÁV Kitérőgyárban targoncavezetőként kezdett, később raktárnoki beosztásban dolgozott. Onnan helyezték át 1976 áprilisában Hatvanba, s a jegyvizsgálói tanfolyam elvégzése után, az ősszel már utazott.

Hatgyermekes családból származik, édesapja szintén a MÁV-nál teljesít szolgálatot. Legidősebb testvére ugyancsak a vasúttal kötelezte el magát: *Vámosgyörkön dolgozik tolatásvezetőként.*

— *Már az előző munkahelyemen úgy terveztem, hogy kalauz leszek. Sőt...*

Arcán „kamaszos" mosoly suhan át.

— Apámnak nem kis szerepe volt abban, hogy korán megszerettem a vasutat. *Gyakran mesélt nekünk, gyerekeknek a vasutasélet különös, számunkra még ismeretlen világáról... Utazni, utazni!* Ha jól emlékszem, nyolcadikos voltam, amikor komolyan felötlött bennem e hivatás gondolata.

— *Szeretek utazni, emberekkel bánni. Nálunk az udvarias bánásmód, vagy ha úgy kívánja a helyzet, az erélyes fellépés alapkövetelmény.* Nem tudom, ki hogy van ezzel, de nekem jóleső érzés információt adni a hozzám forduló utasoknak, vagy éppen egy idős nénit a vonatra segíteni. Ám, olyan is előfordul, hogy az ember fizetni nem akaró garázdával áll szemben, s bizony ilyenkor az utasok segítségére vagyunk utalva.

— És ha a jegy nélküli utas részeg?

— *Olyankor „diplomatikusan" próbálok eljárni.* Persze, nem térve el a díjszabásban előírt szabályzattól.

Jelenleg a Marxizmus-Leninizmus Középiskolába jár. A távoli jövőben pedig: *ha a felsőbb szervek is majd úgy látják jónak, tovább szeretne tanulni.* 1968-ban lett szakszervezeti, majd két év múlva KISZ-tag. 1977-ben lépett be a Gagarin szocialista brigádba. Hamarosan helyettes, majd a brigád vezetője lett. Tavaly májusban elnyerte a Szakma Ifjú Mestere címet, s ugyancsak 1978-ban lett a párt tagja.

— A munka szeretetét szüleimtől örököltem — vallja. — Gyermekkoromtól arra tanítottak: *az embert, elsősorban a végzett munkája után ítélik meg.* Hát nem volt igazuk?

A kérdésre *Tóth János*, az állomás szb-titkára így válaszol:

— Sentényi Béla az üzemi demokrácia fórumain, a termelési tanácskozásokon és a szakszervezeti taggyűléseken aktívan részt vesz. A vezetése alatt álló Gagarin brigád tagjai hallgatnak rá. Munkáját káderfejlesztés szempontjából is figyelemmel kísérjük. Valamilyen szakszervezeti tisztség betöltésénél előbb-utóbb számítunk rá.

Kovács László

Megszűnt a kocsihiány

Komlóról gyorsabban eljut a szén az üzemekbe és a TÜZÉP telepekre

A szénbányászok Komlón is növelték a termelést — szombaton és vasárnap is folyamatos a műszak —, mert az ország nagyon várja az értékes fűtőanyagot. Most 4—6 ezer tonna szén feladásához igényel naponta kocsit a szénbánya. De vajon megkapja-e az igényelt kocsimennyiséget? — Erről kérdeztük *Bozsics Antalt*, Komló állomásfőnökét.

Túlrakodást is végez a szénosztályozó

— Tavaly a negyedik negyedévben a szén elszállítását rendkívüli módon megnehezítette a kocsihiány. *Ilyen kevés kocsit talán még soha nem kapott a komlói szénbánya...* Most, január közepe óta igyekszünk feledtetni a gyenge kocsiellátást. *Sikerült elérnünk, hogy már nincs felhalmozódott, elszállítattlan készlete a bányának. Sőt naponta 400—600 tonna túlrakodást is teljesít a szénosztályozó.*

Komló állomás 1978. évi feladási teljesítményén meg is látszik a kocsihiány hatása. Az 1 millió 709 ezer tonnás tervet csak 1 millió 694 ezer tonnára tudták teljesíteni. A lemaradás azonban csak viszonylagos, mert Béta bányán rekonstrukciót hajtottak végre a második félévben. Emiatt délelőttönként hosszú ideig nem rakodtak a komlói szénosztályozón.

Még egy versenytényező teljesítésével voltak gondjaik a komlói vasutasoknak: *a tehervonati menetrendszerűséggel.* Ebben a célkitűzésük 80 százalék volt, s ettől 1,46 százalékkal elmaradt a teljesítés. *Egyértelműen kimutatható viszont, hogy ezt az elmaradást a géphiány okozta. A múlt évben 450 tehervonatot indítottak késve. A késést 419 esetben a gépre várás okozta.* A géphiány gyakran olyan mértű volt, hogy a teljes „bedugulás" elkerülése érdekében Godisáig az egyik állomási tartalékkal vittek el tehervonatot. S ha már a menetrendszerűségnél tartunk, érdemes megemlíteni, hogy lényegesen jobb eredményt produkált Komló állomás a személyvonatok menetrendszerű indításában. *A 2474 személyvonatból csupán egy indult késve Komló állomásról!*

A vonatközlekedési tervben kijelölt tehervonataik száma 2076 volt, s ezek közül 1483-at tudtak elindítani rendesen, megfelelő eleggyel. Így a vonatközlekedési terv 70 százalékos célkitűzését *az állomás 71,44 százalékra teljesítette.*

A szénbánya mellett ma is a helyi kőbánya Komló állomás legnagyobb szállító partnere. *Naponta 1600 tonna andezitot adnak fel, ami kitűnő útépítőkő.* A bányából a Volán teherautói hordják a követ szünet nélkül az állomási magasrakodóra, ahol közvetlenül a vagonokba ömlesztik az anyagot. Januárban nagyjavítás volt a kőbányában, de február eleje óta ismét teljes kapacitással termelnek, rakodnak. *Megbízható partnere itt a vasútnak a Beton- és Vasbetonipari Művek komlói üzeme is.* Naponként 10—12 kocsit igényelnek vasbeton termékek szállítására.

Új térvilágítás épül a teherpályaudvaron

Minek örülnek ma legjobban a dolgozók Komló állomáson? — Annak, hogy épül a teherpályaudvar új térvilágítása. Kilenc darab 25 méter magas és több kisebb oszlopot felállítottak már, s ezekre szerelik fel a „stadion"-világítást. *Ha elkészül, az éjszakai műszak is nappali fényben dolgozhat majd.* Az új térvilágításért nagyon lelkesen dolgoztak a múlt ősz folyamán a komlói vasutasok. A teherpályaudvart nem lehet ugyanis gépkocsival megközelíteni. Ezért több napon keresztül gyors ütemben vasúti kocsikban hordták át oda az oszlopok alapozásához szükséges betonkeveréket.

Nálunk a vasúton talán sehol nem alkalmazzák olyan rendszeresen a vontatott kocsiszalasztást, az úgynevezett „angolozást", mint éppen a komlói teherpályaudvaron. Az osztályozó négy rakodóvágányáról ugyanis másképpen nem lehet kihozni a szénnel töltött vagonokat. S aki tudja, milyen veszélyes munkaművelet az „angolozás", milyen tökéletes összhangot követel a mozdonyszemélyzettől, a váltókezelőktől és a kocsirendezőktől, az bizonyára megérti, miért várják már annyira a teherpályaudvar dolgozói a reflektorok bekapcsolását...

Térdig érő sárban...

A világítás gondjainak megoldása után is marad itt azért még éppen elég probléma. *Most, hogy elolvadt a hó, térdig ér a sár, vízben vannak a váltók a rendezőpályaudvaron.* Már mozdony-kisiklás is történt az eliszaposodott — széniszappal telitődött ágyazat miatt. Ilyen körülmények között nagyon nehéz és veszélyes a kocsirendezők munkája. A pályafenntartás helyi erői bizony nem győzik a vágányok rendbentartását.

A vasúti kocsik terhelési határának kihasználását a tervezett 34,86 tonnáról 35,64 tonnára növelték a múlt év folyamán. Ennek elérése a sok szén, kő és betonelem feladása mellett nem okozott különösebb nehézséget. — Nem ilyen egyszerűen megoldható feladat a gyengébb minőségű szén továbbítása — márpedig ez a Pécsi Hőerőmű „kenyere"... *Pécsre csak 30 tonnás kocsikban küldhetik a szenet, mert a buktatóra nagyobb kocsit nem lehet vinni. Csakhogy 30 tonnás, vagy ennél kisebb kocsi már elég kevés van,* s így bizony előadódik, hogy bár sok üres vagon áll a pályaudvar rendelkezésére, a hőerőműi irányvonatok mégis nagyon nehezen állnak össze.

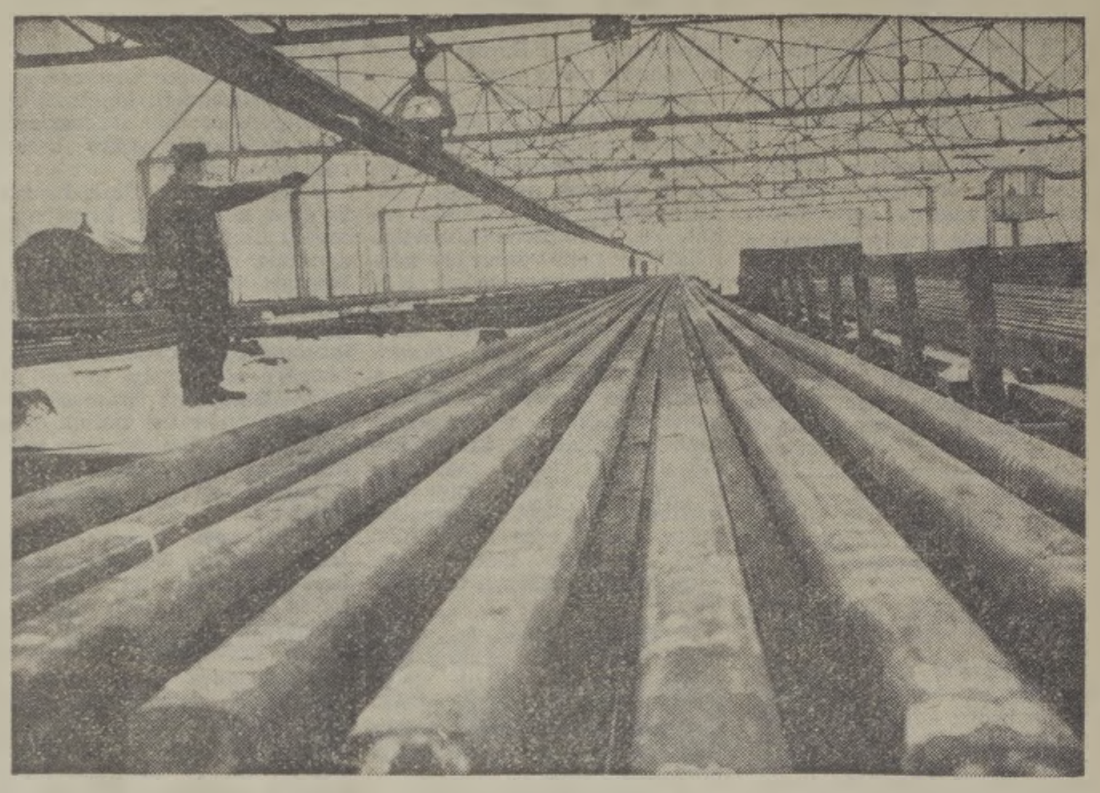
A leadás is jelentős

Bár Komló állomáson a feladás van túlsúlyban, leadási forgalmuk is nagyon jelentős. Szinte naponta futnak be ide a *„Vörös nyíl"* irányvonatok Gyékényesről, folyamkaviccsal megrakottan. Megrendelőik: *a Mecseki Széntröszt anyagellátó üzeme, a BVM gyára és a Tolna megyei Állami Építőipari Vállalat komlói főépítésvezetősége a gépek koncentrálásával végzi ezek gyors kirakását.* Az érkező nagy mennyiségű bányafa kirakását is gépi úton végzik — bakdaru segítségével — az anyagellátó üzem iparvágányán.

— A múlt évben, az 1977. évi teljesítmények alapján elnyertük az *„Élenjáró szolgálati hely"* kitüntető címet, amire most, az 1978. évi munkánk alapján is pályázunk — mondotta Bozsics Antal, majd így folytatta: — A fő figyelem már az idei feladatokra irányul. Igyekszünk tovább javítani a tehervonati menetrendszerűséget és csökkenteni a kocsitartózkodási időket. Januárban kedvezően indult a munkánk. A tervezett 122 ezer tonnával szemben 133 ezer tonna árut raktunk be és ennek döntő része értékes fűtőanyag, kokszolható szén volt.

L. J.

Rekonstrukció után Gyöngyösön



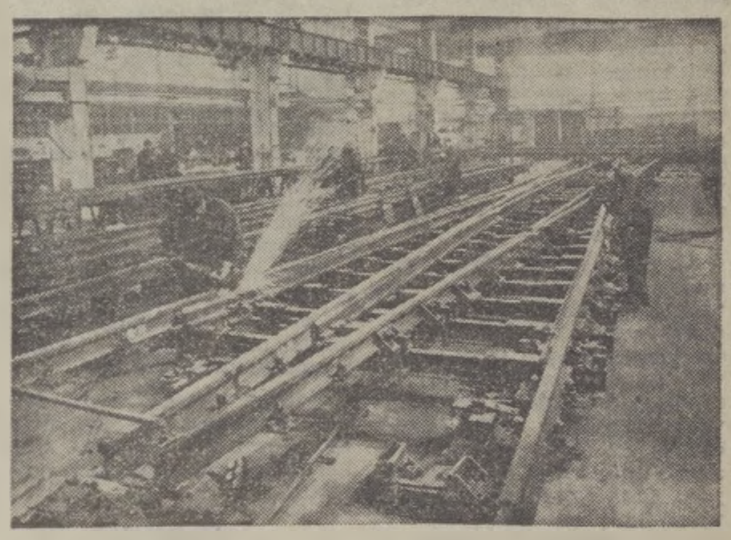
A gyöngyösi MÁV kitérőgyártó üzemben nemrég fejeződött be a gépi rekonstrukció, növekedett a termelékenység.

Szolnok:

Vágánycsere kommunista műszakban

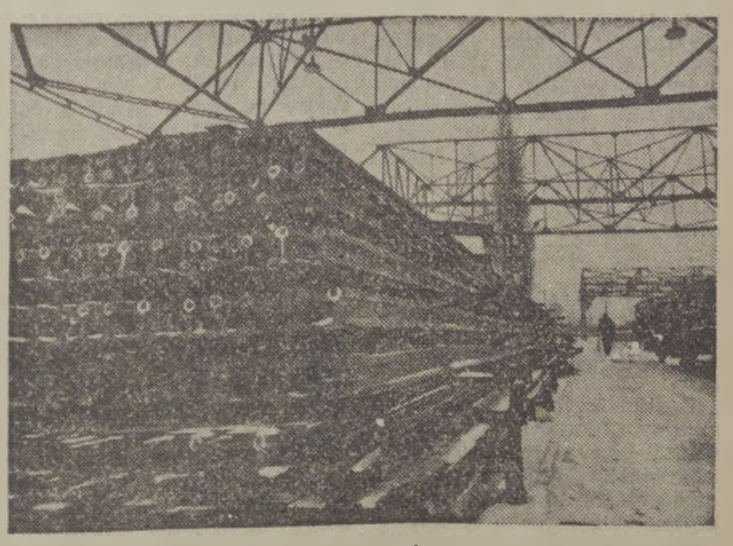
A szolnoki pályafenntartási főnökség dolgozói 1977-ben Szolnokon 386 méter hosszban cseréltek „c" rendszerű vágányt a Papírgyár és a Bútorgyár területén. 1978-ban a tervet túlteljesítve egy csoport kitérőt és 271 méter kis tengelynyomású vágányt cseréltek az egyszerűsített pályakorszerűsítési munkák keretén belül.

Az év végén pedig a szocialista brigádok és a KISZ-fiatalok kezdeményezésére *kommunista műszakokat szerveztek. A két műszakban 46-an 368 óra alatt, 120 méter „c" rendszerű vágányt cseréltek ki a használt vágánymezőkkel.* A munkájukért járó pénzt a szolnoki Déryné úti iskolának és a pályafenntartási főnökség KISZ-szervezetének ajánlották fel.



Az üzem csarnokában szerelik a váltókat

Daru segítségével kerülnek a helyükre a sínszálak



Százhúsz méteres hegesztett sínek az új tárolóban
(Manek Attila képriportja, MTI)

Nyomdász vasutasok

LÁTOGATÁS A MÁV JEGYNYOMDÁBAN

A naponta közlekedő 2350 személyvonaton csaknem egymillió utas adja át menetjegyét a jegyvizsgálónak. Ennél jóval többen VOLÁN, vagy MAHART utasként teszik ugyanezt. A menetjegyeket a MÁV saját nyomdájában készítteti.

A MÁV Jegynyomda sárga színű épülete külsőleg jelentéktelen. A járatlan szemlélő a Nyugati pályaudvar részlegének vélheti. Érthető, hiszen az épület egyik ablaksora a vágányokra, a másik a Rudas László utcára tekint.

Több száz jegyfajta

A jegynyomda főnöke *Ondrejovics Károly* főtanácsos 1944 óta dolgozik a nyomdaiparban, 1957 óta a jegynyomdában. Előbb szedő, majd szolgálati főnökhelyettes volt; 1972 óta vezető. E szervező és irányító munka mellett hosszú éveken át társadalmi munkájával igazolta elkötelezettségét. Mint tartalékos állományú munkásőr a 15 éves szolgálati érem tulajdonosa. 1978. november 7-én *Kiváló vasutas* kitüntetésben részesült. A nyomda kitüntetett vezetőjétől kérdeztük: mivel foglalkoznak a vasutas nyomdászok?

— *Legfontosabb feladatunk a menetjegyek nyomtatása; a MÁV, a VOLÁN és a MAHART részére.* A megrendelt jegyeket mindig az évi forgalomnak megfelelő időrendben kell szállítani. Ezenkívül az SZMGSZ fuvarlevelek, a nemzetközi vámárunyilatkozatok és más, a vasútüzemben használatos nyomtatványok is részben nálunk készülnek. Több száz jegyfajtáról van szó. Szigorúan elszámolandó nyomtatványok ezek, amelyek felhasználását a pénztárnaplókban tételesen kell kimutatni.

— Milyen eljárással készülnek a menetjegyek?

— *Az Edmonson-méretet alkalmazzuk: az 57×30,5×0,9 m/m. Más vasutak is ezt a szabványt alkalmazzák.*

Öröm a szép termék

Bár voltak kísérletek a gépi csomagolásra, az nem vált be. *Egy dolgozó műszakonként 46—48 ezer menetjegyet csomagol.* A jegyek az expedícióba kerülnek, ahol a végső ellenőrzés következik. Ott állapítják meg, hogy a készlet a megrendelésnek megfelel-e. Majd bádogdobozba rakják és vasúti vonalpostával elküldik a pénztárnak.

— Mi készül még a jegynyomdában?

— *Készítünk TCV, TCE, nemzetközi és katona díjszabásokat; több nyelvű „Helybiztosítási átnézetet", továbbá szolgálati utasítást. Mi készítjük a belföldi expresszvonatok menetrendjének szórólapjait, nyomunk vasúti prospektusokat, különféle naptárakat, plakátokat és propaganda anyagot is.*

Várják a fiatalokat

A jegynyomdában készítik az arcképes igazolványokat is. Korszerű táblakészítő-, aranyozó- és hajtogató gépekkel rendelkeznek. A szép nyomdai termékek nemcsak a vasutasoknak, hanem készítőiknek is örömet okoznak. A százötven tagú kollektíva: *szedők, gépkezelők, gépmesterek, számadók, könyvkötők soraiban mindkét nembeliek megtalálhatók.* Ám a létszámhiány a jegynyomdára is jellemző. További harminc embert foglalkoztathatnának, ha lenne jelentkező.

— *Utánpótlási gondjaink helyzetünkből adódnak* — folytatta. — A MÁV hivatalosan és intézményesen nem képez nyomdai dolgozókat, a nyomdaipar viszont nem ad át képzett nyomdászokat, kötőket, szedőket, mert ugyancsak gondokkal küzd. *Sok vasutas szülő talán nem is tudja, hogy fia vagy leánya akkor is vasutas, ha közénk áll.* Szép munkát végzünk. Elsősorban a vasutas szülők gyerekeit hívjuk és várjuk, azokat, akik valami okból nem kerülhettek a végrehajtó szolgálathoz. Szívesen betanítjuk a nálunk jelentkező fiatalokat.

Noha a kéregjegyek ma is nyolcvanéves gépen készülnek, és emiatt órás állásidők is előfordulnak, a műszaki fejlesztés már megkezdődött. Az elmúlt tíz évben a régi nyomdagépek 60—70 százalékát korszerű gépekkel cserélték fel, amelyek a mennyiségi és minőségi igényeknek egyaránt megfelelnek.

A falakon vezérigazgatósági és szakszervezeti elismerések igazolják az immár 5 év óta megszakítás nélküli kiváló munkát.

Nincs utas, aki ne találkozna munkájukkal. Évenként 300—320 millióan szállnak fel a vonatokra; első teendőjük, hogy megváltsák menetjegyeiket, melyeket a Rudas László utcában vasutas nyomdászok készítettek...

Sz. B.

Váratlan hideg zuhany

Bonyodalmak egy brigádkitüntetés körül

„A szocialista brigádmozgalom szocialista társadalmunk szülötte, fejlődő, gazdagodó életünk egyik biztosítéka." (Idézet Gáspár Sándornak, a SZOT főtitkárának a brigádvezetők V. országos tanácskozásán elhangzott beszédéből.)

A történet, amely felkavarta egy kisállomás dolgozóinak kedélyállapotát, néhány héttel ezelőtt kezdődött. Az indulatok egy szocialista brigád igazságkeresése miatt robbantak ki. Kezdetben úgy tűnt, hogy panaszuk nem eléggé megalapozott. A keserűség és az elégedetlenség örvényei mélyén azonban — mint később bebizonyosodott — jogos érvek feszültek. Közérdekű tanulságai miatt érdemes feleleveníteni az eseményeket.

Ki vigye el a „pálmát"?

— Higgye el, sírtam, amikor megtudtam, hogy brigádunknak a bronz koszorús jelvény adományozását javasolták — mondja a brigádvezető asszony, *K. Ernőné*. Elérzékenyül, amikor folytatja:

— Az állomáson már alig köszönnek nekünk, árulkodó embereknek tartanak, pedig *csak az igazunkat akartuk bizonyítani*. A legutóbbi termelési tanácskozáson azt mondták, hogy a jelentgetés nem tesz jót az állomás hírnevének. Panaszunkat a helyi társadalmi szervezetek nem orvosolták. *Baj az, ha ezután magasabb fórumok segítségét kértük?*

Az előzmények. Gy., egy szárnyvonal fejállomása. Az utóbbi években fokozatosan átszervezték. Valamikor volt szertárfőnöksége, mozdonyjavító szine, tolatócsapata, kocsivizsgáló részlege. Az alapvető változások négy évvel ezelőtt, az állomások körzetesítése után kezdődtek. A gócpont a Budapest—Miskolc vonalon levő V. állomás lett. Hozzá csatolták Gy-t is. Az intézkedést mindenki ésszerűnek tartotta, igyekeztek megszokni az újat. Gy-ben három szocialista brigád dolgozik: a *Baross Gábor*, a *Kossuth* és a *Petőfi*.

— 1958-ban szerveztük Petőfi brigádunkat — magyarázza *K. Ernőné*, aki Gy. állomás segédhivatalának a vezetője. — *Tíz tagú kollektivánkat váltókezelők, forgalmisták, málházók, személypénztárosok és tartalékosok alkotják.* 1967-ben arany fokozatú jelvénnyel ismerték el munkánkat. Azóta történt egy átszervezés. A régiek közül már csak hárman vannak nálunk.

— *Még sohasem volt ennyire egységes, erős a brigádunk* — jegyzi meg *T. László* málházó, aki az alakulástól kezdve figyelemmel kísérhette a kollektíva teljesítményét, fejlődését. — *Mi az idén is teljesítettük vállalásainkat.* Többet tettünk annál, mint ami a munkaköri kötelességünk.

— *Szerettük volna megpályázni a MÁV Kiváló brigádja címet* — folytatja a brigádvezető. — *Egyetértett ezzel az állomás vezetője is.* Sajnos, az értékelő lapot határidő után négy nappal akartuk aláíratni V. állomás társadalmi szervezeteinek vezetőivel, akik mereven elzárkóztak a felterjesztés gondolatától is. *A párttitkár azt mondta,* hogy V-ből a Rákóczi brigádot terjesztették fel erre a kitüntetésre. *Nem akarják, hogy előlük vigyük el a „pálmát".* Meggyőzött az érvelés. Ezek után arra számítottunk, hogy arany vagy ezüst koszorús jelvényt kapunk, hiszen Gy-ben egyedül a mi brigádunknál nem volt olyan esemény, amely kizáró oka lehetne egy kitüntetésnek.

Az elégedetlenség hullámverésében

Ezután következett a hideg zuhany. Január 29-én tartották V-ben a szocialista brigádvezetők tanácskozását. A kitüntetésre javasolt brigádok előterjesztését ez a fórum vitatta meg, illetve hagyta jóvá. *K. Ernőné* ott tudta meg, hogy kollektívájának bronz, az ugyancsak Gy-i *Baross Gábor* brigádnak pedig arany koszorús jelvényt szántak. K. Ernőné felszólalt az értekezleten, de nem akadt támogatója, hiszen a brigádvezetők nem ismerik egymás munkáját, teljesítményét, gyakorlatilag tehát — lelkiismeretfurdalás nélkül — nem vonhatják kétségbe egyik, vagy másik előterjesztés helyességét, jogosságát. *A demokráciának ez a fóruma tehát csak formai.* Minden azon múlik, hogy a társadalmi szervezetek milyen komolysággal, pontossággal foglaltak állást és készítették elő a javaslatokat, mennyire voltak részrehajlók, vagy objektívek. Egy-két ellenvélemény nem elég a vétóhoz. Csak azt lehet elérni vele, hogy megjegyezzék a felszólalót...

K. Ernőné tehát felszólalt, majd hazautazott és csak brigádja körében fakadt sírva. *Ezután kezdődött el az elégedetlenség hullámverése,* amely felbolygatta a munkahelyi közérzetet.

— Én azt hiszem, érthető az elkeseredésünk, hiszen itt Gyben a mi brigádunk volt az egyetlen, amelyben sem írásbeli figyelmeztetése, sem pedig fegyelmije nem volt senkinek — panaszolja *P. Jánosné* brigádtag. — *Az érdekünkben azonban senki sem szólt.* Kitől várhatunk segítséget? A brigádnaplónkra V. állomáson azt mondta valaki, hogy nem jó a mondatszerkesztés. A díjak odaítélésének ez az egyetlen, legfontosabb mércéje?

Minden bizonnyal nem, mert a Gy-i példa szerint helyes ha a precíz mondatszerkesztés mellé még egy-két írásbeli figyelmeztetés is társul.

Hogyan van ez? — kérdezheti az olvasó. Én sem akartam hinni a szememnek, amikor véletlenül a lényegre bukkantam.

Eltitkolt írásbeli figyelmeztetések

Gy. állomás segédhivatalában lapozgattam a *Petőfi* brigád naplóját, amikor három hivatalos papírt mutatott a brigádvezető. Valamennyi írásbeli figyelmeztetés. A címzett az arany koszorús kitüntetésre javasolt Baross Gábor szocialista brigád egyik tagja: *F. László.* Beosztása bárcázó, ólmozó. Olvasom a tavaly április 22-én kelt írást. *„Szolgálat közben, IV. 20-án, 13 és 15 óra között leittasodott, ezért a szolgálatát nem tudta ellátni. A darabáru számlálásnál egy zsák cukrot elszámolt, ezért írásbeli figyelmeztetésben részesítem. Hasonló esetben szigorúbb felelősségre vonást alkalmazok..."* (Aláírás: az állomásfőnök.)

Ugyanez megismétlődött május 12-én és augusztus 30-án is. Az utóbbi esetben *„a felszólítás ellenére nem segített egy dézsmált szőlős kocsi bedeszkázásában..."* A három írásbeli figyelmeztetést nem követte fegyelmi felelősségre vonás.

B. Lajosné, takarítónő: — Hát ezért rossz a hangulat nálunk. Ez jelentené a szocialista emberhez méltó munkát?

Részrehajlásra enged következtetni az is — mesélik többen az állomáson —, hogy a szakszervezeti főbizalmi és a pártbizalmi is tagja a Baross brigádnak. Az elkötelezettség árnyéka vetül V-ben *H. Józsefre* is, aki a MÁV Kiváló brigádja kitüntetésre javasolt Rákóczi brigád tagja. Hivatalból értékeli a körzet brigádnaplóit, teljesítményeit.

Mit szólnak mindehhez az illetékesek?

K. László főbizalmi: — Ilyenkor már sokmindent beszélnek az emberek. Ha nagyon szőröznénk a másik brigád munkáját, mi is találnánk hibát. Nehéz igazságot tenni. *Tény, hogy nálunk háromszor kapott írásbeli figyelmeztetést F. László.* Mit csináljunk vele? Nem lehet megnevelni! Szinte térdenállva fogadkozik, hogy soha többé nem iszik szolgálatban. Egy éve van még a nyugdíjig. Az állomásfőnök elvtárs javasolta, hogy ne zárjuk ki. *Egyébként az az igazság, hogy amikor újjászerveztük a brigádokat, igyekeztünk a dolgozókat úgy elosztani, hogy minden brigádba jusson egy ittalos ember.*

Ez igaz érvnek tűnik, hiszen Gy-ben a Kossuth brigádnak tavaly szintén az alkoholfogyasztás miatt lett kellemetlensége. *Az ősszel két raktárnok és egy bárcázó bort fejtett az állomáson. A miskolci igazgatóság VBO-ja meglepetésszerű ellenőrzést tartott és mindhármójukat ittasnak találta.* Fegyelmileg vonták őket felelősségre. Emiatt nem számíthattak kitüntetésre, „csak" a szocialista címet tarthatták meg!

— *Mi nem tudunk arról, hogy a Baross brigádban írásbeli figyelmeztetést kapott volna valaki ittasság miatt* — védekezik Sz. László, V. állomás szb-titkára. — *Ennek sem a brigádnaplóban, sem az önértékelő jelentésben nem volt nyoma.* Beszéltünk Gy. állomás társadalmi, gazdasági vezetőivel. Megkérdeztük, hogy a három brigád közül melyiket javasolják első, második, illetve harmadik helyre. A sorrend: *a Baross, a Petőfi és a Kossuth volt.*

A kör bezárult...

— Hogyan értékelték V-ben a körzet húsz brigádjának teljesítményét?

— Az értékelő bizottság tagja az állomásfőnök, az szbtitkár és a párttitkár. H. József és az üzemgazdász összesítette az adatokat, de én személyesen is „átnyálaztam" minden brigádnaplót.

— A kívülállók nem tartják erkölcsösnek, hogy egy főbizalmi és egy értékeléssel megbízott dolgozó tagja legyen valamelyik brigádnak, hiszen érdekeltségük van. Felmerül a pártosság, a részrehajlás gyanúja.

— *Semmilyen szabályzat nem tiltja ennek az ellenkezőjét.*

— *Én úgy érzem, hogy van egy kis sovinizmus a gócállomáson a brigádok értékelésével kapcsolatban* — mondja Gy. állomás főnöke. — *Elismerem azt, hogy egy olyan brigádot, amelyikben írásbeli figyelmeztetések sorozatát kapta az egyik dolgozó, nem lehetett volna arany koszorús kitüntetésre javasolni!*

Ezzel a kör bezárult. A tények makacs dolgok. Nehéz érvelni ellenük. Talán e kis történet utólag töprengésre késztette mindkét állomás vezetőit. Egy dolgot azonban mindenképpen érdemes megszívlelniük: *tárgyilagosság, türelem és pártatlanság nélkül nem lehet sem személyek, sem brigádok munkáját bírálni. Vitatkozni, tanácsot adni sem célszerű letorkoló indulattal. Közös ügyünknek, a mozgalomnak ártunk vele!*

Kaszala Sándor

FEBRUÁR 11-ÉN

Síntörés okozta a tehervonat kisiklását Tatabánya-felső és Szár-Szárliget között

Borsik-Jánosnak, a budapesti vasútigazgatóság VBO munkatársának asztalán napokig hevert egy jó méternyi törött síndarab. Február 11-én hajnalban, *Tatabánya-felső* és Szár-Szárliget között ez okozta egy tehervonat kisiklását. A balesetről elsőként értesült, mert ügyeletes szolgálatot teljesített, majd természetesen a vizsgálatot is ő vezette.

— *Fél három tájban csengett a telefon* — tájékoztatott a fiatal balesetvizsgáló. — *Én azonnal értesítettem a társszolgálati ágak ügyeleteseit.* Nem sokkal ezután már útban is voltunk a színhely felé. A 650/651 szerelvényhez érkezve ahol a baleset történt, nagyon csúnya látvány tárult elénk. S ebben csak az volt megnyugtató, hogy emberéletben nem esett kár. A mintegy negyven kocsiból álló szerelvény Fényeslitkéről indult és papírfát, tőzeget, alumíniumhulladékot és fűrészelt faárut szállított. *A siklás egy 500 méter sugarú ívben a jobb vágány jobb sínszálán rejtett, úgynevezett „veserepedés" miatt történt.* A végzetes törés egy EAS 68 tonnás kocsinál következett be, amely a lendülettől keresztbe fordult, s még tizennégy vagon egymásba fúródva kidőlt a pályáról.

— *A baleset éjjel két óra 9 perckor történt.* A kritikus időben a mozdony 48 kilométeres sebességgel haladt. A masiniszta tehát nem lépte túl az engedélyezett sebességet. A szerelvényből hat kocsit ki kellett selejtezni, s ez a többi kárral együtt megközelíti a kétmillió forintot.

Miközben folyt a balesetvizsgálat, a pályafenntartásiak gépesített egységei is megérkeztek. A helyreállítási munkákat *Békési Mátyás*, az igazgatóság II. osztályának vezetőhelyettese irányította.

A kisiklott kocsik elzárták a pályát

— *Mivel a kisiklott kocsik mind a jobb, mind a bal vágányt elzárták, igyekeztünk a készenléti erőket minél gyorsabban autóbusszal a helyszínre szállítani* — mondotta. — Győrből, Ferencvárosból és a hozzájuk tartozó Kelenföldről mintegy 75 pályamunkás érkezett a helyszínre. *A meglehetősen kellemetlen, hideg idő ellenére a pályafenntartók derekasan dolgoztak.* Melegedésre, pihenésre egyáltalán nem volt lehetőség. Teát sem tudtunk szerezni, mert a tatabányai vendéglők zárva voltak. Ez a gondunk azonban mégis megoldódott. *Faragó Istvánné*, Tatabánya-felső állomás távírdásza tudomást szerzett sikertelen kísérletünkről; mire maga vállalkozott, hogy a lakásán teát főzzön a megfeszített tempóban dolgozó kollégáknak.

A balesetről értesültek a helyi vállalatok, intézmények is. A Tatabányai Szénbányák, a Tatabányai Cement és Mészművek, valamint a Néphadsereg egyik harckocsizó alakulata sietett a vasutasok segítségére. *Két Volvo gyártmányú munkagépet és egy tankra szerelt darut irányítottak a baleset színhelyére, a hozzátartozó személyzettel.* A daruval leemeltük a pályáról a kiesett kocsikat, a két markoló pedig összeszedte a vagonokból kihullott árut.

A Volánnal is gyorsan megszerveztük a vonatpótló autóbusz járatokat. A személyforgalmat átszállással, a körülményekhez képest zavartalanul bonyolítottuk le. *Dolgozóink megállás nélkül 16 órát dolgoztak.* Így elértük, hogy vasárnap 16 órára használhatóvá tettük a bal vágányt, majd másnap hat órakor mindkét vágányon — igaz még lassú-jelet alkalmazva — megindulhatott a forgalom.

A vizsgálat még nem zárult le. A kritikus síndarabot tovább elemzik a laboratóriumban. Az eredményről, illetve a felelősség megállapításáról csak azután döntenek.

Séra Sándor

Küldöttértekezlet

Január 30-án került sor a debreceni építési főnökség szakszervezeti bizottsága és a bizalmi küldöttek együttes ülésére. *Sikula László* szbtitkár megnyitója után *Széles Károly*, a főnökség igazgatója számolt be a MÁV kollektív szerződés és helyi függeléke 1978. évi végrehajtásának tapasztalatairól, a szociálpolitikai intézkedési terv végrehajtásáról, a főnökség munkavédelmi tevékenységéről és a tavalyi gazdasági munka eredményeiről.

A szakszervezeti munka tapasztalatairól Mészáros József termelési felelős tájékoztatta az értekezlet résztvevőit. A beszámolókat vita követte.

Kulturált ügyintézés, gyorsabb kárrendezés

Az *Állami Biztosító* február 9-én tartotta szokásos év eleji sajtótájékoztatóját, melyen az intézet vezetői ismertették: *hogyan zárták az elmúlt évet.*

Az ügyfelek egy év alatt 1 millió 800 ezer kárt jelentettek be, ezekre 8,4 milliárd forintot fizettek ki. Tavaly a földrengéstől a viharkárokig, a jégveréstől a belvízkárokig szinte minden előfordult az országban. Budapestet „elkerülték" a különösen nagy károk, talán csak a június végén, július elején tomboló vihar okozott gondot a lakosságnak. *Békésben* azonban a földrengés következtében 6316 lakás sérült meg és a károsultaknak 16 millió forintot fizetett ki az igazgatóság. Emlékezetes az *Ózdon, Dunaújvárosban* keletkezett lakástűz is. A lángoknak szerencsére emberáldozata nem volt, de a tűzvész károsultjainak csaknem 5 millió forintot térítettek meg. Lakás- és épületkárokra 1978-ban 20 százalékkal többet fizettek ki, mint az azt megelőző évben.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra 829 millió forintot, a casco biztosításra pedig 478 millió forintot fizettek ki. A személybiztosítások alapján megközelítően 1 milliárd forintot térítettek meg.

Az idén január 1-ével bevezették a hitelfedezeti életbiztosítást, és módosították néhány már meglévő biztosítási konstrukciójukat. A „Gondoskodás" biztosítást például ma már családi jellegű szerződésként is igénybe lehet venni, ami azt jelenti, hogy nemcsak az egyik szülőre, hanem mindkettőre vonatkozhat a szerződés. Az idén azonban nem az új konstrukciókra helyezték a hangsúlyt, inkább az ügyfélszolgálat javítására, a tájékoztatás színvonalának növelésére és a kárrendezés gyorsítására törekszik a biztosító.

Hová járhatunk fogászatra?

A vszt biztosítottak és hozzátartozóik fogászati ellátása a vasúsegészségügy fogszakorvosi hálózata útján történik. A fogászati rendelők kijelölt területi egységeket látnak el. A zárt rendszerű rendelőkben (gépjavítók, járműjavító) az üzemben dolgozó vasutasokat gyógyítják. A nyitott rendszerű rendelőkben (a vasútállomások fogászati rendelői) általában a vonalszakasz kijelölt településeinek a vasutasait fogadják. A családtagok és nyugdíjasok fogászati ellátása vagy a MÁV-kórházakban, vagy — nagy távolság esetén — a nyitott rendszerű fogászati rendelőkben történik. A fogászati rendelők — területi elhelyezkedéstől függően — a hat területi egészségügyi központ valamelyikének fennhatósága alá tartoznak.

A vasutas dolgozók és családtagjaik a fogászati ellátást — *1975 júliusa óta — a magyar állampolgárok gyógyítómegelőző ellátásáról szóló egészségügyi miniszter 7/1975. (VI. 24.) számú rendelete értelmében állampolgári jogon is igénybe vehetik.* Eszerint a vszt biztosítottak és hozzátartozóik fogászati rendelésre a lakóhely szerinti orvoshoz is mehetnek.

Azok a vszt biztosítottak, akik megajánlották a 1/2 százalékos ÖTA-t, de a fogászati ellátás térítésének összege az anyagi helyzetükhöz mérten nagy megterhelést jelent, kizárólag szociális helyzetük alapján kérhetnek visszatérítést. Ezt a vszt ügyintézőn keresztül lehet kérni. A kérelemhez csatolni kell: *a befizetést igazoló nyugtát, a fogmunkalapot vagy részletes fogszakorvosi igazolást, a vszt igényjogosultságot igazoló „Záradék"-ot, tényleges dolgozóknak a szakszervezeti bizottságtól, nyugdíjasoknak a nyugdíjas csoporttól részletes szakszervezeti ajánlást, s az utolsó nyugdíjszelvényt.*

Nem kell térítést fizetnie a korkedvezményre jogosító munkakörben foglalkoztatott dolgozóknak, vagy az ilyen munkakörben nyugdíjba vonultaknak, továbbá azoknak, akik üzemi baleset vagy foglalkozási megbetegedés miatt szorulnak fogpótlásra. A gyógykezelésre kötelezett hadköteleseknek 50 százalékot meghaladó rágóképességcsökkenés esetén, a hadirokkantnak, ha hadi eredetű fogyatkozása rágóképtelenséget idéz elő.

A korkedvezményre jogosító munkakörök megállapításánál a nyugdíjjogszabályok rendelkezései az irányadók. A korkedvezményre jogosultságot a főnökség által kiadott, a korkedvezményre jogosult igazolással lehet bizonyítani, melynek alapján a fogorvos köteles a munkalapra rávezetni a *„Térítésmentes"* szót, valamint a jogcímet és a főnökséget is.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a korkedvezményre jogosultak fogászati ellátásának szabályait a gyakorlatban nem, vagy csak nagyon ritkán alkalmazzák. Ennek oka részben a fogorvos, részben pedig az illetékes munkakörben foglalkoztatott dolgozók tájékozatlansága. A jövőben célszerű lenne ezen változtatni.

A Hivatalos Lapból

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

3. számból: 9/1978. (VIII. 15.) Mü.M. a továbbtanuló dolgozók kedvezményeiről szóló 23/1974. (IX. 4.) Mü. M. számú rendelet módosításáról.

10083/1979. Forgalmi és kereskedelmi tiszti tanfolyamok összevonása.

4. számból: 115223/1978. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV Nevelőotthonba történő gyermekfelvételre az 1979—80. tanévre.

Amatőr csillagászok

A világmindenség titkát kutatják

Látogatás a kiskunhalasi vasutas művelődési házban

Hét éve, hogy Kiskunhalason az állomás szomszédságában felépült a vasutasok művelődési háza. Az új épület barátságos helyiségeiben hamar megindult az élet, s egymás után alakultak a különböző klubok. A művelődési ház munkájába a vasutasokon kívül a város üzemeiből is bekapcsolódtak, így nemcsak szakmai, hanem területi jelleggel is dolgoznak.

Gyöngyös Károly, a művelődési ház vezetője érdeklődésünkre igen gazdag kulturális tevékenységről adott tájékoztatást.

Tartalmas program

A nyugdíjas klub foglalkozásait vasárnap délutánonként tartják. Az ide látogató idős vasutasoknak *érdekes, tartalmas programot nyújtanak.* Érdeklődési körüknek megfelelő előadásokat, filmvetítéseket szerveznek, de természetesen van idő elbeszélgetni a régi vasutas emlékekről is. Rendszeresen megrendezik a nyugdíjasok napját, *legutóbb december elején 270-en jöttek el.* A csomópont vezetői tájékoztatták az idős embereket a vasút előtt álló feladatokról, a különböző fejlesztésekről, de nem maradt el a vidám, zenés műsor sem.

A művelődési ház megnyitása óta itt talált otthonra az *„Ezüst lanttal"* kitüntetett vasutas fúvószenekar. A huszonnyolc éves múltra visszatekintő együttes jelentős szerepet tölt be a város zenei életében, szinte valamennyi eseményen ott találjuk őket.

Az egyik legjobban működő klub a csillagász, amelyet 1972 őszén indítottak be. A városban korábban nem volt hagyománya a csillagászatnak. Szinte a semmiből alakult ki ez a lelkes kis közösség, amely az elmúlt évek alatt országos hírnévre tett szert. A klub tagjai között találunk villanyszerelőt, vasesztergályost, gépés gyorsírót, diákokat, műszakiakat, s természetesen vasutasokat is. Foglalkozásaikat hetente egyszer, kedd délután tartják két csoportban: *optikai csiszolókör és csillagászat megosztásban.* A klub tagjai arra a legbüszkébbek, hogy a világmindenség titkát kutató optikákat maguk készítették el. *Balogh István* klubvezető irányításával nemcsak a művelődési házban rendeznek foglalkozásokat, hanem rendszeresen tartanak előadást a Fegyveres Erők Klubjában, iskolákban, üzemekben. Tapasztalataikat átadják a kiskunmajsai kihelyezett csillagászati szakkörnek is.

Rangos minősítés

Minden évben megrendezik a csillagászati napokat. Legutóbb, múlt év márciusában tíz napon át gazdag programmal lepték meg az érdeklődőket. Rendezvényükön olyan neves tudósok is részt vettek, mint *dr. Kulin György*, az Uránia Csillagvizsgáló igazgatója, *dr. Ill Márton* és *Ponori T. Aurél.* Szervező munkájukat dicséri, hogy előadásaikon 100—120-an is részt vettek, s a csillagászati napok eseményeit — filmvetítést, dia bemutatót, kiállítást —, közel háromezren tekintették meg.

Munkájuk eredményességét bizonyítja, hogy a budapesti csillagászati találkozón *dr. Kulin György az ország második legjobb csillagászati körének minősítette a kiskunhalasi klubot.* Erre rászolgáltak azzal is, hogy minden alkalmat felhasználnak a természettudományi ismeretek terjesztésére, tudásuk állandó gyarapítására, új tagok beszervezésére. Segítik az iskolák fizikai tantárgyának oktatását, fotókat adnak, filmeket vetítenek, s jó idő esetén a művelődési ház előtt távcsöves bemutatót tartanak a maguk készítette nagyméretű távcsővel.

Ifjúsági klubjuk három éve működik. A foglalkozásokra 40—50 fiatal jár rendszeresen, örvendetes, hogy egyre nő a vasutas fiatalok aránya. A klub programja változatos, író—olvasó találkozó, élménybeszámoló, disco és sok más program szerepel összejöveteleikén. *Eredményesen dolgozik a fotóklub, az irodalmi színpad, a bélyeggyűjtők köre, a többszáz tagot számláló horgászkör, a gyerekekből álló citerazenekar, és a nemrég alakult újítók klubja.* A legközelebbi tervekben a szocialista brigádvezetők klubjának megalakítása szerepel.

Kihelyezett iskola

A vasutas dolgozók művelődését szolgálja a mintegy hét és fél ezer kötetes könyvtár. Két kihelyezett fiókkönyvtáruk is működik, *Kiskőrös* és *Kunszentmiklós—Tass* állomáson. A kényelmesen felszerelt könyvtárszoba igen népszerű hely, erre utal az olvasók számának állandó emelkedése. Örvendetes tény, hogy minden harmadik kiskunhalasi vasutas látogatója a könyvtárnak.

Az épület falai között találtak otthont a tanulni vágyó vasutasok is. Két évvel ezelőtt kezdeményező szerep jutott a vasutasoknak, ugyanis Kiskunhalason először ők szervezték meg az általános iskola kihelyezett tagozatát. *Azóta közel hetven vasutas szerezte meg a nyolc általános iskolai végzettséget.* Jelenleg 22-en tanulnak a nyolcadik osztályban. A tanuláshoz szükséges anyagi feltételeket a szakszervezeti bizottság és a szakszolgálat biztosítja.

A művelődési ház nagyterme alkalmas nagyobbszabású ünnepségek, rendezvények, vetélkedők, kiállítások megtartására, amit a város intézményei, üzemei igényelnek is. Ennek ellenére a rendezvények látogatóinak 80 százaléka vasutas, ami arra utal, hogy a kiskunhalasi művelődési ház a vasutasok igazi második otthona.

Gellért József

Közművelődési programterv

A nagykanizsai *Kodály Zoltán Művelődési Házat* nemcsak a vasutasok, hanem a város lakói is gyakran látogatják. A gazdag és változatos programok vonzzák a művelődni, szórakozni vágyó közönséget. Tavaly tizenhatezer látogatója volt a művelődési háznak. Vezetői az idén is érdekes programtervet készítettek.

Márciusban például *sor kerül a cigány képzőművészek tárlatára, áprilisban pedig a vasutas képzőművészek alkotásait mutatják be.* Májusban a díszítő szakkör mutatkozik be alkotásaival. A szocialista brigádok klubja is hasznos programokat szervez. Politikai fórumok, sportvetélkedők várják majd az érdeklődőket.

A művelődési ház vendége lesz több színművész, író, tudós és politikus. A vasutasnap tiszteletére pedig a fotóklub rendez kiállítást. Sokan látogatják *a kilencezer kötetes könyvtárat, amely 35 munkahelyre kölcsönöz könyveket.* A művelődési ház vezetői remélik, hogy az idén még több látogatója lesz majd a sokoldalú művelődésre és szórakozásra alkalmat adó rendezvényeknek.

Tisztelet a gőzösöknek

Január; kora reggel. Emlékezhetünk még: a hőmérő higanyszála —20 fok körül mozgott, és a kemény hideg fehérre festette a gőzmozdonyok sátorát, hajtó rúdjait egyaránt. A miskolci vontatási főnökségre egymásután gördültek be a gőzmozdonyok, hogy szénnel, vízzel felszerelve ismét vonatokat továbbítsanak.

A főnökség által kiszolgált *Miskolc—Hidasnémeti, Miskolc—Ózd, Tornanádaska, Kazincbarcika, Rudabánya* vonalakon személyvonatokat továbbítanak. Az itteni 600 utazó dolgozó közül 160-an teljesítenek gőzmozdonyon szolgálatot. Az utazó dolgozóknak azonban mintegy 80 százaléka villamos, dízel mozdonyvezetői, illetve dízel segédkezelői szakvizsgával rendelkezik. *Lelkiismeretes, áldozatkész vasutasok, akik a mostoha körülmények között is becsületesen végzik szolgálatukat.*

A gőzmozdonyon dolgozó szocialista brigádok közül is kiemelkedik a *Kucsinka László* vezette 424—260 pályaszámú mozdonyon dolgozó *„Petőfi"* szocialista brigád, a 424—290-es mozdonyon a *Sári László* vezette *„Ságvári Endre"* szocialista brigád, valamint a 424—311-es mozdonyon a *Kakszi János* vezetésével dolgozó *„Radnóti Miklós"* szocialista brigád.

A brigádok társadalmi munkájának többsége a mozdonyok javítása, valamint tisztán tartása (aki ismeri a gőzmozdonyokat és a velük járó teendőket, az tudja, hogy a jó karban tartásuk normaidőben nem végezhető el). S a mozdonyokon végzett munka mellett jelentős közéleti szerepet vállalnak a vontatási főnökség életében. Így *Sári László* a gőzös műhelybizottság titkára, *Kucsinka László* és *Fenyvesi György* műhelybizottsági tagok, *Kakszi János* pedig a főnökség MSZMP szervezetének oktatási felelőse. Sári László ezenkívül lakóhelyén Miskolcon, a Martin telepen 1962 óta tanácstag: *választóinak közmegelégedésére intézi ügyesbajos dolgaikat.* A hol hideg, hol esős téli napokban tisztelet azoknak az utazó dolgozóknak, akik jó munkájukkal hozzájárulnak a miskolci vontatási főnökség tervfeladatainak végrehajtásához.

Sepsi Gyula

A hősökre emlékeztek

A Központi Számviteli Hivatal *Felszabadulás* szocialista brigádja és a MÁV Központi Szervek MSZBT-tagcsoportja közösen emlékezett meg Budapest felszabadulásának évfordulójáról.

Kovács János, az MSZBT-tagcsoport titkára mondott ünnepi beszédet. Méltatta a Vörös Hadsereg fővárosunk felszabadításáért vívott harcának jelentőségét, hősies küzdelmét.

Az ünnepi megemlékezésen jelen volt *Nyikoláj Ivanovics Zabelkin*, a Szovjetunió hőse, a *Fáklya* című folyóirat főszerkesztője, aki egy sorozatvető egység parancsnokaként vett részt a főváros felszabadításáért vívott harcokban. Felidézte 34 évvel ezelőtti emlékeit, az akkori eseményeket. *(Képünkön a vendég emléksorokat ír a Felszabadulás brigád naplójába.)*

Hasznos időtöltés

Dédanyáink divatja újjáéledt, pedig a mai rohanó tempójú életben hol vannak már azok a ráérő, otthon ülő asszonyok? Vagy talán épp az utóbbi miatt szánják a szabad idő egy részét oly szívesen a nők a kézimunkázásra, amely pihentet, megnyugtat és levezeti az idegességet?

A *békéscsabai vasutas klubkönyvtárban* a múlt év november eleje óta minden szerdán délután tizenöt-húsz kézimunkázó lány és asszony — vasutasnők, vasutas feleségek, nyugdíjasok —, jönnek össze, hogy szorgalmas öltögetés közben hasznos szórakozással töltsék az időt. Először eredeti mezőségi mintákkal ismerkedtek, majd a békési motívumokra került sor *Mehelka Mária* tanárnő vezetésével. Az általa készített mintadarabot mindenki maga is megcsinálja, aztán terítő, párna, falvédő, függöny hímzése készül, aszerint kinek mire van szüksége a lakás díszítéséhez. Egy-egy szép motívum ruhára és blúzra is fölkerül. A szakköri munkát és a jó ízű beszélgetéseket most még tartalmasabbá teszik: *orvosi, kozmetikai, előadásokat hallgatnak kézimunkázás közben.*

V. M.

ÉLETRE VALÓ KEZDEMÉNYEZÉS

Ismeretterjesztő előadások a társadalmi tulajdon védelméről

Február 15-én délelőtt, a ferencvárosi vontatási főnökség oktatótermében, *az utazószemélyzet harminchárom tagja ismeretterjesztő előadást hallgatott a társadalmi tulajdon védelméről.* Az előadást a ferencvárosi csomópont mindennapi életéből hozott gyakorlati példák színesítették. A vasutasok közvetlen környezetében tapasztalt jelenségek ismertetése, egyúttal figyelemfelhívás is volt a közös vagyon védelmének egyéni felelősségére.

Az utazószemélyzet közül többen is szót kértek és személyes munkahelyi élmények alapján reagáltak a hallottakra. A véleménynyilvántartásokból hasznos tanulságok vonhatók le a dolgozók s a munkahelyi vezetők részére egyaránt.

Október óta, a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Háza *új módszerrel szervezi ismeretterjesztő előadásait.* A szakmai oktatás keretében, keddtől péntekig mindig a „pihentető" órákban kerülnek sorra azok a témakörök, amelyeket a dolgozók igényei alapján állítottak össze. A társadalmi tulajdon védelméről szóló nyolc előadás után, márciusban a közlekedés fejlődéséről, jelenéről és jövőjéről bővíthetik ismereteiket a vontatási főnökség utazó dolgozói.

(Pálinkás)

Esnagy József:

Bajai éjjel

Varjak ülnek fekete fákon
árnyékuk fénylik kezemen
platánfák között megyek eléd
szívemben sípol a szerelem —
a sinek felett lyukas az ég
csillagszöges az éjszaka
motorvonat bőg a Duna fölől
megremeg a resti ablaka
s hangosan zöng sok levél-lepke
verődnek ágak, sötét ég alatt
padok nyújtóznak álmosan s itt-ott a fényben
fényes szempár: néma madarak.
Meleg szél fut a peron felé,
mely lassan álomba szenderül
huzat dől a nyári éjszakából
s én várok reád csendben egyedül...

Száz éve született Móricz Zsigmond

Száz éve, 1879. június 29-én, Tiszacsécsén született *Móricz Zsigmond*, Pallagi Erzsébet papkisasszony és Móricz Bálint ötholdas kapás paraszt gyermekeként. *„A két pólus között szikra pattant, és lettem én"* — mondja Móricz Zsigmond később. Ma már biztosan tudjuk, hogy a „két pólus" felnagyított, romantikus. A Pallagiak sohasem voltak olyan „magasság"-ban, mint amilyet a családi mítosz sokáig őrzött.

Móricz Zsigmond, különösen az édesanyjától, aki a régi parókiák hagyományait őrizte, kapott jó indíttatást. *Ez igazi értéknek bizonyult, mert a Móricz-házban mindennapi létszükségletté vált a könyv, az olvasás.* Még Móricz Zsigmond édesapja, Móricz Bálint is rászokott az olvasásra. A prügyi nyomorúság idején kenyér nem volt a családnak, de a *Családi Lapokat* akkor is járatták.

De térjünk vissza Tiszacsécséhez. Ötéves volt Móricz Zsigmond, amikor édesapja iskolába vitte. A kedves csécsei iskolába, ahol csak rövid időt tölthetett, mert rátört a családra a szegénység. Móricz Bálint feleségével és két kisebb gyermekével a prügyi rokonoknál kerestek menedéket; *Zsigát, a legnagyobb fiút pedig Pallagi László vette magához.* Így került Móricz Zsigmond Istvándiba, ahol találkozott egy igazi földesúrral. Az ötezer holdas *Kende Zsigával.* Ez a találkozás végigkísérte egész életében, mert egy kitörölhetetlen gyűlölet született meg benne: az urak, a nagyurak elleni gyűlölet, amit később több művében is olvashatunk. A *Hét krajcár, Sárarany, Légy jó mindhalálig, Tündérkert, Úri muri, Rokonok, A boldog ember* és az *Árvácska* című műveiben.

Prügyön, Sárospatakon, Debrecenen, Kisújszálláson, Budapesten keresztül hosszú az út az első igazi írói sikerig. Móricz Zsigmond első kötete, a Hét krajcár 1909-ben jelent meg. Így ír róla Ady Endre: *„Bölcs világ ez, legmagyarabb világa a világnak. Itt az emberek nem hazudnak akarattal, ha keserű a szájuk, köpnek, ha viszket a tenyerük, ütnek, s nem órajtuk múlik, ha az életről nem rángatódik le minden komédiás rongy... Itt vannak, akik a Kálvin istenéből bölcs külön magyar istent csináltak, errefelé nem koronáz Ugocsa, ezen a tájon verődött össze Esze Tamás kuruc hada. Ez itt a magyar föld, az első foglalóké, magyar, tehát véres, szomorú, fáradt, sivár, de harcos, de szép, de elpusztíthatatlan..."*

1911-ben jelent meg a Sárarany, s utána szinte egymást érték a jobbnál jobb művek. *Móricz Zsigmond nagy író lett.* A Turi Danikkal, Joó Györgyökkel és Kőmíves Erzsikkel a legnagyobbak között érdemelte ki helyét. Hasonló hangot alig találunk a világirodalomban, mint az övé. Ezért is szeretik oly sokan. Ezért is tartozik a legolvasottabb írók közé.

Most, amikor születésének századik évfordulóját ünnepeljük, örömmel mondhatjuk ezt: *Móricz Zsigmond él; művein keresztül beleszól az életünkbe.*

Madár János

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

üzemi ifjúmunkás énekkarok alakítására

A SZOT kulturális, agitációs- és propagandaosztálya és a Kórusok Országos Tanácsa a nagy múlttal és emlékezetes hagyományokkal rendelkező munkásénekkari mozgalom utánpótlásának elősegítése céljából pályázatot hirdet üzemi ifjúmunkás-énekkarok alakítására.

A pályázaton részt vehet bármely iparvállalat, amely az MSZMP művelődéspolitikai határozatában és a közművelődési törvényben megfogalmazott célokat amatőr énekkar létrehozásával és működtetésével is szolgálni kívánja.

A pályázat feltételei:

A megalakuló énekkar lehetőleg 40 tagú legyen, akiknek többsége 25 év alatti fiatal. Arra kell törekedni, hogy az énekkar tagjainak nagyobb része a működtető vállalat fizikai dolgozóinak, illetve azok hozzátartozóinak köréből kerüljön ki. *Kívánatos, hogy az énekkarban az adott vállalat utánpótlási bázisát képező szakmunkásképző intézet tanulói is részt vegyenek.*

Az eredményhirdetés után a pályázati felhívás nyomán alakult és működő valamennyi üzem ifjúmunkás-énekkar 20—20 ezer forintos, a művészeti és közösségi munkában legjobbnak ítélt énekkarok pedig további 20 ezer forintos működési támogatásban részesülnek.

A pályázatban részt vevő énekkarokat szakzsüri fogja meghallgatni, művészi és közösségi tevékenységüket elbírálni. *Az eredményhirdetésre 1980 nyarán, a Szombathelyen rendezendő munkás-dalostalálkozó keretében tartott szemlén kerül sor,* amelyre a legjobbnak ítélt énekkarok meghívást kapnak.

Mindazok az ifjúmunkás-énekkarok, amelyek a pályázati felhívás nyomán alakultak meg és az elbíráláson részt kívánnak venni, ezt a szándékukat *1979. szeptember 30-ig* írásban jelentsék be a KÓTA titkárságának. *(1051. Budapest, Vörösmarty tér 1.)*

A SZOT és a KÓTA felkéri az ágazati szakszervezeteket az SZMT-ket, SZBT-ket, a megyei kórusszervezeteket, nyújtsanak szervezeti és szakmai segítséget azoknak a vállalatoknak és azok énekkarainak, amelyek a pályázatban részt vesznek.

Örökifjú sportvezető

Hétfő van. *Tölgyesi Zoltán* munkavédelmi felügyelő irodájában egymásnak adják a kilincset a látogatók. Mátészalkán a sportemberek nem kerülik el a járási labdarúgó szövetség főtitkárának hivatalát.

— *Régen házasságot kötöttem én a sporttal* — mondja Tölgyesi Zoltán, aki harminckét éves koráig aktív labdarúgó volt, s csapatával eljutott az NB II-be is. Még abban az időben elhatározta, ha nem játszhat már, akkor sem válik meg a sporttól. Elvégezte a játékvezetői tanfolyamot, így újra ott lehetett a zöld gyepen. Mint játékvezetőt hamarosan megbízták a bíróküldéssel, a fegyelmi tárgyalások vezetésével és egyéb szövetségi munkákkal is.

Lassan az egész járás labdarúgó életét irányította, szervezte, s szervezi még ma is. Közben képezte magát. NB III-ban volt jó nevű bíró, amit bizonyít az is, hogy a Vasas, FTC és más vezető csapatok vendégjátékaira is őt jelölték játékvezetőnek, de volt partjelző Nyíregyházán a 23 évesek egyik válogatott mérkőzésén is.

Mindennapi munkájához tartozik az utánpótlás nevelése, mert nemcsak a bírók irányítását bízták rá, hanem a város, megyei bajnokságában szereplő csapatának szakmai vezetését is.

Természetesen az évek felette sem tűntek el nyomtalanul, a szövetségi munka mellett egyre nehezebb volt a játékvezetés, *ezért a Megyei Labdarúgó Szövetség felkérte a játékvezetők ellenőrzésére, amit szívvel-lélekkel csinál.* A jelentésekben a hibákat oktató jelleggel tünteti fel, hogy tanuljanak belőle a pályafutásukat kezdő fiatalok.

A közel harminc évi sporttevékenységéért, az örökifjú sportember a múlt év november 7-én a *Kiváló Társadalmi Munkáért* kitüntetést kapott az OTSH-tól.

Zsoldos Barnabás

Társadalmi munkában

Vasutasok a Budapesti Sportcsarnok építésén

A szürke vastraverzek úgy meredeznek az ég felé, mintha mindenkivel tudatni akarnák: *itt valami nagy dolog készül.* A vasszerkezetek az új budapesti sportcsarnok körvonalait sejtetik.

— *A vasutasok egy csoportja menjen át a hegesztőkhöz!* — kiáltja *Abszenger Ferenc* szerelésvezető.

Mit keresnek itt vasutasok? Sínpár ugyan látható az építési területen, ez öleli körbe az épülő sportcsarnokot. Rajta mozgódaru gurul, hogy könnyen hozzáférhető legyen bármelyik építési elem. De hát itt nincs sem szemafor, sem sorompó?

A vasutasok egészen más céllal jöttek ide, mintsem, hogy forgalmat irányítsanak. Dolgoznak, segítenek az építkezésen.

— *Vállaltuk, hogy társadalmi munkában mi is részt veszünk az építkezésen* — mondja *Lestyán Ferenc*, aki a dunakeszi járműjavítóból érkezett három társával.

— Hány vasutas dolgozik itt?

— *Huszonegyen vagyunk.* Az ország különböző tájairól érkeztünk azzal a céllal, hogy mi is részt vállaljunk ebből a valóban gigantikus méretű építkezésből.

— Mióta vannak itt?

— Február 5-én kezdtünk dolgozni. Mi csodálkoztunk a legjobban ezen a hibátlanul szervezett munkán, amit itt tapasztaltunk.

Szavait az elénk táruló kép támasztja alá. Nincs üldögélő, „unatkozó" ember. Mindenki megtalálja az elfoglaltságát. A vasutas brigád tagjai hegesztőkből és lakatosokból állnak, munkájuk tehát adott.

— *Jelenleg acélszerkezeti munkákat végzünk* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Marczell László*, az Északi Járműjavító dolgozója. — *De legalább ekkora figyelmet követel tőlünk a kötélkészítés is.* Ezek a vasszerkezetbe épített acélkötelek tartják majd gyakorlatilag ezt a hatalmas csarnokot. Csak minőségi munkát végezhetünk.

— Gyorsan eltelik majd ez a négy hét...

— *Nyárra is van már „meghívásunk"* — veszi át a szót ismét Lestyán. — Az első napon megkérdezték tőlem, hogy ki vállalná a hegesztést fenn a traverzek tetején. Sajnos tériszonyom van, ezért nem mertem „felköltözni a magasba", pedig szívesen megnéztem volna, hogy fest az építkezés felülről — mondja nevetve és már megy is vissza a hegesztőpálcához.

Abszenger Ferenc szerelésvezetővel sétára indulunk. Jó tíz perc míg körbejárjuk a csarnokot.

— Minden kézre, minden szakmunkásra szükség van, hiszen a munka tempóján nem lazíthatunk. *A vasutas brigád munkája kifogástalan, becsületesen, nagy kedvvel dolgoznak.* Ők is sokat tesznek azért, hogy 1981. tavaszán átadhassuk a létesítményt.

Végezetül álljon itt annak a huszonegy vasutas szakmunkásnak a neve, akik az építkezésen dolgoznak: *Ardai László, Bakos János, Berta János, Csatlós István, Dorloczi János, Erős János, Hegedüs János, Joó András, Kellér Béla, Kosztin Gyula, Kovács János, Lestyán Ferenc, Magi Lajos, Marczell László, Molnár Sándor, Moksony Nándor, Pasics Szilveszter, Pozsár István, Szabó János, Tóth József, Végh Tibor.*

Róth Ferenc

Házi bajnokságoktól az NB III-ig

Megszűntek a pályagondok, fellendült az élet a MÁV Tervező Intézet tenisz-szakosztályában

Húsz évvel ezelőtt, 1958. április 28-án, alakult meg a MÁV Tervező Intézet tenisz szakosztálya. Elsődleges célul a munkában elfáradt üzemi dolgozók szórakozásszerű kikapcsolódását, testi edzettségének és felfrissülésének biztosítását tűzte ki. Nem sokkal később a Vasúti Főosztály, a későbbi BVSC Erzsébet királyné úti teniszstadionjának két bérelt pályáján, nagy érdeklődés mellett, elkezdődött a dolgozók tenisz oktatása.

A szakosztály 1964-ig csak házibajnokságokat rendezett, később a kerületi bajnokságokon is elindította csapatát. 1965-től új korszak kezdődött a szakosztály életében. Öt év távollét után visszatért *Csongár Árpád* edző. Javaslatára az egyesület belépett a Magyar Tenisz Szövetség tagjai sorába és benevezte csapatát a Budapesti Csapatbajnokság IV. osztályába.

Az Intézet, a sportkör és a szakszervezet támogatását élvező szakosztály virágzásnak indult és szép sikereket ért el. A javarészt „idősebb" korban teniszezni kezdő dolgozókból, a tenisz „megszállottjaiból", rövid idő alatt olyan versenyzők kerültek ki, akik rendszeres és tervszerű edzésekkel, elméleti tudnivalókkal és egészséges önbizalommal felkészítve a Budapest IV., majd III. osztályú csapatbanokság után 1968-ban II. osztályú bajnokságot nyertek és felkerültek az I/B osztályba. A csapatbajnoki címet *Zurányi Ernő, Ferenczi Jenő, Hidvégi László, Pataki Márton, Nyíró István, Somos Imre, Kremmer Tibor és Mészáros Szabin* harcolta ki először.

1972-ben a BVSC Erzsébet királyné úti tenisztelepének szanálása következtében a szakosztály nehéz helyzetbe került, mivel csak igen nehezen és ritkán sikerült játéklehetőséghez jutnia, a II. osztályba esett vissza.

Csaknem egy évi bizonytalanság után a NIM festői, Mátyás-hegyi pályáin sikerült újra otthonra találni. A *Győri Oszkárral és Szentkúti Szabolccsal* megerősödött csapat 1973-ban ismét bajnok lett és bekerült az I. osztályba.

1974-ben a NIM átszervezése folytán a csapat megint sokáig pálya nélkül maradt és edzés hiányában kiesett az I/B osztályból.

Az ismétlődő pálya gondok arra késztették a MÁVTI vezetőségét, hogy a Tatai úti teniszstadionban két, újonnan létesítendő teniszpálya hosszúlejáratú bérletére szerződést kössön a BVSC vezetőségével egy modern, három szintes klubház megtervezése ellenében. *A klubház tervét Ferenczi Jenő irodavezető és kollektívája társadalmi munkában készítette el*, majd a kivitelezés tervszerű végrehajtásában is vezető szerepet játszott. A minden igényt kielégítő klubház befejezés előtt áll.

A lassan elkészülő két pálya igénybevétele után végre megindulhatott az intenzív edzésmunka, melynek eredményeképpen a *Schlotter Mátyással* és *Manigáti Csabával* tovább erősödött csapat 1976-ban harmadszor is aranyérmet nyert a II. o. bajnokságban. 1977-ben, a sok sérüléssel bajlódó, tartalékos csapat a *Budapest I. osztályból felkerült a Nemzeti Bajnokság III. osztályába.*

A korábbi súlyos pályagondok miatt a tömegsportolók teniszélete is hátrányos helyzetbe került. 1978-ban egy újabb pálya bérletbevételével sikerült elérni azt, hogy a versenyzők mellett a szórakozásból teniszezők is több játéklehetőséghez jussanak. A tagok jelenlegi létszáma megközelíti az 50 főt, de a jövőben még több dolgozó bekapcsolódásával számolnak a szakosztály vezetői.

Az MHSZ-élet hírei

Közgyűlés Gyöngyösön, Miskolcon és Mátészalkán

A gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem MHSZ-szervezetének lövész klubja a napokban tartotta évi értékelő közgyűlését. Az elmúlt év eredményeiről és a tervekről *Bencze György* klubtitkár adott számot. *A lövészklubnak 92 aktív tagja van.* Tavaly 16 versenyző érte el az „aranykoszorús" minősítést. Jól szerepeltek a klub csapatai és egyéni versenyzői az MHSZ téli légfegyveres országos bajnokságán és az országos vidéki bajnokságon is.

A nyári országos bajnokságon kilenc csapat ért el 2., illetve 3. helyezést. *Az MHSZ országos bajnokságainak rangsorában a gyöngyösi klub a 9. helyen van.*

A klub vezetői gondoskodnak az utánpótlás neveléséről is. A város tíz általános iskolájának legjobb lövői számára minden évben kétfordulós *„Szakkör kupa"* versenyt rendeznek. A külföldi partnerklubokkal tovább szélesítették a kapcsolatot. A terveik között szerepel *Lengyelország* és *Bulgária* klubjaival való találkozás, ahol a legjobb versenyzők mérhetik majd össze tudásukat.

A közgyűlésen a klub legeredményesebb aktivistáit és versenyzőit jutalomban részesítették.

★

A miskolci járműjavítóban is a közelmúltban rendezték az üzem MHSZ-szervezetének éves beszámoló taggyűlését, amelyen megjelentek a járműjavító gazdasági és társadalmi szervezeteinek vezetői is. Az elmúlt évi munkáról *Csorba Bálint* titkár számolt be.

Az üzem MHSZ-szervezetének tartalékos és lövészklubja tavaly eredményesen tevékenykedett. Részt vettek az országos lövészversenyeken. Legutóbb a férfi és női csapat első helyezést ért el. Ezen kívül több helyi versenyt is szerveztek.

A beszámolóban szó volt az idei tervekről, feladatokról is. *Sor kerül majd tartalékos honvédelmi versenyekre, vetélkedőkre, és készülnek az MHSZ-sportspartakiádon való részvételre.*

A közgyűlésen a legeredményesebb munkát végzett aktivistáknak és szocialista brigádoknak ünnepélyesen adták át a dicsérő okleveleket és jutalmakat.

★

A mátészalkai csomópont MHSZ-lövészklubja a szakszervezeti bizottság kultúrtermében tartotta közgyűlését. *Szabó Menyhért* klubtitkár számolt be az eseményekben és eredményekben gazdag 1978. évi munkáról. A klubtagok az elmúlt év elején csatlakoztak a debreceni járműjavító MHSZ szocialista brigádjainak munkaverseny-felhívásához. A legkiválóbbak most oklevél és tárgyjutalomban részesültek. Az MHSZ városi és járási képviselője pedig a kiváló munka elismeréseként vörös zászlót és oklevelet adományozott a klubnak.

Asztalitenisz-verseny

A püspökladányi vasúti csomópont és a karcagi villamos alállomás dolgozói január 12-én és február 2-án asztalitenisz-versenyt rendeztek Püspökladányban, a V. építésvezetőség kultúrtermében.

A két versenyen 28 dolgozó vett részt. A mérkőzések után baráti eszmecserére került sor, megismerkedtek egymás munkájával. Megegyezés is született. A nyáron több sportágban rendeznek versenyeket a két szolgálati hely dolgozói.

SAKKVERSENYT RENDEZNEK

A Nyugati pályaudvar *Március 15.* szocialista brigádja — névadó ünnepe tiszteletére — területi egyéni sakkversenyt szervez. A jelentkezők a 45—10-es üzemi telfonszámon kapnak részletesebb felvilágosítást. A versenyt március 15-én rendezik a Nyugati pályaudvar KISZ-termében.

HÍREK

— **Dolgozók az iskolapadban.** A debreceni építési főnökség vezetői szerződést kötöttek a tuzséri általános iskola igazgatójával az írni, olvasni nem tudó dolgozók oktatására. Januárban 29-en ültek az iskolapadba, hogy sikeres vizsgát tegyenek az első, második osztályos tananyagból. Hetenként négy napon 7-től 11-óráig tanulnak, a negyven éven felüli vasutasok.

— **Nyugdíjasbúcsúztató.** Erdőtelek állomás társadalmi és gazdasági szervezetei bensőséges ünnepségen búcsúztatták Udvari József főellenőrt, az állomás egykori vezetőjét nyugalomba vonulása alkalmából. Udvari József 42 évig dolgozott a vasúton, 25 évig volt Erdőtelek állomás főnöke.

— **Tanfolyam.** A Hatvan—Salgótarján-i pft. főnökség szakszervezeti bizottsága tanfolyamot szervezett a tisztségviselők részére a csomóponton. Az oktatáson a bizalmiak és helyetteseik is részt vettek. A tanfolyamot a szakszervezeti bizottság 61 tisztségviselője sikeresen befejezte.

— **A gyermekekért.** A nemzetközi gyermekév alkalmából Murakeresztúr állomás szakszervezeti bizottsága is gyűjtést rendezett. A dolgozók több mint 3300 forinttal járultak hozzá a nemzetközi gyermekév szolidaritási alapjához.

— **Együttműködési szerződés.** A salgótarjáni síküveggyár és a körzeti állomásfőnökség vezetői 1979/80-ra szocialista együttműködési szerződést kötöttek. A megállapodás legfontosabb célja, hogy közös erővel csökkentsék a kocsiforduló időt. Az állomás vezetői vállalták, hogy szaktanácsot adnak az üveggyár szállítási osztályának, és biztosítják a megfelelő kocsitípusokat. A gyár rakodóbrigádok szervezését tervezi, hogy a kirakodás éjjel-nappal folyamatos legyen.

— **Író-olvasó találkozó.** A hatvani csomópont fiókkönyvtárában február 12-én író-olvasó találkozót rendeztek. Czakó Gábor József Attila-díjas író volt a könyvtár vendége. Műveiről és életéről beszélt az olvasóinak.

— **Szabad pártnap.** Február 12-én szabad pártnapot rendeztek a ferencvárosi csomópont vasutas művelődési házának nagytermében. Dr. Villányi Miklós pénzügyminiszter-helyettes tartott előadást a népgazdaság helyzetéről, majd kérdésekre válaszolt.

— **Havannai mozaik.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban február 6-án Tám László fotóművész diaporáma műsort adott „Havannai mozaik" címmel a nyugdíjasklub tagjai részére.

— **Diákok előadása.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ színháztermében a közelmúltban mutatkoztak be a 2-es számú általános iskola és a Batsányi gimnázium diákjainak művészeti csoportjai. A nyugdíjasklub tagjai részére adtak színvonalas, szórakoztató műsort.

— **A gyermekév sikeréért.** A miskolci járműjavító üzem dolgozói elhatározták, hogy az idén két kommunista műszakot tartanak, amelynek értékét a nemzetközi gyermekév szolidaritási alapjára és a lillafüredi úttörővasút két személyszállító kocsijának kivitelezésére fordítják.

Halálozás

Február 12-én, 42 éves korában elhunyt Tóth Zoltán, az Utasellátó Vállalat mozgószolgálatának volt igazgatója. Huszonhárom évig dolgozott a vállalatnál. Hosszú ideig az Utasellátó debreceni igazgatóságának volt a vezetője. Eredményes munkásságát több kitüntetés, közöttük a Közlekedés kiváló dolgozója és a Munka Érdemrend ezüst fokozata fémjelzi. Temetése február 28-án lesz a Farkasréti temetőben.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója.
Előfizetési díj egy évre: 26,— Ft
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—730. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok, és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és hiradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZUNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ 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, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145—010.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. MÁRCIUS 9.

NAPIRENDEN

a munkaverseny-mozgalom

A vasutas-szakszervezet elnöksége február 22-én ülést tartott. A testület elsőnek a munkaverseny-mozgalom tapasztalatait és továbbfejlesztésének lehetőségeit összegező előterjesztést vitatta meg.

Mint az a vaskos előterjesztésből kitűnik, az 1978. január 1-től hatályba lépett *MÁV Munkaverseny Szabályzatot*, mely egységes szerkezetben tartalmazza a munkaverseny célját, formáit, az elismerések, kitüntetések elnyerésének általános feltételeit, a verseny irányítását és szervezését, kedvezően fogadták a szolgálati helyeken. *Ez elsősorban annak tulajdonítható, hogy mindenki számára világosan meghatározza a munkaverseny-mozgalmat érintő sokirányú feladatokat.* Elmondható róla még az is, hogy tág lehetőséget biztosít a helyi kezdeményezéseknek.

A tapasztalatokat összegezve, az előterjesztés leszögezi: *a vasútnál rendszeresített alapvető versenyformák megfelelnek az üzem sajátosságainak.* A helyi adottságok alapján a nagyobb szolgálati helyeken, főként az üzemekben, az építési főnökségeknél, néhány fenntartási főnökségnél, a nagyobb állomásokon eredményes a verseny a részlegek, osztályok és az építésvezetőségek között.

A munkaverseny-mozgalom alapjai a szocialista brigádok. Vállalásaik akkor hatékonyak, ha a közvetlen munkahelyi feladatokra épülnek. Ezen a téren — bár jelentős előrehaladás történt — *még sok a tennivaló.* Különösen a forgalmi, vontatási, szertári szakszolgálatnál általánosak a brigádvállalások.

A szolgálati helyek többségénél nem tudták még megvalósítani, hogy a brigádok vállalásai a munkahely konkrét feladataira irányuljanak. Fontos teendő, hogy e téren jelentős előrehaladást érjünk el. Az is hiba, ha a brigádoktól mindenáron éves vállalásokat kívánnak. *Ez már magában véve is általánosságokat tartalmaz,* mert nem igazodhat a rövidebb távú feladatokhoz, pedig azáltal válhatnának konkrétabbá.

A munkaverseny célkitűzései, a központilag szervezett versenyformák összhangban vannak a hálózati feladatokkal. Az évi vállalások a szolgálati helyek, a vasútigazgatóságok egyaránt a központilag meghatározott és az alaptevékenységet elősegítő célkitűzések figyelembevételével készítik el. Ezzel is elősegíthető, hogy az elismerések, a különböző anyagi ösztönzők egyirányba hassanak.

A munkaverseny munkahelyi mozgalom. Ennél fogva a szolgálati helyeknek kell biztosítani mindazokat a személyi és tárgyi feltételeket, amelyek szükségesek a verseny szervezéséhez, kibontakozásához, a vállalások teljesítéséhez. A gazdasági vezetők ilyen irányú tevékenysége már az elmúlt évben is javult. Növekedett az olyan szolgálati helyek száma, ahol a vezetők nagy komolysággal, politikai és gazdasági hozzáértéssel foglalkoznak a mozgalommal. *Ezeken a szolgálati helyeken a munkaverseny, a brigádmozgalom dinamikusan fejlődik.*

Hozzájárult a vezetők ilyen irányú munkájának javulásához a végzett munka számonkérése, értékelése, amely az üzemi demokrácia fórumain évente rendszeressé vált. Ahhoz azonban, hogy a vezetők tevékenysége még tovább javuljon, az szükséges, hogy a számonkérés, az ellenőrzés, a vezetői ténykedés minősítése az illetékes fórumok és a felügyeleti szervek részéről még igényesebb és következetesebb legyen.

A munkaverseny-szabályzat meghatározza a munkaverseny értékelésének módját, ezzel kapcsolatban az üzemi demokrácia fórumainak hatáskörét, a területi és központi szervek feladatait. Az értékelést végző fórumok hatáskörének érvényesülése az elmúlt évben kezdődött. Az a tapasztalat, hogy a demokratikus fórumok alkalmasnak bizonyulnak a hatáskörükbe tartozó munkaverseny-eredmények értékelésére, és a különböző fokozatú elismerések adományozására.

Itt külön kell szólni *a szocialista brigádvezetők tanácskozásának hatásköréről.* A szocialista brigádok részére a bronz, ezüst, és arany fokozatú elismeréseket ez a fórum adományozza. *A fórum hatékonyságát viszont jelentősen befolyásolja a gazdasági vezető és a szakszervezeti szerv közös előterjesztése,* melyben a brigádok éves munkáját értékeli és javaslatot tesz a különböző fokozatú elismerésekre. *Az előterjesztések többsége kész tények elé állította a tanácskozás résztvevőit, mert nem tartalmazott alternatívákat, és nem adott lehetőséget az előterjesztésben foglaltak megváltoztatására, így nem alakulhatott ki azokon érdemi vita sem.*

Minden szinten következetesen érvényt kell szerezni annak, hogy *elismerésre vagy kitüntetésre csak azok a kollektívák, illetve szolgálati helyek javasolhatók, amelyek az előírt célkitűzéseket teljes mértékben teljesítették,* az általános munkaköri kötelezettségeknél többet tettek, ennélfogva konkrét tényekkel indokolható a kitüntetésre történő javaslat.

A központi irányelvek, a SZOT és a KISZ KB állásfoglalása alapján a vasút 1979. évi tervével és az ehhez kapcsolódó üzemi feladatokkal összhangban kiadásra kerültek a munkaverseny legfontosabb célkitűzései annak érdekében, hogy a vasútigazgatóságok, a szolgálati helyek és a szocialista brigádok megfelelő iránymutatást kapjanak évi vállalásaik kialakításához.

A gazdaságpolitikai követelményeknek megfelelően a vasút területén alapvető követelmény a szállítási igények kielégítése, a korábbinál

(Folytatás az 5. oldalon)

FELHÍVÁS

Vasutas Dolgozók! Elvtársak!

Március 21-én ünnepeljük *a Magyar Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulóját.* Emlékezünk a magyar tanácshatalomra, amely a magyar nép, a magyar munkásmozgalom történetének egyik legdicsőbb szakasza volt.

Büszkék vagyunk és méltán lehetünk is arra, hogy munkásosztályunk, dolgozó népünk a szovjet példát követve elsőként állt a haladás zászlóvívőinek, a szocialista forradalom győzelméért harcolóknak a táborába és tetteivel, célkitűzéseivel, terveivel maradandót alkotott, történelmi tapasztalatot és örökséget hagyott ránk, utódokra.

A szocialista forradalom győzelméért és vívmányainak védelméért küzdők sorában nagy számban voltak vasúti munkások, vasutas dolgozók is. Sokan kerültek államhatalmi, államigazgatási funkcióba, képviselték a hatalomra került népet a helyi direktóriumokban és különböző tanácsokban. A vasúti szakemberek közül azok, akik csatlakoztak a szocialista munkásmozgalomhoz — sietve láttak hozzá a közlekedés korszerű programjának, a szociálpolitikai intézkedéseknek kidolgozásához, megvalósításához.

A hatalomra került munkás még tele sem szívta tüdejét a forradalom, a szabadság mámorító levegőjével, máris veszélybe került a forradalom, a szabadság ügye és harcba szólított a szocialista haza védelme. *Az élet-halál harcát vívó Vörös Hadsereg soraiban ott voltak a vasutas vöröskatonák, akik arany betűkkel írták be nevüket a fiatal Magyar Vörös Hadsereg történetébe.* Most, az ünneplés óráiban tisztelettel gondolunk elődeink 60 évvel ezelőtti hősies helytállására, kegyelettel hajtjuk meg fejünket tetteik előtt és zászlóikat magasra emelve haladunk előre a pártunk által kijelölt úton. Akkor ünnepelünk méltóan, ha az MSZMP XI. Kongresszusa határozatainak maradéktalan valóraváltásán munkálkodunk.

Az ünneplés bizonyos külsőségekben is kifejezésre kell, hogy jusson. *Készüljünk az évforduló megünneplésére azáltal is, hogy a Magyar Tanácsköztársaság időszakában hősiesen helytálló vasutas dolgozókra is emlékezünk.* A gazdasági, a párt- és társadalmi szervezetek vezetői segítsék az évforduló méltó megünneplését. Ennek kapcsán kutassák, illetve kutattassák fel azokat a történelmi emlékeket, amelyek a szolgálati helyükhöz fűződnek. *Ünnepségeikre hívják meg a Magyar Tanácsköztársaság idején hőseiesen helytálló, még élő elvtársakat.* Kezdeményezzék, hogy szocialista brigádok válasszák névadóul a vasutas mártírokat, a Tanácsköztársaság kiemelkedő harcosait. Az ünnepségek alkalmával koszorúzzák meg a Magyar Tanácsköztársaság győzelméért és védelméért küzdő vasutas mártírok, harcosok sírhelyét, emléktábláját.

Vasutas Dolgozók! Ünnepeljük a történelmi eseményhez, a hős vasutas-munkás elődök emlékéhez méltóan a Magyar Tanácsköztársaság 60. évfordulóját!

Koszorús Ferenc,
a Vasutasok Szakszervezetének
főtitkára

Szücs Zoltán,
a MÁV Vezérigazgatója

Nagy Károly,
az MSZMP MÁV
Vezérigazgatósági Bizottságának titkára

Szegedi tervek

Hatékonyabb gazdálkodást a személy- és áruszállításban

Összevont vezetői értekezletet tartottak február 16-án Szegeden, a vasutas művelődési házban. A tanácskozáson, melyre az igazgatóság nagyobb szolgálati helyeinek vezetőit, párt-, szakszervezeti- és KISZ-titkárait hívták meg, *Lovász Lázár* vasútigazgató értékelte az 1978. évi munkát, s ismertette az idei feladatokat.

A szegedi igazgatóság dolgozói *tavaly 23,6 millió utast és közel 10,6 millió tonna árut szállítottak.* Személyszállításban főként a minőségi követelmények kerültek előtérbe. Eredményeként több mutatónál tapasztalható javulás. Ennek ellenére *még nem kielégítő egyes vonatok és állomások tisztasága, az utastájékoztatás, s az utasokkal foglalkozók magatartása.*

Az áruszállítási tervet a nemzetközi áruforgalom visszaesése miatt nem sikerült teljesíteni. Ezt még a belföldi szállítások 5,2 százalékos növekedése sem tudta ellensúlyozni. Az esetenként előforduló kocsihiány ellenére azonban *a fuvarozásra felkínált valamennyi árut elszállították.*

A munka nagyságát jól érzékelteti a fuvarozáshoz felhasznált kocsik mennyisége: az igazgatóság területén több mint háromszázezer kocsit raktak meg áruval, az ide érkező rakott kocsik száma pedig meghaladja a félmilliót. Az áruszállítási igények kielégítése mellett kocsikiegyenlítési tervüket — a feszítettség ellenére — 0,6 százalékkal túlteljesítették. Több fontos intézkedést hoztak a szállítások egyenletessé tétele érdekében: *ilyen volt az előszállítás, az átütemezett szállítások megszervezése, a hétvégi rakodások szorgalmazása.*

Az idei feladatok között első helyen szerepel a személy- és áruszállítási munka további javítása, a meglevő eszközök gazdaságos kihasználása, a takarékosság, a munkaerővel való hatékonyabb foglalkozás. Mint ismeretes, az V. ötéves terv utolsó két évében tovább csökken a vasutat igénybevevők száma, így az idén 20,3 millió utas elszállításával számolnak az igazgatóság területén. Fontos feladatnak tartják a személyszállítás minőségi színvonalának további növelését, a gyorsvonati hálózat bővítését, a zsúfoltság csökkentését, a helybiztosítás szervezettebbé tételét, a menetrendszerűség javítását, valamint az utazás kényelmének, biztonságának fokozását. Mivel az idén a technikai feltételek lényeges javulására nincs lehetőség, ezért a feladatokat továbbra is a szervezési, irányítási és ellenőrzési munka javításával szeretnék megoldani. *Arra törekszenek, hogy a személyszállításban növeljék a szolgáltatások színvonalát.* Az igazgatóság vezetői úgy döntöttek, hogy a személyszállító vonatok ellenőrzésébe a vizsgáló főkalauzok mellett bevonják a pénztárvizsgálókat, s a kereskedelmi vonali oktatókat.

Az áruszállításnál az igazgatóság 0,4 százalékos növekedéssel számol. A szállítási feladatok végrehajtása érdekében nagy gondot fordítottak az előszállítások megszervezésére. Sajnos a vállalatok nagy része nem élt a meghirdetett lehetőséggel. *Így csak tizenhat vállalattal kötöttek megállapodást 600 ezer tonna áru fogadására; 28 vállalat pedig a szállítások átütemezésére tett ígéretet.* A szállítások zavartalansága érdekében operatív intézkedési tervet dolgoztak ki, amely tartalmazza a legfontosabb teendőket.

A kocsigazdálkodásban elsődlegesnek tartják az egységes szemlélet kialakítását, a hálózati és kiemelt népgazdasági érdek biztosítását. Intézkedéseik a rakodási idők csökkentésére, a munkaszüneti napokon történő rakodások fokozására, a helyi tartózkodási idők csökkentésére, a Volán fel- és elfuvarozás gyorsítására irányulnak.

A hatékonyabb gazdálkodás érdekében fokozott mértékben igénybe veszik az üzemi demokrácia fórumait, a vasutas kollektívák, a szocialista brigádok cselekvő közreműködését.

G. J.

Átadták a vándorzászlót a záhonyi átrakókörzetnek

Mint arról lapunk 4. számában beszámoltunk, a záhonyi átrakókörzet sikerével zárult a nemzetközi munkaverseny 1978. II. félévi szakasza. A Záhonyban tartott ünnepségen adták át *Záhony* és *Eperjeske Rendező* állomásoknak az ungvári aligazgatóság és a debreceni igazgatóság által alapított Vörös vándorzászlót, a *záhonyi vontatási főnökségnek* a vándorserleget, a *záhonyi átrakókörzetnek* pedig a lvovi és a debreceni igazgatóság Vörös vándorzászlaját.

Az eredmények összegezését és a további tennivalókat rögzítő jegyzőkönyvet szovjet részről *A. P. Gargala*, a lvovi vasútigazgatóság vezetőjének első helyettese, *A. P. Korlykov*, a vasutas szakszervezet lvovi titkára, magyar részről pedig *Kulcsár József* vasútigazgató és *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára írta alá.

A delegáció tagjai elhatározták, hogy az 1979. I. félévi eredmények értékelésére szovjet területen kerül majd sor.

Tömegáruval rakott vagonok Eperjeskén (Képriportunk a 4. oldalon)
(Bojkor József felvétele, MTI)

13 millió forint megtakarítás

Miskolcon töretlen az újítási kedv

A miskolci igazgatóság újítói évek óta szép eredményeket érnek el. 1978-ban minden eddigi teljesítményüket túlszárnyalták. Az igazgatóság területén *1978-ban összesen 1131 újítási javaslatot nyújtottak be, mely 10,4 százalékkal több az 1977-ben beadott újításoknál.* A bevezetett újítások száma 7 százalékkal emelkedett.

Az újítások gazdasági haszna 13 millió forintot eredményezett. Az igazgatóság területén, még sohasem zártak ilyen jó eredménnyel újítási évet. A jó eredményt annak köszönhetik, hogy a KMP megalakulásának 60. évfordulójára meghirdetett újítási hónapok alatt igen sok olyan dolgozó kapcsolódott a mozgalomba, aki eddig nem foglalkozott újítással. Az igazgatóság területén összesen 1642-en adtak be újítást, közülük 896 dolgozó részére több mint egymillió forint újítási díjat fizettek ki.

A beadott újítások 76 százalékát szocialista brigádban dolgozók adták be. Az igazgatóság által meghirdetett újítási versenyt, *Miskolc-Tiszai pályaudvar „Béke" szocialista brigádja nyerte el, 52 beadott és 20 elfogadott újítással.*

Hatvan éve történt

Vasutasok a Tanácsköztársaság vezető posztjain

Miután 1919. március 20-án a Vix-jegyzék megadta a kegyelemdöfést a szocialista forradalom lázában égő ország polgári kormányának, az események gyorsan követték egymást. A szervezett munkásság készen állt a bebörtönzött kommunisták kiszabadítására és a hatalom átvételére. *Landler Jenő* a szociáldemokrata pártvezetőség megbízásából március 21-én délelőtt megjelent a Gyűjtőfogházban, hogy *Kun Bélával* az egyesülés lehetőségéről tárgyaljon.

Szántó Béla visszaemlékezésében így írta le Landler és Kun Béla történelmi jelentőségű találkozását. A Gyűjtő foglyai tudtak az eseményekről, mégis meglepődtek, amikor a tárgyalással megbízott Landler Jenő tekintélyes alakja feltűnt a fogház udvarán. Kun elvtárs után érdeklődött. Vágó és én Kun cellájába kísértük. Kun Béla hangosan diktálta a nemzetgyűlés elleni felhívást, úgy hatott, mintha szónoki emelvényről beszélne a tömegekhez. Amikor a folyosóra léptünk és Landler meghallotta Kun Béla hangját, megjegyezte:

„Hogy kiabál, igazán takarékoskodhatna holnapra a hangjával!"

Megvan a megoldás

De már ott álltunk Kun Béla cellájában. Landler látogatása Kun Bélát is meglepte, érezte, hogy valami egészen rendkívüli dologról lesz szó.

„Atyafi! Épp most akarom elsózni a levesüket!" — mondta Kun gúnyosan Landlernek. *„Éppen egy felhívást diktálok a nemzetgyűlés ellen."*

„Ne fáradjon vele, az események nem adnak időt ilyen ostobaságokra!" — válaszolta Landler és rögtön folytatta: „Az antant jegyzékéről bizonyára tud... A pártvezetőség éppen most tartja ülését, hogy megvitassa a helyzetet. Amíg ott voltam, a hangulat azt mutatta, hogy a tiszta szociáldemokrata kormány is a lehetetlenséggel határos. *Garami, Buchinger* és *Peidl* kivételével mindenki azt akarja, hogy a kommunistákkal közösen vegyük át a hatalmat. Engem küldtek ide, hogy ezeket közöljem önökkel. A platform lenne: *a két párt egyesülése a Kommunista Párt platformján, a hatalom átvétele és a proletárdiktatúra kikiáltása.* Ha önök elfogadják ezt a platformot, akkor a kormány még ma megalakulhat. Garami, Buchinger és Peidl nem lépne be az egyesült pártba."

A KMP nem térhetett ki az egyesülés elől, mert a hatalom átvételének ez volt az előfeltétele. A Gyűjtőfogházból Landler Jenő visszasietett a szociáldemokrata pártvezetőség ülésére. Örömtől sugárzó arccal tárta szélesre maga előtt az ajtót és ezt kiáltotta: *„Megvan a megállapodás!"* A pártvezetőség azonnal elhatározta, hogy bizottságot küld ki a Gyűjtőfogházba a megállapodás megkötésére. Délután öt órakor a szociáldemokrata és a kommunista párt képviselői aláírták a megállapodást pártjaik egyesüléséről és a munkáshatalom megteremtéséről. A Budapesti Munkástanács még aznap este szentesítette a történelmi megállapodást és proklamálta a proletárdiktatúrát. *Megalakult a Forradalmi Kormányzótanács. Békésen győzött a proletárforradalom.*

F. Bede László

Megvalósult a munkásegység

A fővárosban a forradalom erejét demonstráló vörös szalagos katonák és katonasapkás munkások meneteltek az esti órákban. Birtokba vették a várost, őrséget állítottak a középületek, a kaszárnyák, a postahivatalok, a pályaudvarok, a bankok és a gyárak elé. *A vasutasok sem hiányoztak közülük.* Brauer Ferenc 35 éves déli vasúti hivatalnokot például a Tanácsköztársaság leverése után azért ítélték 12 évi fegyházra, mert március 21-én este mintegy harmincnegyven főből álló fegyveres csapat élén megjelent a Déli Vasút budai állomásán (ma: Déli pályaudvar) és a győztes proletariátus nevében birtokba vette azt.

Landler Jenő március 21-én este a munkásegység megvalósulásának s a proletárdiktatúra kikiáltásának örömhírével sietett a vasutas bizalmiak már korábban összehívott gyűlésére. A vasúti távírdák azonnal továbbították Landler beszédének kivonatát. A vidéki munkástanácsok számos községben ebből a forrásból értesültek az örömhírről.

Reggelre friss plakátok és kiáltványok borították a falakat.

„Mindenkihez!"

„Magyarország proletársága a mai nappal a maga kezébe vesz minden hatalmat..." Így kezdődött az egyesült párt és a Forradalmi Kormányzótanács kiáltványa, amely ezeréves történelmünk új fejezetének kezdetét hirdette. Hangsúlyozta, hogy csak a proletariátus diktatúrája, a munkások és földmíves szegények tanácshatalma mentheti meg az országot a gazdasági összeomlás anarchiájától és az antant katonai megszállásától. *„A polgári világ teljes összeomlása, a koalíciós kormányzás csődje kényszeríti rá Magyarország munkásságát és parasztságát erre a döntő lépésre."* E heroikus feladatra vállalkozó proletariátus nevében „kijelenti a teljes eszmei és lelki közösséget az oroszszovjet kormánnyal, fegyveres szövetséget ajánl Oroszország proletárjainak." Testvéri üdvözletét küldi Európa és Amerika munkásságának, s fölszólítja őket: „kövessék a magyar munkásság példáját... szövetkezzenek Moszkvával, állítsák föl a Tanácsköztársaságot..."

A felhívás reálisan és kendőzetlenül figyelmeztetett arra, mennyi nehézséggel és áldozattal kell megküzdenie a magyar munkásságnak, ha elindul az új úton. *„Nélkülözések, nyomorgás, szenvedés várakozik ránk ezen az úton. És mégis rá kell lépnünk, és mégis rá merünk lépni, mert bízunk a magyar proletárság hősiességében és áldozatkészségében.* Rá kell lépnünk, mert csakis így vihetjük győzelemre a szocializmus világot megváltó ügyét. Minden munkást és földmívest fölszólítunk, hogy dolgozzon, termeljen vagy álljon be a proletárhadseregbe, verejtékével, vagy vérével áldozzon az eszme diadaláért. *Bármi várjon ránk, a szocializmus ügyének győznie kell!"*

A csepeli szikratávírón — amelynek védelmét 22-ére virradó éjszaka a Munkástanács parancsára a csepeli vörösgárda vette át a francia gyarmati katonáktól — Budapest öt nyelven üzent a világnak: *„Mindenkihez! Jelentjük a világ munkásainak, hogy Magyarországon a szociáldemokrata párt és a kommunista párt szocialista párttá egyesültek, és az egész munkásság, katonaság és parasztság nevében megteremtették a proletárdiktatúrát, amely egyetlen csepp vér kiontása nélkül átvette az államhatalmat..."*

A munkáshatalom megteremtéséért önfeláldozóan harcoló vasúti munkások közül sokan lettek a Tanácsköztársaság államhatalmi és államigazgatási szerveinek tisztségviselői. A hatalomra kerülő népet képviselték a községi, a járási és a megyei tanácsokban éppúgy, mint a budapesti 500-as tanácsban, s a Tanácsok Országos Kongresszusán.

A népet képviselték

A 60. évfordulón két olyan vezető funkcióba került vasúti munkást mutatunk be, akikről még nem emlékeztünk meg a Magyar Vasutas hasábjain.

F. Bede Lászlót, a szolnoki műhely 28 éves esztergályosát megválasztották a Szolnok megyei Direktórium tagjává. Szolnokon született, *s az ottani MÁV műhelyben lett szakmunkás és az ifjúmunkás mozgalom aktív résztvevője.* A szocialista vasutasmozgalomban főként politikai nevelő munkát végzett, de szervező tevékenységet is folytatott. A világháború éveiben a szolnoki műhelymunkások mozgalmának egyik városszerte ismert vezetője. 1918 márciusban a szolnoki szociáldemokrata pártvezetőségbe került, az őszirózsás forradalom után a szolnoki munkástanács tagja, s a kommunista szervezkedés egyik kezdeményezője. A KMP szolnoki szervezetének megalakulásakor, 1919. január 12-én az ideiglenes pártvezetőség elnökévé választották. *A Tanácsköztársaság kikiáltásakor a megye egyik legnépszerűbb vezetője.* A Tanácsok Országos Gyűlése a legmagasabb államhatalmi szervbe, a Szövetséges Központi Intéző Bizottságba delegálta. A munkáshatalom megdöntését követően, 1920 áprilisában a tiszti különítmények brutálisan meggyilkolták. Szülővárosa utcát nevezett el róla s emléktáblájánál rója le időről időre kegyeletét.

Csuta Károly, a sátoraljaújhelyi MÁV műhely asztalosa Gyulán született 1883 tavaszán. Mesterségbeli tudást is, emberséget is tanult mesterétől, a nála mindössze kilenc évvel idősebb *Dundel Károlytól*, a Tanácsköztársaság mártírhalált halt helyi vezetőjétől.

A segédlevél megszerzése után Csuta Károly budapesti bútorgyárakban — *Lingel Károlynál* a Rózsa utcában, majd Krammer udvari szállítónál — dolgozott. Tizenkilenc éves korában lépett az asztalos szakegyletbe és tagja lett a szociáldemokrata pártnak. 1902-től hat évtizedig küzdött megtorpanás nélkül osztálya, népe boldogabb jövőjéért.

Csuta Károly

A vasutasok mozgalmával az 1904-es országos vasutas sztrájk idején került kapcsolatba, amikor az asztalos szakegylet elnökének felhívására a sztrájkolok közé sietett, hogy szolidaritásukról biztosítsa s kitartásra buzdítsa a harcolókat. A tényleges katonai szolgálat évei után, 1910-ben — Landler Jenő kérésére — Sátoraljaújhelyre költözött és a vasúti műhelyben vállalt munkát. Így került a szocialista vasutasmozgalomba.

Nehéz feladatra vállalkozott. A sátoraljaújhelyi MÁV műhely főnöke az a *Szepesi Simon* volt, akinek neve 1904-től mint *„szocialistafaló mintafőnök"* vált hírhedtté. *Csuta Károly eredményes szervező munkát végzett. 1916-ban megválasztották a műhely főbizalmijává.* A sátoraljaújhelyi műhelymunkások aktív részvevői voltak az 1917—1918-as nagy háborúellenes sztrájkmozgalomnak. A háború idején már ismert vezetője a sátoraljaújhelyi szervezett munkásoknak. A szociáldemokrata párt képviseletében 1918. október 31-től alelnöke a sátoraljaújhelyi Nemzeti Tanácsnak.

Hat évtized a munkásmozgalomban

A Tanácsköztársaság győzelmekor a megyei Direktórium elnöke lett. Tisztségében megerősítették az áprilisi tanácsválasztások is. Elsősorban a tanácshatalom helyi szerveinek kiépítésén munkálkodott, de Zemplénben nagy erőfeszítéseket igényelt a munkáshatalom védelmének szervezése is. A székely hadosztály árulását követően összeomlott a tiszántúli front. A csehszlovák imperialista csapatok április 30-án bevonultak Sátoraljaújhelyre. *Csuta Károly társaival az utolsó pillanatig fegyverrel védte a megye székhelyét s június 6-án elsőként érkezett vissza a Vörös Hadsereg által felszabadított városba.* Az egyhónapos megszállás után nehéz feladatot jelentett a munkáshatalom újjászervezése. Erélyesen küzdött nemcsak az ellenforradalmárok, hanem a lumpen elemek ellen is, akik a proletárhatalmat saját céljaikra kívánták kamatoztatni. Javaslatára a sátoraljaújhelyi munkástanács július 29-én elhatározta, hogy a proletárdiktatúra megszilárdítása érdekében eltávolítja a vezetésből a szervezett munkások bizalmára méltatlanná vált tisztségviselőket, szigorú tagfelülvizsgálattal megtisztítja és újjászervezi a pártot. A határozat végrehajtására azonban már nem volt lehetőség.

A Tanácsköztársaság leverése után először a *fehérterrorista különítmények kezébe került, majd 10 évi börtönre ítélték.* 1922-ben, a fogolycsere keretében a szovjethatalom megmentette egy újabb pertől és a kilátásba helyezett halálbüntetéstől. A Szovjetunióban különböző faipari üzemek vezetőjeként dolgozott. A második világháborúban kitüntették Moszkva védelméért.

1945 végén tért haza. Már túl volt a hatvanon, de fiatalos lendülettel vetette magát az országépítő munkába. *Kezdetben szakszervezeti titkár és az MKP üzemi szervezetének elnöke a MÁV Istvántelki főműhelyben, a mai Landler Jenő Járműjavítóban. 1948-tól a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének alelnöke.* 1948-tól a Vasutasok Szakszervezetében, 1950-től a Vasúti Főosztályon, 1953-tól a Vasútpolitikai osztályon dolgozott.

Hetvenéves volt, amikor visszavonult az aktív vasúti szolgálattól, a munkásmozgalom érdekében folytatott tevékenysége azonban ekkor sem szakadt meg. 1962. március 1-én bekövetkező haláláig nevelte a párt ifjú harcosait. Élete az öntudatos munkás nagyszerű példája: *hat évtized a munkásmozgalom szolgálatában.*

Gadanecz Béla

A gyermekekért — nemcsak a gyermekévben

A kisújszállási pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága fontos feladatának tartja a *gyermekekről, a nagycsaládosokról való gondoskodást.* Ezt a szocialista brigádok is tevékenyen segítik. Tavaly például segítették Debrecenben az Úttörővasút felújítását.

A szakszervezeti bizottság a vasutas gyermekek részére rendszeresen tart gyermeknapot. Ennek keretében, a kisújszállási strandfürdő területén vendégül látják a vasutasok gyermekeit, s részükre ügyességi sportversenyeket tartanak.

A szocialista brigádok tagjai rendszeresen vállalják a gyermeklétesítmények, játszóterek építését, felújítását, karbantartását. A szocialista brigádok a tavalyi kommunista műszak bevételéből *a „Nemzetközi Gyermekév" gyermekszolidaritási alapjára 10 ezer forintot fizettek be.*

A szakszervezeti bizottság, a KISZ-szervezet úttörő kapcsolatát is segíti: a felújított vasutas kultúrotthon technikai eszközeit, újabban a 16 milliméteres vetítőgépet is felhasználják az oktató-nevelő munkában.

Az elmúlt évek példái tanúsítják, hogy nem „gyermekévi" kampányfeladatról van szó, hanem a nagycsaládosok és a gyermekek következetes segítéséről, támogatásáról.

★

A budapesti igazgatóság osztószertár főnökségének *„Csapajev"* szocialista brigádja minden fizetéskor pénzt gyűjt, amit év végén a kőszegi MÁV Nevelőotthon vezetősége által kijelölt tanulóknak karácsonyi ajándékként adnak át. Tavaly *Balogh László* 6/a osztályos tanulót jelölte ki a nevelőotthon vezetősége.

Ajándékkal és az OTP-nél elhelyezett 1000 forinttal örvendeztették meg. A 8. általános iskola elvégzéséig minden évben hasonló összeget helyeznek el az OTP-ben. Az összegyűjtött pénzből majd ruhát vásárolnak részére.

Az ajándékot a brigád tagjainak nevében *Tukarcs János* és *Óvári Béla* vitte el Kőszegre, és a nevelőotthon vezetőinek jelenlétében adták át *Balogh Lászlónak.*

★

A *miskolci járműjavítóban* február 24-én kommunista műszakot tartottak, amelyen több mint hétszáz dolgozó vett részt. A műszak értékének egy részét a gyermekintézmények javára ajánlották fel.

A kommunista műszak során folytatták az üzem KISZ-bizottsága által vállalt két panoráma kocsi elkészítését a lillafüredi úttörővasút részére. A 3600 óra társadalmi munkát igénylő kocsikat tavasszal szeretnék átadni az úttörővasútnak.

★

Kommunista szombatot tartottak a Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségen a nemzetközi gyermekév alkalmából. A *Kandó Kálmán* ifjúsági szocialista brigád felhívásához a főnökség többi szocialista brigádja is csatlakozott. A kommunista műszak értékét felajánlották a gyermekeknek.

Iskolaelőkészítés — óvodásoknak

A budapesti igazgatóság óvodájában a közelmúltban „nyílt napot" rendeztek, amelyen részt vehettek a szülők is. A nagycsoportos gyerekek iskolaelőkészítő foglalkozásait 24 szülő tekintette meg. Az óvoda vezetői a jövőben is rendeznek hasonló foglalkozásokat. *(Képünkön a foglalkozás egyik pillanata látható)*

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évekhez hasonlóan 1979-ben is Budapesten rendezi meg *a XXIX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.*

A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok és családtagjaik vehetnek részt, *maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, népművészeti tárgyakkal.* A műveket 1979. június 4-ig kell eljuttatni a kiállítást rendező bizottsághoz. Cím: *Budapest, Népszínház utca 29.*

A festményeket, grafikákat kiállításra alkalmas, megfelelően bekeretezett álapotban kérjük beküldeni. Minden művet névvel és címmel kérünk ellátni. A késve érkezett műveket nem áll módunkban zsüriztetni. A beérkezett anyagokat hivatásos művészekből álló bíráló bizottság vizsgálja felül és tesz javaslatot a díjazásukra.

A vasutas-szakszervezet elnöksége a következő témájú műveket díjazza:

Festészet:

1. A legjobb emberábrázolás festményben vagy grafikában	2500 Ft
2. A legjobb munkásmozgalmi ábrázolás festményben vagy grafikában	2500 Ft
3. A legjobb munkaábrázolás festményben vagy grafikában	2000 Ft

Szobrászat:

1. A legjobb emberábrázolás	2500 Ft
2. A legjobb munkásmozgalmi ábrázolás	2500 Ft
3. A legjobb munkaábrázolás	2000 Ft

A nemzetközi gyermekév alkalmából e témát feldolgozó: festmény, grafika vagy szobor 3000 Ft

Ipar- és népművészet:

1. A legjobb ipar- vagy népművészeti tárgy 1000 Ft

A szakszervezet elnöksége külön díjat tűz ki olyan műalkotásokra, amelyek jellemzően ábrázolják a vasút fejlődését, a vasutasok megváltozott élet- és munkakörülményeit:

Festészet:	2000 Ft
Szobrászat:	3000 Ft
Grafika:	1000 Ft

NŐNAPI KÖSZÖNTŐ

Asszonyokat, lányokat köszöntött március 8-án a nemzetközi nőnapon a haladó világ. A nőmozgalom kezdetén jogokért, egyenjogúságért harcoltak a nők. Ma már sokkal gazdagabb a világ asszonyainak, lányainak harci programja, s a korábbinál messzehangzóbb a követelés. Egyike ezeknek a béke utáni vágy. Nem lehet elégszer a nőmozgalom zászlaira írni, és nem lehet soha kiiktatni a követelések sorából. Különösen aktuális ez most, amikor Vietnam földjén ismét fegyverek dörögnek.

Nemes cél még „az egyenlő munkáért, egyenlő bért" elve, amelynek megvalósításáért a mi társadalmunkban is van még tennivaló.

Ezen a napon a tavasz első virágaival kedveskedtünk a családban és a munkahelyen a nőknek. Kedves gesztus és jóleső figyelem ez, de a legértékesebb talán az lenne, ha a hétköznapokon is több tisztelet, megbecsülés, segítség jutna a lányoknak és az anyáknak egyaránt. Ez a legtöbbet érő, ünnep után is jóleső, igazi ajándék ...

SZERVEZETI ÉLET

A bizalmi beszámolója jól tükrözte a kis közösség munkahelyi életét

A debreceni vontatási főnökségnél külön műhelybizottságot alkotnak a mozdonyvezetők, fűtők, segédkezelők és mozdonyfelvigyázók. A közel 400 tagú műhelybizottság titkárával, *Dézsi Ferenc* mozdonyvezetővel arról beszélgettünk, hogyan tudnak színvonalas és tervszerű alapszervezeti munkát végezni, hiszen az utazók munkarendje szinte személy szerint különböző.

— A szakszervezeti és üzemi demokrácia érvényesülésének biztosítása nagy erőfeszítést követel a gazdasági és műhelybizottság vezetőitől egyaránt. *Nálunk tervszerűség nélkül nem funkcionálhatna az alapszervezet és a bizalmi csoport sem.* A vezénylők a taggyűlések és a bizalmi csoportértekezletek előre megadott rendjéhez igazítva készítik a munkabeosztást. Ebben a kollektívában a szervezeti élet rendszeressége is megszeghetetlen törvény — mondja Dézsi Ferenc.

— Hogyan tudják ilyen körülmények között érvényesíteni a tagság érdekvédelmét?

— Húsz bizalmi csoport működik a műhelybizottság irányítása alatt. A műhelybizottság egy-egy vezetőségi tagja is részt vesz minden bizalmi csoportértekezleten, ahol elmondja a műhelybizottság értékelését a bizalmi és csoportja munkájáról. Ma például *Egri László* 20 tagú bizalmi csoportja tart értekezletet. Ezen én tolmácsolom a műhelybizottság véleményét munkájukról.

Néhány perc múlva kezdődik a tanácskozás. Én is a műhelybizottság titkárával tartok. Egri László 1957 óta bizalmi. Most is nagy felelősséggel készült a beszámolóra. Részletesen elemezte a csoport elmúlt évi munkáját. Hangsúlyozta többek között, hogy a múlt évben a mozdonyszemélyzet hibájából nem történt szolgálatképtelenség. Ha a forgalom úgy kívánta, a csoport tagjai azonnal jelentkeztek szolgálatra. Ezzel csökkent a vonatok várakozási ideje.

A főnökség területén villamos, dízel- és gőzvontatás van. Ez befolyásolja a mozdonyvezetők foglalkoztatását, vezénylését. Hamarosan megérkeznek az M. 41-es gépek is. *Bajdics György* és *Dajka Pál* mozdonyvezetők típusismeret szerzésen vettek részt a nyíregyházi vontatási főnökségen.

A csoport két tagja: *Füzesi Tihamér* és *Egri László* balesetelhárításért tavaly igazgatói jutalmat kapott. A bizalmi elmondotta azt is, hogy *Horváth József* a Marxista—Leninista Esti Egyetem szakosítóján, *Prógli István* pedig az általános tagozaton tanul. Tizen párt-, a többiek pedig szakszervezeti politikai oktatáson vesznek részt. A beszámolót vita követte. Tizenegyen mondtak véleményt. *A hozzászólók valamennyien szorgalmazták a menetrendszerű közlekedés akadályainak elhárítását, bírálták azokat az állomásokat, amelyek forgalmistái rendszeresen későn kezelik a jelzőket.* Javasolták az az energiatakarékossági prémiumszabályzat felülvizsgálatát és módosítását is.

A műhelybizottság véleményét Dézsi Ferenc műhelybizottsági titkár tolmácsolta. Elmondotta, hogy a csoport gazdasági, politikai, társadalmi és egyéb tevékenysége az átlagosnál jobb. A csoport tagjai aktív szószólói voltak az üzemi és a szakszervezeti demokráciának.

A bizalmi beszámolója sokrétűen elemezte a kis kollektíva munkahelyi életét, eredményeit, gondjait.

Hasznos értekezlet volt ...

Volosinovszki János
a területi bizottság titkára

KÉT VÉLEMÉNY

A bizalmi csoportértekezletek az őszinte eszmecserék fórumai

A szolnoki járműjavító szakszervezeti bizottsága intézkedési tervben rögzítette az elmúlt évi munkát értékelő bizalmi tanácskozások, beszámolók rendjét. A csoportértekezletek egy részét már megtartották. Az eddigi tapasztalat az, hogy az értekezletek az őszinte, eszmecserék fórumai voltak. Ez a véleménye *Homonnai János* Állami-díjas szocialista brigádvezetőnek, a tüzikovácsok bizalmijának és *Járvás Gyuláné* bizalminak is.

— *Sikeres volt a bizalmi csoportértekezletünk* — mondja Homonnai János. — *Nálunk folyamatos a termelés, nincsenek anyagellátási gondjaink.* Ez meghatározója a munkahelyi légkörnek is. Mi elsősorban bérmunkát végzünk. A ceglédi Útgép javítónak fogaskerekeket, tengelyeket, a kunszentmártoni Épületelem Gyárnak pedig alkatrészeket gyártunk. A gép- és alapanyag-ellátás jó. *Januári tervünket 110 százalékra sikerült teljesíteni.*

Járvás Gyuláné, a műszerészek egyik bizalmija már nem ennyire elégedett. Az anyagellátási gondokra panaszkodik. Gyakran hiányoznak a személykocsikhoz szükséges félvezetők és ellenállások.

Szó volt a tanácskozáson a szakszervezeti munka tekintélyéről, a bizalmiak jog- és hatáskörének bővüléséről, a védőruha-ellátásról. Napirendre került a szociális ellátás, közöttük az üdültetés is.

— *Sajnos, azok is panaszkodnak, akik sohasem járnak üdülni* — jegyzi meg Homonnai János, aki tagja az üdültetési bizottságnak is. — *A dolgozók a nyári beutalók számát tartják kevésnek. Őszre és tavaszra nagyon kevesen fogadnak el beutalót.* Télen még Hajdúszoboszlóra sem akarnak elmenni, pedig a víz gyógyító hatására sokan rászorulnak. Márciusra még most is van üdülőjegyünk. *Csontos István* tüzikovács három gyermekével a közelmúltban nyaralt a Balatonon. A jövőben még tovább kell szélesíteni a nagycsaládosok üdülési lehetőségét.

A szolnoki járműjavítóban március végére minden bizalmi csoportnak meg kell tartani a beszámoló értekezletet. Ezt a műhelybizottságok vezetőségének beszámolója követi. Ezek a tanácskozások a szakszervezeti demokratizmus továbbfejlesztésének hatékony fórumai. Tapasztalatait minden szakszervezeti bizottság hasznosíthatja.

(Kőhidi)

Sike Katalin forgalmista szeretne lenni

Sike Katalin alig múlt 16 éves, amikor családi körülmények miatt abba kellett hagynia a közgazdasági szakközépiskola negyedik osztályát. Mivel nem akart a szülei terhére lenni, jelentkezett a Miskolc—Tiszai pályaudvar felvételi irodáján. Ahogy elmondotta, maga sem számított arra, hogy felveszik a vasúthoz. Mint fiatalkorút hat órás munkaidővel alkalmazták.

— *Mire betöltöm a 18. életévemet, már „öreg" vasutas leszek* — mondotta mosolyogva.

Alig egy év alatt két szakvizsgát tett le sikeresen és most a harmadikra készül. *Legfőbb vágya, hogy forgalmi szolgálattevő legyen.* Szeptemberben a forgalmi vizsga megszerzésével szeretné ünnepelni 18. születésnapját.

Mint KISZ-csoport bizalmi a társadalmi munkából aktívan kiveszi a részét, s *bekapcsolódott az újítómozgalomba is.* Eddig öt újítást adott be, és boldog, hogy kettőt elfogadtak, illetve megvalósítottak. Mint fiatal vasutas a beilleszkedéshez minden segítséget megkap az idősebb kollegáktól, különösen a *„Béke"* szocialista brigád tagjaitól.

— *Én igazán elmondhatom, hogy a vasúton szerettem meg a vasutat, hiszen családunkban nincs vasutas.* Nekem a fizetéssel és a bánásmóddal nincs bajom. Ezzel általában a többi fiatal is elégedett. Mivel azonban messzebbre tekintünk, azt is látjuk, *hogyan törődnek a munkában elfáradt idősebb vasutasokkal.* A nehéz szolgálat mellett talán ez is egyik oka annak, hogy kevés fiatal marad a vasútnál.

Kisvárdai János

FIATALON

Vezető asszisztens a MÁV-kórház rendelőintézetében

Tóth Mariann a MÁV budapesti rendelőintézetének sebészeti ambulanciáján dolgozik. Vezető asszisztens, talán a legfiatalabb az intézetben.

— *Májusban lesz tíz éve, hogy ide kerültem* — mondja. — *Ez az első munkahelyem, jól érzem itt magam. Az 1975-ös év emlékezetes dátum az életemben. Ekkor választottak meg szakszervezeti bizalminak és beosztásom is változott: vezető asszisztens lettem.*

Az asztalán levő naptárát lapozgatom. A leggyakoribb bejegyzések: *vezető asszisztensi értekezlet, KISZ- és párttaggyűlés, szakszervezeti megbeszélések, brigádprogramok.* A délelőtti operációknál általában ő asszisztál.

— Két évvel ezelőtt alakítottuk meg a *dr. Lummitzer Sándor* szocialista brigádunkat — folytatja. — Dr. Lummitzer Sándor neves orvos volt, több jelentős felfedezését tartja számon az orvostudomány. Sokáig vasutas orvosként dolgozott, ezért választottuk őt névadónknak.

Náluk a brigád- és a szakszervezeti munka szorosan összekapcsolódik. Az osztály tizenhét tagja egyben brigádtag is. A háromhetenként tartott szakszervezeti összejöveteleket mindig összekapcsolják a brigádmegbeszélésekkel.

— *Én összekötő vagyok a szakszervezeti bizottság és az osztály között.* Beutalók, segélyek és egyéb ügyekben intézkedem. A jutalmak elosztása is demokratikus. A KISZ- és a párt képviselőjével, valamint az osztályvezető főorvossal közösen döntünk. *Meghallgatják a véleményem, tiszteletben tartják a bizalmi jogait.*

Tóth Mariann hetente két alkalommal 11 és fél órát, háromszor pedig 6 és fél órát dolgozik. Azért tervezték így a munkaidőbeosztást, mert délutánonként kevesebb orvosra és asszisztensre van szükség. A tapasztalatok szerint hiába tart a rendelés este hétig, a betegek zöme a délelőtti órákban keresi fel a rendelőt.

Lassan megtelnek vasutasokkal a folyosói padok. Búcsúzni kell. A betegeket nem szabad sokáig várakoztatni. Ez itt alapszabály.

Palásti Marianne

A Thália Színház vezetői a vasutas-szakszervezetben

Szakszervezetünk és a Thália Színház között immár másfél évtizede gyümölcsöző az együttműködés. A színház vezetői és művészei az elmúlt években, a munkás—művész találkozók keretében, nagyon sok vasúti szolgálati helyet látogattak meg, hogy a színházművészetről beszéljenek hallgatóiknak. Szakszervezetünk pedig több alkalommal szervezett teltházakciót a Tháliába a vasutasdolgozók részére.

A szakszervezet és a színház vezetői között is rendszeresek a találkozások. Legutóbb, február 21-én, *Koszorús Ferenc főtitkár* meghívására, a színház vezetői, *Kazimir Károly* igazgató-főrendező, Kossuth-díjas kiváló művész, *Sivó Emil* gazdasági igazgató, művészei közül *Hámori Ildikó, Inke László, Verebély Károly* és *Benkő Péter* látogatott el a vasutasszakszervezetbe.

Erre a találkozóra is, miként a korábbiakra, szívélyes légkörben került sor.

ÖREGEK NAPJA BÁNRÉVÉN

Bánrévén, a község művelődési házában a közelmúltban a helyi gazdasági és társadalmi szervek segítségével rendezték az öregek napját, amelyen sok nyugdíjas vasutas is megjelent. A résztvevőket *Kovács Béla*, a községi tanács elnöke és *Erősvölgyi András*, a járási Vöröskereszt szervezet küldötte köszöntötte. Utána a helyi általános iskola színjátszó csoportja vidám műsorral szórakoztatta a megjelenteket, majd a rendezők ebéden látták vendégül őket.

A jól sikerült öregek napja zenés, táncos szórakozással ért véget.

Munkavédelmi vetélkedő

A pécsi igazgatóság által indított 1978. második félévi munkavédelmi verseny győztese — a pályafenntartási főnökségek között — a nagykanizsai pft. főnökség lett. A kapott tízezer forint jutalomból 8200 forintot munkavédelmi vetélkedő rendezésére fordítottak. A döntőbe 29 dolgozó jutott.

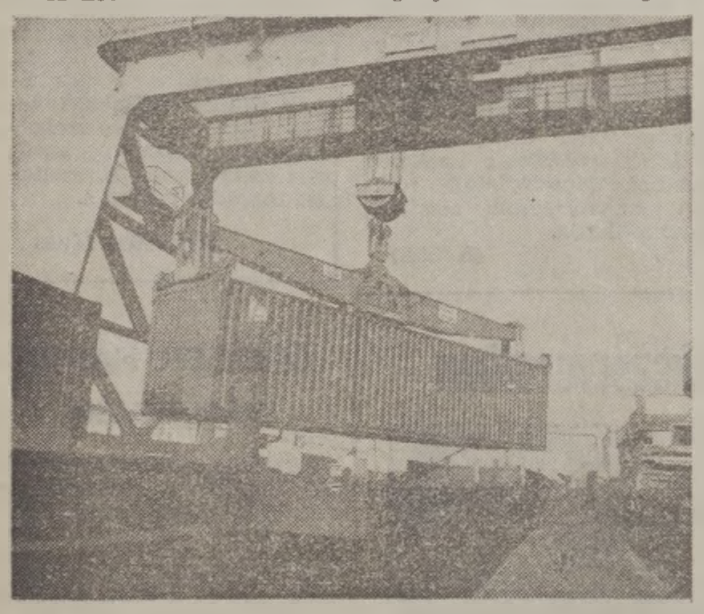
Az első három helyet a barcsi pályafenntartási műhely lakatosai szerezték meg: *Gerencsér Károly, Csuti József* és *Arató György.*

Pillanatképek Záhonyból

Három évtized alatt hétszázszorosára nőtt a vasúton lebonyolított árucsere-forgalom hazánk és a Szovjetunió között. A háború utáni első esztendőben hetvenötezer tonna áru ment át a határállomáson. A záhonyi üzemigazgatóság átrakó körzetében évente már csaknem húszmillió tonna árut mozgatnak meg.

Fékpróba Eperjeske rendező pályaudvaron. Balázsi István tolatásvezető munka közben

A kocsirendezést korszerű vágányfékberendezés segíti



Eperjeske konténerpályaudvaron is nagy a forgalom. Az üzemfőnökség műszaki-fejlesztési csoportja tervezte a konténermegfogó szerkezetet, amely a rakodást gyorsítja

Automatikus mérlegelő berendezés teszi lehetővé a pontos és gyors munkát Eperjeske rendezőn. Fajván Józsefné a berendezést kezeli

(Bajkor József képriportja, MTI)

A FELSZABADULÁS 35. ÉVFORDULÓJÁRA

Megrendezik a szocialista brigádok II. országos szellemi vetélkedőjét

Hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete elhatározta, hogy megrendezi a *vasutas szocialista brigádok II. országos vetélkedőjét.* Ennek szervezésével kapcsolatos tudnivalókat a *Hivatalos lap* 5. számában közölték.

A gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek adjanak segítséget a brigádvezetőknek a vetélkedőn való részvételhez. A vasútigazgatóságok március 31-re jelölik ki azokat a szolgálati helyeket, amelyek önállóan rendezik a vetélkedőt és azokat amelyek brigádjai más szolgálati helyen versenyeznek majd. A szolgálati helyeken a vetélkedőket ez év *szeptember 30-ig,* az üzemfőnökségeken a döntőket *október 30-ig,* a területi és szakszolgálati döntőket pedig *december 31-ig* kell megrendezni. Az országos döntőre 1980. első negyedévében kerül sor Budapesten.

A vetélkedő elsősorban a munkahelyi feladatok végrehajtására ösztönzi a szocialista brigádokat. Ezen kívül segíti a brigádok politikai, kulturális, közművelődési ismereteinek bővítését. Ezért is fontos, hogy a vasút 60 ezer szocialista brigádja részt vegyen a vetélkedősorozaton.

A vetélkedők szervezése és lebonyolítása a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek együttes feladata. Célszerű, ha a gazdasági jellegű kérdések kidolgozását a szolgálati vezetők vállalják. *A szakszervezeti szervek elsősorban a vetélkedő propagandáját, népszerűsítését, technikai lebonyolítását szorgalmazzák.* Nyújtsanak segítséget a csapatok jó felkészüléséhez. Szervezzenek olyan jellegű rendezvényeket, amelyek ezt a célt szolgálják (például: külpolitikai fórum, kultúrtörténeti előadások, vasutas sportolók élménybeszámolói stb). A könyvtárak, művelődési intézmények állítsanak össze irodalomjegyzéket azokról a könyvekről, amelyek elolvasása segítheti a brigádok vetélkedését.

Természetesen nemcsak a gazdasági vezetők és a szakszervezet a felelős a vetélkedő sikeréért, hanem a többi társadalmi szervek is. A KISZ például a fiatalok aktivizálását tekintse feladatának. Az ismeretanyag összeállításában *minden szinten vegyenek részt a művelődési bizottságok és a művelődési intézmények.* Célszerű, ha a brigád valamennyi tagja együtt készül és tanul.

Öt témakörben lehet vetélkedni. Az első feltétel az, hogy a brigád teljesítse gazdasági célkitűzéseit. Ebben tehát minden brigádtag alkotó közreműködő lehet. *E témakör keretében értékelik majd a brigád vállalását, illetve annak 1979. évi részarányos teljesítését.* Azt is figyelemmel kísérik, hogy a vállalás menynyire van összhangban a munkahely sajátosságaival, terveivel.

A másik témakör a szakmai vasútüzemi ismeretek. Ezen belül ismerni kell a szolgálati hely éves tervfeladatait, az utasításokat és a technológiát, valamint a munkahely szervezési intézkedéseit. *A munkavédelemmel kapcsolatos kérdések külön témakört alkotnak.* Választ kell adni többek között a védőeszközök, felszerelések viselésével kapcsolatos kérdésekre.

Követelmény a politika, a gazdaságpolitika ismerete is. A kultúra, az irodalom és a sportismeretek elbírálása során figyelembe veszik azt, hogy a brigádok miképpen bővítik általános és szakmai műveltségüket, mennyire ismerik városuk, járásuk, községük kultúrtörténetét, menynyire használják ki a könyvtárak, színházak, mozik, múzeumok és a képzőművészeti kiállítások lehetőségeit. Természetesen ismerni kell a munkahelyi közművelődés fejlesztését szolgáló határozatokat is. Tájékozottnak kell lenni a vasutas és az egyetemes magyar sport történetében és a brigádtagok legyenek aktív résztvevői a sportversenyeknek.

A vetélkedősorozat egyik eseménye lesz a szocialista brigádok naplóinak kiállítása. A naplóknak azt is tükrözniük kell, hogy a kollektíva hogyan készült a vetélkedőre. *A legtartalmasabb naplókat a szolgálati helyek külön díjazhatják.*

A vetélkedő népszerűsítésére fel lehet használni a brigádvezetői tanácskozásokat, a bizalmi csoportértekezleteket és a beszámoló taggyűléseket, valamint a KISZ-szervezetek rendezvényeit is.

K. L.

Új szociális létesítmény épül Miskolcon

Miskolc-Tiszai pályaudvaron az elmúlt évben új szociális létesítmény építését kezdték meg. Az új épületben üzemi konyha és étkezde, a kocsirendezők és kocsitakarítók részére öltöző és mosdó, új üzemorvosi rendelő kap helyet. A legfelső emeleten oktatótermeket és irodákat létesítenek.

A közel 40 millió forint beruházással épülő új szociális létesítményt előreláthatóan 1980-ban adják át rendeltetésének.

Szeged:

MÁV–Volán komplexbrigádok versenye

Már hagyománynak számít, hogy minden évben az őszi szállítási feladatok zavartalan végzése érdekében a MÁV Vezérigazgatósága és a Volán Tröszt meghirdeti a komplexbrigádok versenyét. Az 1978. szeptember 1. és december 15-e közötti időszakra meghirdetett versenyben a szegedi igazgatóság területéről 29 brigád nevezett. A brigádok évi vállalásaikon felül pótvállalásokat is tettek. A verseny értékelését a közelmúltban tartották, s a legjobb eredményt elért komplexbrigádokat megjutalmazták.

A jubileumi versenyt *a békéscsabai MÁV—Volán komplexbrigád nyerte.* Munkájuk után megkapták a *Kiváló Komplex Brigád* kitüntetést, amelyben annak is szerepe volt, hogy 15 év alatt nyolcszor kerültek az első vagy második helyre. A megye területén a Volán által kezelt kocsik mintegy 40—45 százalékát Békéscsabán rakják ki, *mégis jelentősen csökkent a rakodási idő,* a késetten kezelt kocsik aránya, s a kifizetett kocsiálláspénz összege.

Az őszi forgalmi versenyben első a szentesi, a második a szegedi, harmadik a mezőtúri komplexbrigád. A 22 tagú szentesi brigád 186,14 százalékos teljesítményt ért el. Különösen a vasúti kocsik gyors ki- és berakásánál értek el jó eredményt: a tervezett 9,39 óráról 6,52 órára csökkentették a kocsik tényleges rakodási idejét. Az összehangolt munka eredményeként jelentősen csökkent a késetten kezelt kocsik száma, és a kifizetett kocsiálláspénz összege.

(Gellert)

HUSZONHÁROM ÉV

a záhonyi átrakóban

A záhonyi átrakóban szinte mindenki ismeri *Halász Bertalant.* Közvetlen egyszerűségével, becsületes munkájával sohasem maradt adósa kollégáinak, s a magyar vasútnak, 23 éve jár Eperjeskéről: régebben naponta, ma már csak a négyes forda időbeosztása szerint.

— *Népes családunk volt, nem jutott minden gyereknek annyi föld, hogy gazdálkodni tudjon rajta* — emlékezik fiatal korára. — *Ezt látva, a katonai szolgálat után szegődtem a MÁV-hoz átrakó munkásnak. Őszintén szólva, nem bántam meg,* pedig az ötvenes években elég nehéz körülmények között dolgoztunk. Munkámért kétszer kaptam kiváló dolgozó kitüntetést. Néhány évig brigádvezető is voltam, de a sok átrakott tonna, a nehéz fizikai igénybevétel próbára tette egészségemet. Ezért kerültem könnyű szolgálatra, de ma sem vagyok hűtlen az átrakó munkához: *rakományirányítóként dolgozom.* A mai körülményeket már nem lehet az én fiatal éveimben tapasztaltakkal összehasonlítani. Kezdetben télen-nyáron kerékpáron kellett Eperjeskéről Mándokra átjárnom, hogy időben munkahelyemre érjek. Ma már a szolgálati busz viszi-hozza a vasutas dolgozókat, s a munkahelyen is egyre jobb körülmények között dolgozunk. Gyerekünk nincs, így feleségemmel gyakran vonatra ülünk, utazgatunk. Jól kihasználjuk a kedvezményes utazási feltételeket, a szabadjegyet.

Halász Bertalan még nehéz körülmények között kezdte vasúti pályafutását, s az egyre javuló szociális és munkahelyi feltételek mellett vált az átrakók törzsgárda tagjává.

(Orosz)

„Vörösrevízió" a mozdonyokon

A mátészalkai körzeti üzemfőnökségen megtartott szocialista brigádvezetők értekezletén a MÁV Kiváló Brigádja címre felterjesztett *„Május 1."* szocialista brigád az újítómozgalom fellendítésére tett javaslatot. Az értekezlet elfogadta az *„egy brigád, egy újítás"* versenyfelhívást. Ez azért figyelemre méltó, mert az állomáson és a vontatásnál dolgozó kollektívák 1974-től 1978-ig újítással nem foglalkoztak.

A felhívás hatására eddig hat javaslatot nyújtottak be a szocialista brigádok. A vontatási részleg műhelyében dolgozó szerelők a műszakiakkal és a mozdonyvezetőkkel közösen *„Vörösrevízió" mozgalmat indítottak,* ami azt jelenti, hogy a gépek szerkezeti átvizsgálását, üzemkészségük javítását, nagy tisztítását közösen végzik el a Tanácsköztársaság győzelmének 60. évfordulója tiszteletére.

Óraközpont a Keletiben

A MÁV-NÁL NAPONTA KÉTSZER EGYEZTETIK AZ IDŐT

— *Nincs pontos idő!* — jelentette ki *Szabó József,* a MÁV óraközpontjának vezetője, amikor a Keleti pályaudvaron azzal kopogtattam be hozzá, hogy a híres órával szeretném pontosítani az enyémet.

— Ha nincs pontos idő, akkor mi van?

— *Egységes idő.* Legalábbis a MÁV-nál, amit innen az óraközpontból igazítunk.

— Mikor?

— *Mindennap 6.30-kor és délután 15 órakor.*

— És a vasút összes vonalain, helyiségeiben hány óra igazodik ilyenkor a központi órához?

— Azt nem tudom, de a budapesti igazgatósághoz tartozó vonalakon — egy 1968-as felmérés alapján — *hétezer óra volt.*

— Megnézhetném azt a híres órát?

— *Tessék* — kalauzol Szabó József egy szoba nagyságú zárt helyiségbe, ahol a visszajelző berendezés és két hatalmas ingaóra mellett szinte észre is alig vehető, rádiódoboz nagyságú, Siemens gyártmányú kvarcórára mutat.

— Hát ez lenne az a híres?

— *Ötvenezer forintba került* — magyarázza — *de ilyen, vagy ehhez hasonló van néhány az ország nagyobb vasúti csomópontjain. Azonban ezeket is innen egységesítjük, a csomópontok pedig tovább a területükhöz tartozó órákat.*

— Na, de valamivel ezt a központit is ellenőrizni kell.

— A rádió időadásához szoktuk mérni a járását.

— És van eltérés?

— Ritkán, és csak néhány másodperc, de ez nem érdekes. *A lényeg az, hogy a MÁV összes vonalain egységesített idő szerint dolgozzunk.*

— És mi van a határállomásokon belépő szerelvényekkel?

— *Azok személyzete, kísérői is mihozzánk igazítják az órájukat.*

— A vonatok menetrend szerinti indításánál kinek az órája a mérvadó? A masinisztáé, a vonatvezetőé, vagy a forgalmistáé?

— *Minden esetben a vonatot indító forgalmistáé.* Ugyanis a frekventáltabb helyeken működő órákat — s ilyen hely csak a fővárosban van vagy harminc — innen ellenőrizzük. Ha valamelyik nem egyezik a miénkkel, azonnal szólunk, illetve igazítunk.

— Sok helyen: kis állomásokon, őrhelyeken még régi, felhúzós, elavult órák vannak. Ezekkel mi lesz?

— Nem is az a baj, hogy régiek, hanem, hogy harmincnegyvenféle típusúak, és nincs alkatrész, de elég szakember sem a javításukra. A cél az, hogy a MÁV összes vonalain korszerűsíteni és egységesíteni kell az óraberendezéseket. *Az is felesleges például, hogy egy-egy fővonalon több, a központihoz hasonló drága óra van.* Erre nincs szükség, mert például elég, ha a budapest—hegyeshalmi vonal két végpontján van egy-egy fő óra, és így tovább . . .

— Mikorra várható a MÁV-nál ez a korszerű, egységes időmérőberendezés-fejlesztés?

— *Remélhető a következő években.*

— Önnek milyen órája van?

— *Modern kvarc* — mutatja Szabó József a karóráját.

— És pontos?

— Kérem — karol belém, s kitesszékel a folyosóra, ahol számtalan óra ketyeg, s rámutat egy olyanra, aminek a körlapján — a számok között — pontok vannak, s azt mondja: — *ez a pontos óra.*

Dávid József

Munkaszervezés a gazdaságosság jegyében

Debrecen állomás dolgozói a rekonstrukció közepette is helytálltak a munkaversenyben

Számos nehézséggel kellett megküzdeniök a múlt évben Debrecen állomás dolgozóinak, hogy teljesíteni tudják kiváló csomóponti célkitűzéseiket. A nehézségeket főként az jelentette, hogy az építési munkálatok mellett kellett ellátni a forgalom, a szállítások növekvő feladatait.

— *A múlt évben került sorra teherpályaudvarunkon, a végpont felé eső oldalon a vágányfej átépítése* — kezdte az elvégzett munkák felsorolását *Gara István* állomásfőnök-helyettes. — *Ugyanekkor épült a teherpályaudvar viztelenítését biztosító szivárgó rendszer és kezdetét vette a korábbi 4,75 méteres tengelytávok helyett az új ötméteres tengelytávok kialakítása is. Ezek miatt mintegy a felére csökkent a* teherforgalmunk lebonyolítására egyébként rendelkezésre álló terület.

Új épülettel gyarapodott Debrecen állomás
(A szerző felvétele)

Segítették a rakodást

— Ilyen körülmények között hogyan tudták ellátni az elegytovábbítás feladatait? — vetettük közbe.

— Igazgatóságunk menetirányító szolgálatával és a vontatással szorosan együttműködve igyekeztünk javítani munkánk szervezettségét. Megfelelő átcsoportosításokat végeztünk, azért hogy az elegytovábbításban a szűkebb kapacitás se okozzon fennakadást — felelte Gara István.

S hogy ez mennyire sikerült, azt ma már Debrecen állomás eredményei, a számok bizonyítják.

Áruszállítási tonnatervüket már december 14-én, teljesítették, végeredményben pedig a tervezett 312 ezer tonna helyett 323 ezer tonna árut továbbítottak. *Külön elismerés illeti azokat az állomási szocialista brigádokat, amelyek tagjai szabad szombaton és vasárnap közvetlenül segítették a rakodást a nagyobb szállító vállalatoknál.* Szükség volt erre, mert a vállalatok részére — különösen az őszi hónapokban — csak ezeken a napokon tudott az állomás elegendő üres kocsit kiállítani.

A tehervonati menetrendszerűség 81,5 százalékos célkitűzését 81,91 százalékra teljesítette Debrecen állomás. A kocsitartózkodási időt illetően éppen csak „átlépték", de tény, hogy 0,05 százalékkal túlteljesítették a 92 százalékban megszabott célkitűzést. Az építési munkálatok ugyanis néha teljesen kizárták — persze csak átmenetileg, —, hogy hozzáférjenek egyes vágányokon „rekedt" kocsihoz.

Figyelmet érdemel a kocsikihasználásban elért 107,97 százalékos teljesítmény. Ezt annak ellenére érték el, hogy elég sok olyan áruféleséget is továbbítottak, amelyeknél szó sem lehetett a raksúly kitöltéséről. A mezőgazdasági gépgyári export küldeményekből például rendszerint egy tonnával lehetett csupán „leterhelni" egy pőrekocsit. *A közvetlen- és irányvonatok 98,5 százalékos célkitűzését 98,89 százalékra, míg a mozdonyforduló idő 96 százalékos előírását 98,87 százalékra teljesítették. Az állomás mozdonyfelhasználását a takarékosság jellemezte.* Mindig csak a szükséges mértékben igényeltek tartalékokat, s ez 6947 tolatómozdony üzemóra megtakarítást eredményezett

Rugalmas forduló

Debrecen állomás egyik sajátossága, hogy itt a leadási forgalom lényegesen meghaladja a feladások volumenét. A múlt évben továbbított 323 ezer tonna áruval szemben 937 ezer tonna áru érkezett a hajdúsági nagyvárosba. Különös gondot fordítottak a kocsik kirakására és az üres kocsik továbbítására is. A kocsitartózkodási időt az idegen kocsiknál 4,91 órával csökkentették átlagosan. A múlt évben az export 14,2 százalékkal, 114 ezer tonnára emelkedett, s bizony nehéz feladat volt az ehhez szükséges megfelelő kocsimennyiség biztosítása.

Debrecen állomáson átlagosan 45 ezer utas fordul meg naponta. A vasúttal párhuzamos buszközlekedés miatt a személyforgalom némileg csökkent, de az árbevételen ez kevésbé éreztette hatását. Megfelelő időben közlekedtetett korszerű személyvonatokkal az utasok nagy része „visszahozható" a vasútra. — *Jó példát szolgáltatott erre a most januárban Nagyléta—Debrecen között többletként indított reggeli személyvonat. Egy „Piroska" rugalmas fordulójával, többletszerelvény igénye nélkül hozták létre ezt a vonatot.* Az utasoknak tetszett a kezdeményezés, s csaknem kivétel nélkül a zsúfolt autóbuszról jöttek át ismét a kényelmes utazást biztosító vasútra...

A Keletmagyarországi Közmű- és Mélyépítő Vállalat kivitelezésében tavaly átépítették Debrecen állomás személytároló vágánycsoportját is. Ezeket a vágányokat csak ideiglenesen használhatják, mert a mosó, előfűtő és egyéb kiszolgáló berendezések még nem készültek el. Átmenetileg a teherkocsi telepen végzik a személykocsik mosását.

A szocialista munkaversenyben 57 brigád vett részt — s többségük növekvő aktivitással tett eleget a vállalt feladatoknak. *Nem kevesebb, mint 4650 óra társadalmi munkát teljesítettek,* főként az állomás rendbentartása, csinosítása érdekében, valamint a vállalatoknak nyújtott rakodási segítség keretében.

Minőség — hatékonyság

— Milyen feladatok hárulnak 1979-ben Debrecen állomás dolgozóira? — kérdeztük végezetül Gara Istvántól.

— Az áruszállításban a múlt évihez hasonlóak a követelmények. *Mi is a minőség, a hatékonyság, a gazdaságosság jegyében szervezzük az ez évi munkákat* — mondotta. — Arra törekszünk, hogy tovább növeljük dolgozóink felelősségtudatát, aktivitását a magasabb követelmények teljesítése érdekében. Kiemelt feladatnak tekintjük a műszakváltások jobb szervezését, hogy ezzel is kevesebb legyen a kiesett idő. Javítjuk premizálási rendszerünket is, hogy csak az igazán jobb, eredményesebb munka kapjon fokozott elismerést. A párt, a szakszervezet és a KISZ aktivistáinak támogatásával, fokozott ellenőrzéssel törekszünk arra, hogy intézkedéseink nagyobb hatékonysággal valósuljanak meg, mint a korábbiakban.

Lőrincz János

Jön a vonat Kanizsáról

A múlt év július 1-vel Nagykanizsán üzemfőnökséget hoztak létre. A változásokról, és az eredményekről *Flinger József* főtanácsos, üzemfőnök így beszél:

— *Eredményes évet hagytunk magunk mögött. A mozgalmi szervek és az igazgatóság osztályai is elégedetten nyilatkoztak eddigi tevékenységünkről.* Célkitűzéseinket a tehervonatok menetrendszerűségének kivételével teljesítettük, akárcsak a körzetünkhöz tartozó állomások — Balatonszemes kivételével. A bázishoz mérten javult a személyvonatok menetrendszerű indítása. Sikeres volt a nyári forgalom, bele értve a balatonit is. A fuvaroztatók 2,3 százalékkal több tonna árut adtak fel elszállításra, a legnagyobb teljesítés Nagykanizsa és Lepsény állomáson volt. Az összes 100 elegytonnakilométer teljesítmény 1,1 százalékkal haladta meg a bázisértéket. A dízelmozdonyok teljesítményének részaránya 88,6 százalék. *Az elért 100 elegytonnakilométer a vontatási telep történetében a legnagyobb.*

A szertári szakszolgálatnál, ha kis mértékben is, nőtt a raktári készletek forgási sebessége. A pályafenntartási dolgozók 1978-ban a TMK munkák keretében, fenntartási tervüket 138 százalékkal, a síncserét 7,5 százalékkal, kitérő cseréjüket 99 százalékkal túlteljesítették.

Ami az üzemfőnökség létszámát illeti, tavaly 79 dolgozót vettünk fel és képeztünk ki vasúti szolgálatra. A kiemelt munkakörökben (váltókezelő, kocsirendező, mozdonyvezető, vonatfékező és villanyszerelő) még mindig hiány van. Így az állomási szolgálatnál a túlórákat nem szüntethetjük meg, képtelenek vagyunk a négyes fordulót biztosítani. Az utazó szolgálatnál is havonta 30—50 a túlóra.

Nagykanizsán 97 szocialista brigád 1110 taggal vesz részt a Tanácsköztársaság 60. évfordulójának tiszteletére szervezett munkaversenyben. A siófoki *„Kék Balaton"* szocialista brigád kezdeményezésére indult munkaverseny-mozgalmat nem a mennyiség növelése, hanem a minőségi munka és az utazás kulturáltságának emelése jellemzi.

Erőtartalékunk a munkaverseny

Köztudomású, hogy az idén a MÁV-nak is lényegesen javítani kell gazdálkodásának hatékonyságát, tevékenységének minőségét. Ennek a — szemléleti változást is igénylő — tervnek a megvalósítása szorosan összefügg a szocialista munkaversenyben rejlő erő hasznosításával. A brigádok munkálkodása több évtizede biztos záloga a termelés, a szállítás sikerének. Hogy ezt a szerepét a jövőben is megőrizze, átfogó „rekonstrukcióra" lesz szükség.

Ennek egyik módja a követelmények szigorítása, a munkaverseny színvonalának emelése, tartalmasabbá tétele. Gyakori hiba, hogy a vállalások között sok a mennyiségi és formális elem. Háttérbe szorul a minőségi szemlélet. A MÁV-nál több mint 140 ezren dolgoznak. A vasutasok kétharmada részt vesz valamilyen munkaversenyben. Nem lehet tehát közömbös, hogy milyen módon gazdálkodunk ezzel az erőtartalékkal.

A munkaverseny sokrétű, az élet szinte minden területére ható mozgalmat jelent. Ösztönöz a tervek túlteljesítésére, a tartalékok feltárására, a korszerű technológiai módszerek bevezetésére. Ezen kívül azonban nevel is: *a fegyelemre, a munkaszeretetre, a közösség ügye iránt való érdeklődésre, az egyéni képességek kibontakoztatására.* A jól szervezett munkaverseny erjesztője a közéleti aktivitásnak, a kulturális, művelődési igények kiteljedésének is.

A szocialista kollektívák a következő hetekben fogalmazzák meg versenyvállalásaikat, kialakítják idei tevékenységük körvonalait. A gazdasági és társadalmi vezetőknek a *tervezés időszakában sem szabad magukra hagyni a brigádokat.* Munkájuk csak akkor lehet igazán sikeres, ha ismerik az üzem, a főnökség terveit és azzal összhangban cselekszenek. A szolgálati helyek sajátosságaitól függ, hogy a brigádok, kollektívák milyen módon segíthetik például a takarékosságot, a munkafegyelem megszilárdítását, a munkaidő jobb kihasználását.

Ilyenkor, év elején értékelik a szolgálati helyeken a brigádok teljesítményét, minősítik munkájukat. A gazdasági és a társadalmi szervezetek tehát „hivatalból" foglalkoznak a mozgalommal. *Gyakori tapasztalat, hogy év közben magukra maradnak a versenyző közösségek, ezért ellaposodik a verseny, csökken az aktivitás.* Ez rossz hatással van a dolgozók hangulatára, munkahelyi közérzetére is. A gondokat, az eredményeket naponta figyelemmel kell kísérni. Enélkül a tapasztalatok hasznosítása, a gondok orvoslása szinte lehetetlen.

A vasúton, a szállítással kapcsolatban, több évtizede a mennyiségi szemlélet uralkodott. *Az idén a munkaverseny-mozgalmat is a szállítás hatékonysága, gazdaságossága felé kell orientálni.* Jó fórumai lehetnek ennek a tervismertető tanácskozások, brigádértekezletek, ahol világosan megfogalmazható a munka minőségének és a szolgáltatások színvonalának szükségessége. Az általánon célokat azonban realizálni kell a konkrét lehetőségek feltárásával, ismertetésével.

A vasutas-szakszervezet — a MÁV Vezérigazgatósággal közösen — az idei munkaverseny célkitűzéseket már ezeknek az elveknek a jegyében készítette. Megvalósításuk azonban csak valamennyi dolgozó cselekvő támogatásával lehetséges.

Szádóczki István

Az üzemnek menni kell, de nem mindegy, hogyan?

Szombathelyen a tartalékok feltárásában jelölték meg az ez évi legfontosabb tennivalókat

Az ország közvéleményét, s a vasutasokat is élénken foglalkoztatják azok az értékelések, amelyekkel a Központi Bizottság legutóbbi határozata foglalkozott, s egyszersmind megjelölte a feladatokat.

A határozat szellemében a szombathelyi igazgatóságon is számba vették a tennivalókat. Javítani való pedig bőven van, hisz például korántsem megnyugtató, hogy az igazgatóság üzemi teljesítményei 1978-ban nagyjából azonosak voltak az előző évivel, ugyanakkor a hasznos teljesítmények csökkentek. Ennek ellenére felhasználták a teljes munkaidőalapot, romlott a termelékenységi mutató, *ugyanakkor lényegesen több bért fizettek ki és mintegy 6,4 százalékkal magasabb volt a túlóráztatás.* Az üzemnek menni kell jelszó néha olyan „lehetőséget" ad, hogy ezt már könnyen követi a *„kerül amibe kerül"* szemlélet.

Ismert, hogy az igazgatóságon sok a mellékvonal, s ezeken nem számottevő a forgalom. Mégis nyolc olyan szolgálati hely van, ahol a dolgozók „kihasználása" 30, harminchárom helyen 30—40, negyvenöt szolgálati helyen 50—60, további huszonegy helyen 60 és 70 százalék közötti. Mindössze 15 azoknak a szolgálati helyeknek a száma, ahol a 70 százalékot meghaladja a leterhelés. *Ilyen „munkaintenzitás" mellett is fizetik a műszakpótlékot.*

Felvetődött az is: *miért kell a pályamunkásoknak minden fizetési napon szolgálati székhelyükre utazni a fizetésükért?* A veszprémi pályafenntartási főnökség dolgozóinak havonta legalább 6 óra kiesésük van a munkából. *Szigorúbban kellene fellépni az igazolatlan mulasztókkal szemben is,* mert csak a létszámot növelik, de a feladatok megoldásában nem jelentenek segítséget.

Nagy tartalékot rejt magában az ésszerű takarékosság és az 521 millió forintos bértömeg felhasználása, a benne rejlő ösztönzési lehetőségek jobb alkalmazása. Az igazgatóság 900 millió forint anyag és energia költségeiből csupán *egy százaléknyi megtakarítás 9 millió forintot ér.*

A beruházói munka is javításra szorul. *Ki kell gyógyulni abból a régi „betegségből", hogy a beruházásoknál mindent az utolsó negyedévre hagynak.* Az utóbbi négy évben az utolsó negyedévekre maradt a pénzügyi teljesítés 36—45 százaléka. Gyakori, hogy tervbírálatokon minden érdekelt elfogadja a tervet. A kivitelezés során aztán minden „felborul", észrevételek tömege merül fel. Komolyabban kell venni a tervbírálatokat, s jobban elő kell készíteni, majd lebonyolítani a beruházásokat!

Munkaszervezésben, hatékonyságban is akad változtatnivaló. Nagyfokú visszaesés tapasztalható a tehervonatok menetrendszerűségében. *Közel négyszeresére emelkedett a gépre várások, több mint tízszeresére a vonatravárások száma és időkihatása.* A tehervonatok átlagos terhelése elmarad a bázistól és a tervezettől. Romlott a kocsiforduló idő is, amit az elegymozgás lassulása és a késedelmes rakodások idéztek elő. Nem lehet dicsekedni a kocsitartózkodási idővel sem.

1978-ban 1,8 millió Ft kár származott balesetekből. Az 1977. évi 181-ről tavaly 205-re emelkedett az üzemi balesetek száma, a kiesett munkanapoké pedig 1259-cel nőtt. Nem csökkentek az igazolatlan mulasztások sem. Az ittassági esetek változatlanul gondot okoznak. *A soproni pályafenntartási főnökségnél minden hatodik fegyelmi alkoholos eredetű.*

Az év legfontosabb tennivalóiról januárban előbb a szolgálati helyeken, majd Szombathelyen és Celldömölkön rendezett tanácskozást az igazgatóság és a területi bizottság.

Sz. T.

Napirenden a munkaverseny-mozgalom

(Folytatás az 1. oldalról)

magasabb színvonalon gazdaságosabban és biztonságosabban. Ezeknek a követelményeknek a figyelembevételével alakították ki a szolgálati helyek „Kiváló" cím kitüntetésért folyó versenyének 1979. évi célkitűzéseit.

A vasútigazgatóságok munkaversenyét 1976. óta évenként értékelik. Ez a versenyforma azóta jelentősen veszített ösztönző erejéből. Figyelembe véve a területi nagy egységek szervező, irányító és végrehajtó munkáját, amelyet naponta végeznek a szállítási teljesítmények lebonyolítása, az üzemviteli feladatok végrehajtása terén, *a vezérigazgatóság indokoltnak tartotta a munkaverseny ilyen irányú ösztönzésének ismételt megteremtését.*

A vasútigazgatóságok és a területi bizottságok is igényelték az igazgatóságok munkaversenyének hatékonyabbá tételét, az erkölcsi és az anyagi ösztönzési rendszerek szorosabb összhangjának biztosítását.

Az elnökség megvitatta és az elhangzott észrevételek, javaslatok figyelembevételével *elfogadta az előterjesztést.* Állásfoglalásában hangsúlyozta: a MÁV területén a munkaverseny-mozgalom 1978-ban dinamikusan fejlődött.

Az idén az elért eredményeket tovább kell javítani. Arra kell törekedni, hogy a személy- és áruszállítás mennyiségi feladatai mellett a munkaverseny nagyobb mértékben segítse elő a minőség javítását, az eszközök, a munkaerő hatékonyabb felhasználását, a munkafegyelem megszilárdítását. Ezeken túlmenően ösztönözzön az igazgatóságok és szolgálati helyek munkavédelmi és szociálpolitikai helyzetének javítására, az újítómozgalom kiszélesítésére, és eredményeink fokozott ütemű felhasználására, a jövedelempolitikai elgondolások érvényre juttatására.

A munkaverseny-szabályzat alapvető módosítására tehát nincs szükség. De arra annál inkább, hogy a gazdasági és a szakszervezeti szervek minden szinten következetesen juttassák érvényre a szabályzat előírásait.

Ezután megvitatta és ugyancsak elfogadta a múlt év végén megtartott munkahelyi ifjúsági parlamentek tapasztalatairól készült jelentést, majd személyi ügyekben döntött.

Selejtes menetrendkönyvek

A vasút vezetői előtt ismeretes, hogy a szolgálati menetrendkönyv az utazószemélyzet fontos eszköze. Az utóbbi években egyre több problémát, nemegyszer bosszúságot okoz a menetrendkönyvek minősége, amelyek egyes mellékvonalakon két menetrendi időszakra készülnek.

Hogy mi okozza a sok bosszúságot? Az, hogy a menetrendkönyvek a ragasztás hiánya miatt, *két-három hónap használat után lapokra hullanak.* Így kénytelenek vagyunk ragasztani, ki hogy segít magán. A menetrendkönyvekben a Kossuth Nyomda van belenyomva, mint gyártó cég. Nem hisszük azt, hogy a nyomda ragasztó hiányával küzdene. *Egy kicsit jobban oda kellene figyelni a menetrendkönyvek összeragasztására és akkor sok bosszúságtól kímélhetnék meg az utazó dolgozókat.*

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

MINDANNYIUNK ÉRDEKÉBEN

Kormányhatározat írja elő a táppénzes helyzet javítását

Az elmúlt években lényegesen javult a dolgozók szociális ellátása, vele párhuzamosan a társadalombiztosítás és az egészségvédelem is. A dolgozók időleges betegség, üzemi baleset, vagy foglalkozási megbetegedés esetén táppénzt kapnak. Táppénzben részesül a veszélyeztetett terhes és szülő nő, valamint a beteg gyermekét ápoló anya, vagy apa is.

A dolgozók többsége csak akkor él ezzel a társadalombiztosítási juttatással, ha erre valóban szüksége van. *Többen azonban szinte akkor mennek betegállományba, amikor akarnak. Számos vizsgálat bizonyította azt a tényt, hogy az utóbbi években a táppénzben részesültek száma nincs arányban a lakosság egészségi állapotával.* Csak részben magyarázható ez a téli influenzajárvánnyal, a gyermekápolási táppénz kiterjesztésével, a veszélyeztetett terhesek számának emelkedésével. Az igazi ok a táppénzes fegyelem lazulásában és az egészségügyi ellátásban tapasztalható liberalizmusban keresendő.

A betegek száma napjainkban azért növekszik, mert a betegség fogalma nagy mértékben kiszélesedett. Századunk orvostudománya egyre inkább eltörli a normális és a kóros közötti határokat. Az enyhébb megbetegedéseket, amelyeket pár évtizeddel ezelőtt az orvosok sem tekintettek súlyosnak (például: *meghüléses hurutok, reumás panaszok)* ma már komolyabban kezelik. A szociológusok szerint a betegségfogalom kiszélesítésének a legfőbb oka a betegek társadalmi helyzetének a megváltozása. Évtizedekkel ezelőtt a betegség váratlan csapás volt. Hátrányos volt a betegnek gazdasági és társadalmi vonatkozásban egyaránt. A szegénység és a betegség összetartozó fogalom volt. Ma már a betegség kevesebb hátránnyal jár, mint a régi társadalmi körülmények között. Előfordulhat, hogy néha a dolgozónak fűződik érdeke ahhoz, hogy betegnek nyilvánítsák.

A Minisztertanács 1007/1976. (III. 18.) számú határozata tartalmazza az egészségügyi szolgálat és a gazdasági vezetők teendőit a táppénzes fegyelem megszilárdításával kapcsolatban. A szakszervezeteknek és a társadalombiztosítási szerveknek is fontos szerepük van ebben. Például, az egészségre káros munkakörülmények megszüntetése, a gyors és hatékony intézkedés. Van még teendő az egészségügyi ellátás javítása és az orvos—beteg kapcsolat formálása terén is. A szakszervezeti szerveknek védelmet kell nyújtaniok a keresőképességet tárgyilagosan elbíráló orvosnak, vagy a sérelmet szenvedett dolgozónak. *Csak alapos és körültekintő vizsgálattal lehet felderíteni a szabálytalanságot, vagy a visszaélést.* Ilyenkor a szigorú felelősségre vonástól sem szabad visszariadni.

Január 1-én lépett életbe a vasúti dolgozók keresőképességének megállapításával kapcsolatos eljárás új rendje. Ez hatékony segítséget ad a táppénzes fegyelem megszilárdításához. Új vonása a módosításnak, hogy a dolgozó táppénzének megvonása már nem a társadalombiztosítási tanács, illetve a társadalombiztosítási bizottság feladata. *A munkáltatók kötelesek gondoskodni a néhány napra távolmaradók gyors ellenőrzéséről.* Ha szükséges, azonnal meg kell indítani a vizsgálatot.

A táppénzmegvonás a munkáltató hatáskörébe tartozik. *Meg lehet vonni a táppénzt attól, aki gyógyulását szándékosan késlelteti, illetve az orvos utasításának nem tesz eleget, az orvosi vizsgálatokon elfogadható indok nélkül nem jelenik meg, vagy ha beteg gyermekének ápolása címén kap táppénzt, és a gyermek kórházba utalását indok nélkül nem fogadja el.*

A dolgozó, a táppénzmegvonási határozat ellen a társadalombiztosítási tanácshoz, illetve a társadalombiztosítási bizottsághoz fellebbezhet.

A táppénzes fegyelmet csak a gazdasági vezetők, az egészségügyi dolgozók és a szakszervezeti aktivisták közös, összehangolt munkájával lehet megszilárditani. Az ezzel kapcsolatos szigorúbb intézkedések, nem a betegek ellen, hanem mindannyiunk érdekében születtek.

Dr. Bogdány Barna

BETÉTEK, KÖLCSÖNÖK, LAKÁSOK

Az OTP a lakosság szolgálatában

Az *Országos Takarékpénztár* múlt évi munkájának eredményeiről, valamint az idei főbb célkitűzésekről *dr. Szirmai Jenő*, az OTP vezérigazgatója tájékoztatta az újságírókat a Magyar Sajtó Házában. A február 20-án tartott sajtókonferencián számba vették a betétek alakulásának tapasztalatait, a hitelezés irányelveit és részletesen foglalkoztak az OTP-nek a lakásprogram megvalósításában betöltött szerepével. A vezérigazgató beszámolója és az újságírók kérdéseire adott válaszai átfogó képet adtak a 30 éves takarékpénztár, mint a lakosság és a tanácsok bankja sokrétű tevékenységéről. Mindezekkel összefüggésben kellő hangsúlyt kaptak mindazok a tapasztalatok, amelyek a takarékpénztár és a szakszervezeti mozgalom együttműködését jellemzik.

Takarékos nép vagyunk

Dr. Szirmai Jenő megállapította: *a legfontosabb üzletágban, a betétgyűjtésben 1978-ban minden eddiginél nagyobb eredmény született. A megtakarított összeg — a kamatokat is számolva — több mint 17 milliárd forinttal növekedett, és az év végére elérte a 125 milliárdot.* A lakosságnak még soha nem volt ennyi pénze a takarékban, s a betétek összege még egyetlen esztendőben sem növekedett ilyen nagy mértékben. Jelentős szerepet játszott a 125 milliárd elérésében az a körülmény, hogy a lakosság központi forrásokból származó bevétele tavaly 8,6 százalékkal emelkedett, a kiskereskedelmi forgalom pedig összességében nem haladta meg a tervezettet.

A takarékos emberek a legnagyobb összeget kamatozó betétben helyezték el. Ezek együttes állománya a múlt évben csaknem 11 milliárd forinttal nőtt. Mások inkább nyereményre számítanak, ezért nyereménybetétkönyvet vagy gépkocsinyeremény-betétet váltanak.

Van miből és van mire takarékoskodni — ez az összefüggés tükröződik a milliók és milliárdok összegyűjtésében. A tapasztalatok szerint a legtöbben tartós fogyasztási cikkek beszerzésére vagy nagyobb befektetést kívánó beruházásra — lakásra, autóra, hétvégi házra — gyűjtenek hosszabb időn keresztül. Közülük had említsünk meg egy, különös figyelmet érdemlő korosztályt, az ifjúságot. Az ő érdeküket szolgálja az 1970 őszén alakított takarékossági forma, az ifjúsági betét. Ennek lejárata 5 év. *A takarékossági idő alatt havonta rendszeresen befizetett 100—800 forint közötti összegre 5 százalék kamat és 1 százalék prémium jár.* Ehhez az OTP lakásvásárlás vagy más cikkek beszerzése segítéseként kedvezményes külön kölcsönt ad.

A KST a dolgozók üzemi bankja

Ebből is kiviláglik, hogy az ifjúsági betét a fiatalok otthonteremtéséhez, az önálló életkezdéshez hatékonyan hozzásegíti ezt a korosztályt. Ezért is növekszik folytonosan a népszerűsége. Polgárjogot nyert immár városon és falun egyaránt. *Az ifjúsági betétesek száma közelít a négyszázezerhez, betétállományuk összege pedig már 3,1 milliárdra tehető.* Jó dolog, hogy egyes vállalatok, üzemek is nyitnak ifjúsági betétet arra érdemes fiatal dolgozóik számára és javára. Öt éven keresztül befizetik a meghatározott összeget, s azt a kamatokkal együtt átadják majd az érdekelt fiatalnak. Az ilyen nagy kedvezményben részesített ifjúmunkás pedig vállalja: *hosszabb ideig itt marad a vállalatnál.* Ez a megoldás tehát az üzemi fiatalok segítésének és a vállalati ifjúsági törzsgárda kialakításának is bevált módszere. A SZOT titkársága — az OTP vezetőivel a múlt év májusában folytatott megbeszélés alapján — ezért is ígérte e kezdeményezés terjesztéséhez a szakszervezeti mozgalom általános segítségét.

A dolgozók üzemi bankjai, a KST-k immár 25 éve működnek, s tagságuk elérte az egymilliót. A SZOT titkárságának egyetértése alapján az ősszel az ország 14 munkahelyén kísérleti jelleggel kétéves lejáratra szerveztek KST-ket. Ezek nagyobb összeget adhatnak kölcsönként tagjaiknak, s a pénzt hosszabb idő alatt kell visszafizetni. Nagy előny, hogy ezeket a pénzügyeket a munkahelyen el lehet intézni. Ez a megoldás kedvezően hat a munkafegyelemre is. Egyébként az új rendszerű üzemi bankok működésének első tapasztalatai igazolják létjogosultságukat; úgy tűnik, hogy beválnak, s másutt is érdemes lesz majd ilyeneket szervezni.

15 milliárd forint lakásépítési hitelre

A hitelezésről szólva a lakásépítés intézményes támogatását emelte ki és hangsúlyozta elsősorban dr. Szirmai Jenő vezérigazgató. *Tavaly az országban 88 ezer lakás készült el, s ezek 90 százalékának megépítésénél közreműködött az OTP.* A takarékpénztár beruházásában épült lakások vevőit több mint 90 százalékban a tanácsok és a vállalatok jelölték ki. Ezeknek az otthonoknak az 56 százalékát állami vállalati munkások vásárolták meg, a részükre biztosított különkedvezményekkel.

Az idén 90 ezer lakás építését tervezik országszerte. *Az OTP támogat mindenféle magánlakás-építési akciót.* Telket biztosít, típustervet és szaktanácsot ad a korszerű családi házak építéséhez. Megkülönböztetett figyelmet fordít az 1973. január 1-ével indított munkáslakás-építési akcióra, amelyre szintén kapott mozgalmi ösztönzést a SZOT titkárságától. A lakásépítési hitelek összegét a takarékpénztár a múlt évi mintegy 12 milliárd forintról 15 milliárdra növeli az idén.

Kutas József

Egészségügyi rehabilitáció

Szombathelyen fokozott figyelemmel kísérik a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetét

1976 óta minden esztendőben áttekintik Szombathelyen az igazgatósághoz tartozó öt megyében élő és dolgozó csökkent munkaképességű vasutasok helyzetét. A területen három évvel ezelőtt 286 olyan vasutast tartottak nyilván, akik baleset vagy egyéb egészségügyi károsodás miatt eredeti munkakörükben nem dolgozhattak. *Jelenleg kettőszáznegyvenöt dolgozót érint az egészségügyi rehabilitáció.*

A MÁV tervszerű egészségvédelmi megelőző tevékenysége és egyéb okok hatására a csökkent munkaképességűek száma egyre kevesebb. A jobb munkakörülmények is hozzájárultak ahhoz, hogy némely foglalkozási betegség előfordulása ritkább. Például egyre kevesebb azok száma, akik gyomor, illetve izületi megbetegedések miatt lesznek csökkent munkaképességűek. Gyakoribbak sajnos a szív- és érrendszeri, valamint az idegi megbetegedések. *A foglalkoztatott csökkent munkaképességűek közül 86 üzemi balesetes.* Ez tízzel kevesebb mint 1976-ban volt.

A rehabilitációra szoruló dolgozók közül 225-öt nagyobb vasúti csomópontokon foglalkoztatnak. Ezeken jó üzem- és szakorvosi hálózat működik. Gyorsabban tudják intézni a rászorulók ügyes-bajos gondjait és könnyebb elfogadható munkahelyet is találni a sérültek részére.

A szolgálati főnökségek figyelemmel kísérik a megbetegedettek sorsát. *Tavaly 95 dolgozó közül harmincötnek állapította meg orvosi bizottság a munkaképesség csökkenését.* A bizottságilag nem rehabilitált vasutasoknak is igyekeztek a szolgálati helyek lehetőleg keresetcsökkenés nélkül kedvezőbb beosztást keresni.

Azokat a vasutasokat, akiket eredeti munkakörükbe orvosi tilalom miatt foglalkoztatni nem lehet, kártalanítják. Az új beosztásban kapott keresetüket a vasút a volt munkakörükben foglalkoztatott dolgozók átlagkeresetének nyolcvan százalékáig kiegészíti. A kiegészítés összege a keresetek növekedésével évenként arányosan nő.

A szombathelyi igazgatóság területén dolgozó csökkent munkaképességűek részére *biztosítják, hogy a régi, megszokott környezetben és kollektívában könnyebb munkát végezzenek.* A szakmai rehabilitálásra is sok lehetőség és példa van. 1978-ban 185 olyan munkakör volt, amelyben elsősorban csökkent munkaképességűeket foglalkoztattak. Az I. munkaköri jegyzékben felsorolt nyolc munkakörbe *(értesítő, éjjeliőr, hivatalsegéd stb.)* amennyiben nem csökkent munkaképességűvel volt betöltve, szükség esetén azonnal felszabadították az igényjogosult számára. Az igazgatóság területén ezekben a munkakörökben három éve harmincöten, tavaly negyvennyolcan dolgoztak. *Hatszáztíz munkalehetőség van, ahol a rehabilitált átképzés után dolgozhat.* Ezekben a munkakörökben (például fuvardíjszámfejtő, pénztáros, viszkereső, stb.) a szükséges vizsgák letétele után a csökkent munkaképességű dolgozó magasabb bért kaphat. Ez előnyös a vasútnak is, hiszen kevesebb kiegészítést kell fizetnie. A legfontosabb azonban, hogy a sérült vasutas érezheti: *szükség van a munkájára, hasznos tagja a társadalomnak.*

Sz. Jakab István

Nyűg-e a munkavédelem?

Elszorult szívvel vesszük tudomásul, ha meghal egy dolgozótársunk üzemi baleset miatt, vagy elveszíti kezét, lábát.

A baleset pillanatában kevesen tudják, hogy mit tegyenek. Emiatt a baleset kivizsgálása is gyakran késik. Milliókat költünk a biztonságos munkakörülmények megteremtésére, védőeszközökre, oktatásra. Mégis, amikor a szakszervezet munkavédelmi felügyelője megjelenik egy-egy munkahelyen, *sokszor elszomorító látvány fogadja, mert a munkafeltételek nem felelnek meg az előírásoknak.* Ha a vezető az óvórendszabályba ütköző munkára utasítja beosztottját, az legtöbbször nem mond ellent, mert nem is tudja, hogy amit végez, az szabálytalan. *Ritkán fordul elő, hogy a rossz munkafeltételek miatt valaki megtagadja a munkát. Arra is aligha akad példa, hogy óvódendszabály ellenes munka esetén eltiltják a dolgozót.*

Sokan nyűgnek tartják a munkavédelmet, és akadékoskodó embereknek azokat a dolgozókat, akik a veszélyforrások megszüntetése érdekében intézkedéseket tesznek. Miért?

Vajon munka közben éberen figyelünk-e egymásra, s a veszélyforrásokra? Törődünk-e azzal, hogy embertársunkat nem sújtja-e agyon az áram, észreveszi-e a fedetlen aknát, nem dől-e rá a műhely ajtaja? Ügyelünk-e a beázásokra, a villamosvezetéket eltakaró vizes falakra, a gépjárművek féklejeire, gumijaira, a védőberendezésekre? Rendszeresen vizsgáljuk-e, hogy mennyi szeszt fogyasztanak dolgozótársaink a munkahelyeken? Ki figyel ezekre oda?!

Sok még a tennivalónk. A szakszervezetek munkavédelmi felügyelőinek még akkor is sok a munkájuk, nagy a felelősségük, ha *„nem szeretjük, hogy itt vannak"*, vagy ha ellenőrzéseikkel zavarják a vezetőket és a dolgozókat.

Gyermekeink mindennap aggódva engednek el bennünket dolgozni, de gondolataikban mindig ott van: *apuka, anyuka, hazavárunk!*

Németh Vendel
munkavédelmi felügyelő
Somogyszob

Kötetlen beszélgetés

Szűcs Zoltán a MÁV vezérigazgatója a közelmúltban a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának tagjaival találkozott és az aktuális termelést segítő feladatokról folytattak eszmecserét. Jelen volt a megbeszélésen *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára és *Kelemen Csilla*, a KISZ-bizottság titkára is.

A vezérigazgató ismertette többek között a vasút legfontosabb teendőit, és kiemelte a kocsiforduló gyorsításának fontosságát, a termelékenység növelését.

Értékelte a találkozó jelentőségét *Nagy Károly* és *Ürögi József* szb-titkár is.

Brigádok vendégei

Szovjet katonák látogatása Ferencvárosban

A Ferencvárosi csomópont MHSZ-tartalékos klubja, MSZBT-tagcsoportja és a művelődési otthon vezetői színes programsorozatot szerveztek Budapest felszabadulása, a Szovjet Vörös Hadsereg és Hadiflotta napja, valamint március 15-e és a Magyar Tanácsköztársaság 60. évfordulója tiszteletére.

Február 20-án rendezték az első programot. Ennek során egy öttagú szovjet katonai küldöttség látogatott Ferencvárosba. A küldöttség tagjai meglátogatták a gubacsi rendező *Steinmetz kapitány* és a Nyugati rendező *Clara Zetkin* MHSZ-szocialista brigádokat, és megismerkedtek munkájukkal. A küldöttség tagjai és a vendéglátók ezután ellátogattak a Ferihegyen levő Steinmetz Miklós szobrához, és felidézték a magyar származású szovjet parlamenter emlékét. Koszorút és virágokat helyeztek el az emlékmű talapzatán.

(Képünkön a vendégek a Steinmetz kapitány szocialista brigád munkaterületével ismerkednek.)

Szocialista brigádok a nyugdíjhivatalban

A *MÁV Nyugdíj Hivatalban* a közelmúltban tartották a szocialista brigádvezetők tanácskozását, amelyen beszámoltak az elmúlt évi eredményekről és a tervekről.

A hivatalban dolgozó 15 szocialista brigádnak 105 tagja van. Erőfeszítéseik, összehangolt munkájuk a biztosíték arra, hogy a hivatal mindig teljesíteni tudja a rendkívüli feladatokat is. Az idei nyugdíjrendezés okozta többletmunkát is pontosan, határidőre elvégezték. A létszámhiány ellenére a 108 ezer vasutas nyugdíjas mindig időben kapja kézhez nyugdíját.

A hivatali munkán kívül a brigádok aktív közéleti tevékenységet is folytatnak. A November 24. brigád például a szegedi MÁV Nevelőotthon egyik diáklányát patronálja. A Dózsa György brigád a közelmúltban kommunista szombat rendezését kezdeményezte, amelynek értékét majd a kambodzsai gyermekek segítésére ajánlják fel.

Tóth Mihályné

Szélesebbre tárult a kapu

Új békeoffenzíva nyitánya volt a Béke Világtanács berlini ülésszaka

A Béke Világtanács február 2—5. között rendkívüli ülést tartott Berlinben. Az ülésszakon 97 ország és Nyugat-Berlin küldöttsége mellett 36 nemzetközi szervezet — közöttük a *Világbéke Eszperantó Mozgalom* — is képviseltette magát.

A rendkívüli tanácsülés napirendjének első helyén szerepeltek az enyhülés és a leszerelés, a tömegpusztító fegyverek alkalmazásának és további gyártása megszüntetésének kérdései, a neutron fegyverrel szembeni kampány erősítésére vonatkozó javaslatok. A tanácsülés széles körű szolidaritást hirdetett, és ennek jegyében tanácskozott mindazokról a kérdésekről, melyek a szabadságukért küzdő és felszabadult népek támogatását jelentik.

A plenáris és bizottsági ülések vitájában nagyon világosan rajzolódott ki: *a leszerelést, a háborús veszélyt megkülönböztetett módon kell kezelni.* A Francia Békemozgalom titkára az emberiség legnagyobb veszélyének nevezte a fegyverkezést, a Szovjetunió küldöttségének vezetője arra hívta fel a figyelmet, hogy míg a szocialista országok komplex leszerelési programot terjesztettek elő, addig a NATO hosszú távra szóló fegyverkezési program végrehajtásába kezdett.

Egy nyugalmazott olasz tábornok — személyes tapasztalataira hivatkozva — hangsúlyozta *„a NATO jobban fel van fegyverezve, mint amenynyi a védelméhez szükséges"*.

A vitában résztvevők abban jelölték meg a megoldás útját, hogy a helsinki konferencia záróokmánya ma is érvényes és jó alap az enyhülési politika folytatására az egész világon. Nagy örömmel fogadták a kongresszus résztvevői *Leonyid Brezsnyevnek*, a Béke Világtanács berlini üléséhez intézett üzenetét, melyben hangsúlyozta, „biztos nem tévedek, amikor azt mondom: az emberiség békéje és haladása ma inkább, mint eddig bármikor, attól függ, hogy sikerül-e megállítani a fegyvergyártás állandó, felfelé kúszó, halált okozó spirálját. A fegyverkezési verseny megállításával a katonai célokra fordított költségvetések csökkentésével rendkívül sok olyan égető probléma megoldására nyílik lehetőség, amelyekkel a legkülönbözőbb országok néptömegei szembe néznek".

A Béke Világtanács berlini felhívása a fegyverkezési verseny megállítása érdekében érdemi és hatékony lépések megtételét követeli — az általános és teljes leszerelés útján — a tartós béke biztosítása érdekében. Hangsúlyozza: *meg kell akadályozni a neutron fegyverek gyártását, felhalmozását és minden békeszerető erőt nemre, fajra, vallásra hitfelekezetre való tekintet nélkül mozgósítani kell a békés célkitűzések maradéktalan megvalósítása érdekében.* A felhívást kiegészítő határozat megállapítja, hogy az ENSZ-közgyűlés leszerelési ülésszaka által kidolgozott intézkedések és ajánlások éppúgy, mint a szocialista államok kezdeményezései politikai alapot teremtenek valamennyi békeszerető erő számára. E gondolatok jegyében állította és állítja a Béke Világtanács kampányainak középpontjába a leszerelést, az atomháború megakadályozását, és indít harcokat a tömegpusztító fegyverek eltiltására, támogatja azokat az akciókat, amelyek a különösen pusztító hatású, hagyományos fegyverek fejlesztése és előállítása ellen irányulnak.

A Béke Világtanács rendkívüli ülése egyértelműen olyan álláspontot foglalt el, hogy erősíti a nemzetközi leszerelési konferencia mielőbbi összehívását szolgáló világméretű kampány kibontakozását és harcot indít az ENSZ-közgyűlés 1982-re tervezett második rendkívüli leszerelési közgyűlésének előkészítésére.

Egészen újszerű, gazdag és széles körű a Béke Világtanács 1979-es akcióprogramja. A munkaprogramnak különleges jelentőséget ad az a tény, hogy kimunkálja annak a lehetőségét, hogyan segítheti, támogathatja a Béke Világtanács a békemozgalmakat abban a nemes célkitűzésben, amely a béke fenntartását és megszilárdítását jelenti. *A békemozgalom idei programjában is nagy jelentőséget tulajdonítanak a fegyverkezés elleni harcnak, a tömegpusztító fegyverek gyártása megakadályozásának, a válsággócok felszámolásának.* A Béke Világtanács minden erejével támogatja az el nem kötelezett országok csúcsértekezletének sikerre vitelét, a szabadságukért küzdő népekkel való szolidaritást. A jelenlegi világgazdasági rend kérdéseivel összefüggésben pedig harcot szervez a nemzetközi gazdasági egyenlőség meghirdetésére. Elhatározta a tanácskozás, hogy a nemzetközi békemozgalom 1979-ben tovább szélesíti együttműködését minden olyan állammal, nemzetközi szervezettel, melynek lehetőségeit felhasználva segítheti a békés célkitűzések valóra váltását, a béke fenntartását.

Megtiszteltetés az eszperantisták számára, hogy a Béke Világtanács elnöke *az elkövetkezendő tanácskozásokon fórumot biztosít a Világbéke Eszperantó Mozgalom véleményének kifejtésére és segíti, hogy a tanácskozás során eszperantisták részére is szervezhessünk találkozót.* Ez nagy lehetőséget biztosít a Világbéke Eszperantó Mozgalom tevékenységének továbbfejlesztésére, támogatására. Szélesebbre nyílt a kapu, hogy a Béke Világtanács keretében az eddigieknél eredményesebben dolgozzunk. Számunkra pedig kötelezettséget jelent, hogy fokozottabb és szervezettebb béketevékenységet folytassunk. Munkánk eredményesebbé tételére távlati programot készítünk, és fokozzuk együttműködésünket a békemozgalmi szervezetekkel.

A Béke Világtanács berlini ülése megkülönböztetett figyelmet szentelt a nemzetközi szolidaritásnak. Határozatok sora született, amelyek a nemzetközi békemozgalom segítőkész szolidaritásáról biztosították a szabadságukért küzdő és szabadságukat védelmező népeket a világ minden részén, az öt kontinens minden országában. Külön kiemelt, nagyszerű eseménye volt a nemzetközi szolidaritásnak a kambodzsai néppel vállalt és a kambodzsai szolidaritásnak szentelt plenáris ülés, amely a tanácskozás legforróbb, legőszintébb hangulatú órája volt.

Nem kis jelentőséget tulajdonított a Béke Világtanács *az 1979-es nemzetközi gyermekév előkészítésének és megszervezésének.* A tanácskozás felhívta a figyelmet a gyermekek iránti szeretetre, arra a felelősségre, hogy ezt a nemzedéket nekünk, akik békét akarunk, a békés építő munkára kell nevelnünk.

A sok-sok momentumból levonhatók olyan következtetések, *hogy a Béke Világtanács berlini ülése a kibocsátott felhívások, állásfoglalások jelentősége folytán új békeoffenzíva nyitánya lett.* Most is bebizonyosodott, hogy a Béke Világtanács alkalmas fórum a békés törekvések szélesítésére, azoknak a szerveknek és személyeknek összefogására, akik békét akarnak.

Nem lehet másként befejezni ennek a csodálatos békedemonstrációnak az értékelését, csak azokkal a gondolatokkal, amelyeket *Anna Seghers* juttatott el a résztvevőkhöz: *„... hagyjátok megfertőzni magatokat attól a nemzedéktől, amely átvészelte a második világháborút, és arra egyesítette erőit, hogy ne legyen újabb háború..."*

Dr. Pethes Imre
a Világbéke Eszperantó Mozgalom elnöke

Győri Imre látogatása a Landler járműjavítóban

Győri Imre, a Központi Bizottság titkára tájékoztatja az aktívaértekezlet résztvevőit

Győri Imre, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának titkára február 28-án a főváros XV. kerületébe, Rákospalotára látogatott. A kerületi pártbizottság székházában *Szabó László*, a pártbizottság első titkára és *Pataki Béla* tanácselnök, valamint a párt-végrehajtóbizottság tagjai fogadták. A KB titkára megbeszélést folytatott velük a 125 ezer lakosú kerület életéről, fejlődéséről, az üzemek, intézmények, szövetkezetek tevékenységéről, valamint a várospolitikai gondokról. A program — rövid városnézést követően — Újpalotán a Kontyfa utcai 24 plusz 6 tantermes új általános iskolában folytatódott. A vendég megtekintette a korszerű intézményt.

Ezután felkereste a nagy munkásmozgalmi hagyományokkal rendelkező, csaknem 2000 dolgozót foglalkoztató Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzemet.

Az üzem dolgozói örömmel várták a Központi Bizottság titkárát, akit nevükben *Kövér Imre* igazgató, *Sebestyén József*, az üzemi pártbizottság titkára, *Váczi János* szb-titkár, valamint *Racskó Ferenc* KISZ-titkár és az Ifjú Gárda képviselői fogadták.

Az igazgató és a pártbizottság titkára tájékoztatták a vendéget az üzem munkájáról, problémáiról, jövőjéről. Elmondták, hogy a Landler a múltban a gőzmozdonyjavítás egyik bázisa volt, amikor azonban a korszerű vontató járművek megjelentek és fokozatosan kezdték kiszorítani a gőzösöket, a MÁV vonalairól, az üzem jövője bizonytalanná vált. Ez az állapot azonban már megszűnt, mert új javítási és gyártási profilokat kaptak, és bizalommal tekintenek a jövőbe. Jelenleg a Landlerban javítják a még forgalomban levő nagyteljesítményű gőzösöket, új perspektívái vannak a teherkocsi javításnak, később pedig áttérnek személykocsik javítására is. *Új profilként megkezdődött a konténerek javítása.* Ezenkívül különböző alkatrészek gyártásának is központi bázisává vált a Landler. Így például a MÁV egész területére itt javítják a kormányszelepeket, ugyancsak ez az üzem látja el kizárólagosan a többi MÁV üzemet is szürke- és színesfém, féktuskó öntvényekkel. Itt javítják a rugósmérlegeket és a csapágyakat is.

A profilváltás nehézségeivel és az 5 százalékos létszámhiánnyal megküzdve, *az üzem 1978-ban 101,33 százalékra teljesítette termelési előirányzatát*, oly módon, hogy a hiányzó munkáskezeket 6,5 százalékos termelékenység növeléssel pótolta. Különösen kiemelkedő teljesítményt ért el a második félévben, amikor a szocialista brigádok pótvállalásainak segítségével a tervezettnél több megjavított teherkocsit adott át a MÁV-nak az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolításához.

Az üzem 1195 tagot számláló 146 szocialista brigádjának vállalásai 1979-ben is biztosítékot nyújtanak arra, hogy a járműjavító továbbnöveli termelését. *Az idén előreláthatólag 145 gőzmozdonyt, 2520 teherkocsit, 480 darab konténert javítanak meg és több ezer számban adnak öntvényt a különböző javítási munkákhoz.*

A tájékoztató után *Győri Imre* üzemlátogatásra indult. Elsőként a mozdonyosztályt tekintette meg, ahol *Göller László* osztályvezető kalauzolásával megszemlélte, hogyan újulnak meg a brigádok keze alatt az elhasznált, öreg 424-es gépek és válnak ismét üzemképessé. A forgácsolóüzemben *Vancsó János* esztergályostól érdeklődött a dolgozók munkakörülményei felől.

A kormányszelepjavító műhely került ezután sorra, ahol közvetlen beszélgetés alakult ki a Központi Bizottság titkára és az őt körülvevő dolgozók között. A szerelőszalagnál tevékenykedő Ságvári Endre szocialista brigád vezetője, *Kiss Gyula* kérésére a vendég emléksorokat jegyzett be a brigádnaplóba. Ezután a próbateremben figyelte a nagy pontosságot igénylő munkát, amelyhez *Zsilinszki József* főművezető, a dolgozók közül pedig *Mikó János*, a Kun Béla szocialista brigád tagja fűzött magyarázatot.

A vendégek a járműjavító vezetőinek társaságában sorra látogatják a műhelyeket

(Gyergyói János felvételei)

Az üzemlátogatás a kocsiosztályon folytatódott. A hatalmas csarnokban *Bujtás Károly* osztályvezető elmondotta, hogy az üzemrészt jelenleg is fejlesztik. Bemutatta a csarnok egyik sarkában folyó munkát, amelynek eredményeként felépül a hűtőkocsik mérőállomása. A vendég és kísérete ezután sorra járta a többi munkahelyet és figyelte a különböző típusú teherkocsik javításának egyes fázisait.

Délután *Győri Imre*, részt vett a XV. kerület kommunistáinak a járműjavító sportcsarnokában tartott aktívaértekezletén. A kerületi pártaktivistáknak, s rajtuk keresztül az egész lakosságnak átadta a *Központi Bizottság és személy szerint Kádár Jánosnak, az MSZMP első titkárának üdvözletét.* Elmondta, hogy látogatása során jó benyomásokat szerzett és nagy hatással volt rá az a hatalmas fejlődés, amelyet kerületszerte tapasztalt.

A továbbiakban *Győri Imre* időszerű bel- és külpolitikai kérdésekről tartott tájékoztatást.

Szász Ferenc

Bemutatkoztak a fekvőhelyes kocsik

Az utasok örömmel fogadták az Utasellátó Vállalat új szolgáltatását

Az NDK bautzeni vagongyárából az elmúlt ősszel 30 fekvőhelyes (Liegewagen) kocsi érkezett hazánkba, hogy az egyre emelkedő bel- és külföldi túristaigényeket segítsen kielégíteni. Ezeket a kocsikat is az Utasellátó Vállalat üzemelteti. Az első fekvőhelyes kocsi február 1-én 14.30 órakor a *Meridián expresszbe* sorolva indult útnak Berlinbe. A kocsin *Nádori László* hálókocsi-kalauz fogadta a vendégeket. Ugyanezen a napon indulási időrendben a *Báthory expresszel* Varsóba, a *Balt-Orient expresszel* Bukarestbe, a *Polonia expresszel* Varsóba, az *Orient expresszel* Bukarestbe és a *Puskin expresszel* Belgrádba közlekedett egy-egy kényelmes fekvőhelyes kocsi.

Az első járatok kalauzai és az utasok véleménye megegyezett abban, hogy az Utasellátó Vállalatnak ez az új szolgáltatása elsősorban a szerényebb anyagiakkal rendelkező, külföldre utazó magyar turisták körében lesz népszerű.

További kocsik beállítására folyamatosan kerül sor. A főszezon megindulására már az *Adriatikában* Rijekáig, a *Meridiánban* Barig, a *Poloniában* Szófiáig, a *Saxoniában* Lipcséig, a *Wien—Bukarest expresszben* Budapesttől Constanzáig és új járatként Budapest Várna közt fog naponta közlekedni fekvőhelyes kocsi. A hagyományos lipcsei tavaszi és őszi vásárvonatok többkocsis szerelvényei és még jónéhány turista szerelvény a jövőben ugyancsak fekvőhelyes kocsikkal fog közlekedni.

K. F.

Indulás előtt a Meridian expressz

A MÁV modellező klub évzáró közgyűlése

Február 3-án tartotta évzáró közgyűlését a MÁV Modellező Klub, amelyen megjelent Nyitrai József, az MHSZ XIV. kerületi titkára is. *Horváth Ernő* titkár számolt be az elmúlt évi eredményekről és az idei feladatokról, tervekről. Tavaly sok szakközépiskolást vettek fel a klub tagjai sorába. Több repülő és hajómodell bemutatót is tartottak, amelyet kilencezer néző tekintett meg.

Tavaly lehetőség nyílt technikai eszközök — közöttük távirányító berendezések — vásárlására. A közgyűlésen — az eredményes munka elismeréseként — a kerületi titkár oklevelet és jubileumi zászlót adott át a klub vezetőinek.

Teremfoci Szombathelyen

Labdarúgó teremkupa mérkőzéseket rendeztek Szombathelyen. A csomóponti KISZ-bizottság szervezésében február 2-án nyolc csapat mérte össze tudását a vasi megyeszékhelyen levő oktatási főnökség tornatermében. A kupát az állomás fiataljainak első csapata nyerte, megelőzve a BFF KISZ-eseit, valamint a holtversenyben harmadik helyre került állomás II. és a BFF II. csapatát.

Sz. Jakab

A „csipegető" Európa-bajnok

Bemutatjuk Fürjész Istvánt, a Miskolci VSC fiatal, tehetséges cselgáncsozóját

„Hogy mire gondoltam a döntő előtt? Amennyire visszaemlékszem, ilyen gondolatok foglalkoztattak: *ha már eddig eljutottál és négy ellenfeledet legyőzted, akkor most nem torpanhatsz meg.* Itt ülnek a szüleid, tanáraid, osztálytársaid és az a sok ismeretlen ember, akik mind a te sikereidért szorítanak. *Nyerned kell! Nyerned kell!*

A hangosan beszélő már szólította is őket: *„Döntő mérkőzésre szőnyegre lép Fürjész, Magyarország és Houget, Franciaország."*

Fürjész István erős akarata nem volt hiábavaló. Győzött.

Fürjész, a miskolci ifjúsági cselgáncs EB 68 kilogrammos súlycsoportjának győztese. Az MVSC vezetői másoktól vártak aranyérmet, dobogós helyezést.

Az EB előtt kiadott hivatalos felkészítési programban a következő véleményt írták róla: *„Bátor, jó küzdőszellemű versenyző, sajnos nem elég erős súlycsoportjában. Pontot hozhat."*

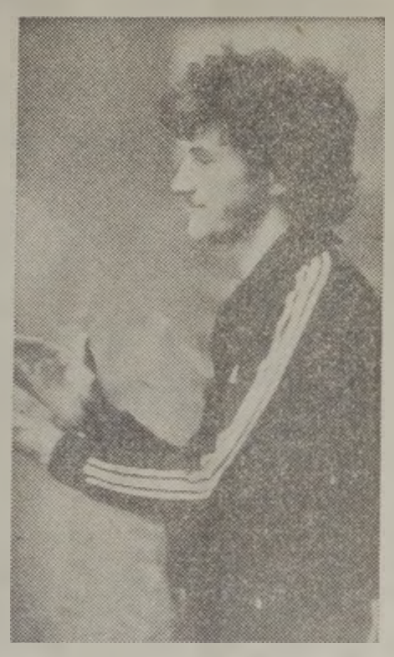
Aranyéremről tehát senki sem álmodott.

— *Az én küzdőmodorom alapja nem az erő, hanem a kitartás, szívósság* — vallja.

Az EB-n vívott mérkőzései, győzelmei élményt jelentettek a szakembereknek és a szurkolóknak egyaránt.

— Hogyan lettél Európa-bajnok? — kérdeztem.

— Amikor felsétáltam a szőnyegre, nyugodt voltam — emlékezik a novemberi eseményekre. — Nem kapkodtam, nem kerestem az igazán előnyös fogásokat, amelyekből aztán akciót tudtam volna indítani. Ellenkezőleg. Óvatosan, szinte csak két ujjal érintettem az ellenfeleket. Hagytam, hadd ugráljanak, mozogjanak, fáradjanak. Akciót az első percekben nem indítottam.



Fürjész István

Pista türelmesen kivárta a legalkalmasabb pillanatot és pontosan hajtotta végre a legnehezebb dobásokat is. Kitűnő technikával rendelkezik.

Kölyökarcából mosolygós szempár tekint ránk. Úgy tűnik, hazudni, rosszat tenni nem is tud senkivel ez a 18 éves gimnazista fiú. Amikor a döntőben legyőzte francia ellenfelét, ő volt talán a legnagyobb zavarban. Szinte nem is fogta fel, hogy mi történt vele. Az ünneplő tömeg, az őt levegőbe dobáló csapattársak emlékeztették a valóságra.

— *Ez a győzelem csak részben az én érdemem. Klubedzőm, Braskó Péter naponta tanított valami újra, valami „művészire", ami igazán szép a cselgáncsban.* Az EB előtt egy hónapig voltunk edzőtáborban. A keret vezető edzője, *Moravetz Feri* bácsi az edzések után külön is leült beszélgetni a versenyzőkkel. Valósággal belehajszolt minket ebbe a győzelembe, fanatizált bennünket.

A siker nem is maradt el. A miskolci ifjúsági és junior EB-n csapatunk tagjai két arany- és egy-egy ezüst-, illetve bronzérmet szereztek.

Az MVSC vezetőinek, edzőinek nagy örömet szerzett az is, hogy Fürjészen kívül egy másik vasutas sportoló is dobogóra állhatott. Az ifjúságiak mezőnyében *Szobonya László* bronzérmet szerzett.

Az eredmények bizonyítják, hogy jó kezekben, kiváló szakemberek kezében van Miskolc cselgáncssportja.

Róth Ferenc

Rangadó a Péceli úton

Még javában tartott a téli teremtorna a Ferencvárosi Vasutas SK Péceli út 2. szám alatti csarnokában, amikor biztos voltam benne: ennél nagyobb élményben, ebben a szezonban nem részesülhetek...

Akkor a Fővárosi Gázművek férfi csapata két ponttal vezetett a táblázaton. Ha a vasutas nyer, beéri és még minden lehetséges a hátralevő néhány fordulóban.

— *Úgy érzem, győzünk* — mondta a találkozó előtt *Bodicsi László*, a házigazdák edzője.

Az első meglepetés: ezen a februári vasárnap estén, negyed nyolckor, *szinte zsúfolásig megtelt a hatalmas terem.* Óriási hangorkánban kezdett viaskodni egymással a kék-fehér mezes vasutas és a fehér-zöld mezes gázműves csapat.

Élmény volt látni a drámai fordulatokban gazdag küzdelmet. A vasutasok 2:0-ra, 3:1-re, 9:8-ra is vezettek. A félidő: 9:9-cel zárult.

A második húsz percben, ha lehet, még fokozódott az iram és nőtt az izgalom. Főszerephez jutottak a játékvezetők, akik néhány „csodálatos ítéletükkel" alaposan felborzolták az amúgy sem nyugodt kedélyeket. A ferencvárosiak 13:9-re vezettek a félidő első perceiben. Ezt követően 14:11, 15:12, 16:14 is volt az eredmény, végül a Gázművek egyenlített. A jegyzőkönyvbe tehát ez kerülhetet be: *Ferencvárosi Vasutas SK—Fővárosi Gázművek 18:18 (9:9).*

Kétségkívül izgalmas rangadó volt...

Újházy György

MHSZ-élet a MÁVTI-ban

A MÁV Tervező Intézet MHSZ-szervezete a közelmúltban tartotta meg az 1978. évet értékelő és az 1979. év feladatait ismertető klub közgyűlését. A KISZ klub helyiségét zsúfolásig megtöltötték a meghívott vendégek, valamint a lövész és a tartalékos klub tagjai. A vendégeket dr. Bácskay Antal az intézet gazdasági igazgatóhelyettese, a lövész klub tiszteletbeli elnöke üdvözölte.

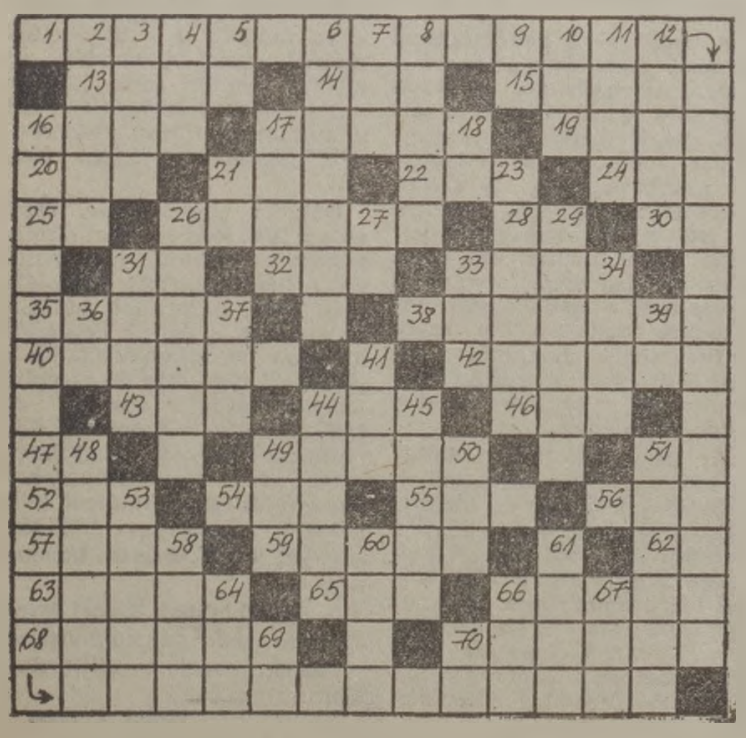
Pazár Miklós MHSZ-titkár rövid bevezetője után *Tóth Tibor*, a tartalékos klub titkára ismertette az elmúlt év eredményeit, külön kiemelve a THV-n elért jó eredményeket mindkét korosztályban. Ezután *Loór Gyula*, a lövészklub titkára elmondta, hogy a múlt évben a HKL-ben az ÖHV-ben és a Vasutas Kupában *összesen nyolc bajnokságot nyertek a klub versenyzői.* A különböző tömegsport rendezvényeken is nagy számban vettek részt az intézet dolgozói, valamint a patronált intézmények tanulói és dolgozói. A Kossuth Zsuzsa Egészségügyi Szakközépiskola lövészetét Mátyásföldön *970 résztvevővel hajtották végre.* A beszámoló külön hangsúlyozta a KISZ-szervezettel való igen jó együttműködést.

Jól sikerült beszámolók után az MHSZ-munkában kitűnt aktivistákat könyvjutalomban részesítették, majd kezdetét vette a KISZ-szervezettel közös farsangi mulatság. Ez alatt a meghívott vendégek az intézeti vezetők és az MHSZ-szervezet vezetői kötetlen beszélgetést folytattak az 1979. évi feladatok minél eredményesebb végrehajtásának feltételeiről.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A forgalom gyorsításához ez is hozzájárul. 13. Peru fővárosa. 14. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet francia nevének rövidítése. 15. Elegáns férfikabát. 16. Latin szeretet. 17. Nem avval. 19. Férfinév. 20. Húz. 21. Vigyázója. 22. Albán pénz. 24. Dallam, ária (francia). 25. Kertet művel. 26. Színművészünk neve (Ferenc). 28. Fél egér. 30. Hangutánzó vés. 31. Az arzén vegyjele. 32. Önkéntes Támogatási Alap. 33. Vissza: dallás. 35. Ilyen szemmel is néznek. 38. ... Bertalan (1812—1869), Kossuth minisztere. 40. Nyamvadt. 42. Fürdőszobakellék, névelővel. 43. Víziállat. 44. Nagyon édes élelem. 46. Bizony, a Halotti beszédben. 47. Kettős mássalhangzó. 49. Adag, közismert idegen szóval. 51. Mint 25. vízszintes. 52. Bázelben van. 54. Nagyobb pálca. 55. Vízinövény. 56. Az USA egyik legnagyobb hírügynöksége. 57. ... print nyomdai eljárás. 59. ... August (1840—1913), német politikus. 62. Latin és. 63. Betűpótlással fiatalkorúak bandája. 65. A sportban átemelés. 66. Vissza: nem sima. 68. Színpadi kacaj lehet. 70. Vegyél a vízből!

Függőleges: 2. Árpád apja. 3. Francia város, fonetikusan. 4. Kevert rom. 5. Kettőzve bányaváros. 6. ..., Girolamo (1854—1910), olasz író. 7. Vívó igéje. 8. Attila, másképpen. 9. V. F. 10. Korom közepe. 11. ...litás, a születések számaránya. 12. Passzív ellentéte. 16. **Ez is segíti a gyorsabb forgalmat.** 17. Férfinév. 18. Igekötő. 21. Ü. E. 23. Budapesti pályaudvar. 26. Délszláv kerületi vezető. 27. Hektár rövidítése. 29. Főzelék, németül. 31. Kutyafajta. 33. A Tisza mellékfolyója. 34. Tíz, görögül. 36. R. Y. 37. Nem dombos vidék. 39. Vigyázó, de fordítva. 41. Fémes elem. 44. Olcsó szálló. 45. Permetezőszer. 48. Somogy megyei helység. 49. Ütőhangszer. 50. Nyakbavaló. 51. Nyíltan, kertelés nélkül. 53. Vályú. 58. Menyasszonyok. 60. Becézett női név. 61. Veri vala. 64. Kínrímben megtalálható. 66. Végek nélkül esett. 67. Fél disznó. 69. Idő magánhangzói. 70. Személyes névmás.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16.

Beküldési határidő: 1979. március 30.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az előszállítások ösztönzése. Átütemezési megállapodások.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 3. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Vörös László, Örtilos vasútállomás, 8854 Kiss Zoltán, Nagybajom, Fő utca 7/a, 7561; Dénes József, Vecsés, Vasvári Pál u. 14. sz. 2220; Altsách Árpádné, Nógrád, Dózsa Gy. u. 16. sz. 2642; Boda Benjámin, Miskolc I., Sió u. 15. sz. 3258.

Nyugdíjas klub Hegyeshalomban

Hegyeshalom csomópont Kandó Kálmán Művelődési Házában tavaly alakult meg 35 taggal a nyugdíjasok klubja. Létszámuk azóta százhúszra emelkedett. Ez a népszerűség a gazdag szórakozási és művelődési lehetőséget biztosító programoknak köszönhető.

A klubtagok a művelődési házban gyakran találkoznak fiatal vasutasokkal, akik tájékoztatják őket munkájukról, eredményeikről. A klubot az *Ady Endre* női szocialista brigád patronálja. A nyugdíjasok önálló zenekart is alakítottak, és gyakran fellépnek a művelődési ház különböző rendezvényein. *(Képünkön Kántor József nyugdíjas szertárfőnök, a zenekar egyik tagja látható.)*

Séra

HÍREK

TEADÉLUTÁN NYUGDÍJASOKNAK

A karcagi szakszervezeti bizottság vasutas nyugdíjas csoportja a közelmúltban *teadélutánt rendezett* a tagok és családtagjaik részére. A rendezvényen 52-en jelentek meg. A nyugdíjas csoportot patronáló *dr. Csanádi György* szocialista brigád tagjai hangulatos műsort rendeztek.

A találkozón megjelentek az állomás társadalmi és gazdasági szervezeteinek vezetői is.

— **Társadalmi munka.** Miskolc—Tiszai pályaudvar szocialista brigádjai tavaly a kommunista műszakok során 8616 óra társadalmi munkát végeztek, amelynek értéke 137 ezer forint. Több mint ezer dolgozó vett részt a kommunista műszakokon. A vonatkísérők szocialista brigádjai 1422 vonatot továbbítottak társadalmi munkában.

— **Képzőművészeti bemutató.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház képzőművész körének tagjai kiállítást rendeztek alkotásaikból. Harmincót festményt mutattak be a látogatóknak. A kiállítást *dr. Saáry Gyula* kórházi igazgatófőorvos nyitotta meg.

— **Író-olvasó találkozó.** Február végén, a mezőgazdasági könyvhónap alkalmából *Harmat László* szakíróval találkoztak a debreceni járműjavító művelődési háza könyvtárának olvasói. A találkozó résztvevői meghallgattak egy előadást a bogyós gyümölcsök termesztéséről, majd megismerkedhettek a legújabb mezőgazdasági szakkönyvekkel.

— **Kiállítás.** A hatvani vasúti csomópont pártbizottsága, a *Liszt Ferenc* Művelődési Ház és az *Ady Endre* könyvtár a Magyar Tanácsköztársaság 60. évfordulója tiszteletére március 21-én emlékkiállítást rendez az állomáson.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Sajószentpéter állomáson a közelmúltban nyugdíjastalálkozót rendeztek. Ennek keretében tájékoztatták a megjelenteket a nyugdíjkiegészítés elveiről és egyéb rendeletekről.

— **Brigádsiker.** Jászberény állomás tizenkét tagú *Székely Mihály* szocialista brigádja az elmúlt évben 477 óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke meghaladta a hatezer forintot. Részt vettek többek között az állomás parkosításában, a személypénztáros nők pedig — az ünnepek előtti forgalom napjain — előbb kezdték a szolgálatot és később fejezték be.

— **Nőnapi ünnepségek.** Heves és Nógrád megye valamennyi vasútállomásán és szolgálati helyén — az előző évekhez hasonlóan — március 7-én nőnapi ünnepségeket rendeztek. A gazdasági és a társadalmi vezetők köszöntői után virággal és tárgyjutalmakkal kedveskedtek a vasutas lányoknak és asszonyoknak.

FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezetének *Törekvés* táncegyüttese felvételt hirdet amatőr táncosok részére. A táncot kedvelő fiatalok 14 éves kortól jelentkezhetnek a vasutas-szakszervezet zeneiskolájában, hétfőn, szerdán és pénteken 17-től 21 óráig. *(Budapest VII., Rózsa Ferenc u. 22. Telefon: 424—128.)*

Halálozás

Nyolcvankét éves korában elhunyt Váradi Jenő, aki tagja volt a vasutas-szakszervezet 1919-ben megválasztott központi vezetőségének. Munkásmozgalmi tevékenységével elévülhetetlen érdemeket szerzett. Temetése február 21-én volt a kispesti temetőben.

Lakáscsere

Elcserélném Budapesttől hat kilométerre levő lakótelepi kettő szoba összkomfortos főbérleti lakásomat MÁV-on belül gondnoki (üdülő, sportpálya stb.) lakásra. Szolgálati is érdekel. Érdeklődni kizárólag levélben: Lehrreich Béláné, Szigetszentmiklós, Váci Mihály u. 2/B. 2310.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő másfél szoba összkomfortos, I. emeleti, gázfűtéses lakásomat hasonló budapestire. Erkélyes előnyben. Érdeklődni a 330—029 telefonon 19 óra után.

Elcserélném Hajdúszoboszlón levő szoba, konyhás, komfortos, kertes szolgálati lakásomat debreceni másfél szobásra, vagy annál nagyobbra, vasutassal. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni levélben: Papp Sándor, Hajdúszoboszló MÁV állomás II,2-es lakás.

Elcserélném budapesti egy szoba komfortos 36 négyzetméteres tanácsi lakásomat kettő szobás, különbejáratú 45—50 négyzetméteres komfortos tanácsi vagy MÁV-lakásra a XIV., XV. kerületben. Érdeklődni lehet személyesen vagy levélben: Gazsi József, Budapest XV. Rákospalota, Csillagfürt u. 1. fdsz. 1. sz. 1155.

Elcserélném Kőbánya városközpontban levő három szoba összkomfortos, 67 négyzetméteres tanácsi lakásomat rákospalotai hasonló méretűre. Régi MÁV-lakás, vagy kisebb komfortfokozatú is érdekel. Cím: Áts József, Budapest, Kőrösi Cs. S. u. 27. II. em. 18. 1105. Megtekinthető egész nap.

Elcserélném budapesti három szobás, összkomfortos, vasúti lakásomat tanácsi összkomfortos garzonra. Érdeklődni: 261—392 telefonon 17 óra után.

Elcserélném szolnoki három szobás, új, összkomfortos szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra. Bármilyen megoldás, MÁV-bérlakás is érdekel. Cím: Szolnok, Széchenyi u. 5. I. em. 5. 5000; Keresztúri Sándor, Üzemi telefon: 02/16—33.

Eladnám Szarvaskőn, Egri patak mellett — Egerhez közel — üdülési telkem. Érdeklődni levélben: Simonyi Angéla, Budapest, Benczúr u. 47. II. 37. sz. 1068.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Előfizetési díj egy évre: 26,— Ft
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—956. Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. MÁRCIUS 23.

Műszaki klub Szombathelyen

Fiatal mozdony- és motorvezetők *műszaki klubbot alakítottak Szombathelyen.* A vontatási főnökség KISZ-bizottságának támogatásával létrehozott klub tagjai — közel negyvenen — szocialista brigádtagok. A fiatalok minden hónap első csütörtökjén az igazgatóság és a főnökség fiatal műszaki értelmiségei által tartott előadássorozatokat hallgatnak meg és kötetlen beszélgetés formájában megvitatják az elhangzottakat. A témák között lesznek olyanok, amelyek a gyors hibaelhárítás különböző módszereivel ismertetik meg a „vezéreket". A szakmai rész után a jelenlevők minden alkalommal különböző szórakozási formákkal teszik színesebbé az összejöveteleket.

A március 1-i alakuló ülésen részt vett *Bedőcs Károly*, az igazgatóság IV. osztályának vezetője.

A szakma kiváló tanulói

A Zala megyei tanács művelődési osztálya és KISZ-bizottsága az idén is rendezett Szakma kiváló tanulója versenyt. A megyei döntőn a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakmunkástanulói eredményesen szerepeltek. Első lett *Grabant István*, második *Czuczai Zoltán* és harmadik *Kurvéger Attila*. Valamenyien dízelmozdony-szerelők. Az első három helyezett 500, 400, illetve 300 forint jutalomban részesült.

Újítók a gyermekekért

A nemzetközi gyermekév alkalmából *Serfőző József*, a MÁV Gépjavító Üzemének ezüst fokozattal kitüntetett újítója kezdeményezte, hogy az 1979-ben kifizetésre kerülő újítási díjak egy részét az újítók ajánlják fel a gyermekév szolidaritási alapjának. A felhíváshoz az üzem legtöbb újítója csatlakozott.

A vasútigazgatóságok munkaversenyében

A miskolciak nyerték a vörös vándorzászlót

AZ ELNÖKSÉG ELFOGADTA A KITÜNTETÉSRE JAVASOLT SZOLGÁLATI HELYEKET ÉS SZOCIALISTA BRIGÁDOKAT

Szakszervezetünk elnöksége március 15-én ülést tartott. A testület elsőnek az 1978. évi eredményeik alapján kitüntetésre javasolt vasútigazgatóságokról, szolgálati helyekről és szocialista brigádokról készült előterjesztést vitatta meg.

A *MÁV munkaverseny-szabályzata* értelmében, egész évi munkája alapján, legkiemelkedőbb eredményeket elérő vasútigazgatóság elnyerheti a *KPM és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége vörös vándorzászlaját*, a második legjobb eredményt elérő igazgatóság pedig *oklevél elismerésben* részesíthető.

A kitüntetésre a vasútigazgatóságoknak pályázni kell. Ennek alapfeltétele, hogy az igazgatóságok *az áruszállítási éves tervet 100 százalék fölött teljesítsék.* A pályázatot beküldő hat vasútigazgatóság közül ennek a követelménynek csak a *miskolci*, a *debreceni* és a *szombathelyi* igazgatóság felelt meg. A miskolciak 102,6, a debreceniek 102,1, a szombathelyiek 101,8 százalékra teljesítették a tervet. A többiek teljesítménye nem érte el a 100 százalékot.

A munkaverseny alapján értékelt mutatóknál, a három legeredményesebben dolgozó igazgatóságnál olyan hiányosság, amely forgalombiztonsági és munkavédelmi szempontból a kitüntetés adományozását kizárná, nem volt. *Mivel a debreceniek az 1978. évi bértömeget 19 millió forinttal túllépték, ezt a vezérigazgatói értekezlet kizáró tényezőként minősítette.* Ennek figyelembe vételével a KPM és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének *vörös vándorzászlaját a miskolci vasútigazgatóság nyerte*, a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete *oklevél elismerését pedig a szombathelyi vasútigazgatóság kapja.*

Mint ismeretes, a vasút területén a száznál nagyobb létszámú szolgálati helyek — üzemfőnökségek, csomópontok, üzemek, intézetek és főnökségek — versenyeznek a kiváló cím elnyeréséért. A 160 szolgálati hely közül a legjobb eredményt elért 12 szolgálati hely részesül *kiváló* kitüntetésben, 2 szolgálati hely *miniszteri oklevél* elismerésben, 22 pedig *vezérigazgatói elismerésben* részesul.

A szocialista munkaverseny-mozgalomban kiemelkedő eredményeket elérő kollektívák közül a *MÁV kiváló ifjúsági brigádja* kitüntetésben 17, a *MÁV kiváló brigádja* kitüntetésben 92 brigád részesül a területi szervek javaslata alapján *(A kitüntetésben részesülő szolgálati helyek és szocialista brigádok névsorát lapunk következő számában közöljük.)*

Az elnökség ezután megvitatta és elfogadta a Vasutasok Szakszervezete 1978. évi gazdálkodásáról készült beszámolót, valamint a számvizsgáló bizottság tájékoztatóját a beszámoló felülvizsgálatáról. Ugyancsak elfogadta a 1/2 százalékos ÖTA 1978. évi gazdálkodásáról készült beszámolót, illetve a számvizsgáló bizottság tájékoztatóját a beszámoló felülvizsgálatáról.

A vasutasfa árnyékában

1980-ban befejezik Abony állomás rekonstrukcióját

Abony nagyközség leghíresebb élő történelmi ereklyéje a vasútállomás felvételi épület előtt álló óriási kőrisfa — *vasutasfa!* —, amely az idén tölti be 130. évét. A krónika szerint *a Pest—Szolnok közötti vasútvonal építése idején ültették.* A kis állomás más vonatkozásban is magán hordja még a hőskor jegyeit: a felvételi épület is elmúlt már 100 esztendős.

— A fán kívül lassan eltűnik itt minden, ami a távoli múltra emlékeztet — mondja *Sztrókay József* állomásfőnök. — Most készült el az állomás vágányhálózatának a felújítása; kicserélték a teljes ágyazatot, erősebb síneket raktak le, ezzel megszűnt a lassújel, s így már 120 kilométer óránkénti sebességre alkalmas a pálya. *Hamarosan megkezdik a felvételi épület tatarozását, korszerűsítését, mert már ez sem felel meg a jelen követelményeinek.* Ezzel egyidőben lebetonozzák még a rakterületet is. Az utóbbinak különösen örülünk, mert sáros időben bizony sokat kínlódunk a fel- és leadásokkal. A teljes rekonstrukció a terv szerint 1980-ban fejeződik be.

Időszerű a rekonstrukció, mert az elkövetkezendő években befejezik az abonyi téglagyár modernizálását, amelynek eredményeként ötszörösére emelkedik a termelés. A tégla elszállításának a nagyobb része ránk hárul. Az is elképzelhető, hogy más áruk fel-, illetve leadása is növekszik, mivel Abony a gyorsan fejlődő községek közé tartozik.

— A rekonstrukció alatt korlátozták-e a folyamatos munkát?

— A vágányhálózat építése idején ugyanúgy teljesítettük a ránk kiszabott tervet, mint annak előtte. Biztos vagyok benne, hogy a rekonstrukció folytatása során sem lesz fennakadás a forgalomban.

Az állomáson 14 vasutas látja el a szolgálatot. A teljes létszám egy híján a *Kossuth* szocialista brigádban dolgozik. A gárda jól összeszokott. Nem ismernek lehetetlent, ha a vasút érdekeiről van szó. Három éve történt, többször megdézsmálták az állomáson várakozó vagonokat. A brigád tagjai elhatározták, hogy elfogják a tolvajokat. Az egyik éjszaka *Benke Pál* váltókezelőnek és *Habony Sándor* málházónak sikerült is lelepleznie egy egész bandát. Nem volt veszélytelen a vállalkozás. Az esetnek a környékén elterjedt a híre, azóta egyetlen lopás sem történt Abonyban.

(séra)

Tisztképzősök szellemi vetélkedője a Tanácsköztársaság 60. évfordulóján

A Magyar Tanácsköztársaság 60. évfordulója tiszteletére a MÁV Tisztképző Intézet, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felügyelete alá tartozó négy tisztképző intézet hallgatói részére március 14-én vetélkedőt rendezett.

A budapesti igazgatóság kultúrtermében rendezett vetélkedőn négy témakörben mérték össze tudásukat a BKV, a MÁV, a posta és a Volán tisztképző intézeteinek csapatai. A játékvezető *Petress István*, a Magyar Rádió főmunkatársa, az öt tagú zsüri elnöke pedig *Győrffy József*, a KPM pártbizottságának titkára volt.

A vetélkedő résztvevői a Tanácsköztársaság eseményeinek magas szintű ismeretéről adtak számot. A verseny győztese a Volán csapata lett, második a MÁV Tisztképző Intézet, harmadik a posta oktatási központjának csapata, negyedik pedig a BKV. Az első helyezett csapat jutalma leningrádi, a másodiké magastátrai, a harmadiké pedig pozsonyi társasutazás.

A nyereményeket március 22-én díszünnepségen adták át.

Losonczi Pál látogatása Záhonyban

Losonczi Pál és kísérete az eperjeskei rendező pályaudvaron

(Tudósítás az 5. oldalon)

(Elek Emil felvétele)

Felszabadulásunk évfordulójára

A népi hatalom létrejöttének immár 34. évfordulójáról emlékezünk meg felszabadulásunk ünnepén. 1945 áprilisában a magyar nép megszabadult egy gyűlöletes fasiszta rendszer erőszakjától, terroruralmától.

Ennek a népnek, amely egész eddigi történelme során mindössze 1918/1919 néhány hónapjában élhetett valamilyen — polgári vagy szocialista — *demokratikus rendszerben, a felszabadulás hozta el a demokráciát.* Ez a demokrácia napjainkban mint a munkásosztály hatalmának formája mélyrehatóan érvényesül az élet különböző területein, szolgálja a közösség javát és biztosítja az egyén, a dolgozó ember jogait.

Annak a Szovjetuniónak hős fiai hozták el számunkra a szabadságot, amely 1919-ben ezer sebből vérezve nem tudott a fennmaradáshoz elegendő segítséget nyújtani a *Magyar Tanácsköztársaságnak.*

Amikor a felszabadító szovjet csapatok hazánk földjére léptek, dolgozó népünk a Szovjetunióban látta a fasizmus ellen legelszántabban, legkövetkezetesebben küzdő, a béke oly régen várt ajándékát elhozó győzelmes erőt. Népünk legöntudatosabbjai már akkor is tudták: *a szovjet hadsereg a fasizmus legyőzésével, s a békével elhozta a történelmi lehetőségét annak is, hogy népünk valóra váltsa azt,* amit 1919-ben elkezdett: vagyis felépítse a kizsákmányolástól mentes, új szocialista társadalmat.

Az egyharmad évszázad korunk nemzedékei számára már meglehetősen tekintélyes, a történelem szempontjából viszont még igen rövid időszakban megalapoztunk egy új társadalmi rendet hazánkban, s nagyon sokat tettünk azért, hogy ennek a rendnek a vívmányait a mai generációk mind nagyobb mértékben élvezhessék.

A tények arról tanúskodnak, hogy alapjában véve eredményesen hasznosítottuk a közösségi tulajdonból, a szocialista tervgazdaságból adódó lehetőségeket. Iparunk ma kevesebb, mint öt hét alatt termel annyit, mint a második világháború előtt egy egész esztendő alatt. Fele annyi ember dolgozik a mezőgazdaságban, mint akkor, s mégis másfélszer annyi terméket állít elő. *A felszabaduláshoz mint elmaradott agrár-ipari ország érkeztünk el, ma viszont a közepesen fejlett országok sorában sem vagyunk utolsók, s belátható időn belül a fejlett ipari országok közé számíthatjuk magunkat.*

A felszabadulástól máig megtett út nem volt sima. Megpróbáltatások, objektív és szubjektív okok egyaránt fékezték előrehaladásunkat. Az évforduló alkalmas időpont a számvetésre, a jövő tennivalóinak vázolására is. Mindkettőhöz a legjobb támpontot a *Központi Bizottság* 1978. december 6-i ülésén hozott határozat ad.

A Központi Bizottság megállapította, hogy 1978-ban a termelés, a nemzeti jövedelem és a lakossági fogyasztás a tervezettet megközelítően nőtt. *Nemzeti vagyonunk tovább gyarapodott*, előreléptünk az életszínvonal és az életkörülmények javításában.

A fejlődés azonban több fontos területen eltért a tervezettől. A belföldi felhasználás a tervezett mérséklődés helyett a nemzeti jövedelmet meghaladóan nőtt. A behozatali többlet nagyobb volt a tervezettnél és az előző évinél. Ennek következtében a népgazdaság egyensúlya az előirányzott javuló helyzettel szemben romlott. *A gazdasági hatékonyság nem javult kielégítően.* A termelési eszközök kihasználása kedvezőtlen. Az anyagköltségek a termelésnél gyorsabban növekedtek. A felhasznált élő- és holt munka produktuma a tervezettnél lassabban nőtt.

Az 1979. évi munkánál ezekből kell kiindulni. Elemi érdekünk, hogy a kedvezőtlen folyamatokat megállítsuk, a problémák továbbélését megakadályozzuk. Ezért a gazdaságpolitika és a gazdaságirányítás gyakorlatában, a tervezésben és a szabályozásban, a gazdasági munka minden területén alapvető fordulatot kell elérni.

A népgazdaság további fejlődéséhez a mai körülmények között is megvan az összes feltétel, elegendő az anyagi és szellemi erő. Mindebből azonban csak akkor lesz valóban fejlődés, ha a lehetőségekkel élünk, erőforrásainkat hatékonyabban használjuk fel.

A feladatok sikeres megvalósításának az a legfontosabb feltétele, hogy egységes akarattal, fegyelmezetten dolgozzunk. Méltóan azokhoz, akik 1945-ben látva a romba döntött országot, a romokban heverő vasutat, sokszor éhezve, fázva, de lelkesedéssel, egyet akarással kezdtek az újjáépítéshez.

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából, március 7-én, kitüntetést adtak át a munkában élenjáró nődolgozóknak, a MÁV Vezérigazgatóságon. Az ünnepségen megjelent **Urbán Lajos**, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, **Szücs Zoltán**, a MÁV vezérigazgatója, **Kajcsa József**, a vasutas-szakszervezet titkára.

Az ünnepséget **Kummer István**, a Vezérigazgatóság pártbizottságának tagja nyitotta meg, majd **Ürögi József**, a szakszervezeti bizottság titkára, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja mondott beszédet. Bevezetőjében méltatta a nőnap jelentőségét, s elismeréssel szólt a nők termelő

Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár átadja a kitüntetést Kiss Jánosné vonatvezetőnek (Laczkó Ildikó felvétele)

munkában való helytállásáról. Beszéde után **Urbán Lajos** államtitkár átadta a miniszteri kitüntetéseket, **Szücs Zoltán** pedig a Vezérigazgatói dicséretet.

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló vasutas

kitüntető címet adományozott: Fodor Mária belső ellenőrnek, Békéscsaba MÁV Körzeti Üzemfőn.; Kiss Jánosné vonatvez., Székesfehérvár MÁV Üzemfőn.; Kiss Józsefné vizsg. főkalauznak, Miskolc-Tiszai pu., Sebők Györgyné iparvágányszámla-vezetőnek, Debrecen áll.; Sorbán Lászlóné ü.tk. ügykezelőnek, Debrecen Jj. Ü.; Vargáné dr. Kispál Mária jogsegélyszolg. vezetőnek, Vasutasok Szakszerv. Miskolc Ter. Biz.

Kiváló munkáért

kitüntetésben részesítette: Antal Piroska szem. pénztárost, Orosháza áll.; Ádám Kálmánné vez. szakácsot, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Dragó Mária bölcsődevez., Szombathelyi MÁV Bölcsőde; Espár Ferencné előadót, Utastájékoztató V.; Gajárszki Imréné állomásfőnököt, Dinnyés áll.; Hargitai Lászlóné anyagrakt. vez., MÁV Hidép. Főn.; Hidasy Sándorné ügyint, Pécs Számvit. Főn.; Jaksics Józsefné rakt vez., Bp. Igazg. Osztószertár; Kedves Ferencné függ. szb-titkárt, Győr áll.; Lévai Sándorné takarítónőt, Bp. Keleti pu.; Lökös Jánosné raktárnokot, Szombathely áll., Lukács Sándorné kertészeti szakmunkást, Debrecen Épület- és Hídfennt. Főn.; Mester Józsefné segédmunkást, Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Nagy Jánosné gépkezelőt, Bp. Magasép. Főn.; Németh Imréné ügyint., Bp. Vasútig.; Németh Sándorné anyagszámadót, Miskolc Ép. Főn.; Oláh Béláné számvit. vez., Kiskunhalas Pft. Főn.: Selmeci Zsuzsanna ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Szabó Kálmánné takarítónőt, Záhony áll.; Szabó Károlyné műszerészt, Balparti BBFF; Széll Gézáné üzemegység-vezetőt, MÁV Számítástechn. Ü. Debrecen Ter. Üzemegys.; Szikora Istvánné takarító csop. vez., Nyíregyháza áll.; Szilágyi Lajosné lámpakez., Hatvan Vont. Főn.; Takács Mihályné csop. vez., Szeged Vasútig.; Tóth Józsefné ügyint., Dombóvár Üzemfőn.; Üllvárosi Hubáné oszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Varga Sándorné ügyint., Landler Jenő Jj.Ü.; Vig Józsefné oktatótisztet, Bp. Ferencváros áll.; Vojvoda Jánosné ügyint., Miskolc Vont. Főn.

Miniszteri dicséretben

részesültek: Bürge Árpádné cukrász, Utastájékoztató V.; Csontos Ilésné betan. munkás, Bp. Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Füredi Lászlóné tervező csop. vez., MÁV tervező Int.; Goldmann Erzsébet győr Pft. Főn.; Szabó Pálné betan. műszerész, Dunakeszi Jj. Ü. A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói dicséret

kitüntetésben részesítette: Alics Józsefné takarítónőt, Hatvan Vont. Főn.; Asztalos Mihályné vonatátvevőt, Püspökladány áll.; Bartók Lászlóné raktárnokot, Dunaújváros áll.; Bezzeg Józsefné anyaggazdálkodót, Szentes áll.; Bérczi Sándorné csop. vezetőt, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Biri Sándorné ügyint., Szombathely Vasútig.; Csombai Júlia ügyint., MÁV Gépjavító Ü. szegedi műhelye; Fényes Józsefné ügyint., Debrecen Vasútig.; Horváth Lajosné gépírónőt, Dombóvár Ép. Főn.; Jakab Istvánné csop. vez., BVKH; Képe Józsefné ügyint., Bp. Vasútig.; Kiss Lajosné fordítókorong-kezelőt, Dombóvár Üzemfőn.; Koliár Jánosné távírászt, Baja áll.; Ladjánszky Istvánné számla ellenőrt, Bp. Számvit. Főn.; Lukács Istvánné lyukszalag-lyukasztót, MÁV Számítástechnikai Üzem; Mihalovszki Józsefné gépírót, Miskolc Jj. Ü.; Mihályi Ferencné szertári munkást, Szeged Rendező Igazg. Osztószertárfőn.; Mikó Bálintné raktárnokot, Bélapátfalva áll. Miklósné, dr. Dékány Mária csop. vez., Pécs Vasútig.; Mészáros Bélánné hivatalsegédet, Szob áll.; Molnár Józsefné anyagraktárvez., Miskolc Tiszai pu. Szertárfőn.; Németh Józsefné vonatvez. Bp. Déli pu. Körzeti Állomásfőnökség; Papp Lászlóné konyhalányt, Szombathely Jj. Ü.; Pardi Istvánné autókalkulátort, Bp. MÁV VIII. Felsővez. Ép. Főn.; Pálinkás Józsefné ügyint., MÁV Nyugd. Hiv.; Pintér Árpádné vez. aszszisztenst, Szombathely MÁV Ter. Eü. Közp.; Péntek Béláné távgépíró kezelőt, Komárom áll.; Polákovics Jánosné takarítónőt, Pusztaszabolcs Vont. Főn.; Radnai Ferencné ügyint., Szeged Vasútig.; Raschka Emilné oszt. kezelőt, Pécs vasútig.; Rózsavölgyi Károlyné személypénztárost, Makó áll.; Selmeci Ferencné ügyint., MÁV Nyugdíj Hiv.; Simon Endréné terv-statisztikust, Veszprém Pft. Főn.; Simon Máténé mosónőt, Bp. Benczúr utcai Bölcsőde; Sóspataki Sándorné takarítónőt, MÁV Építési Géptelep Fon.; Szabó Béláné ügyint., Záhony Üzemfőn.; Szárnyasi Gyuláné ügyint., Miskolc-Tiszai pu.; Szentkirályi Imréné ügyint., MÁV ÜGH; Szép Mária raktárvezetőt, Székesfehérvár Szertárfőn.; Takács Istvánné munkaügyi intézőt, Nyékládháza áll.; Tassonyi Jánosné könyvelési ellenőrt, Debrecen Számvit. Főn.; Tátrai Lászlóné segédmunkást, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Tieber Ferencné ruhaellenőrt, MÁV Számvit. Főn.; Topa Józsefné kocsitakarítóművezetőt, Miskolc Tiszai pu.; Tóth Lászlóné raktárkezelőt, Celldömölk Osztószertárfőn.; Török Lászlóné főelőadót, Vasutasok Szakszervezete; Varga Antalné takarítónőt, Szombathely TBÉF; Varga Emilné számviteli szervezőt, Északi Jj. Ü.; Zakor Gyuláné üzemi ápolót, Záhony Gépesített Rakod. Főn.

Szakszervezeti aktivisták kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a Nemzetközi Nőnap alkalmából **Munka Érdemrend** ezüst fokozata kitüntetésben részesítette **Harsányi Tibornét**, a Bp. Nyugati állomás anyaggazdálkodó konyhavezetőjét, az szb nőfelelősét, a budapesti területi bizottság tagját.

A SZOT titkársága a Nemzetközi Nőnap alkalmából a **Szakszervezeti Munkáért arany fokozata** kitüntetésben részesítette **Kovács Antal Pálnét**, Nagykőrös állomás anyaggazdálkodóját, az szb társadalmi titkárát. A **Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatát** kapta **Szabó Károlyné**, a kisújszállási pft. munkaügyi ügyintézője, az szb nőfelelőse.

Írástudatlanok az iskolapadban

Setét Sándor a betűvetést tanulja

Tuzséron, a debreceni építési főnökség III-as számú építésvezetőségén 29 dolgozó készül az általános iskola első, második osztályának elvégzésére. Az építési főnökség gazdasági, társadalmi szervezeteinek segítségével ez év januárjában elkezdhették tanulmányaikat az írástudatlanok. A tuzséri általános iskolával kötött szerződés lehetővé tette, hogy a dolgozók heti négy alkalommal, ingyen adott tanszerekkel írni, olvasni, számolni tanuljanak.

— *Az a tapasztalatunk, hogy a dolgozók megkedvelték a tanulást* — mondja *Tarr Gyuláné* tanár. — *A tanárok és a diákok között jó a kapcsolat.* A legfiatalabb tanuló *Pocsai József* 28 éves, a legidősebb *Hamza László* 57 éves, hét gyermek apja. Szorgalmas, fegyelmezett emberek valamennyien.

A szünetben *Setét Sándor* 35 éves munkással beszélgetek:

— *Jól érzem itt magam* — mondja. — *Hamarosan megtanulok írni és olvasni. Négy gyermekem van, ők már ezen túlvannak. Örülök, hogy számukra is lehetővé tették az általános iskola elvégzését.*

Az iskolafüzetek tiszták, átlátszóak. Látszik, hogy szorgalmas kezek írják lapjait. A legjobb tanulók: *Patikás Gyula Horváth Albert, Kiss József, Pocsai József, Sipos Ferenc és Szőke Pál.*

— Nekem tizenegy gyermekem van — mondja *Lakatos Márton.* — Még nehezen megy a tanulás, de segítenek a többiek is.

— Én negyvennyolc éves vagyok, hat gyermekem van — kapcsolódik a beszélgetésbe *Lakatos Vilmos.* — Már annak is használ veszem, amit eddig tanultam. Vezetőink segítségének köszönhető, hogy mi is iskolapadba kerülhettünk...

Egressi

FAZEKAS LAJOS:

Szabadság, adj hitet...

A hazámat keresztül-kasul járom.
Szabadságom: átlépek a határon.

Szabadságunk: a kimondott szavak,
mint a dallam, szálljanak, szálljanak!

Meg-megszúrnak a panaszok tüskéi,
de szívemet a remény-rügye védi.

Békességem: gondolataim bokra
kizöldell értelemmé lombosodva.

Békességünk: mindnyájunk javai
között a mértéket megtartani.

Tisztességem: a munka, amit tőlem
számonkér a Haza, most s a jövőben.

Tisztességünk: a tettéri felelősség,
csak ebből terem a Hazának bőség.

Szabadságom: a bőség igénye.
Szabadságunk: a bőség-vágy, a béke.

Jussa: érdem, aki a dolgok súlya
alatt föl tud állni újra meg újra. —

Szabadság, adj hitet, erőt, kedvet
csüggedésében is az embernek!

„Együtt láttuk a magyar koronát"

Békéscsabai vasutasok látogatása a fővárosban

Jelenát hallgatják a Szovjet Kultúra és Tudomány Házában

A békéscsabai Körzeti Üzemfőnökség művelődési bizottsága és MSZBT tagcsoportja *közös kirándulást szervezett Budapestre.* A kiránduláson, melynek programjában szerepelt a *Nemzeti Múzeum* és a *Szovjet Tudomány és Kultúra Háza* megtekintése, a főnökség dolgozói és családtagjaik vettek részt.

Március 4-én napsütéses tavaszi reggelre ébredtünk. Ez meghatározója volt a hangulatnak. Mindenki jó kedvvel vette tudomásul, hogy a Keletitől gyalog megyünk a Nemzeti Múzeumba. A gyermekeknek különösen nagy élmény volt a történelmi színhely, örömmel fedezték fel a feliratot: *„Itt szavalta Petőfi Sándor 1848. március 15-én a Nemzeti dalt."*

Katonás rendben haladva értünk fel a lépcsőkön, a teremőrökkel, kamerákkal körülvett és gyönyörű csillárokkal kivilágított terembe, ahol Magyarország történelmi ereklyéi, a korona, a koronázási palást, az országalma, a jogar és a kard volt elhelyezve. Mindenkit lenyűgözött a látvány. Alig tértünk magunkhoz, amikor a tárlatvezető köszöntötte a csoportot és a *„Magyarország története a honfoglalástól 1849-ig"* című kiállításon végigvezetett bennünket.

A háromórás séta után, fáradtan ültünk le a múzeum lépcsőire. A táskákból előkerültek a finom falatok, hogy erőt gyűjtsünk a délutáni programhoz. A Szovjet Tudomány és Kultúra Házában *Jelena* 14 órakor fogadta a csoportunkat. Kedvesen, tört magyarsággal köszöntött bennünket, majd bemutatta a Házat minden termét. Láttuk a gyönyörű tapétával bevont zeneszobát, a tárgyalótermet, azt a helyiséget, ahol szamovárban főzött teával fogadják a vendégeket, és végül a könyvtárt.

Utoljára a moziterembe mentünk, ahol meglepetést tartogattak számunkra. A mi kedvünkért megváltoztatták a műsort. A bemutatott film a Szovjetunió tájairól és pionírjairól szólt, majd ezután — a gyermekek és a felnőttek nagy örömére — kalandos rajzfilmen nevethettünk önfeledten.

Már este volt, amikor a *„Csaba-expresszel"* haza indultunk. A vonaton utazó 48 tagú békéscsabai vasutas csoport a nap élményéről, a látottakról beszélt.

Zacharidesz Jánosné
Békéscsaba

Író-olvasó találkozó

A kisújszállási vasutas művelődési házban március 1-én író-olvasó találkozót rendezett a KISZ-szervezet. Vendégük *Bencsik Sándor* író volt. A találkozón — amelyen idősebb vasutasok és nyugdíjasok is megjelentek — a *„Mit jelent ma művelt embernek lenni?"* című KISZ-ifjúsági vitakör témával kapcsolatos kérdések hangzottak el. Ezen kívül közművelődésünk egyéb aktuális gondjairól, eredményeiről is beszéltek.

Az író kifejtette többek között azt a meggyőződését, hogy a művelődésnek hatékony bázisai lehetnek a szocialista brigádok és a KISZ-csoportok.

A Visztulától a Dunáig

Harcokban edződött, a vasútnál öregedett meg a Budai Önkéntes Ezred volt tagja, a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút kocsivizsgálója: *Kovács Mihály.*

Édesapja kazánkovács volt Bruchban, majd a család Sopron Déli pályaudvarra menekült, végül Pusztaszabolcson telepedett le, ahol 10 évig vasúti lakókocsiban laktak. Nyolcan voltak testvérek, közülük hatan a vasútnál dolgoztak.

Kovács Mihály Sárbogárdon jelentkezett gépész-kovács tanulónak, ott ismerkedett meg a politikával. Ott hallott először beszélni képviselőt, hatására lépett be a Szociáldemokrata Párt ifjúsági szervezetébe. Azután minden ünnepen és tüntetésen részt vett. *1939-ben Sárkeresztesen verték meg először a csendőrök puskatussal*, amikoris egy levente versenyen piros szegfűt viselt és társaival röplapokat osztogatott. Kommunistának mondották és állandóan figyelték, még a hadseregben is, amikor bevonult katonának.

1941-ben a frontra vitték, eljutott Varsóig és a Visztulánál, többed magával érintkezésbe lépett az orosz-lengyel partizánokkal. Ezt követően rövid időre visszakerült Győrbe, majd Budapestre vezényelték. 1942. március 15-én a Kossuth szobornál zászlóosztogatás miatt letartóztatták, s 30 napi fogdára ítélték. Részt vett a pesti harcokban. A szovjet hadsereg közeledésekor a hadseregben szervezkedni kezdtek és decemberben kapcsolatot teremtettek velük: az átállásról tárgyaltak.

A magyar önkéntesekből létrehozott *Budai Önkéntes Ezred kemény harcaiban Kovács Mihály is részt vett, mint légvédelmi tüzérmester.* A Buda felszabadításáért tanúsított helytállásáért magyar és szovjet kitüntetést kapott. 1945 júniusában szerelt le a demokratikus hadseregből és Székesfehérvárott lépett a MÁV szolgálatába.

A kommunista pártnak és a szakszervezetnek 1945-től tagja. Győrött volt mozdonylakatos, majd 1949-től kocsivizsgáló. A GYSEV létszámába 24 év után került át, azóta is Győrött vizsgálja a kocsikat. Amíg a MÁV-nál volt, a határállomásokon dolgozott: *a GYSEV-nél Győr az állandó munkahelye.*

A Budai Önkéntes Ezred tagjai 1980-tól a Magyar Partizán Szövetséghez fognak tartozni, ahol a nyugdíjukat kiegészítik. Ám az összeget, amit kapnak, egy másik bajtársával együtt a kőszegi vasutas nevelőotthonban tanuló árvagyermekeknek ajánlotta fel.

— *Nagyon szeretem a munkámat* — sóhajtja —, *de az évek felettem is eljártak...*

Most, március 1-én vonult nyugdíjba.

Kovács Anikó

GYŐRI SIKER

Vasutas táncosok Szlovákiában

Csehszlovákiában a dunaszerdahelyi járás — magyar mintára — rendszeresen szervez szakszervezeti napokat. A rendezvénysorozatot — amely főként kultúrműsorból áll — minden esztendőben a szocialista hatalomátvétel évfordulójának ünnepségeivel összekötve, február 25-én tartják.

A győri vasutasok *Arany János Művelődési Házának* táncscsoportja első ízben tavaly vett részt a seregszemlén, s Dunaszerdahelyen, a járás székhelyén lépett színpadra. Az idei VI. szakszervezeti napot a járás hat településén rendezték. A győri táncosokat ebben az esztendőben *Lucs* községbe várták. A hétszáz lakosú település új művelődési otthona zsúfolásig megtelt, négyszázan szorongtak a nézőtéren. A műsor végén a közönség vastapssal, a járási szakszervezeti tanács elnöke pedig emlékplakettel és szegfűcsokorral jutalmazta a táncosokat. A közönségszavazat alapján többen ajándéktárgyat kaptak.

Az együttes egy hónap múlva újabb csehszlovákiai meghívásnak tesz eleget.

Sz. Jakab

Tanácskoznak a bizalmiküldöttek

Szegeden együttes ülésen értékelték a kollektív szerződés végrehajtását

A vasutas-szakszervezet szegedi területi tanácsa február 24-én a bizalmiküldöttekkel együttes ülést tartott Szegeden, a vasutas művelődési házban. A tanácskozáson részt vett *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Kovács Sándor*, a Csongrád megyei SZMT titkára és *Lovász Lázár* vasútigazgató, valamint *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára.

Az együttes ülés napirendjén több téma megvitatása szerepelt. A küldöttek előre kézhez kapták az írásos beszámolókat, így kellően felkészülve szólhattak hozzá, illetve mondhattak véleményt. Az egyes témákhoz szóbeli kiegészítést fűzött *Lovász Lázár* vasútigazgató és *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára.

Vitatott kérdések

Többek között értékelték a *MÁV Kollektív Szerződés* 1978. évi végrehajtását, és megvitatták az 1979. évi módosítást. Mint a beszámoló megállapította, az évről évre továbbfejlesztett kollektív szerződés betöltötte szerepét. Az igazgatóság területén a kollektív szerződés beszámolóinak megvitatásába a bizalmiak útján a dolgozók széles körét bevonták. Ennek eredményeként a beszámolókkal kapcsolatos viták az üzemi demokrácia érvényesülésének egyik legaktívabb fórumává léptek elő.

A bizalmiak, a dolgozók megbízásából őszintén és bátran mondtak véleményt az egyes szabályozásokról, a felvetődő problémákról. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a kollektív szerződés kiállta a próbát. Van viszont néhány olyan pontja, melyet a módosítások ellenére is vitatnak. Ilyen például a heti pihenőnap kijelölésével, kiadásával és díjazásával vagy áthelyezésével; az utazó személyzet bérének elszámolásával kapcsolatos kérdések. Több helyen a túlóráztatással, és annak elszámolásával kapcsolatban is merültek fel viták.

A szegedi igazgatóság területén is *egyre nagyobb gond a munkaerőhiány pótlása. Ezt még tetézi, hogy havonta 70 vasutast kell a budapesti pályaudvarokra vezényelni.* Mint az a tanácskozáson is megfogalmazódott, a hiányzó létszámot újrafelvételesekkel kell pótolni. A budapesti kirendelések szükségességét mindenkinek meg kell érteni, s a helyes szemlélet kialakításához a szakszervezeti szerveknek is megfelelő segítséget kell adni.

Javult a dolgozók egészségügyi ellátása

Az igazgatóság szociális és munkavédelmi tervének teljesítéséről szóló írásos beszámoló megállapította, hogy az elmúlt időszakban fokozott gondot fordítottak a meglevő és az újbeszerzésű gépek biztonságtechnikai eszközeinek felszerelésére. Szociális beruházásokra tavaly 11 millió forintot költöttek: *Makón elkészült az új szociális létesítmény, több szolgálati helyen korszerűsítették a meglevő öltözőket, mosdókat.* Jelentős összeget fordítottak a munka- és védőruha, az egyéni védőfelszerelések korszerűsítésére, beszerzésére.

Javult a vasutas dolgozók egészségügyi ellátása. Az igazgatóság területén *két rendelőintézet és 19 üzemorvosi rendelő szolgálja a gyógyító és megelőző munkát.* A Szegeden átadott rendelőintézet 28 orvosi munkahelye korszerű eszközökkel magas szintű egészségügyi ellátást biztosít a dél-alföldi vasutasoknak. Az elmúlt napokban pedig Makón adtak át újabb korszerű üzemorvosi és fogszakorvosi rendelőt.

Előbbre léptek a munkásszállításban. Új járművek beszerzésével közel ezer vasutast tudtak a lakóhely és munkahely között autóbuszokkal szállítani. Javultak a dolgozók étkezési körülményei, ma már az igazgatóság összlétszámának 39 százaléka részesül üzemi étkeztetésben.

Tavaly 300-an kaptak lakást és 160-an kamatmentes kölcsönt. Támogatták a vasutas dolgozók gyerekeinek óvodai elhelyezését. Az utóbbi öt évben ilyen célra 4,7 millió forintot utaltak át a tanácsoknak. A tervek szerint Szegeden, a Postaigazgatósággal közösen új óvodát építenek.

Az együttes ülés részvevői értékelték az igazgatóság elmúlt évi munkáját, s tájékozódtak az idei feladatokról. Az ez évi gazdasági feladatok végrehajtásánál *különös hangsúlyt kap a gazdaságosság és a takarékosság.* Kiemelt feladatnak tekintik a személyszállítás színvonalának további javítását, az e téren szükséges szemléletváltozást.

Éljenek jobban a lehetőségekkel

Acsai Mihály hozzászólásában értékelte a szakszervezeti mozgalom eredményeit, a gazdaságpolitikai feladatok végrehajtása érdekében tett intézkedéseket. Mint mondotta, a termelést segítő szakszervezeti munka sokoldalúbb lett. Az idei feladatokról szólva kiemelte hogy csak megfelelő mozgósító és felvilágosító munkával lehet az egyre növekvő követelményeknek eleget tenni. Ezért jobban kell élni a különböző versenymozgalmakban a szocialista brigádokban rejlő tartalékokkal.

A tanácskozáson felszólalt *Koszorús Ferenc* főtitkár is. Elmondotta, hogy a szegedi igazgatóság jól megoldotta 1978. évi feladatát. Eredményeik a dolgozók szorgalmas, áldozatkész munkáját dicséri. Ez egyben alapja a további munkának is. Hangsúlyozta, hogy a növekvő feladatok végrehajtásában továbbra is helytállásra van szükség.

Az együttes ülés eredményes munkát végzett.

G. J.

A bérfejlesztés lehetőségei

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége 1978. december 29-én tartott ülésen fogadta el a MÁV által tervezett 1979. évi bérpolitikai intézkedéseket. A határozat értelmében a szolgálati helyeken ez év márciusában tartják *a szakszervezeti bizalmiak (küldöttek) és a szakszervezeti bizottságok együttes üléseit*, amelyeken — a központi irányelvekkel összhangban — a bérfejlesztés helyi elveit vitatják meg.

1979-ben az állami költségvetésből a vasutasok részére *a korábbi négyszázalékos bérfejlesztésnél fél százalékkal kevesebb pénz áll rendelkezésre.* Valószínű, hogy az idén kevesebb lesz a felosztható nyereség, és az év közi jutalmazási lehetőség. A közgazdasági szabályozók módosítása után megállapítható, hogy államunk — a lehetőségekhez képest — továbbra is biztosítja a vasutasok bérfejlesztését, érvényesülnek az előírt életszínvonal-politikai elképzelések. *Az idei központi támogatás, ha minimális is, de kielégíti a MÁV igényeit,* felhasználásának irányelvei megfelelnek a felsőbb szervek előírásainak.

Az 1979. évi bérfejlesztés lényege a következő: a 16/1976. (XII. 11.) MüM számú rendeletben előírt új alsó bértétel határokat 1979. április 1-től minden dolgozónak biztosítani kell. A 108 706/1977. MüSZ utasításban szabályozott rendelkezést — amely szerint a 25 éves gyakorlati idővel rendelkező ügyintézők és ügyviteli dolgozók bérét az alsó bérhatár felett legalább 300 forinttal magasabban kell megállapítani —, *1979. III. 1-től anyagi fedezet hiánya miatt nem lehet alkalmazni.* Ennek végrehajtására 1980-ban kerül sor.

Kívánatos viszont — az elmúlt néhány év bérpolitikai intézkedései miatt bizonyos mértékig hátrányos helyzetbe került — *középvezetői réteg bérének fokozottabb fejlesztése.* Az új bértételek alsó határainak elérése miatti nivellálódás enyhítése érdekében is intézkedéseket kell tenni. Az új alsó bérhatárok elérését biztosító béremelések járulékos (százalékos pótlékok miatti) kihatására megfelelő keretösszegek elkülönítése szükséges. Bértartalékot kell képezni az előre nem látható igények kielégítésére, valamint a bérgazdálkodás biztosítására. *Az új alsó bérhatárok elérésének időpontja 1979. április 1.*

A közlekedés területén foglalkoztatott, csak órabéres fizikai dolgozók havi 4; az iparban dolgozók havi 4,5; a középvezetők (főnökségek vezetői, helyettesei, vezetőmérnökök stb.) havi 7,5 százalék bérfejlesztésben részesülnek.

Az alsó bérhatárok elérését biztosító, alapbéremeléssel együttjáró járulékos bérkihatás megfelelő százalékkal növekszik. Az alsó bérhatárok elérésével egyidőben, illetve a bérintézkedések végrehajtása után *el kell végezni az utazó személyzet teljesítménybéres díjazásának korszerűsítését*, egyszerűsítését, fenntartva a menetrend szerinti menettartam-normák díjazásának az elvét.

Az egységtételek számának és értékének csökkentése miatt felszabaduló mintegy 50 millió forintból, az utazó szolgálat dolgozói részére, *egyénileg differenciált alapbéremelést lehet végrehajtani*, az alapbérre való ráállás on kívül.

A bérfejlesztési intézkedések lehetővé teszik, hogy a vasutasoknál ne csak az alsó bérhatár elérése következzék be, hanem a differenciálás is megvalósuljon.

A személyi bérek megállapítása során fontos szerep jut a bizalmiaknak is. Ismerniük kell többek között az egyes bértételekbe való besorolás feltételeit, a munkakörökre előírt képesítési előírásokat, a szakmai képesítések minősítését és azok fokozatait, a munkakörök besorolási kategóriáinak megfelelő alsó és felső bértételhatárokat és a csoporthoz tartozó dolgozók szakmai képesítését.

A márciusban sorra kerülő együttes üléseken a szakszervezeti bizottságok, a gazdasági vezetők előterjesztése alapján alakítják ki a bérfejlesztés helyi elveit. Az együttes ülések eredményessége érdekében a bizalmiaknak jól kell ismerniük munkahelyük gondjait, az egyéni elbíráláshoz szükséges gazdasági és politikai munkát. A bizalmi csoporthoz tartozó dolgozók érdekeit csak úgy tudják eredményesen képviselni, ha jól felkészülnek, és ismerik az anyagi megbecsülés lehetőségeit.

SZÁMADÁS DUNAKESZIN

Kiemelkedő eredmények születtek a munkakörülmények javításában

A közelmúltban készített mérleget munkájáról a dunakeszi járműjavító szakszervezeti bizottsága. Mint a beszámolóból is kitűnt, a kollektív szerződés és a hozzá tartozó üzemi függelék, eredményesen szolgálta a dolgozók érdekeit.

A szakszervezeti tanács és a bizalmi küldöttek az elmúlt évben négyszer üléseztek. A legutóbbi, februári ülésen a bizalmi küldöttek megelégedéssel nyugtázták, hogy a szakszervezeti bizottság érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenysége mellett fokozott figyelmet fordítottak a termelést segítő munka kiszélesítésére.

— *Termelést segítő tevékenységünk alappillére a szocialista brigádmozgalom* — hangsúlyozta *Bősz József*, a szakszervezeti bizottság titkára. — *A brigádok vállalásait széles körű propaganda és agitációs munkával úgy irányítottuk, hogy abban a központi célkitűzések is kifejezésre jussanak.* Üzemünk elmúlt évi járműjavítási és gyártási tervét létszámarányosan teljesítette, a termelékenység a tervezett szintet meghaladta. Ez csak a brigádok együttműködésével vált lehetővé. Megkezdődött az ösztönzőbb bérezési forma kidolgozása. A szakszervezeti tanács és bizalmi küldöttek együttes ülésének döntése szerint *olyan bérezési formát kell kidolgozni, amely lehetővé teszi, hogy dolgozóink a végzett munka arányában részesüljenek a megtermelt javakból.* Meghatároztuk azt is, hogy az új bérezési irányelvek egyértelműen tartalmazzák a végzett munka mérési lehetőségét, hogy a dolgozók világosan lássák, mennyi munkáért, milyen anyagi elismerésre számíthatnak.

Mint az a beszámolóból is kitűnt, 1978-ban kiemelkedő eredményeket ért el a járműjavító a munkakörülmények javításában, a balesetveszélyes, egészségre ártalmas javítási folyamatok megszüntetésében. A múlt évben került bevezetésre a nagyelemes főjavítási technológia, melynek révén a korábbi magas ólomártalmat sikerült mersekelni. Ez azért is kedvező, mert az elkövetkező években, a vasúti személykocsik államegmegóvása miatt, a főjavításban kell többet tennie a dunakeszi kollektívának.

— *Üzemünkben 1965 óta tavaly volt a legkevesebb a baleset* — folytatta Bősz József. — *Ez azt jelentette, hogy a balesetek miatt kiesett munkanapok számát sikerült 121 nappal csökkenteni.* A baleseti statisztika javulása ellenére se lehetünk azonban elégedettek. Ezért dolgozóink között tovább javítjuk a propagandát, növeljük az ellenőrzések számát és a felelősségre vonást is bátrabban alkalmazzuk.

A szakszervezeti bizottság az üzemi rekonstrukció és a javítócsarnoki beruházás immár egy évtizede tartó kivitelezésének ütemét többször kifogásolta. Közbenjárásuknak nagy szerepe van abban, hogy a rekonstrukció részeként a dolgozók körülményeinek javítását szolgáló *öltöző-mosdó, s a munkásszálló időben elkészült.*

Kedvezően alakult a járműjavító dolgozóinak lakáshelyzete is. *Eddig 271 dolgozó kapott szövetkezeti, vállalati lakást* vagy a bizottság patronálásával nyílt lehetősége a városi lakótelepen családi otthon vásárlására. Az elmúlt évben 14-en költöztek új családi otthonba, s elkezdődött egy 60 lakásos vasutas ifjúsági munkáslakásépítő akció. *Ehhez a MÁV-tól 4,2 millió forint kamatmentes kölcsönt kaptak a lakásépítő szövetkezet tagjai.* Ezek mellett az üzem a kislakásépítők kamatmentes kölcsönigényét is maradéktalanul kielégítette.

Az idei feladatok között nagy hangsúlyt kap a hatékonyság és a minőség javítása. Ez azért is indokolt, mert az elmúlt két évben a futópróbákról visszaküldött kocsik leállításának okaként a figyelmezetlen, rossz minőségű munkát említik a jegyzőkönyvek. *1977-ben lépéseket tettünk a Dolgozz Hibátlanul mozgalom bevezetésére, de mindez csak kezdeti fellángolásnak bizonyult.* A DH-mozgalom hiányosságait, a kedvezőtlen tapasztalatokat joggal tették szóvá az ifjúsági parlament, majd a szakszervezeti tanács és a bizalmi küldöttek értekezletének résztvevői. Nem véletlen, hogy a szakszervezeti bizottság az idén nagy gondot fordít a DH-munkarendszer felfrissítésére.

— *Olyan célokat tűzünk magunk elé, melyek a gyakorlatban is megvalósíthatók. Távlati feladataink sikeres teljesítése érdekében például jobban szeretnénk profitálni az üzem műszaki dolgozói és a műszaki klub szellemi kapacitásából. Tovább szeretnénk javítani az érdekvédelmi, érdekképviseleti munkát. Mindezt csak közös összefogással, az üzem társadalmi szervezeteinek, vezetőinek együttműködésével, a személyes példamutatás erősítésével érhetjük el* — mondotta befejezésül Bősz József.

Orosz Károly

Lépcsőfokok

Beteglátogatáson voltam. A kórház négyes számú kórtermében nyolcan feküdtek. Feltűnt, hogy egy töpörödött öregember egyedül üldögél az ágya szélén. Hozzá senki sem jött.

— *Add oda neki, amit hoztál* — mutatott barátom a kis ajándékcsomagra —, *hiszen engem úgyis annyi mindennel elláttak.* És beszélgess vele. Aranyos kis öreg. A balesete meg egyenesen tollhegyre kívánkozik.

Mozdultam, de közben az öregember is elindult ki, a folyosóra. Utánaléptem. Ülőalkalmatosságot kerestünk, s megkérdeztem:

— Hogy történt a baleset?

Az öregember sírással küszködött, majd így szólt:

— A kerítés miatt... Az idősebbik fiam, amelyik a faluban maradt, házat épített. Úgy, mint mások, rangosat. Vagy még módibbat, mint a szomszédja. Mert azt mondta: *ha a Pásztorék üveges verandájához nyolc grádics vezet, akkor az enyémhez vezessen tíz.* No, lett is olyan ház, hogy valamikor a Kőhegyi nemzetes úr sem lakott különben. Mert amúgy, ha el is követte velem a komiszságot a fiam, dolgos ember. Mindent megfog, amiből forintot lehet csinálni. De hát a nagy építkezés elvitt mindent. Kerítés meg még nem volt.

Mondja aztán egy nap, hogy adjam oda a megtakarított pénzem, mert ő kovácsolt vaskerítést akar, terméskő oszlopokkal. Szóval, ebben is különbet, mint a szomszédé. De hát hogy adjam én oda azt a kis pénzemet? — mondtam —, amikor nem tudom, hogy mikor érhet valami. Mihez nyúlhatok én fogódzónak, ha már nincs mellettem az asszony? A három gyerek szerte a világban. Azt mondja erre nekem, hogy hiszen itt eszik az én asztalomnál, a feleségem mossa a koszos gatyáit, hát mi az istennek ül akkor a pénzén?

— No, az igaz, hogy olykor megettem nála egy tányér meleg ételt. Meg a menyem mosott is rám, de hát igyekeztem az erőmhöz képest. *Hetvenkét évesen még kaszáltam is neki. Ott voltam az építkezésnél is.* Ő pedig csak mondja, hogy adjam oda azt a pénzt. Már-már engedtem volna, de arra kértem őket, hogy akkor fogadjanak oda magukhoz, véglegesen, és halálomig viseljék a gondom. *A menyem erre kikelt magából. Még mit nem akarok, azért a rongyos pár forintért. Mire való a szociális otthon.* Méghogy ő kerülgessen a tiszta, szép házában.

— És a fia? A gyermeke, nem állt maga mellé?

— *Mellém?* — vett mélyebb lélegzetet az öregember. — *Inkább az is rámmordult, hogy takarodjak a házából, és kerüljek ezután messzire, ha ilyen smucig vén disznó vagyok!*

Mozdultam volna, de remegett minden porcikám, s csak ültem, bámultam a fiamra, aki talán egy kicsit kapatos is volt éppen. A menyem is sipákolt, s nyitotta az ajtót. *A fiam aztán megmarkolta rajtam a göncöt, s kilódított, én pedig gurultam, mint egy gombóc a szép üveges verandára vezető tíz grádicson a földig.*

— Elmondta az orvosoknak, hogyan történt a balesete?

— A fiam, meg a menyem, akik ugye orvost, aztán mentőt hívtak, úgy mondták, hogy megszédültem, s leestem a grádicson.

— De hát ez hazugság!

— *Mit csináljak?* — emelte rám vizenyős tekintetét az öregember. — *Az édes gyermekemet nem juttathatom a börtönbe.*

— Pedig megérdemelné a feleségével együtt.

— *Nehogy szóljon már valakinek* — kapott riadtan a kezem után az öreg.

— Legalább meglátogatnák.

— Volt itt a múlt héten a menyem. Hozott ezt, azt, s mondta, hogy röstelli tettét a fiam. Kéri is a bocsánatomat, mert ez a kivagyiságos élet tüzelte a mérgét ellenem. Talán igaza is van. Ahhoz a rangos házhoz nem húzhat vesszőből font kerítést vagy deszkapalánkot.

— A végén mégis odaadja a kis megtakarított pénzét — jegyeztem meg bosszús hangon, s az öregember nagyot hallgatott. Amikor elbúcsúztunk, azt mondta:

— *Egyedül vagyok... Ha bajom esnék, ki nyitna rám ajtót? Ki adna nékem olykor egy-egy tányér meleg ételt? Azt a kis pénzem... csakugyan nem ehetem meg...*

Letelt a látogatási idő.

A folyosó megtelt kifelé vonuló emberekkel. Sodortak engem is lefelé a lépcsőkön. Számolni kezdtem, de csak tízig jutottam. Ennyi vezet az öregember idősebb fia tornácához. És ez már szédítő magasság olyan embereknek, akik a földszinten nevelkedtek. Innen már nemcsak egy töpörödött kis öregember gurulhat le, hanem az is, aki szívet óvó korlátok nélkül emelte egymásra ezeket a grádicsokat...

Dávid József

KITŰNŐ A MINŐSÉGE

A vállalatok versengenek a hegyeshalmi kavicsért

Hegyeshalom hallatán mindenkinek hazánk legnagyobb nyugati kapuja, közúti és vasúti határátkelőhelye jut az eszébe. Azt talán kevesen tudják, hogy az Ausztriától néhány kilométerre levő község vasútállomása — a nemzetközi személyszállításon kívül — nagy belföldi áruforgalmat bonyolít le, amelynek túlnyomó része a közelben bányászott kavics.

A szélrózsa minden irányába

— *Az ország tizenegy kavicsbányája közül itt található a legjobb minőségű* — mondja *Orosházi Ferenc* állomásfőnök. — *A vállalatok versengenek a hegyeshalmi kavicsért, a szélrózsa minden irányába szállítunk belőle.* Például a Paksi atomerőmű, a Veszprémi Házgyár, a Péti Nitrogénművek építői a nálunk bányászott kavicsból, söderből készítik az építőelemeket. Jó néhány éve már, hogy — a szó igaz értelmében — *jól együttműködünk a bányával. Az a véleményem, hogy a vasutas ne csak a forgalomhoz értsen, hanem azzal is legyen tisztában, hogy mit szállít.* Felmérhetetlen kavics van itt a földben — mutat az óriási mesterséges tóra, amelyből már sokmillió tonnát bányásztak ki. — Van olyan tereprész is, ahol már 120 méteres réteget is mértek. A legtöbb anyagot a tóból termelik ki, nagyteljesítményű kotrókkal. Az idén ismét üzembe helyeznek egy új gépet, amely 25 méteres mélységből óránként 150 köbméter kavicsot képes kitermelni.

Reflektorfényben

A bányaüzem irodaházában *Horváth Jenő* igazgató nyilatkozott a vállalat és a vasút együttműködéséről.

— Mi mindig reflektorfényben vagyunk — mondja. — Ennek az a magyarázata, hogy a kavics anyagának összetétele a legjobb az országban. Ezért az idén a kiemelt bányák közé soroltak bennünket. *Tevékenységünket ezután még jobban össze kell hangolni a vasúttal. Tavaly 1,2 millió tonna kavicsot továbbítottunk vasúton, az idén 1,5 milliót szeretnénk feladni.*

— Milyen akadályai lehetnek a folyamatos termelésnek és a szállításnak?

— A leggyakoribb gond, hogy elromlik valamelyik gépünk és nem kapunk alkatrészt. A vasutasok munkáját pedig a kocsihiány gátolhatja.

Beszélgetésünk közben *Kajtár Anna* szállításvezető lép az irodába, és közli az igazgatóval, hogy két vagon finom kavicsot kell sürgősen a paksi építkezésre szállítani. Horváth Jenő az állomásfőnökre néz:

— *Rendben, mindjárt intézkedem* — válaszolja.

— Nagyon fontos, hogy szoros kapcsolatban legyünk egymással — folytatja az igazgató — mert (különösen szezonidőben) egymást érik a tervezett és rendkívüli megrendelések. Ha az időjárás nem kedvez a termelésnek, javítjuk a gépeket és a vagonokat. Elvállaltuk ugyanis, hogy a kocsik kisebb sérüléseit kijavítjuk, hogy kevesebb legyen a kocsihiány.

— A kavicsbánya az idén növeli a termelését. Felkészült-e erre a vasút? — kérdezem Orosházi Ferencet.

Gondot fordítanak a kocsikihasználásra

— *Igen. Már az év elején intézkedtünk.* Több előszállításra kötöttünk szerződést, és megállapodtunk, hogy tíznaponként részletesen tájékoztatjuk egymást. A KTG-t időben értesítem arról, hogy hány kocsira lesz szükség. *A kocsikihasználás érdekében ügyelünk arra, hogy a kavicscsal rakott kocsik a célállomásról ne üresen érkezzenek vissza.* Ez azért is fontos, mert gyakran dolgozunk bérelt vagonokkal. Tavaly például 105 ÖBB kocsi volt nálunk. Ezeknek a használati díja nem olcsó. Úgy szervezzük a fuvarokat, hogy ha például Veszprémbe küldünk kavicsot, onnan a szerelvényt átirányítjuk Bodajkra. Ott bauxittal rakják meg és azt Mosonmagyaróvárra hozza.

— Az idén tervezett másfél millió tonna kavicsból mennyit fuvaroztak el?

— Az idei tél sajnos sem a bányászatnak, sem a vasúti fuvarozásnak nem kedvezett. Ezért január 26-ig nem tudtunk rakodni. Februárban mindössze 73 ezer tonnát fuvaroztunk el.

Séra Sándor

JÁRMŰJAVÍTÓK MUNKAVERSENYE

A *szolnoki járműjavító* szocialista brigádjai rendkívüli tanácskozást tartottak a közelmúltban, amelyen elhatározták, hogy a Magyar Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulója tiszteletére munkaversenyt kezdeményeznek. Felhívásukat elküldték a miskolci járműjavító brigádjainak is, akik csatlakoztak a kezdeményezéshez.

Mindkét üzemben vállalták a létszámarányos terv kétszázalékos túlteljesítését, a járművek üzemben való tartózkodási idejének csökkentését. Kommunista műszakok szervezését is tervezik. A miskolciak az újítómozgalom fejlesztésével szeretnének több mint egymillió forint megtakarítást elérni.

Munkafegyelem

Vajon korszerű — ha úgy tetszik: kortársi — ember-e az, aki *Kortársat* olvas? Természetesen korszerű — így a kézenfekvő válasz —, utóvégre a Kortárs legszínvonalasabb folyóirataink egyike, következésképpen olvasója tájékozódik a magyar irodalom újkeletű rezdüléseiről.

A kérdés másként. Vajon koszerű — ha úgy tetszik: *kortársi — ember-e az, aki a munkaidejében, a munkahelyén Kortársat olvas?* Semmiképpen sem korszerű, nincs ugyanis olyan közművelődési irányelv, amely az irodalmi éhség csillapítását a munka rovására javasolná. Ragozhatnánk persze tovább is a mondatot: kétségkívül még mindig rokonszenvesebb, ha valaki munkaidőben — az irodában, a gép mellett, vagy éppen a kirakodásra váró vagon szomszédságában — szépirodalmat olvas, mintha krimit, vagy netán ultizik. Ám akárhogy csűrjük-csavarjuk is: *a munkaidőben olvasás nem a közművelődés, hanem a munkafegyelem kérdéskörébe tartozik.*

Magyarán: korszerűtlen, fegyelmezetlen ember az, aki munkaidőben Kortársat olvas (ultizik, anekdotázik, magán-telefonjait bonyolítja, levelet ír a menyasszonyának) — így az újabb sommás válasz. De még mindig nem biztos, hogy igazságos az elmarasztalás. Nem biztos ugyanis, hogy az a fegyelmezetlen, aki olvas (ír, anekdotázik... a sor tetszés szerint folytatható). *Lehet, hogy másvalaki a fegyelmezetlen. Az aki olyan feltételeket teremt, hogy a munkára váró tétlenségre kényszerül, mert nincs anyag, hiányzik a pótalkatrész, pontatlan a terv, döcög a kooperáció, a partner-vállalat nem rakatja ki a vagonokat...* és a sorolás itt is végtelennek tűnik. De közelítsünk bármerről is témánkhoz, a válaszban mindenképpen szó kell, hogy essék a fegyelemről. Pontosabban: a fegyelmezetlenségről.

Kétszeresen fegyemezetlen — korszerűtlen — ember az, aki nem szervezi meg a munkát (saját és *mások* munkáját), s ezzel olykor egész kollektívák cselekvőképességét bénítja. Persze, miként ama gyermekjátékban, a hólabda tovább dobható: *„én megszervezném, ha te végrehajtanád, s ha ő nem keresztezné az én szervezésemet".* Vitathatatlan: egymásra vagyunk utalva — az utas a vasútra, a vasút a vagongyárra, a vagongyár az acéliparra, az acélipar a külkereskedelemre... s csak egyetlen láncszem hiányozzék, a hiba — divatos kifejezéssel élve — továbbgyűrűzik. Begyűrűzik hétköznapjainkba, életünkbe, s végső fokon forintokkal mérhetően életszínvonalunkat is érinti.

Korszakváltás időszakát érjük. A társadalmi és gazdasági fejlődés olyan korszakába érkeztünk, amikor a továbbhaladás — a számunkra kedvezőtlenül alakult világgazdasági közegtől *függetlenül is* — nagyobb erőkifejtést parancsol. *A közlekedéstől kölcsönzött hasonlattal élve magasabb sebességi fokozatba kell kapcsolnunk.* Különben lemaradunk. Ám nagyobb sebességnél — ez is köztudott — fokozottabb figyelemre-fegyelemre van szükség. Mindennapi életünket is jelzők irányítják, *s a lazaságnak mindenütt tilosat jelez a szemafor.*

Rendteremtéskor viszont nem nézhetjük állandó jelleggel a szomszéd portáját. Mert ő is a miénket figyeli. *Csak akkor javul országosan a munkafegyelem, ha mindenki a saját feladatára összpontosít, s a kibúvók, az egymásra mutogatás helyett a megoldást keresi.* A közlekedés egyik alapja a bizalmi elv. Bízzunk hát egymásban, tételezzük fel, hogy a partner — munkatársunk, fölöttesünk, beosztottunk — is fegyelmezett lesz. Segítsük őt azzal, hogy mi magunk is fegyelmezettek vagyunk.

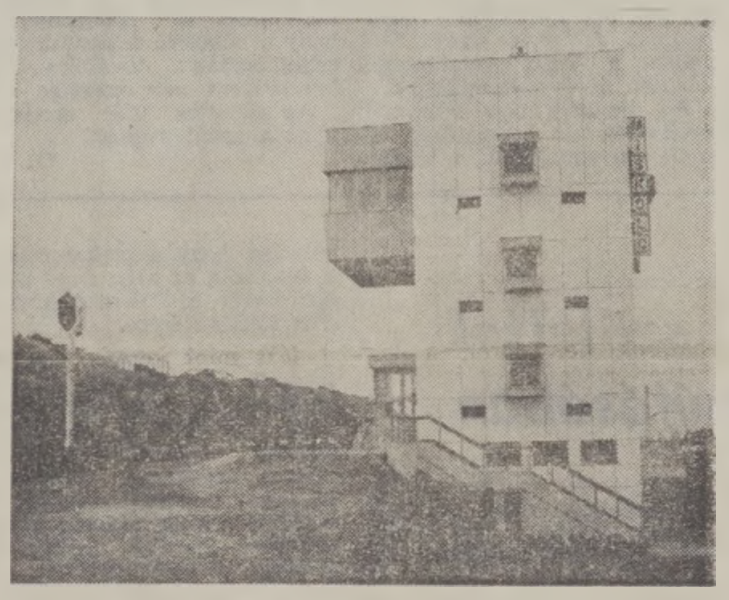
.... Mindehhez segítség lehet, ha olvassuk — s helyesen értelmezzük — a *Kortársat*, a *Valóságot* vagy a *Nagyvilágot*. Hogy megismerhessük kortársainkat, a valóságot és a nagyvilágot. Ám mindez munkaidőn kívüli — társadalmi — lehetőségünk.

F. T.

Új biztosítóberendezést adtak át a miskolci rendező pályaudvaron

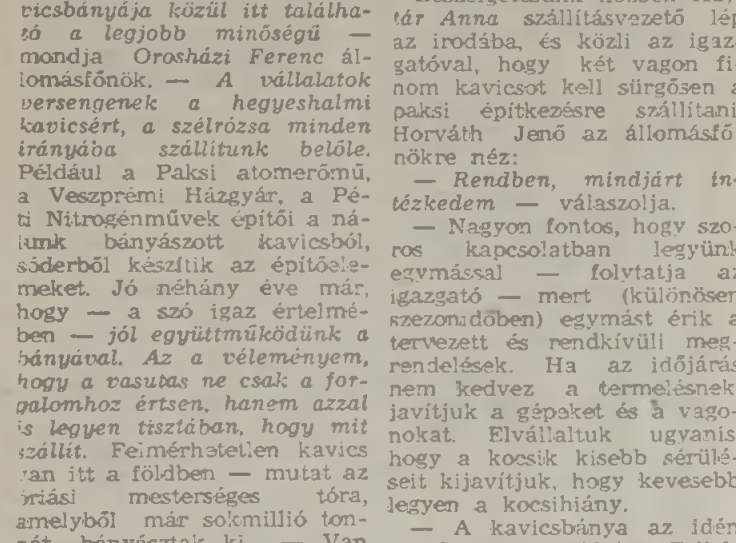
Miskolc rendező pályaudvaron március 7-én új, ID—55 típusú integra-dominó biztosító berendezést adtak át, amelynek értéke 23 millió forint. Az átadási ünnepségen jelen voltak az igazgatóság és az állomás gazdasági, társadalmi vezetői is.

Gál Lajos, a biztosító-berendezési és automatizálási osztály vezetője elmondotta, hogy a berendezés kivitelezési tervei 1977-ben készültek el. A berendezés szerkezeti összefüggésben van a Miskolc-Tiszai pályaudvaron levő nagy dominóberendezéssel is. *Az új „dominó" 21 váltó és 56 jelző állítását teszi lehetővé elektromos úton.* Üzembehelyezése után nyolc dolgozót más munkakörbe lehetett átcsoportosítani.

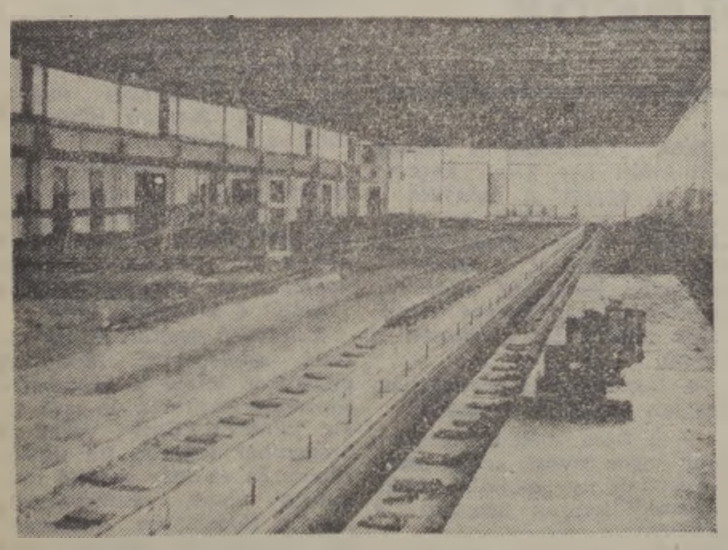


Az Integra dominó 55 típusú biztosítóberendezés épülete. (Kerényi László felvétele, MTI)

Új kocsijavító csarnok Békéscsabán



Az északi járműjavító békéscsabai üzemében még ilyen tárolószínben javítják a kocsikat. A szerelők munkája itt — különösen télen — nem irigylésre méltó



Elkészült, és hamarosan átadják az új, több mint száz méter hosszú fedett szerelőcsarnokot. A vagonokat három sínpáron, szerelőaknákból lehet majd javítani. A csarnokban kaptak helyet a gépekkel felszerelt műhelyek is

(Zelman Ferenc felvételei)

Számok és realitások

A kiváló cím elbírálásánál miért került hátrányba a ferencvárosi pályafenntartási főnökség

A vasúti al- és felépítmény, a kitérők karbantartása, az elhasználódott sínek, talpfák, váltók cseréje, felújítása, a pálya szüntelen vizsgálata mind alapfeltétele a biztonságos vasúti közlekedésnek. A ferencvárosi pályafenntartási főnökségen az elmúlt évi munkáról, eredményekről, gondokról beszélgettünk *Tóth Béla* mérnök-főtanácsossal, aki két éve irányítja a főnökség munkáját.

Igénybe vett vonalak

— Az elmúlt évben egy kivételével minden munkánk a tervezettnél jobban sikerült — mondja.

— Kezdjük a kivétellel!

— *Nem kielégítő a körzetünkhöz tartozó nyíltvonali pályák és az állomási átmenő fővágányok állapota.* Ezek vizsgálata a központi felépítményvizsgáló főnökség által üzemeltetett műszeres mérővonattal, az értékelés pedig minősítési számok alapján történik. Ezek a minősítési számok azonban nem a realitásokat tükrözik. Nem alkalmasak a pályák kihasználásának, leterhelésének a mérésére. Nem mindegy ugyanis, hogy egy adott pályaszakaszon hány és mekkora elegysúlyú vonat halad át egy bizonyos idő alatt. *Nyilvánvaló, hogy egy Budapesthez közeli fővonal jóval nagyobb terhelésnek van kitéve, mint egy távolabbi pályarész.* Egy gépkocsi, amelyikkel egy év alatt százezer kilométert futottak, lényegesen rosszabb műszaki állapotban van, mint az, amelyik három év alatt tesz meg ugyanennyit.

— Csak ennek tulajdonítható a lemaradás?

— *Más is közrejátszott.* A krisztinavárosi pft. főnökség megszüntetésekor mi örököltük a *Déli pályaudvar-Pusztaszabolcs* fővonal mintegy 100 kilométernyi vágányzatát. *A műszeres értékelésű vágányhosszunk ezzel több mint a duplájára, 186 kilométerre nőtt. A fokozott fenntartási munkával csak annyit tudunk elérni, hogy nem romlott a pályák állapota.* Sőt, az elmúlt év második felének mérési adatai szerint — a bázishoz viszonyítva — a hézagnélküli vágányoknál három, a hagyományosoknál hat százalék javulás történt. A kiváló főnökség elbírálásánál mégis hátrányba kerültünk, mert elavult, fiktív minősítési számok alapján ítélkeztek felettünk. Hiába vagyunk kiemelkedőek a többi versenytényező teljesítésében.

A tervet teljesítették

— Mit jelent ez konkrétan?

— *A fenntartásunk alá rendelt összes vágányhálózat 630 kilométer. Ebből körülbelül 200 kilométer jut Ferencvárosra.* A miénk az országos vasúthálózat kitérőinek több mint nyolc százaléka. A MÁV pft. főnökségi átlagnak ez a két és félszerese. Tavaly kicseréltünk 46 csoportkitérőt — ebből 35 beruházási kitérő volt —, 38 kilométer hosszúságban sínt, 165 ezer talpfát és kirostáltunk több mint 21 kilométer aljazatot. Túlteljesítettük tehát a tervünket.

— Ismerve a gondokat, hogyan sikerült ez?

— A fizikai órabéres állományunk mindössze öt százalékkal nagyobb az átlagnál. *A fluktuáció nálunk is jelentős, jönnek, mennek az emberek.* Mégis csökkent az igazolatlan és igazolt távollétek száma. Az előbbi 124, az utóbbi 130 nappal. Igaz, adtunk néhány fegyelmit is, főleg ittasságért és igazolatlan hiányzásért. *Huszonöt százalékkal csökkent a személyi balesetekből származó, kiesett munkanapok száma.* A tárgyi balesetek értéke a nyolcezer forintot sem érte el. Anyag- és energiamegtakarításunk elérte a 12 százalékot.

— Hogyan orvosolják a munkaerőhiány okozta gondokat?

— *Elsősorban gépekkel. A nagy értékű termelőeszközöket jól kihasználjuk, a munkát előrelátóan szervezzük. Az egyik legmunkaigényesebb feladat az aljzatcsere. Ebben is segítenek már a gépek, csak éppen nekünk nincs.* Bérelni szoktunk hát a BKV-tól, mert nekik van. Az őszi-téli időszakban nem használják a Windhoff típusú „kiágyazójukat". Tíz ember munkáját lehet vele pótolni. Kár, hogy kisgépeket nem bérelhetünk. Nagyon sokat segítene például néhány síncsavarmeghúzó...

Nem a gépekkel, hanem a szemlélettel van baj

— A MÁV-nak is vannak pályafelújító gépláncai.

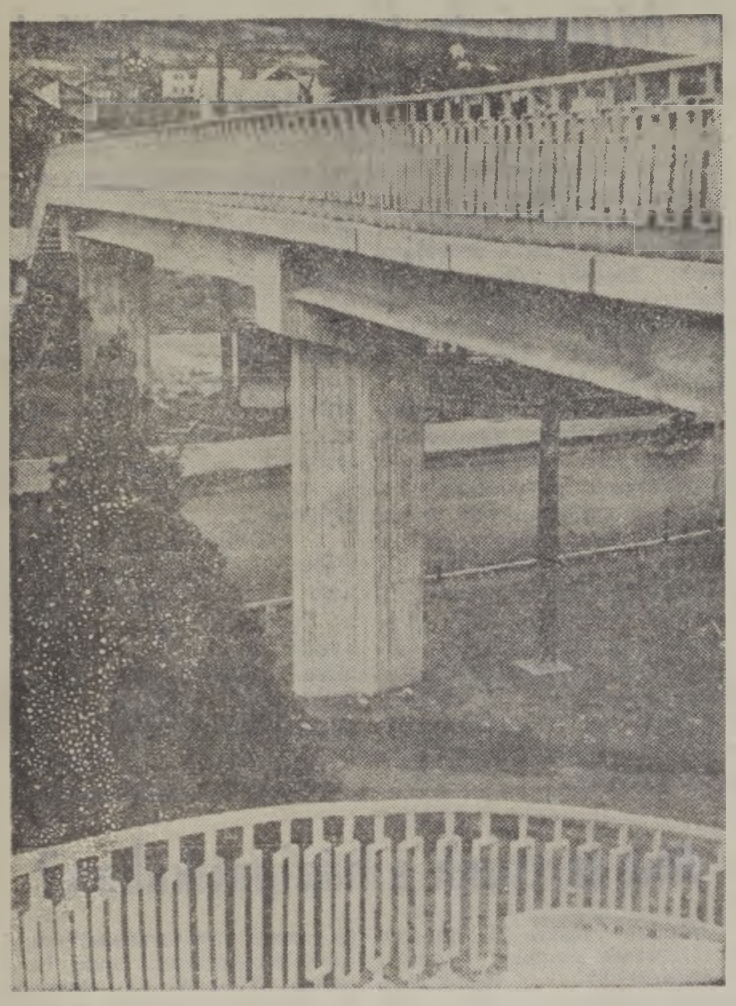
— Igen. A jászkiséri építőgépjavító üzem az egyik legnagyobb üzemeltető. Ha igényeljük, hozzánk is eljönnek. *Munkájuk minősége azonban sokszor kifogásolható.* Ennek nem a gépek korszerűtlensége az oka, hanem a mennyiségi szemlélet. Az a céljuk, hogy minél előbb végigszaladjanak a pályán, hiszen őket a vágányfolyóméter után fizetik.

— Milyenek a szociális körülmények?

— Az elmúlt évben megszüntettük a lakókocsikat, munkásszállóinkat korszerűsítettük. *A lemezszekrények helyett fából készült öltözőszekrényeket szereztünk be és a vaságyakat is kicseréltük heverőkre.* Sikerült a meleg étellel való ellátást is kiszélesíteni. Ahol a körülmények miatt ebédet nem adhatunk, ott igyekszünk legalább meleg vacsoráról gondoskodni. Reméljük, hogy az idén a teljesítményeket is növelni tudjuk.

Mármarosi Pál

Gyalogos felüljáró



Révfülöp állomáson elkészült a nyolcvan méter hosszú gyalogos felüljáró, amely nemcsak a sínek, hanem a közút fölött is átível. Az utasok balesetveszély nélkül közlekedhetnek az állomásra és a strandra

(Zelman Ferenc felvétele)

Losonczi Pál látogatása Záhonyban

Kétnapos Szabolcs-Szatmár megyei látogatása során *Losonczi Pál*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke a záhonyi átrakókörzetet is felkereste. A vendég a megyei vezetők kíséretében március 14-én délelőtt érkezett Záhonyba, ahol *Kulcsár József*, a debreceni vasútigazgatóság vezetője, valamint az üzemfőnökség párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetői fogadták.

Az állomás protokoll-termében *Rigó Zoltán* üzemigazgató és *Gerőcs István*, az üzemi pártbizottság titkára adott tájékoztatót az átrakókörzet munkájáról. Elmondták, hogy a nyolc állomásból és négy rendezőpályaudvarból álló átrakókörzet a múlt évben 14,8 millió tonna árut fogadott, s rakott át. A magyar vasút áruszállításának 12—14 százalékát itt bonyolítják le, a debreceni igazgatóság teljseítményeinek kétharmadát adja az üzemigazgatóság.

Az átrakókörzet fejlesztését, fejlődését nemcsak a vasút vezetősége, hanem a megyei és helyi pártszervek is nagy figyelemmel kísérik. Az átrakókörzet 938 kommunistája, 1200 KISZ-tagja, a szocialista brigádok több mint háromezer tagja élenjár a munkában, példát mutat a közéletben. Nagy részük van abban, hogy a korábbi évektől eltérően *1978 őszén nem volt torlódás a szállításban, átrakásban.* Az idei feladatoknál a viszonylag kisebb mennyiségi növekedés mellett elsősorban a minőségi mutatók javítását tartják a legfontosabbnak.

Elmondták, hogy az eredményes munka záloga a jó együttműködés a szovjet vasutasokkal. Nemcsak a vezetők, hanem a szocialista brigádok is ismerik egymást.

A tájékoztató után *Losonczi Pál* érdeklődött a beruházások helyzetéről, a körzetben dolgozó nők munkájáról, a szállítás szervezéséről. *Elismeréssel szólt az eddigi eredményekről.*

A vendégek Záhonyban megtekintették az új központi üzemirányító épületet és számítóközpontot, a Tisza munkásszállót, a rendelőintézetet, óvodát és bölcsődét és a vasutas művelődési házat, valamint a vasútforgalmi szakközépiskolát. Ezután autóbusszal folytatták útjukat, s először Eperjeske rendezőpályaudvarral ismerkedtek. Itt *Kosa Ferenc* állomásfőnök mutatta be a Szovjetunióból érkező széles kocsik rendezésének folyamatát, majd működés közbn tekintették meg az automata vágányhídmérleget.

Eperjeske átrakó pályaudvaron bemutatták azokat a létesítményeket, amelyek a korszerű, gépi átrakást szolgálják. Így a vasérc, szén és koksz átrakására szolgáló berendezéseket, a darus átrakót, valamint a fedett műtrágya átrakót. A látogatás Fényeslitke épülő, új északi rendezőpályaudvaránál ért véget.

— *Köszönöm, hogy láthattam a vasútnak ezt a nagyon fontos bázisát. Remélem, hogy a vasutasok a növekvő feladatokat is eredményesen oldják meg, amelyhez sok sikert kívánok — mondta búcsúzóul Losonczi Pál.*

L. B.

Jutalomüdülés Csehszlovákiában

A *miskolci vontatási főnökség* utazó KISZ-szervezetének 12 tagja, február végén egyhetes jutalomüdülésre Csehszlovákiába utazott. Az elmúlt évben a legaktívabban dolgozó fiatalokat a KISZ-vezetőség jelölte ki. Az iglói fűtőház biztosította számukra a szállást, s az eltöltött napok során megismerkedtek *Tátra-Lomnic, Kassa, Igló* és *Lőcse* nevezetességeivel, s egy napon pedig az iglói fűtőháznál tapasztalatcserén vettek részt.

A jutalomüdülésen részt vett fiatalok élményekben meggazdagodva tértek haza.

ROHAN AZ IDŐ

Négyen 160 éve szolgálnak a vasúton

A címben szereplő évszám nem tévedés, mert Miskolc—Tiszai pályaudvar négy dolgozója éppen ennyi évet szolgált eddig a MÁV-nál.

Egy pályaudvar életében korántsem ritkaság, hogy egy-egy dolgozó eléri a 40. szolgálati évet. Az azonban nem gyakori, hogy ugyanazon a szolgálati helyen — a 40. szolgálati év után járó jubileum alkalmából — *egyszerre négy olyan dolgozót is köszönthetnek, akik egy napon kezdték a vasúti szolgálatot.*

Negyven éve tehát: négy riadt gyerekember izgatottan állt a miskolci műhelyfőnökség felvételi bizottsága előtt. Várták az eredményhirdetést. A kétszáz felvételiző közül csak húsznak lehetett az „ígéret földjére" belépni. Nekik sikerült. Mind a négyen lakatos tanoncok lettek. A segédlevél megszerzése után átmentek a forgalomhoz, és azóta is Miskolc—Tiszai pályaudvaron dolgoznak, különböző beosztásokban. *Juhász Balázs* mint kereskedelmi tartalékos, *Korompai Károly* a Tiszai pályaudvar személyszállítási felelőse, *Marosi Gyula* a csomópont üzemgazdásza (e sorok írója pedig a pályaudvar forgalmi oktatójaként végzi jelenleg is munkáját).

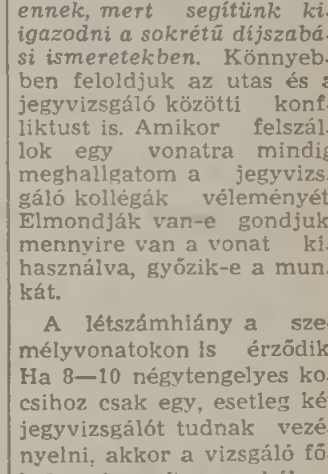
Negyven év után négy deresedő hajú nagyapa ugyancsak izgatottan ült az állomásfőnöki irodában, és meghatódva hallgatta *Koncz Zoltán* állomásfőnök beszédét, amelyet a jubileumi ünnepség alkalmából mondott.

Még most sem tudjuk elhinni, hogy eltelt negyven év. Úgy tűnik, mintha tegnap kezdtünk volna a vasútnál. Hiába: *rohan az idő.*

Kisvárdai János

KIVÁLÓ VASUTAS

A vizsgáló főkalauz



A 2405-ös Miskolcról induló gyosvonat Szolnokra érkezik, s néhány percnyi tartózkodás után tovább indul. Az egyik kocsi folyosóján megjelenik egy vizsgáló főkalauz. A menetjegyeket kéri ellenőrzésre. *Kiss Józsefné*, a Miskolc-Tiszai pályaudvar tizenkét vizsgáló főkalauzainak egyike. Ez a beosztás szinte egy évszázadon át csak a férfiak előjoga volt. Az utóbbi években azonban elvesztette kizárólagosságát. Miskolcon már öt vizsgáló ellenőr nő tevékenykedik.

— *Mi az utasoknak és a jegyvizsgálóknak egyaránt segítünk* — magyarázza Kissné. — *Különösen a fiatal jegyvizsgálók örülnek ennek, mert segítünk kigazodni a sokrétű díjszabási ismeretekben.* Könnyebben feloldjuk az utas és a jegyvizsgáló közötti konfliktust is. Amikor felszállok egy vonatra mindig meghallgatom a jegyvizsgáló kollégák véleményét. Elmondják van-e gondjuk, mennyire van a vonat kihasználva, győzik-e a munkát.

A létszámhiány a személyvonatokon is érződik. Ha 8—10 négytengelyes kocsihoz csak egy, esetleg két jegyvizsgálót tudnak vezényelni, akkor a vizsgáló főkalauz is segít a munkában, tehát nem ellenőriz, hanem egy kalauzt helyettesít.

— *Az ellenőrzésnek nem megtorló, hanem nevelő célja van* — folytatja. *Minden utamra gondosan készülök. Hét éve vagyok ellenőr a vonatokon. Előtte hat évig vonatvezető voltam.* Emlékszem még az első utakra, amikor a mozdonyvezetővel együtt figyeltük a jelzőket. Nyolcszáz-kilencszáz utas biztonságára vigyáztunk. Egyszer — amikor még a vonatvezető a „paklikocsiban" utazott — meghúztam a vészféket is, mert a vezér elnézte a térközjelző továbbhaladást tiltó állását. Szerencsére nem történt baleset.

Kissnének kilenc testvére van. Ebből öten a vasútnál dolgoznak. A férje és a nagyobbik fia is vasutas.

— *A férjem Nyékládházán forgalmi szolgálattevő. Sokat vagyunk távol az otthontól, ezért gyermekeinket is korán kellett az önállóságra nevelni.* A sok elfoglaltság mellett azért jutott idő a tanulásra is. Az idén fejezem be tanulmányaimat a marxista—leninista egyetem általános tagozatán.

Kiss Józsefné eddigi eredményes munkáját több kitüntetés — közöttük a *Munka Érdemrend* bronz fokozata, *Kiváló dolgozó* — fémjelzi. Március 8-án pedig, a nemzetközi nőnapon a Vezérigazgatóságon vehette át a *Kiváló vasutas* kitüntetést.

V. Szabó

Megsárgult értesítés

„Állandó alkalmazottá sosem válhat"

Ma is élénken emlékszem az *„Átvételi elismervény"* rideg szavaira: ... *„Állandó alkalmazottá sosem válhat.* A szolgálat bármikor minden indok nélkül felmondható. 1914. XVII. tc. 3. §. b."

Valóban szerencsésnek tarthatta magát, aki ilyen papírral rendelkezett, pedig még ez sem jelentett mindent. A felvételt alapos orvosi vizsgálat előzte meg, a négy középiskolát végzettek intelligencia vizsgát tettek, aztán *„ideiglenes pályamunkás"*-sá lehettek...

Az is szerencsének számított, ha valaki vasutas gyermekeként jött a világra. Így én is sokszor elnéztem az akkor szolgálatot teljesítő vasutasokat. A debreceni fűtőház már-már varázsként hatott ránk, környékbeli vasutas gyerekekre. Egy idős fűtő oltalma alatt gyakran megcsodáltuk a fűtőház akkori mozdonyait, előfordult, hogy a késő esti órákban is azt lestük: *hogyan készíti fel a fűtő mozdonyát a nagy útra — Budapesrte.* Amikor a „vezér" megjött, már minden ragyogott. Úgy szerették ezek az embrek a mozdonyukat, mint édes gyermekeiket.

Elnézegettük a jegyvizsgálókat is. A ruhájuk tiszta, rendes; fényesre tisztított cipőjük tiszteletet parancsolt. A gyorson szolgálóknak már fehér kesztyűjük is volt. A főnök úr nagy ember volt. Bársony paroliján főintézői rangot viselt. Aki csak tehette elkerülte. Ez időben sokat kellett tisztelegni.

★

Kezemben a felvételi értesítés, mely azóta már megsárgult. Nézem a rossz emléket idéző sorokat: *„Ezt a felvételi értesítést 40 évig meg kell őrizni".* Nos, ebből már harmincnégy szabadon telt el ... Nehéz volna az eltelt három és fél évtized valamennyi állomását akárcsak felvillantani is, az első hívó szótól a nemrég elkészült 300. V.43-as villamosmozdonyig. Eközben gyakran gondolunk nagyapánkra, apánkra, akik az embert nyúzó „kappanon" kezdték.

★

A Nyíregyháza—Záhony vasútvonalat 1967. december 29-én helyezték feszültség alá. A próbamenet során a V 43-as villamos-mozdony a vasút történetében először indult Záhony felé. Gyermekkori álmom vált valóra: vendég voltam a vezérálláson. Tiszta, biztonságos munka immár a mozdonyvezetés. Kapcsolók, égővel kombinált nyomógombok hosszú sora a műszerfalon, melyeket kiegészít a lábpedál, az apró kormánykerék, szemmagasságban a kilométeróra: *egyesített vonatbefolyásoló és éberségi berendezés.* Bármerre járunk korszerűbbek a berendezések. Hallom-olvasom: *„Hiv és vár a MÁV!"*

Most lenne jó fiatalnak lenni!

Egeressi Zsigmond

A VASNAK FÉNYLENI KELL

Az omladozó vakolatú őrhelyen dereshajú váltókezelő „smirglipapírokat" vág hosszú csíkokra, s a vonóvezetékes váltók emeltyűjének a csiszolásához lát hozzá. Most van ideje, a vonat elment, a szalonna várhat a szalvétán, fontosabb, hogy a rozsdát eltüntesse. A nagy fekete kályhát — ha érezne —, körül kellene állni, hogy meg ne fázzon, mert nem fűt, csak salakot gyárt bőséggel. A fekete írópasztalt, ha valaki százévesnek mondja, az kedveskedik neki. Talán a vasútvonal építésekor került a helyére. Erős darab. Ez még igazi fából készült, csak a belevésett nevek és évszámok jelzik az idő múlását, mint a híres börtönök falai.

A váltókezelő itt töltötte el élete javát, vasutas életének csaknem négy évtizedét. Még csak 17 éves volt, amikor sikerült a vasúthoz felvétetnie magát, fortéllyal és jó kapcsolatokkal, ma úgy mondanánk, hogy protekcióval. Jó ismerőse volt a községi elöljárónak, aki néhány üveg borért elintézte, hogy a papírjain 18 évesként szerepeljen, azután már örömmel krampácsolhatott, felvették a pályafenntartáshoz. Két év sem telt bele, s már a mai szolgálati helyén „húzta" a váltókat.

Az évek folyamán megbecsülést szerzett magának, sokakat tanított meg a váltók, a biztosítóberendezések kezelésére, *többször kiváló dolgozó kitüntetést is kapott, érezte, hogy tartják valakinek, hogy az komoly dolog, amit végez.* Miközben öregedett, s vele együtt az őrhelye is, a vasút fiatalodni kezdett. A pályát villamosították, nagyteljesítményű villamos- és dízelmozdonyok jelentek meg, a forgalom megsokszorozódott, csak a kopott vonóvezetékes torony tűnt egyre szánalmasabbnak. Amíg régen egy jól megpakolt, gőzös vontatású vonat elhaladt, még az ebédet is el lehetett fogyasztani. *Ma a szilik, meg a szergejek pillanatok alatt elrobognak,* s máris lehet új vonatnak, mozdonynak készíteni a vágányutat, mert hamarosan újabb bukkan fel a bejárati jelzőnél.

Nincs megállás. Gyakran annyi ideje sincs, hogy a szalonnából egy falatot be lehessen kapni. Ilyenkor télen szalonnát, töpörtyűt, nagyritkán disznósajtot eszik. A fiatalokat, akik harminc deka szalámit is bevágnak együttőben, idegenül nézi. Úgy érzi, hogy az neki drága lenne, pedig havonta ötezret is megkeres, de még mindig nem szokott hozzá, hogy neki is járnak a finomabb falatok. Lelkében még ma is kísértenek a gyermekkori szűk esztendők.

Ahogy a forgalom erősödött az idő múlásával, úgy gyöngült az egykor elnyűhetetlennek hitt szervezete. Ahogy a váltók vonóvezetékei megkoptak, a biztosítóberendezés is egyre többször mondott csődöt az elreszelődött érintkező mozgóalkatrészek miatt. úgy váltak egyre recsegősebbé az ízületei és csökönyösebbé a dereka. *Egyedül maradt a régiek közül. Egyrészük könnyebb munkaterületre került, néhányan pedig itthagyták a vasutat.* Ő nem tudott, de nem is akart sohasem megválni attól a munkától, amelyre gyerekkorában vágyott, s amely később oly sok örömet hozott neki. *Ő volt az, akire bizton lehetett számítani, hogy fizetésnap után is bejön, hogy a karácsonyi, húsvéti ebéd után nem fog váratlanul gyomorrontást kapni, hogy a gyakornokot jóra tanítja, nem a hanyagságra, hogy szolgálatban nála első a biztonság és figyelme valóban a pályán van, betartva az ablaknál lévő felkiáltójeles intelmet.* Nála éjszaka sem kellett a telefonnak kétszer csörögnie.

Most már nehezére esik az éjszakázás, a téli időben nagy erőfeszítést igénylő 60—70 kilogrammos váltók állítása. Szívesen keresne valami könnyebb munkát, de így, szakma nélkül, túl az ötvenen, hová is mehetne. Más szakvizsgákat nem tett le, csak a munkájukhoz szükségeset. *Tanfolyamokra nem küldték, ő pedig nem kérte magát.* Minek, amikor ő világéletében a váltókezelői munkát szerette, nem kívánkozott magasabb beosztásba, de amit neki tudnia kell, azt tudja, abban nem hibázik. Azokban a munkakörökben, amelyeket elláthatna, a fizetés is jóval kevesebb lenne, mint amit megszokott. Az is nehezére esne, hogy megváljék felelős posztjától. *Legyen kapus, vagy málházó, ő, az izig-vérig forgalmi ember?*

A forgalmi irodában is többször cserélődött már a személyzet. Nehéz a munka, néhány év után továbbáltak mindnyájan. A forgalmi szolgálattevők mind megannyi fiatal arc, akik csak a jelent ismerik. Kritikusak, jót akarnak, törekvők. De nekik már a dereshajú váltókezelő csak a legnehézkesebb munkatársukat jelenti. S most ő, aki mindig büszke volt rá, hogy nemhogy balesete, de még egy váltófelvágása sem volt, most háta mögött már hallja a megjegyzéseket: *Nehézkesen mozog, megöregedett...*

Néha maga is eltűnődik. Ilyenkor végigfut előtte egész élete. Az emlékképek rohanva váltják egymást: *a pályafenntartásnál eltöltött két év, a sok betanított fiatal, az egymást váltó főnökök, a sok vonat, amelyik az ő munkájának eredményeként haladhatott ki- vagy be az állomáson.* Restelli bevallani önmagának, hogy már megkezdte a visszaszámlálást, s áhítja, hogy nyugdíjas legyen.

Vonatmentes időben sohasem tétlenkedik. Ha egyéb elfoglaltságot nem talál, nekiáll az emeltyűket csiszolni. Hiszen nem lehet rozsdás az övé, éppen az övé, aki annyiszor elmondta a fiataloknak: *óvjuk a berendezést, mert az a miénk is. Ezeknek a vasaknak fényleniük kell!*

Pelsőczy István

ÉPÜLT 22,5 MILLIÓS KÖLTSÉGGEL

Makón átadták rendeltetésének a háromszintes szociális létesítményt

A makói szociális épület

(Tóth Béla felvétele, MTI)

A makói csomópont dolgozóinak március 2-án adták át a minden igényt kielégítő új szociális létesítményt. Az avató ünnepségen *Németh Sándorné*, a szegedi igazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztályvezetője tett jelentést az épület elkészültéről, majd *Lovász Lázár* vasútigazgató mondott avatóbeszédet. Az ünnepségen ott volt *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára, *Balogh József*, a szegedi vasúti pártbizottság titkára, *dr. Veress László*, a TEK igazgató főorvosa, valamint *Sarró Ferenc*, a makói pártbizottság titkára és *dr. Forgó István*, Makó tanácselnöke.

Az új szociális létesítmény a makói vasútállomással szemben épült 22,5 millió forintos költséggel. A MÁVTI tervezőinek elképzelései alapján a Csongrád megyei Tanácsi Építőipari Vállalat dolgozói 1976. június hónapban kezdték el a munkát, és az elmúlt év végén fejezték be. A háromszintes tetszetős épület UNIVÁZ elemekből épült. *A földszinten 300 adagos üzemi konyha és 54 személyes étterem kapott helyet, s itt rendezték be az üzemorvosi és fogászati szakrendelő helyiségeit is.* Ugyancsak a földszinten helyezték el a központi gáztüzelésű kazánt, amely alkalmas arra is, hogy az állomás felvételi épületének átépítése után majd azt is fűtse.

A két emeleten laktanyaszobákat helyeztek el. *Egyidejűleg 46 férfi és 6 nő kaphat szállást kényelmes két, illetve háromágyas szobákban.* S a kényelmet még fokozza az első emeleten található főző és melegítő étkező, az öltöző és fürdő, valamint a társalgó.

Az új szociális létesítményt a csomópont négyszáz dolgozója nevében *Rózsa István* állomásfőnök vette át. De rajtuk kívül jóval többen, mintegy kétezren élvezik majd az épület egészségügyi és más szociális szolgáltatásait.

G. J.

Gyermekintézményeket patronál az Előre és a Münnich Ferenc brigád

Az Egyesült Nemzetek Szervezete az idei évet nemzetközi gyermekévnek nyilvánította. E nemes kezdeményezés jegyében a kis nebulók felett érzett felelősség tükröződik azokból az akciókból, kommunista műszakokból, melyeket napjainkban országszerte tartanak. Ebben az akcióban — régi hagyományaihoz híven — élenjárnak a vasutas szocialista brigádok, s kapcsolataik, együttműködésük révén egyre több gyermekintézmény válik szebbé, gazdagabbá. A debreceni járműjavító *Előre* és *Münnich Ferenc* szocialista brigádjai is jó kapcsolatokat alakítottak ki a helyi bölcsődékkel, óvodákkal, iskolákkal.

Az Előre szocialista brigád a gőzmozdonyok csőszerelvényeinek szerelési munkáit végzi. A brigád tagjai átérezve az üzem profilváltásával járó feladatok fontosságát, elősegítik az üzemszervezési törekvések valóraváltását. *Mint mondták, a kötőelemekkel, energiával való takarékossággal a brigádban már hagyományai vannak.* A technológiai előírások, az ABEO pontjainak betartásával aranyérmes elismerésükhöz méltóan végzik napi munkájukat. A kollektíva tagjai valamennyien törzsgárdatagok, közülük hatan kaptak eddig kiváló dolgozó elismerést. *A brigád a közelmúltban szocialista szerződésben vállalt védnökséget az Ady Endre általános iskola felett.*

— Valamennyien családos emberek vagyunk, *ezért gyerekeinken keresztül kétszeresen is érdekeltek vagyunk az iskola berendezéseinek javításában.* Két brigádtagunk szülői munkaközösségi tag, így közvetlenül is informálódunk arról, amiben az iskolának segíthetünk. Virágtartók készítésével, a zárak javításával, az oktatási objektum tantermeinek, környékének szépítésével eddig is segítettünk, az idén, a gyermekévben a társadalmi munkaórák számát szeretnénk tovább növelni — tájékoztatott *Terhes László*, a kollektíva vezetője.

Hasonló sikerrel büszkélkedhet a MÁV Kiváló brigádja címmel kitüntetett Münnich Ferenc szocialista brigád is. Az Ebesről, Hajdúböszörményből bejáró brigádtagok a gőzmozdonyok kormányműveit, gépészeti alkatrészeit javítják. Színvonalas brigádnaplójukban a *„Korunk valósága"* című vetélkedőn s a tekebajnokságon elért jó helyezésüket, termelési és művelődési vállalásaik teljesítését is nyomon követhetjük. Mint a brigád tagjai mondták sokszor a brigádgyűlést is a könyvtárban tartják. *Pócsi András* és *Tesi József* mint pártalapszervezeti vezetőségi tagok, *Szegedi János* pedig szakszervezeti műhelybizottsági tagként végez aktív társadalmi, illetve közéleti tevékenységet.

— Igaz, hogy kicsit a gőzmozdonyok nehéz alkatrészeihez szoktunk, *de mikor egyik brigádtagunk javaslatára védnökséget vállaltunk az üzemi bölcsőde felett, megszoktuk a kisebb játékok javítását is.* A közelmúltban a bölcsődei gondozónők szocialista kollektívája azért keresett fel bennünket, hogy a gyermekév tiszteletére vállaljuk el a kerítés javítását. Röpgyűlésre hívtam össze a brigádot, s őszintén mondom senkit sem kellett agitálni a társadalmi munkára. Műszaki vezetőnkkel megbeszéltük, hogy reggelente műszakkezdés előtt bejövünk és a műhelyben előkészítjük a javításhoz szükséges anyagokat. *Azóta már helyre is állítottuk a kerítést, még a brigád többségét kitevő ingázók is szakítottak időt a vállalás teljesítésére.* Reméljük, hogy a nemzetközi gyermekévben még lesz lehetőségünk a segítségnyújtásra — mondta *Cseke István* brigádvezető.

A két brigádnak a gyermekév jegyében végzett munkája csak egy részét képezi a debreceni üzem segítségnyújtásának. Jól szervezett társadalmi munkájuk nyomán egyre szebbé válnak az üzem gyermekintézményei.

(Orosz)

Munkavédelmi ankét

Az angyalföldi pft. főnökség február 16-án munkavédelmi ankétot rendezett a Nyugati pályaudvar KISZ-bizottságának kultúrtermében. A plakátokkal, grafikonokkal, szemléltető eszközökkel feldíszített teremben megjelent a főnökség valamennyi főpályamestere, munkavédelmi őre, szocialista brigádvezetője és szakszervezeti aktivistája.

Az ankétot *Csányi László* pft. főnök nyitotta meg. Elmondotta többek között, hogy a főnökség területén történt személyi balesetek száma 1976-hoz viszonyítva lényegesen csökkent. Szükséges azonban a balesetmegelőzést szolgáló agitációs és propagandamunka, a dolgozók szemléletének megváltoztatása. Az anketon több előadás hangzott el és három munkavédelemmel kapcsolatos filmet is vetítettek a résztvevőknek.

Az értekezlet végén jutalmakat adtak át a főnökség munkavédelmi tevékenységében kimagasló eredményt elért dolgozóknak.

— **Kommunista műszak.** A dunakeszi járműjavító szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére február végén kommunista szombatot tartottak, amelyen 1710 dolgozó vett részt. Az üzem elvi osztályainak dolgozói az új beruházás kivitelezésében vettek részt, a fizikai dolgozók pedig a kocsik karbantartási, fenntartási munkáit végezték. A műszakért járó pénz egy részét a nemzetközi gyermeksegélyezési alapra, a többit pedig a vállalati ifjúsági és szociális alap növelésére fordítják.

Mit tartsunk a házipatikában?

Minden háznál jó, ha van fél szem vérnyomáscsökkentő a felnőttek számára könnyen hozzáférhető házipatika, amely sokszor hasznos szolgálatot tesz. Nem helyes azonban, ha a házipatika az el nem fogyott, feleslegessé vált gyógyszereket tartalmazza. *Otthon lehetőleg olyan szereket, recept nélkül is kiszolgálható gyógyszereket tartsunk, amelyeknek a hatása nem hosszú időre szól, s amelyekről a család — az orvosi rendelés alapján — már meggyőződött.* A gyógyszeresdobozokon feltüntetett lejárati időt azonban mindig vegyük figyelembe.

Rosszullétek, váratlan betegségtünetek esetén sohase válasszunk magunknak gyógyszert, *mert az öngyógyításnak súlyos következményei lehetnek.* A laikusok nem ismerik, hogy a rosszullétek és a tünetek mögött milyen betegségek rejtőzhetnek, ezért a választott gyógyszer többet árt, mint használ.

Gyakori tapasztalat, hogy sokan az orvos utasításait sem tartják be pontosan. Az előírt gyógyszeradagokat megváltoztatják. Előfordult például, hogy a naponta kétszer tablettát egyszerre vette be a beteg. Többen az orvosság kellemetlen íze miatt mondanak le a rendszeres használatról.

A házipatika a következő gyógyszereket és eszközöket tartalmazza: *lázmérő, egy csomag 6x6 cm-es steril vágott géz, 50 gr. steril vágott vatta, egy-egy 5 és 10 cm-es pólya, ragtapasz, olló, egy doboz jódpárna, láz- és fájdalomcsillapító (Kalmopyrin, Algopyrin, Germicid gyermekkúp stb.), kamillatea, fej- és fogfájás elleni fájdalomcsillapítók (Antineuralgica, Demalgon stb), nyugtató szerek (Valeriana, Sevenaletta stb.), keserűsó, orvosi széntabletta.*

Ne felejtsük azonban el, hogy a különféle gyógyszerek fokozhatják egymás hatását. Ha például valaki fájdalomcsillapítót vesz be és hozzá nyugtatót is, *akkor megtörténhet, hogy túlzott álmosság, kábultság fogja el.* Az alkohol és a nyugtatószerek hatása is veszélyes, súlyos mérgezést okozhatnak.

Borsody György
gyógyszerész

Mágusok és mutatványok

Öröm az érző atyai szívnek, amikor gyermekei nem vitáznak, hanem egyetértenek. Nos, az én oly gyakran vitázó lányaim egyetértettek abban, hogy drága jó apjuk beálljon a cirkuszpénztár előtt kígyózó sorba, ily módon biztosítván jegyet a legújabb produkcióhoz. Van ott egy bűvész! — mondották, és már előre ragyogott a szemük a várt látvány örömétől.

Azon a vasárnapon ott szorongtunk mi is a porond körül. A tapsifüles nyuszi egy cilinderből kalimpált elő, az egyik néző füléből pedig — amikor ama jeles mágus csiribiri-csiribá odanyúlt — kerek tízforintosok potyogtak ki. Ez utóbbi mutatvány még csak-csak tűzbe hozott *(hej, ha erre én is képes lennék ilyenkor hó végén, a világgazdasági begyűrűzések idején)*, ám a műsor egésze hidegen hagyott. Megvallom: másutt kalandoztak a gondolataim. Fárasztó hetem volt, s a hét köznapjain annyi trükkőt láttam...

Kezdem mindjárt a hétfővel, amikor a családi munkamegosztás szerint a bevásárlás joga (trükkös asszony a feleségem: tudja, hogy hétvégeken kiürülnek a hűtőszekrények, s így a hét ama fő napján kétszer annyian tolonganak az ABC-ben, mint máskor). Szó ami szó: *kértem húsz deka felvágottat.* Arcizmom se rezzent, amikor a kedves ifjú eladólány megkérdezte: *lehet két dekával több?* Két deka, istenem, több is veszett Mohácsnál; mire nyugdíjas lesz a leányka, majd belejön a szalámiszeletelésbe. Otthon a feleségem túl könnyűnek találta a 22 dekának mondott felvágottat, és rátette a mérlegre: *18 deka volt.* Nem kettővel több, hanem kettővel kevesebb. Ügyes eladói trükk, nem mondom! Az ifjú leánynak csaknem négy évtized hiányzik még a nyugdíjazásig, s már hogy tudja.

Kedden Pesten agyafúrt módon eltérítettek. Sietős dolgom lévén taxiba vágtam magam, és mondtam az úticélt: *„Hajnalka utca"*. Újságba merülve vártam, hogy Farkasrétre érjünk. A kocsi Pesterzsébeten fékezett: *„Megérkeztünk, Hajnal utca!"* — így a gépkocsivezető. „De engem a Hajnalka utcában várnak!"... *„Ja, olyan is van? Azt hittem, csak tréfál a kedves utas, mert én is, ha vicces a kedvem, Lajoska aranyoskámnak hívom Lajos bá't, a garázsmestert. Hát akkor megfordulunk, kérem szeretettel, szerencsére nincs még lezárva a Petőfi-híd..."*

Szerdán balszerencsémre olyan képzőművészeti tárlatra tértem be, ahol az alkotó is jelen volt. Bámultam az egyik neomodern alkotást: volt rajta kerékpárkülső, meg kettévágott bioponos flakon, kupakkal lefelé. A Mű baloldalt setétbarna, jobbfelé halványrózsaszín... „Nem értem" — hümmögtem, mire a Mester mellettem termett: *„Vagyis Ön még nem hallott a szimbólumokról!"* — nyilvánította ki fennhangon, akár bíró az ítéletét. „E Mű a kispolgáriságnak üzen hadat, a kerti törpék, gombolyaggal labdázó cicamicák és minden giccs kedvelőinek!"... „Nem tudom" — restelkedtem képzőművészeti értetlenségem miatt —, *„talán, ha a Mester megfordítaná az egészet..."* Felhördült: „Hogy az út a világosságból a homályba, a sötétbe vezessen? Visszafordítaná a haladást? Aha, maga egy született szecessziós antiabsztrakt konformista! Legközelebb gyönyörködjék tavon úszó hattyúban, holdvilágnál, de nem az én tárlatomon!"

Csütörtökön hivatalos ügyem akadt egy főhivatalban. Az I-es szobában — hiszik, vagy nem: gyorsan és rendkívül udvariasan — közölték velem, hogy ügyemet a II-es helyiségben intézik el, ám ott kiderült, hogy az ügyintézéshez előbb kimutatás kell az alhivatalból. Az alhivatalban — bizonyítván, hogy manapság már nem ritka az ügyfél iránti figyelem — értésemre adták, hogy ne legyek oly ügyefogyott és félrevezethető: *az én ügyemet bürokrata kimutatás nélkül igenis a főhivatalban intézik el, de nem az I-es és nem is a II-es, hanem a IV-es szobában.* Vissza a főhivatalba: *zárva.* Vége a félfogadásnak — szeretettel látnak két nap múlva, szombaton.

Pénteken hazahoztam a műhelyből a javításra adott írógépemet. Az első oldal lekopogása után egyet nyekkent, kettőt reccsent... *azóta mozdulatlan, mint vörös jelzőnél a Tokaj expressz.* Ezért írom e sorokat kézzel; elnézést a szerkesztőtől — nomeg az olvasótól —, ha olvashatatlan. (A szerk. megjegyzése: *az ilyesmi nem csupán az írógéptől függ.*)

Szombaton visszamentem tehát ama főhivatalba. A portáson kívül sehol egy lélek. Szabad szombat volt.

... Szóval mondom, ezek miatt nem csodáltam illő figyelemmel vasárnap délután a cirkuszi bűvészmutatványt. Pedig az ismert mágus ügyesebb, sőt őszintébb, mint utánzóinak serege. Ő ugyanis időnként bevallja: *„Vigyázat, csalok!"*...

F. T.

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok, és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, köműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ 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, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145–010.

Ülést tartott az előkészítő bizottság

A nemzetközi vasutas szemináriumok folytatása mellett döntöttek Tokióban

Tanácskozik az előkészítő bizottság

Szakszervezetünknek a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban már évtizedek óta nagy tekintélye van. Ennek tulajdonítható, hogy fontos szerepet kapott a Szakszervezeti Világszövetségben, illetve a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségében. A szövetség vasutas ágazati bizottságának elnöki tisztét például *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára tölti be.

Kapcsolatunk van 41, különböző nemzetközi szervezethez tartozó országgal. *Legjobb az együttműködés a szocialista országokkal.* De erősödnek kapcsolataink a tőkés országokkal, mindenekelőtt az *NSZK-val, Franciaországgal, Olaszországgal, Ausztriával, Svédországgal, Norvégiával* és a *Japán* vasutak szakszervezetével.

Szakszervezetünk szerepét, tekintélyét jól szemlélteti az a munka, amit a 2—3 évenként megrendezésre kerülő nemzetközi vasutas szemináriumok előkészítése és lebonyolítása terén végzünk. Az első nemzetközi szeminárium 1967-ben volt *Budapesten*, amelyet a mi szakszervezetünk szervezett. Témája a technika fejlődésének hatása és a szakszervezetek ezzel kapcsolatos feladatainak a meghatározása volt. Ezt követően 1972-ben *Moszkvában*, 1974-ben *Frankfurtban*, 1976-ban *Rómában*, 1978-ban pedig *Berlinben* került sor nemzetközi vasutas szemináriumra.

A szemináriumok kivétel nélkül olyan kérdésekkel foglalkoztak, amelyek a szakszervezetek érdekvédelmi, érdekképviseleti feladatkörébe tartoznak. A frankfurti III. nemzetközi szeminárium előtt olyan döntés született, hogy a szemináriumoknak legyen egy előkészítő bizottsága. Ennek feladata a két szeminárium közötti kérdések egyeztetése, a következő szeminárium írásos dokumentációinak előkészítése, a vita alapján kialakult állásfoglalások elkészítése.

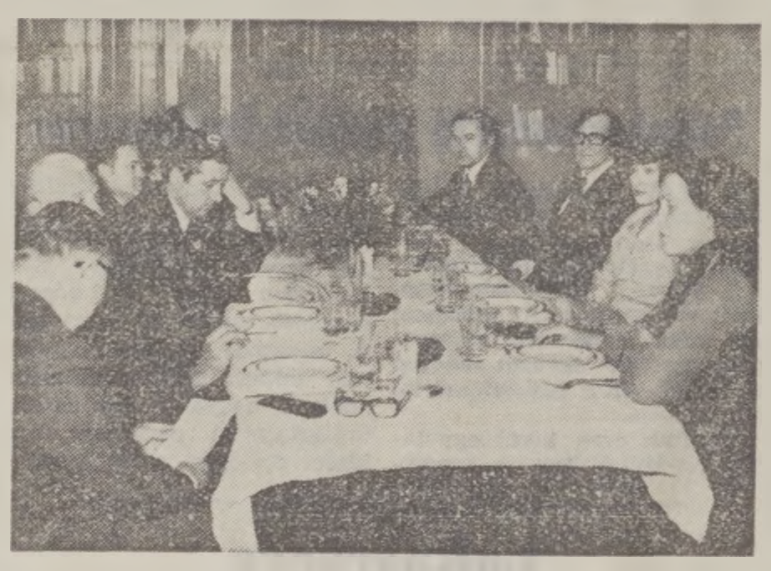
A frankfurti III. szeminárium óta a magyar vasutas-szakszervezet tagja a négy kapitalista és a négy szocialista ország képviselőiből álló előkészítő bizottságnak. Legutóbb — *január 28-tól február 3-ig* —, Tokióban ülésezett az előkészítő bizottság, melyen e sorok írója is részt vett. Az ülés napirendjén a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet* belföldi szállítási bizottságának X. ülésére való felkészülés, a vasutas szakszervezetek VI. nemzetközi szemináriumának előkészítése szerepelt.

A vasutas nemzetközi szemináriumokon és az előkészítő bizottságban résztvevő országok különböző szakszervezeti világszervezetekhez tartoznak. *A Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége* kezdettől fogva rosszallóan figyeli a vasutas nemzetközi szemináriumok tevékenységét és egyre nagyobb nyomást gyakorol a hozzá tartozó vasutas szakszervezetekre, hogy távol maradjanak. A tokiói tanácskozáson résztvevő küldöttségek azonban ez alkalommal is *egyértelműen és határozottan a szemináriumok továbbfolytatása mellett foglaltak állást.* Hangsúlyozták, hogy az eddigi szemináriumok nagymértékben segítették a két és többoldalú kapcsolatok fejlődését, egymás jobb megismerését és megértését, a nemzetközi szolidaritás, a nemzetközi munkásmozgalom fejlődését.

Az első napirend tárgyalása során a résztvevő országok arra az elhatározásra jutottak, hogy saját nemzetközi szervezeteiknek kezdeményezik a köztük való kapcsolat javítását, a nemzetközi vasutas szemináriumok támogatását. Javasolták azt is, hogy a korábbi szemináriumokon tárgyalt témákat és követeléseket a nemzetközi munkaügyi szervezet belföldi szállítási bizottsága szeptemberi X. ülésén tűzze napirendre és támogatóan foglaljon állást.

A második napirenddel kapcsolatban a tanácskozás résztvevői elhatározták, hogy a következő, *sorrendben a VI. nemzetközi vasutas szemináriumot 1981-ben Angliában, Franciaországban, vagy Belgiumban kell megrendezni.* Témája a közlekedéspolitika, ezen belül a vasút szerepének meghatározása legyen.

Kajcsa József
a vasutas-szakszervezet titkára



Keres Emil igazgató, Kossuth-díjas érdemes művész kíséretében a Radnóti Színpad több színésze, köztük Bencze Zsuzsa rendező, Pécsi Ildikó, Petrozsényi Eszter és Somhegyi György látogatott március 13-án szakszervezetünk vezetőinek meghívására a Benczúr utcai központba. A látogatás célja a kapcsolat felvétele és a jövőbeni együttműködés megteremtése volt.

(Laczkó Ildikó felvétele)

A Szovjetunió vasúti közlekedése

MÁRCIUS 13-ÁN KIÁLLÍTÁS NYÍLT A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBAN

A vasúti szállítás a *Szovjetunióban* az ország alapvető, legfontosabb szállítási módja. Vasúton bonyolódik a teherforgalom 70, az utasforgalom 50 százaléka. A vasútvonalak együttes hossza majdnem 141 ezer km, ebből 41 ezer kilométernyi szakaszt villamosítottak. *1978-ban a vasútvonalakon összesen 3,8 milliárd tonna árut és 3,6 milliárd utast szállítottak* (naponta mintegy 10 millió tonna árut és 10 millió utast).

A kiállítás bevezető része bemutatja a vasúti szállítás fejlődését, üzemeltetésének legfontosabb mutatóit, a népgazdaságban betöltött szerepét, az SZKP XXV. kongresszusa határozatainak, továbbá az SZKP Központi Bizottsága és a Minisztertanács *„A vasúti szállítás fejlesztési feladatairól"* szóló együttes rendeletének megfelelően a tizedik ötéves tervidőszakra kitűzött alapvető vasútfejlesztési irányokat, valamint a szovjet és a magyar államvasutak műszaki-tudományos és termelési együttműködését.

A magyar szakembereknek alkalmuk nyílt megismerkedni a szovjet vasúti szállítás korszerű műszaki eszközeivel: a VL 80T típusú 6520 KW teljesítményű váltakozó áramú villamos mozdony, valamint a megnövelt ajtónyílású négytengelyes fedett tehervagon modelljével.

A kiállításon bemutatták az *„Auróra"* típusú távolsági személykocsi modelljét. Ezek a 160 km/ó sebességre méretezett utasszállító személykocsik közlekednek *Moszkva—Leningrád* viszonylatban.

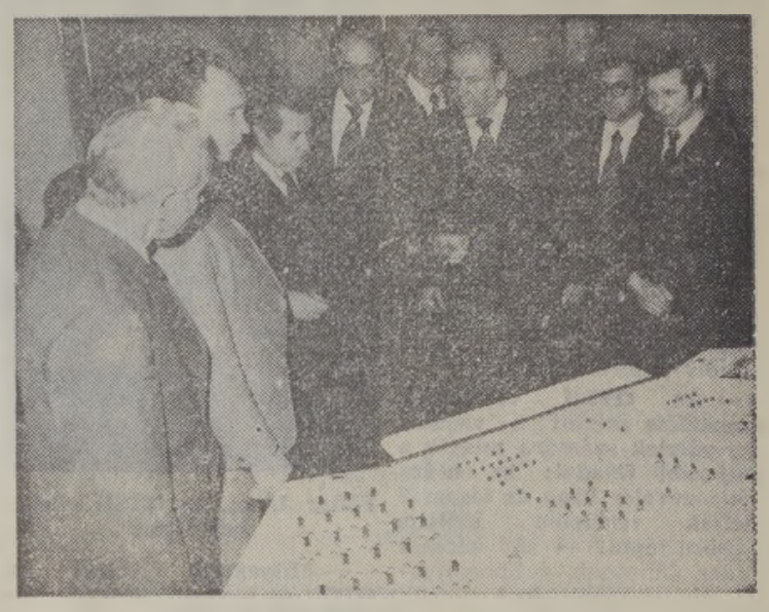
A nagyteljesítményű pályafenntartási gépek családját képezik az UK—25/ 9—18 típusú vágányfekteto daru, a VPO—3000 típusú egyengetőaláverő-kikészítő gép és a PRSZM—3 típusú mozgó sínhegesztőgép működő modelljei. Az említett gépek *óránként 1000 m sín fektetését, 2000 m pályaszakasz komplex egyengetését, illetve 2500 m sín hegesztését tudják elvégezni.*

A kiállításon láthatók továbbá a legújabb automatikus vasútbiztonsági és vonatirányító berendezések működő mintái. Így például bemutatásra került *az MRC blokk típusú relés vasútbiztosító berendezés, melynek segítségével 5—10 másodperc alatt beállítható a vágányút,* 50—70 százalékkal növelhető az állomások átbocsátóképessége, minden száz a rendszerbe bevont váltóként 30—50 fővel csökkenthető a vasúti dolgozók létszáma.

A PONAB—3 típusú készülék segítségével azonosíthatók a maximális 150 km/óra sebességgel mozgó szerelvények túlmelegedett csapágytokjai. Az utaskiszolgáló automaták fejlesztésével és alkalmazásával foglalkozó szakemberek érdeklődésére tarthat számot *az AB—6M típusú elektronikus jegynyomtató automata.* Rendeltetése az elővárosi utasforgalom kiszolgálása. Az automata óránként 1000 jegy kiadására képes. A kiállítás részét képezi mintegy 100 könyv, folyóirat, monográfia és kézikönyv a vasúti szállítás témaköréből.

A kiállítás megnyitását, március 13-án délelőtt 11 órakor rövid ünnepség előzte meg a múzeum előcsarnokában. *Dr. Vaszkó Ákos* megbízott főigazgató megnyitója után elsőnek *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója méltatta a magyar és a szovjet vasutasok között kialakult együttműködés jelentőségét. Ezt követően *F. I. Sulesko*, a Szovjetunió vasútügyi miniszterének első helyettese megnyitotta a kiállítást.

Másnap délután a Szovjet Kultúra és Tudomány Háza, a Közlekedéstudományi Egyesület, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Közlekedési Múzeum előadótermében tudományos ülést rendezett.



A vendégek az MRC blokktípusú, relés vasútbiztosító berendezéssel ismerkednek

(E. Várkonyi Péter felvétele, MTI)

Milyen károkat térít a Casco?

Magyarországon 418 ezer autósnak van cascója. Ezek közül csaknem minden negyedik a biztosító ügyfele volt az elmúlt évben: *116 ezer károsultnak 478 millió forintot fizettek ki casco szerződés alapján.*

A casco biztosításról tudni kell, hogy annak alapján azok a károk térülnek meg, amelyeket a gépjárművezetők saját hibájukból okoztak gépjárműveikben. Ennél azonban többről van szó. Évente nagy számban jelentkeznek az autósok olyan károkkal a biztosítónál, amelyeknél a gépjármű tulajdonosa vétlen, sőt nem tehetett semmit a kár elhárítása érdekében. Elég egy szélvihar, egy kiadós jégeső, esetleg egy garázda társaság ahhoz, hogy a gépjármű tulajdonosát több ezer forintos javítási számla terhelje. *(A casco szerződés alapján az elemi károk, a lopás, a rablás a szélvédőüveg-törés önrészesedés levonása nélkül térül meg 1978. január 1. óta.)*

Hallottunk olyan esetekről, hogy egy új Zsiguli pótkerekét vitték el, leszerelték a csomagtartót, ellopták az autórádiót vagy a ködlámpát. *Mit tehet a gépjármű tulajdonosa ilyen esetekben?* A biztosítótól kapott tájékoztatás szerint, ha ellopják a gépjárművet, illetve annak tartozékait, a károsultnak az esetet *24 órán belül be kell jelenteni a rendőrségen, majd azt követően a biztosítónál is.* Ha a nyomozás sikerre vezet, de az ellopott alkatrészek nem kerülnek elő, illetve a lopás bejelentésétől számítva 60 nap eltelt és a rendőrség a nyomozásról, például megszüntető határozatot hozott, a biztosító kifizeti a kár teljes összegét. Ha a tolvaj kiszereli az autórádiót vagy ellopja a kereket *a vásárlási bizonylat (számla, garancialevél) alapján térítik meg a kárt.* Ha ilyen nincs, akkor a kártérítés rendszerint az új készülék (kerék) megvásárlását, beépítését igazoló számla alapján történik. Itt meg kell jegyeznünk, hogy az Állami Biztosító csak az olyan ellopott tartozékokért fizet, amelyek az általános tapasztalatok szerint az autó üzemeltetéséhez szükségesek, használatuk szokássá vált.

Szegeden 3500 vasutas tagja van a Magyar–Szovjet Baráti Társaságnak

Hat évvel ezelőtt alakult meg Szegeden, az igazgatóság központjában, az MSZBT tagcsoport, melyhez két év múlva a többi szegedi szolgálati hely dolgozói is csatlakoztak. *Ma már a szegedi csomóponton 3500 vasutas tagja a Magyar—Szovjet Baráti Társaságnak.*

A tagcsoport elmúlt évi munkája eredményes volt, jól szolgálta a két nép barátságát. Tartalmas és változatos programjaik lehetővé tették, hogy minél többen megismerkedjenek a szovjet emberek életével, munkájuk eredményeivel. Az év elején a vasúti pártbizottsággal közösen emlékeztek meg a *Magyar—Szovjet Baráti Együttműködési és Kölcsönös Segítségnyújtási Egyezmény* megkötésének 30. évfordulójáról, és a szovjet hadsereg megalakulásának 60. évfordulójáról, a november 7-i ünnepséget szintén együtt rendezték meg. A szovjet tudomány és kultúra terjesztése érdekében több előadást szerveztek, előfizették és széles körben olvasták a szovjet folyóiratokat. Védnökséget vállaltak a Szovjetunióba induló, illetve onnan érkező barátságvonatok felett.

A tagcsoport segítette a testvér megyei és városi kapcsolatok továbbmélyítését. Az elmúlt év májusában a *Csongrád megyei hetek* alkalmából vendégük volt az odesszai területi vasútigazgatóság küldötte. A vendégek szakmai program keretében ismerkedtek az igazgatóság gazdasági és politikai munkájával. A látogatás során elhatározták, hogy szorosabbá teszik a két igazgatóság vasutasainak kapcsolatát. Egyezménytervezetet készítettek, melyben a szegedi és odesszai vasutasok közötti levelezést, fotók kölcsönös cseréjét, csoportos látogatások és tapasztalatcserék szervezését határozták el. Az együttműködés aláírására a szegedi küldöttség odesszai látogatása alkalmával került sor.

A szovjet vasutasok mellett a Csongrád megyei vállalatok tagcsoportjaival is baráti kapcsolatokat alakítottak ki.

G. J.

HÍVEN A HAGYOMÁNYOKHOZ

MÁV Szimfonikusok Dunakeszin

A *MÁV Szimfonikusok* megtartották ígéretüket, hívek maradtak a hagyományokhoz, a ma is élő tradíciókhoz: *a Nemzetközi Nőnap* alkalmából március 9-én színvonalas zenekari estet adtak Dunakeszin a vasúti ipar egyik „fellegvárában", a vasutas munkások tiszteletére. A *József Attila Művelődési Központ* közelmúltban felújított impozáns, jó akusztikáju nagytermét színültig megtöltötte az érdeklődő közönség. Pedig a műsor nem könnyű szórakozást ígért, hanem a „nehéz zenének" is egyik legnehezebb műfaja: *operarészletek hangzottak fel.*

Az est alaphangulatát eleve megszabta a műsor, amelyben a 19. század romantikus operairodalmának néhány kimagasló részlete hangzott fel. Mindenekelőtt az olasz opera mindmáig legnagyobb zeneszerzőjétől, Verditől hallottuk a *Sziciliai vecsernye* című opera nyitányát. A drámai feszültséget lírai elmélyüléssel felváltó zenekari részeket nemcsak pontosan, de imponáló belső átéléssel vezényelte *Kovács János*, a MÁV Szimfonikusok fiatal masodkarnagya.

Ezután *Simándy Józsefet* hallottuk. Előbb a Trubadúrból *Manrico* áriáját, majd Bizet Carmenjéből a *virágáriát*, végül Csajkovszkij Anyeginjéből *Lenszky áriáját* énekelte a tőle évtizedek óta megszokott magas színvonalú, igényes előadásban.

Külön elismerés illeti a műsor gondos összeállítóit, mert az egyes énekszámok között hallhattuk a Carmen mind a négy felvonásának nyitányát, szinte egy teljes keresztmetszetet ebből a több mint 100 éves népi drámából, amely a bemutatóján (mint oly sok más remekmű) csúfosan megbukott. Most felülmúlhatatlan lelkesedéssel élvezte a MÁV Szimfonikusok tapsokban sem fukarkodó közönsége.

A műsort az orosz romantika legnagyobb alakjának, Csajkovszkijnak *Rómeó és Júlia* nyitányfantáziája zárta. Ennek a műnek, csakúgy, mint Csajkovszkij varázsának a titka, hogy érzelmeit mindig a tömegízlés nyelvén tudja elmondani. S ha érzelmei nem is szárnyalnak az örök magasságokba, de lírája — s ez elsősorban Rómeó és Júlia nyitányfantáziájára áll — őszinte és igaz, s ilyen érzéseket vált is ki. S míg Verdi lírája elsősorban férfias, addig Csajkovszkij sokkal közelebb áll a női érzelmek világához. Éppen ezért volt találó befejezése egy nőnapi, ünnepi koncertnek.

Dr. Csillag Ferenc

Egy évvel a moszkvai olimpia előtt

A sportvezetés a jövőben is számít a vasutas élsportolók eredményeire

INTERJÚ PÁDER JÁNOSSAL, AZ OTSH ELNÖKHELYETTESÉVEL

A vasutassport, amely csaknem egyidős az egyetemes magyar sporttal, szerves része, egyik pillére sportéletünknek. Az eltelt évtizedek is bizonyítják, hogy a vasutas bázisokon működő egyesületek nem csupán megalakulásuk évszámával emelkednek ki a többiek közül, eredményes múltjuk mellett jelenüket sem kell szégyellniük... Ezek az egyesületek mindig az ország jelentősebb sportklubjai közé tartoztak, s tartoznak ma is. A vasutas bázison működő sportegyesületek fejlődése különösen a felszabadulás óta eltelt esztendőkben szembeötlő, híre, eredményessége már régen túlnőtt határainkon...

— Az OTSH vezetőinek megítélése szerint a vasutas egyesületek számára melyik a fontosabb feladat: az utánpótlásnevelés vagy az élsport? Melyik területen kellene előbbre lépni? — A kérdést Páder Jánosnak, a Sporthivatal elnökhelyettesének tettük fel.

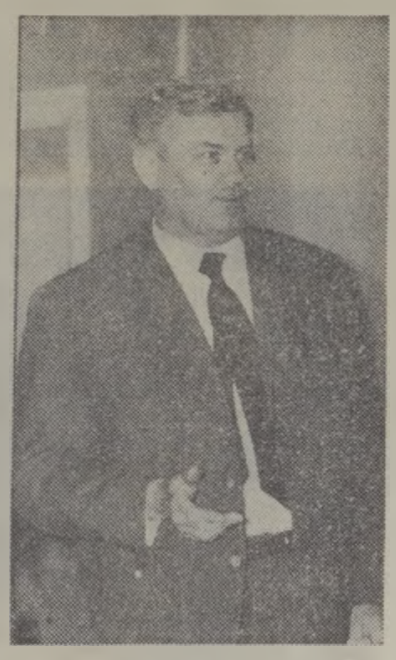
— *Mindkét területen. Természetesen ezt a vasutassport egészére értem.* Ezen belül azonban egyesületenként, sőt, még szakosztályonként is változik a helyzet. Nyilvánvaló például, hogy *a BVSC-nek az utánpótlás-nevelés mellett az élsportot illetően is nagy feladatai vannak.* Említhetnénk olyan vasutas egyesületeket is, amelyek a megye legjelentősebb klubjának számítanak, következésképpen feladatuk nem korlátozódik csupán az utánpótlás nevelésére. *Ilyen például a Haladás VSE, Vas megye, s ezen belül Szombathely reprezentatív sportközössége.* A kisebb egyesületeknél azonban, ahol a fiatalok továbbfejlődése nem, vagy csak nagyon nehezen biztosított, az ésszerűség is azt követeli, hogy elsősorban a háttér nevelésére kerüljön a hangsúly.

— Ismeretes, hogy a különböző vasutas egyesületek másmás sportágakban jeleskednek. Így például a BVSC a vívásban, az úszásban és az asztaliteniszben, a Haladás VSE a súlyemelésben, a Nyíregyházi VSC az atlétikában stb.... Hogyan, milyen formában ösztönzi az OTSH a vasutassportot arra, hogy a területi és egyéb sajátosságokat figyelembe véve a lehető legésszerűbben alakuljon ki a sportági elosztás?

— A sportágak fejlesztési koncepciója részletesen foglalkozik ezzel. Ennek érvényre juttatása elsősorban a területi sporthivatalok feladata. Alapkövetelmény: *az érdekelt egyesület tudjon felülemelkedni saját, szűkebb érdekein, ha arról kell határozni, hogy melyik sportágat, melyik klub dajkálja a legmagasabb szinten.* Tudomásul kell venni, hogy egy adott területen nem lehet egyszerre minden sportággal magas szinten foglalkozni. A minőségi sport kialakulását éppen a versenyágak ésszerű elosztása teszi lehetővé...

— Mindehhez természetesen elengedhetetlenül szükség van az egyesületek harmónikus, jó kapcsolatára, együttműködésére. Hogyan tudja ezt segíteni, miként ösztönöz erre a felső sportvezetés?

— Ott kezdeném, hogy a vasutas-szakszervezet is kategorizálja sportegyesületeit, megjelölve azokat, amelyeket kiemelten kíván kezelni. Már önmagában ez is megkönnyíti a jó együttműködést. *Az OTSH csupán az általános irányelveket határozza meg, nem szab korlátokat az egyesületek sportági elosztásánál.* A szakosodási gondok megoldását azonban ezeknek az irányelveknek a figyelembevételével oldják meg az adott terület illetékes szervei, vagyis a helyi sporthivatalok és a vasúti szervek.



Páder János, az OTSH elnökhelyettese

— Milyennek értékeli az OTSH és a vasúti szervek közötti kapcsolatot?

— Túlzás nélkül mondhatom: *gyümölcsöző.* A vasutasok szakszervezete, a KPM Vasúti Főosztálya és a tanácsi szakigazgatási szervek sportfejlesztési kérdésekben rendszeresen kikérik a véleményünket, meghallgatják elképzeléseinket, javaslatainkat. *Állandó és szoros ez a kapcsolat.*

— Magyarországon pillanatnyilag tizenhárom sportegyesület kap kiemelt állami támogatást, s köztük mindössze egyetlen vasutas klub található, a BVSC. Várható-e változás, létszámbővítés?

— Az OTSH hosszabb távú fejlesztési programjában szerepel a kiemelt sportegyesületek számának bővítése, *s a jelenlegi erőviszonyok alapján várható, hogy vasutas bázison működő sportkörök is számításba kerülnek...* Hiszen jónéhány akad közülük, amely nem is egy nemzetközi színvonalú eredményre képes versenyzővel rendelkezik.

— Montrealban a BVSC sportolói mindössze 4,5 pontot szereztek, s ez jóval kevesebb volt a vártnál. Milyen eredményeket vár a budapesti vasutasoktól a felső sportvezetés a következő olimpiai játékokon, Moszkvában?

— Az OTSH és a vasutasok szakszervezete ötévenként megállapodást ír alá, amely egyebek között részletesen magába foglalja az anyagi támogatás rendjét, valamint a szakmai célkitűzéseket. Nos, a moszkvai olimpiára a következő célt tűztük ki: *a Budapesti Vasutas Sport Club versenyzői három éremmel és 12—20 olimpiai ponttal járuljanak hozzá a magyar küldöttség eredményeihez.* Ebből a pontszámból pedig egyértelműen kiderül, hogy ennek az egyesületnek jelentős szerepet szánunk az olimpiai játékokon. Számítunk élsportolóik eredményeire...

— Milyen feladatok állnak a BVSC előtt 1979-ben? Mely sportágakban vár tőlük kiemelkedő eredményeket a sportvezetés?

— A hagyományosnak megfelelő szereplést várunk a BVSC sportolóitól ebben az esztendőben is, ami annyit jelent, *hogy szeretnénk, ha megőriznék meghatározó szerepüket „specialitásaikban", így a vívásban, az úszásban, az asztaliteniszben és a birkózásban.* Ezenkívül az is nagyon hasznos lenne, ha sikerülne fölzárkózniuk a legjobbak közé olyan sportágakban is, mint például az atlétika, hiszen a növekvő rivalizálás előbb-utóbb feltétlenül jelentkezne az eredményekben... Az elmúlt években itt-ott tapasztalható lemaradásoknak, visszaeséseknek egyébként elsősorban szakmai okai voltak, de akadt olyan sportág is (például a vívás), amelyben az átlagosnál magasabb életkor okozott több-kevesebb gondot... *A BVSC-ről alkotott összkép egyébként feltétlenül pozitív, bár vannak negatív vonásai is.*

— És a többi vasutas egyesület?...

— Az OTSH számára általában jelentősek ezek az egyesületek is, hiszen számos tehetséges fiatal nevelődik a vasutas klubokban. Hangsúlyozom, amit már a beszélgetés elején is elmondottam: *a vasutas bázison működő sportegyesületek jelentős részei az egyetemes magyar sportnak, következésképpen a sportvezetés is nagy figyelmet szentel erre...*

— Köszönjük a beszélgetést.

Pilhál György

A nézőket is meghódították

Tornagyőztes lett Rómában a BVSC vízilabdacsapata

Március elején olaszországi és jugoszláviai túrán vett részt a BVSC OB I-es vízilabdacsapata. A magyar bajnokság negyedik helyezettje Rómában a nemrég EK döntőt játszó *Chivita Vecchia*, az olasz bajnokság negyedik helyén végzett *Lazio* és a szintén I. osztályú *Pescara* társaságában négyes tornán vett részt.

A *Gál, Cigány, Heltai, Horkai, Gém, Kiss, Tóth, Kovács, Varga* összeállításban játszó vasutas csapat 7:7-es döntetlent játszott a Chivita Vecchiával. 10:6-ra győzött a Lazio és 10:7-re a Pescara ellen. Ezzel csapatunk elnyerte a torna ezüst serlegét.

A BVSC közönségsikert aratott a több válogatottat felvonultató olasz csapatok otthonában. Az 1978. évi világbajnoki arany után különösen népszerű a vízilabda Olaszországban.

Hazafelé jövet két mérkőzést játszottunk Zágrábban. A többszörös BEK-győztes *Mladost* ellen — az időközben hazatért válogatott Horkai nélkül — előbb 8:7-re, majd 11:10-ra győztünk. Bizony összekarmolva, monoklikkal tele jöttünk ki a vízből. Eredményeink értékét növeli, hogy jugoszláv bírók vezették a mérkőzéseket. A Mladostban szerepelt két válogatott *Frankovics* és *Galjas* a kispadon pedig az olimpiai bajnok *Bonasics* „debütált", mint edző. Az utolsó mérkőzésen egyébként világcsúcs is született. Szinte az egész mérkőzésen emberelőnyben játszó jugoszlávok számára a szabályok adta 35 másodperces támadási idő helyett, két percet engedélyeztek góllövésre. Hiába. Csapatunk ismét nagyszerűen védekezett.

Gém Zoltán

AZ ÉTLAPON

Aprópecsenye kanizsai módra

Nagykanizsán befejeződött az Utasellátó éttermének rekonstrukciója

Nagykanizsa állomáson befejezték az Utasellátó étterem tatarozását. Először a bisztrórész kapott szép új „ruhát", majd az étterem és szolgáltató helyiségek következtek. Nagy szükség volt e munkálatok elvégzésére, mert Nagykanizsa és környékének ipara, kereskedelme ugrásszerűen fejlődik, és a város gyors növekedése a pályaudvar forgalmát is jelentős mértékben érinti.

Az üzem vezetője, *Horváth Józsefné*, ebben az éteremben nőtt fel. 1960-ban — érettségi után — az iskolapadból került az üzletbe; *a 19 év alatt különböző beosztásokban dolgozott.* Adminisztrátorként kezdte, majd 1967-től 1978 júniusáig üzletvezető-helyettes volt, s azóta az egység vezetője.

— *Elképzeléseimet munkatársaimmal közösen szeretném valóraváltani* — mondja. — *Igen fontosnak tartom az utánpótlás biztosítását. Két másodéves tanulónk van, 4-es rendűek. A vállalat országos versenyén is indulnak.*

— Milyen gondjai vannak?

— *A konyhában létszámhiányunk van.* A betegségek és más okok miatt a betanított szakácsok is sütnek, főznek. A városban lévő 246 számú Volán pályaudvari üzemünket is mi látjuk el friss tésztával.

Két szocialista brigádjuk van, az egyik a konyhai, a másik az éttermi dolgozókat tömöríti. Vállalásaik pontosan értékelhetők. *A nemzetközi gyermekév alkalmából különösen ügyelnek arra, hogy a napi gyermekmenük változatosak legyenek.* Az olcsó gyermekmenü, amelyet az étlapon mindig feltüntetnek, általában 1 adag leves, 1 adag főzelék, féladag (6 dkg) hús, és 1 adag főtt vagy süttészta.

— Milyen tájjellegű ételeik vannak?

— *Egyik a kanizsai aprópecsenye, amely a brassóihoz hasonló, de vöröshagymával, debrecenivel és zöldborsóval készül, a másik a „dödölle", ami tulajdonképpen burgonyás tészta.* A személyzeti étkezést illetően arra törekszünk, hogy a fogyasztók főként az utazó dolgozók — a szerény kereten belül — változatos ellátásban részesüljenek. Például a mai ebéd, illetve a vacsora: szemes bableves körömmel, túróstészta.

Végezetül álljon itt *Taskó Mihály* utazó büfés véleménye, aki 8 éve látja el feladatát:

— *A személyzeti étkezéssel elégedettek vagyunk.* Izletesen főznek, hasonlóan a szombathelyi és a pécsi üzemhez, ahol — mint a 11-es számú Mozgószolgálati üzem dolgozói — célállomási étkezést igénybe vehetjük.

Drégely Vilmos

A Hivatalos Lapból

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

5. számból: 100 289/1979. A vasutas szocialista brigádok II. országos versenykedőjének szervezése.

8. számból: Az egyes lakásépítési formák pénzügyi feltételeiről és a szociálpolitikai kedvezményről szóló 7/1971. (II. 8.) Korm. számú rendeletnek és a végrehajtásáról szóló 4/1971. (II. 8.) PM—ÉVM számú együttes rendeletnek az időközi módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt szövege.

A dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló 26/1971. (VI. 24.) PM—ÉVM—MüM számú és az azt módosító és kiegészítő együttes rendeletek egységes szerkezetbe foglalt szövege.

101 500/1979. Végrehajtási utasítás a MÁV Kollektív Szerződés 7. számú mellékleteként közzétett. a dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló szabályzathoz.

Pályakarbantartó géplánc Dombóváron

A *MÁV Dombóvári Építési Főnökségének Gépállomása* január 1-én átvette a *Jászkiséri Építőgépjavító Üzemtől* a 9. Plasser felépítmény-karbantartó gépsort. A gépláncot egy ASA monomatic aláverőgép, egy USP ágyazat rendező és kettő AKT aljköztömörítő gép alkotja.

Átadtak ezen kívül egy lakókocsi-szerelvényt is, amelyhez fürdő, konyha és kultúrkocsik tartoznak. *A 17 millió forint értékű nagyteljesítményű gépsor gazdaságos üzemeltetése csak jól képzett szakembergárdával lehetséges.* A szakmai továbbképzéshez már eddig is sok segítséget adott a nagyobb üzemeltetési tapasztalattal rendelkező jászkiséri építőgép-javító üzem.

Lakáscsere

Elcserélném két szoba komfortos déli fekvésű, kertes, két bejáratú, MAV bérlakásomat, garázs lehetőséggel, megfelelő két szobás budapesti tanácsi lakásra. Lehetőleg lakótelepire. Érdeklődni: Darányi, 1155. Budapest, Mozdonyfűtő u. 2. fsz. 2.

Elcserélném pestlőrinci másfél szobás, 53 négyzetméteres földszinti öröklakást, hasonló modern nagyobbra, megegyezéssel. Tanácsi is érdekel. Érdeklődni lehet 140—025 vagy 28—02 telefonszámon.

Elcserélném Dombóváron levő kettő és fél szobás, plusz étkezőfülkés MÁV bérlakásomat hasonló budapestire. Ajánlatokat kérem: Bánki Tibor, Dombóvár, Béke u. 10. sz. 7200 címre küldjék.

Elcserélném győri tanácsi, két szobás, 92 négyzetméteres utcai, komfortos, gázfűtéses, földszinti, újonnan festett lakásomat teljes berendezéssel, budapesti egy szoba komfortos tanácsira. Esetleg Pest környéki nyaralóra. Érdeklődni: Révész Sándor, 1137 Budapest, Katona József u 23/a.

Elcserélném kazincbarcikai két és fél szobás, II. emeleti, jófekvésű komfortos tanácsi lakásomat miskolci hasonlóra. Garázs is van. MÁV bérlakás is érdekel. Cím: Ócsai József, 3700 Kazincbarcika, Május 1. u. 18. II/7. Erdeklődni: du 16 órától.

Elcserélném. Hajdúszoboszlón levő szoba, konyhás, komfortos, kertes szolgálati lakásomat debreceni másfél szobásra, vagy annál nagyobbra, vasutassal. Minden megoldás érdekel. Erdeklődni levélben: Papp Sándor, Hajdúszoboszló MAV áhomás II/2-es lakás.

Elcserélném budapesti egy szoba komfortos, 36 négyzetméteres tanácsi lakásomat kettő szobás, különbejáratú, 45—50 négyzetméteres komfortos tanácsi vagy MÁV-lakásra a XIV. XV. kerületben. Érdeklődni lehet személyesen vagy levélben: Garis József, Budapest XV., Rákospalota, Csillagfürt u 1. fsz. 1. sz. 1155.

Elcserélném Kőbánya városközpontban levő három szoba összkomfortos, 67 négyzetméteres tanácsi lakásomat rákospalotai hasonló méretűre Régi MÁV-lakás, vagy kisebb komfortfokozatú is érdekel. Cím: Áts József, Budapest, Kőrösi Cs. S. u. 27. II. em. 18. 1105. Megtekinthető egész nap.

Elcserélném budapesti három szobás, összkomfortos, vasúti lakásomat tanácsi összkomfortos garzonra. Érdeklődni: 281—392 telefonon 17 óra után.

Elcserélném szolnoki három szobás, új összkomfortos szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra. Bármilyen megoldás, MÁV-bérlakás is érdekel. Cím: Szolnok, Széchenyi u. 5. I. em. 5. 5000; Keresztúri Sándor, üzemi telefon: 02/16—33.

Elcserélném 60 négyzetméteres két szoba összkomfortos lakásomat hasonló főbérleti lakásra vasutas dolgozóval, illetve olyan főbérlővel, aki a közeljövőben a MÁV-val munkaviszonyt kíván létesíteni. Érdeklődni egész nap: Budapest XV., Rákospalota-MÁV-telep. Vasutastelep u. 11. félemelet 3. (67-es villamos végállomása) Formádiné.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő másfél szoba összkomfortos, I. emeleti, gázfűtéses lakásomat hasonló budapestire. Erkélyes előnyben. Érdeklődni a 330—029 telefonon 19 óra után.

Iskolai bizonyítvány három hét alatt

Szombathelyen, az oktatási főnökségen és *Tapolcán*, a Batsányi János vasutas művelődési házban befejeződött az intenzív általános iskolai oktatás. A február közepén indult oktatás keretében *a hallgatók bentlakásos formában sajátították el az általános iskola hetedik osztályának anyagait.* Szombathelyen tizenhat, Tapolcán tizennégy dolgozó kapott lehetőséget, hogy különböző okok miatt elmaradt tanulmányait folytathassa. A kurzus befejezése után — olyan társaikkal kiegészülve, akiknek csak a nyolcadik hiányzik — folytathatják a tanulást és újabb három hét alatt a nyolcadik osztályról szóló bizonyítványt is megszerezhetik.

HÍREK

Felhívás

A Közlekedési Múzeum az elmúlt évben a nagycenki múzeumvasút mellett hat keskenynyomtávú mozdonyt és hét kocsit állított ki. Ezek mellől hiányzik egy faszekrényű, kéttengelyes lóré, amely évtizedekig a kisvasutak legfontosabb szállítási eszköze volt. Sajnos, a múzeum szakemberei ilyet már nem találtak. Ezúton kérjük a vasutasokat, hogy, ha valahol ilyenről tudnak, értesítsék a Közlekedési Múzeumot. (Cím: Budapest, Május 1. út 26. sz. 1146.)

— **Kiállítás.** A Székesfehérvári Járműjavító Üzem gazdasági és társadalmi vezetői a Magyar Tanácsköztársaság 60. évfordulója tiszteletére az üzem munkásmozgalmi múltjának emlékeiből kiállítást rendeztek, amelyet március 21-én Kuti István igazgató nyitott meg. A kiállítást április 1-ig tekinthetik meg az érdeklődők.

— **Író-olvasó találkozó.** A miskolci vontatási főnökség KISZ-szervezete március 1-én író-olvasó találkozót szervezett a villamos műhely oktatóhelyiségében. Vendégük ezúttal Baranyi Ferenc költő volt. A találkozón ötven KISZ-fiatal és szocialista brigádtag vett részt.

— **Színházbérletek.** Megnőtt a közművelődés iránti igény a szombathelyi igazgatóság területén. Ezt bizonyítja többek között, hogy ebben az évben 1240 előadás megtekintésére jogosító színház- és hangversenybérletet vásároltak a dolgozók.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A tapolcai vasúti csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban tartotta beszámoló taggyűlését, amelyen megjelent többek között Körmendy Lajos körzeti üzemfőnök és Hegyi József szb-titkár is. Bodor József főbizalmi ismertette az elmúlt évi munka eredményeit, majd — a hozzászólások után — a nyugdíjasokat kultúrműsorral szórakoztatták.

— **Képzőművészek kiállítása.** Március 12-én a nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában dr. Kotnyek István, a járási művelődési osztály vezetője nyitotta meg négy cigány képzőművész kiállítását. A kiállításon 43 festmény és 24 fafaragás látható. Az alkotók a cigányság hányatott életét és társadalmunkba való beilleszkedésüket ábrázolták.

— **Faültetők.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség Helikon, Zsukov, Dobó Katica és a szertárfőnökség Béke és Batsányi szocialista brigádok tagjai társadalmi munkában segítették a város fásítását. A 94 óra társadalmi munka értéke több mint 1200 forint.

— **Nőnapi ünnepség.** A miskolci vontatási főnökség társadalmi-gazdasági vezetői március 8-án a Vörösmarty Művelődési Házban nőnapi ünnepséget rendeztek, amelyen Udvarhelyi Flórián, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse köszönötte a főnökség nődolgozóit. Utána a Miskolci Nemzeti Színház művészei szórakoztatták a vendégeket.

Köszönetnyilvánítás. Ezúton mondok köszönetet mindazoknak, akik férjem, Horváth Bálint, a MÁV Magasépítési Főnökség építésvezetője elhunyta alkalmából fájdalmamban osztoztak, és részvétüket nyilvánították.

Özv. Horváth Bálintné

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója.
Előfizetési díj egy évre: 26.— Ft
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
78—1190. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. ÁPRILIS 7.

1978. évi eredményeik alapján

Kitüntetésben részesült szolgálati helyek

Az 1978. évi eredményeik alapján 73 szolgálati hely pályázott a **Kiváló** címre. A pályázatok elbírálása után a MÁV Vezérigazgatóságon — a lehetőségek figyelembevételével — készítették el a kitüntetésre javasolt szolgálati helyek névsorát. Eszerint a legkiemelkedőbb eredményt elért 6 csomópont, 1 körzeti üzemfőnökség, 2 üzem és 3 főnökség, összesen 12 szolgálati hely részesül Kiváló kitüntetésben, 2 szolgálati hely miniszteri, 22 pedig vezérigazgatói elismerést kap.

A közlekedés- és postaügyi miniszter, a Vasutasok Szakszervezete Elnökségével egyetértésben kiváló vasúti csomópont, üzem és főnökség címet adományozott:

Miskolc, Debrecen, Győr, Kecskemét, Kaposvár, Nyíregyháza csomópontnak, a Veszprémi Körzeti üzemfőnökségnek, a Szombathelyi MÁV Járműjavító Üzemnek, a Jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzemnek, a Dombóvári MÁV Építési Főnökségnek, a MÁV Hídépítési Főnökségnek, a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökségnek.

A közlekedés- és postaügyi miniszter javaslatára és az elnökség egyetértésével ugyancsak Kiváló cím kitüntetésben részesült az Utaselláto Vállalat.

A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Oklevél elismerésben részesítette:

Budapest-Nyugati csomópontot és a Székesfehérvári Üzemfőnökséget.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a Kiváló cím kitüntetésben részesülő szolgálati helyek közül a két legkiemelkedőbb eredményt elért szolgálati helyet, a Miskolc vasúti csomópontot, a Szombathelyi MÁV Járműjavító Üzemet, valamint a vezérigazgatói elismerésben részesült MÁV Soproni Pályafenntartási Főnökséget

vörös vándorzászlóval tüntette ki.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a Kiváló cím feltételeit teljesítő szolgálati helyek közül az alábbiakat vezérigazgatói elismerésben részesítette:

Budapesti vasútigazgatóság: Szolnok vasúti csomópont, MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség, MÁV Jobbparti BFF, MÁV Győri Pályafenntartási Főnökség.

Miskolci vasútigazgatóság: Nyékládháza állomás, MÁV Miskolci BFF, MÁV Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség.

Debreceni vasútigazgatóság: MÁV Építési Főnökség Debrecen.

Szegedi vasútigazgatóság: Szeged vasúti csomópont, MÁV Szentesi Építési Főnökség.

Szombathelyi vasútigazgatóság: MÁV Soproni Vontatási Főnökség, MÁV Szombathelyi BFF, Zalaegerszegi vasúti csomópont, MÁV Soproni Pályafenntartási Főnökség.

A MÁV Vezérigazgatóság felügyelete alá tartozó szolgálati helyek: MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem, MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, MÁV Számítástechnikai Üzem, MÁV Anyagellátási Igazgatóság és főnökségei, MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség.

Egyetértésben a közös célokért

„A párt vezető szerepe érvényesül; erős a munkásosztály hatalma, s annak legfőbb politikai alapja a munkás-paraszt szövetség; fejlődik a szocialista nemzeti egység, a párttagok és pártonkívüliek jó egyetértésben dolgoznak a közös célokért." Az MSZMP Központi Bizottságának március 28-i ülésén, az azt követően megjelent közleményben olvasható e mondat, amelyre azért utalunk itt elöljáróban, hogy ily módon is jelezzük: társadalmunk egészét érinti, ha a párt e vezető testülete mérleget von, összegez, állást foglal.

Összegezésre került sor ama március végi tanácskozáson is: folyamatok megméretésére és megítélésére, hazánk belpolitikai — és azon belül gazdaságpolitikai — helyzetének értékelésére. Elválaszthatatlan fogalmakról van szó: *gazdasági heyzetünk meghatározza belpolitikai közérzetünket, politikai érettségünk — ha úgy tetszik: állampolgári magatartásunk — viszont hatással van gazdasági gondolkodásunkra — cselekvőképességünkre, a pillanatnyi helyzet reális értékelésére.*

Korántsem kedvezőtlen az a bizonyítvány, amely kiállítódott nálunk. Olvashatjuk egyebek között: *„... A több mint négymillió dolgozót tömörítő szakszervezetek... támogatják a párt politikájának megvalósítását, a társadalom fejlődéséért érzett felelősséggel végzik munkájukat."* Másutt pedig: *„... társadalmunkban erősödik a dolgozó tömegek politikai öntudata, a közügyek iránti felelősségérzete, áldozatkészsége."* S szó esik arról, hogy az 1979-re kitűzött tervfeladatok végrehajtása nagyobb zökkenők nélkül megkezdődött (megnyugtató örvendetes megállapítás, s erre — mintegy magyarázatul szolgál — egy másik mondat is, mely szerint); népünk kész az ország fejlődéséért a magasabb követelmények szerint dolgozni.

Magasabb követelmények szerint! *Mi magunk állítjuk magasabbra a mércét,* jól meggondolt érdekünkből, a gyorsabb előrehaladást, az érdemibb társadalmi-gazdasági fejlődést óhajtva, de a követelményszintek újraértékelését parancsolják a világban végbemenő társadalmi-gazdasági változások is.

Hadd hivatkozzunk a márciusi közlemény még egy kitételére: *„népünk hazánk tekintélyét a világban a hazai építőmunka eredményei alapozzák meg."* Így igaz. Abban a társadalomban, amelyben legnagyobb — fogalmazhatunk úgy is: az egyetlen valós, értékmérő — rangja a munkának van, a produktum a legékesebb szónál is beszédesebb. Tekintélyt szerez (vagy rombol!) exportra menő árucikkeink sora, azok korszerűsítése, minősége, csomagolása.

Nekünk, vasutasoknak is sajátos szerep jut e tekintélyformálásból. Oly módon is, hogy mi szállítjuk a termékek tetemes részét, ám úgy is, hogy a tömegessé váló idegenforgalom időszakában milliók érkeznek vonaton Magyarországra, s nem lehet közömbös: *milyen az első benyomásuk.* Jelezzük: mennyire tartjuk magunkat a menetrendhez; jól fűtöttek, tiszták-e a szerelvények; készségesek, udvariasak-e a jegyvizsgálók, a pénztárosok — mindazok, akik az utasokkal foglalkoznak...

Higgadt közleményt kaptunk kézhez, megfontolt — a fogyatékosságokat sem takargató — mondatokat olvashattunk. Értjük, mi a dolgunk, tesszük, amit tennünk kell. S mindezekhez jó, rendkívül jó, hogy *„az ország belpolitikai helyzete szilárd és kiegyensúlyozott."* Mert e belpolitikai helyzet a békés — eredményes építőmunka legfőbb záloga.

F. T.

Trethon Ferenc munkaügyi miniszter előadása a vasutas-szakszervezetben

A vasutas-szakszervezet központjában az utóbbi hónapokban rendszeressé vált az apparátus és a középszervek, valamint a függetlenített szakszervezeti bizottsági titkárok tájékoztatása időszerű kérdésekről. Április 2-án *Trethon Ferenc* munkaügyi miniszter tartott előadást a népgazdaság aktuális kérdéseiről. A miniszter különösen részletesen beszélt munkaügyi, bérügyi és személyzeti témákról. Végezetül válaszolt az apparátus és a területi bizottság munkatársainak kérdéseire.

A kétórás tájékoztató és a miniszter válaszai a feltett kérdésekre, jól hasznosítható a mindennapi szakszervezeti munkában.

Keszthelyen tanácskoztak a járműjavító üzemek vezetői

A Vasúti Főosztály 10. szakosztálya március 26-án kibővített szakszolgálati tanácskozást tartott a szombathelyi járműjavító üzem keszthelyi üdülőjében.

A kénapos értekezleten részt vettek a járműjavító üzemek igazgatói, a társadalmi szervezetek titkárai, valamint a *MÁV Ipari Üzemek* szakszervezeti bizottságának képviselői. A tanácskozás napirendjén az elmúlt évi gazdálkodás értékelése, valamint az idei bérfejlesztés és gazdálkodás rendje, megvitatása szerepelt.

A tanácskozás alapgondolata a korszerűbb, gazdaságosabb és termelékenyebb javítási és gyártási mód kialakítása, a vasút személy- és áruszállítási feladatainak magasabb szintű kielégítése volt.

A vitában elhangzottakat *Kardos Tibor* szakosztályvezető foglalta össze. A tanácskozás másnapján a szombathelyi járműjavító művelődési házában *Nagy Lajos* igazgató tartott vitaindító előadást az üzem termelési és irányítási rendszeréről. Az előadás után a tanácskozás résztvevői megtekintették az üzemet.

Kiváló újítók

Kitüntették a vasút legeredményesebb újítóit

Március 29-én, a MÁV Vezérigazgatóság konferencia termében került sor a kiváló újítók kitüntetéseinek az átadására. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepséget *Patai András*, az 1. szakosztály vezető helyettese nyitotta meg, majd *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet.

Hangsúlyozta többek között, hogy az elmúlt három évtized során a vasutasok *több mint 279 ezer újítást, javaslatot, illetve találmányt nyújtottak be.* A bevezetett újításokból származó megtakarítás meghaladta az 1,3 milliárd forintot. Az utóbbi években egyre eredményesebbek voltak a szolgálati helyeken rendezett ötletnapok is. Az elmúlt évben például 69 szolgálati helyen ötletpályázati hónapot szerveztek. *A 2488 ötletből majdnem 1100-at lehetett hasznosítani,* ebből 737 újításnak minősült.

1978-ban az újításokból és találmányokból származó megtakarítás 22 millió forinttal emelkedett. Minden évben több szocialista brigád vesz részt az újítómozgalomban. Tavaly az újítások 71 százalékát a brigádok tagjai nyújtották be.

Oroszváry László beszéde után került sor a kitüntetések átadására. A vezérigazgató-helyettes *43 dolgozónak adta át a Kiváló újító kitüntetés arany, 68-nak az ezüst, 150-nek pedig a bronz fokozatát.*

A géplánc télen sem pihent

Az angyalföldiek kezdeményezése sikerrel járt

A pályafenntartási géplánc ősztől tavaszig általában a műhelyekben pihennek. Erre a nagyjavítások elvégzése miatt szükség van, de az a tapasztalat, hogy javítás után is tovább „pihennek", üzemeltetőik várják a tavaszt. A gépek jobb kihasználására való törekvés vezérelte az angyalföldi pályafenntartási főnökség és a tokodi főpályamesteri szakasz vezetőit, valamint a GMPSZ egy-két brigádját, amikor elhatározták, hogy változtatnak a régi szokáson.

A 21-es rostálógép és a hozzá tartozó minigéplánc a „téli kikötőből" került a főnökség területére. Bevetésüket *Nyergesújfalu* és *Tokod* állomások között tervezték. Több szakembert azonban aggodalommal töltött el a készülődés. A téli rostálást károsnak tartották. *Pazicsák József* — a GMPSZ vonalkezelője azonban optimista volt. Az ágyazat összefagyott felső rétegét aláverőgéppel lazította fel, hogy a rostáló gép zavartalanul dolgozhasson. *Müller Mihály* pályamesterrel, *Sári Ferenc* területi vonalkezelővel együtt irányították, szervezték a munkát, hogy időben érkezzenek a kőszállító szerelvények, legyen szerszám, jármű, anyag.

Vállalkozásukat végül siker koronázta. *A terverzett 3670 méter helyett 4270 méter hosszú pályán elvégezték a rostálást, karbantartást.* Jó példája ez annak, hogy a nagy értékű gépeket, hogyan lehet télen is hasznosítani.

Szocialista szerződés

A *MÁV Anyagvizsgáló Főnökség* műszaki átvevők alkotta Gagarin szocialista brigádja és a *GANZ Villamossági Művek* járműépítő Kandó Kálmán brigádja szocialista szerződést kötött, amelynek célja az M41-es, V43-as, V63-as és az M47-es mozdonyok gyorsabb átadásának és átvételének biztosítása. A brigádok kölcsönösen segítenek egymásnak és különösen nagy gondot fordítanak a minőségre.

Szerveznek közös szakmai előadásokat, megbeszéléseket is. Az üzembe helyezés, vagy a szerelés során szerzett tapasztalataikról egymást tájékoztatják.

NÉGY KATEGÓRIÁBAN

Tizenkilenc komplex brigád versenye

A közelmúltban értékelték a budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó MÁV-Volán komplex brigádok tavalyi munkaversenyét. A két legnagyobb hazai szállító vállalat együttműködését *Tóth István*, az igazgatóság kereskedelmi osztályának vezetője méltatta:

— Ma már elképzelhetetlen lenne a folyamatos szállítás a 19 komplex brigád nélkül. A brigádmozgalomnak ez a fajtája jó példája a vállalatok közötti szocialista együttműködésnek. *1977-ben például 111 ezer 251 vagon árut mozgattak meg, az elmúlt évben pedig 118 716-ot.* A teljesítmény növekedés az ünnepi rakodások megszervezésének köszönhető.

A versenyző brigádokat létszám és teljesítmény alapján négy kategóriába sorolták. A négy legeredményesebb brigád a *szolnoki*, a *salgótarjáni*, a *ceglédi* és a *szécsényi* volt. A győztes kollektívák tagjait pénzjutalomban részesítették.

A jövőben Lábatlan és Pásztó állomásokon is alakítanak MÁV-Volán komplex-brigádot.

(séra)

Továbbképzés Miskolc-Tapolcán

Minden év tavaszán rendezik a vasúton a polgárvédelmi törzsparancsnokok továbbképzését. Ebben az évben Miskolc-Tapolcán, először a *debreceni* és a *miskolci* igazgatóság parancsnokai találkoztak, majd a *szegediek* és a *szombathelyiek* töltöttek el ugyanott három napot.

A tanfolyam részvevőivel ismertették a szervezési szabályzat változásait, módosításait. Több órás előadást hallgattak többek között a honvédország védelmének időszerű kérdéseiről, a korszerű óvóhely építésről. *Szabó Béla* a szombathelyi igazgatóság mérnöke a sugár szennyezettség értékeléséről tartott értékes előadást. A három napos továbbképzés legérdekfeszítőbb előadása a bemutatóval egybekötött sugárzásmérő műszerekről szólt.

Kitüntetett szocialista brigádok

92 kollektiva érdemelte ki a MÁV Kiváló Brigádja,

16 pedig a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja címet

A vasútigazgatóságok és a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok által felterjesztett javaslatok alapján MÁV Kiváló brigádja kitüntetésben részesülő kollektívák névsorát az alábbiakban igazgatósági, üzemi és a vezérigazgatóság közvetlen irányítása alá tartozó szolgálati helyek bontásában közöljük.

Budapesti vasútigazgatóság:

MÁV Építési Géptelep *Lenin;* MÁV Ferencvárosi Pft. Főn. *Zrínyi Miklós;* MÁV Jobbparti BFF *Elektron;* Budapest-Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főn. *Jó munka;* MÁV Budapesti Épületfenntartási Főn. *Dózsa;* MÁV Budapesti Villamos Fenntartási Főn. *Lakatos komplex;* MÁV Budapesti Építési Főn. *Hunyadi;* Hatvan állomás *József Attila;* Budapest-Ferencváros állomás *Egyetértés;* MÁV Magasépítési Főn. *Kossuth;* MÁV Nyugati pu. Szertárfőnökség *Szabadság;* Budapest-Nyugati pu. *Dózsa György;* MÁV Balparti BFF *Dunakanyar;* MÁV Ferencvárosi Vontatási Főnökség *Budapest;* Szob állomás *Dobó Katica;* Székesfehérvári Üzemfőnökség *Kossuth Lajos;* Budapest-Keleti Vontatási Főnökség *Lenin;* Rákosrendező pu. *Petőfi* szocialista brigádja.

Miskolci vasútigazgatóság:

MÁV Miskolci Ép. Főn. *Lenin;* MÁV Sátoraljaújhelyi Pft. Főn. *Kossuth;* MÁV Miskolci Épület- és Hídfenntartó Főn. *Kossuth Lajos;* Miskolc-Tiszai pu. *Béke;* Miskolc-Tiszai pu. *dr. Csanádi György;* Vámosgyörk állomás *Rákóczi;* Berente szén pu. *Március 21.;* MÁV Miskolci Vont. Főn. *Béke;* MÁV Miskolci Vont. Főn. *Petőfi;* MÁV Miskolci Vont. Főn. *Bláthy Ottó:* MÁV Miskolci BFF *Elektron;* MÁV Miskolci Ig. *Prieszol József* szocialista brigádja.

Debreceni vasútigazgatóság:

Fényeslitkei rendező pu. *Ságvári Endre;* MÁV Záhonyi Szállítmányozási Iroda *dr. Csanádi György;* MÁV Záhonyi Gépesített Rakodási Főn. *Szamuely Tibor;* Mátészalkai Üzemfőn. *Május 1.;* Debrecen állomás *Gagarin;* Debrecen állomás *Petőfi Sándor;* Nyíregyháza állomás *Dobó István;* MÁV Nyíregyháza Vont. Főn. *Kandó Kálmán;* MÁV Püspökladányi Vont. Főn. *Petőfi Sándor;* MÁV Debreceni Ép. Főn. *Lendület;* MÁV Mátészalkai Pft. Főn. *Baross Gábor* szocialista brigádja.

Szegedi vasútigazgatóság:

Békéscsabai körzeti Üzemfőn. *Rákóczi;* Békéscsabai Körzeti Üzemfőn. *József Attila;* MÁV Szentesi Ép. Főn. *Kőműves I.;* MÁV Békéscsabai Pft. Főn. *Gagarin;* Kecskemét állomás *Kossuth Lajos;* Kiskunhalas állomás *Lenin;* Szeged állomás *Lendület;* MÁV Szegedi BFF *Puskás Tivadar* szocialista brigádja.

Pécsi vasútigazgatóság:

MÁV Nagykanizsai Pft. Főn. *Petőfi Sándor;* MÁV Dombóvári Ép. Főn. *Kossuth Lajos;* MÁV Kaposvári Épület és Hídfenntartó Főn. *Kossuth;* Dombóvári Üzemfőn. *Allende;* Pécs állomás *Zrínyi Miklós;* Nagykanizsai Üzemfőn. *Kék Balaton;* Dunaújvárosi állomás *Landler Jenő;* MÁV Pécsi Vont. Főn. *Régi Forrás;* MÁV Dunaújvárosi Vont. Főn. *Diesel Rudolf;* MÁV Kaposvári Vont. Főn. *Ságvári Endre* szocialista brigádja.

Szombathelyi vasútigazgatóság:

MÁV Veszprémi Pft. Főn. *Széchenyi;* MÁV Soproni Pft. Főn. *Radnóti Miklós;* MÁV Celldömölki Ép. Főn. *Zrínyi Miklós;* Veszprémi Körzeti Üzemfőnökség *József Attila;* MÁV Celldömölki Vont. Főn. *Landler Jenő:* MÁV Zalaegerszegi Vont. Főn. *Kandó Kálmán;* Veszprémi Körzeti Üzemfőnökség *Gagarin;* MÁV Soproni Vont. Főn. *Gagarin;* MÁV Szombathelyi BFF *Edison* szocialista brigádja.

Járműjavító üzemek:

MÁV Északi Járműjavító *Béke;* MÁV Landler Jenő *Bláthy Ottó:* MÁV Landler Jenő Járműjavító *Rudas László;* MÁV Dunakeszi Járműjavító *Zrínyi Miklós;* MÁV Szolnoki Járműjavító *Béke;* MÁV Szolnoki Járműjavító *Tyitov;* MÁV Debreceni Járműjavító *Vörösmarty Mihály;* MÁV Miskolci Járműjavító *Gábor Áron;* MÁV Szombathelyi Járműjavító *Haladás;* MÁV Szombathelyi Járműjavító *Martos Flóra;* MÁV Székesfehérvári Járműjavító *Szabadság* szocialista brigádja.

A vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem *Rakéta;* MÁV Gépjavító Üzem *Ságvári Endre;* MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzem *Ady Endre;* MÁV Hídépítési Főnökség *Landler Jenő;* MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség *Előre;* MÁV Budapesti Számítástechnikai Üzem *Elektron;* MÁV BVKH *Ady Endre;* MÁV Távközlési Biztosítóberendezési Építési Főnökség *November 7.;* MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal *Baross Gábor;* MÁV Tervező Intézet *Forint;* MÁV Nyugdíj Hivatal *Május 1.* brigádja.

MÁV Kiváló ifjúsági brigádja kitüntetésben részesült:

MÁV Bp-i Balparti Ép. Fent. Főn. *Radnóti Miklós;* Bp. Józsefvárosi áll. főn. *Lokomotiv;* Győri vont. főn. *Ságvári Endre;* Bp. Keleti vont. főn. *Orient Expressz;* Miskolci Bizt. ber. fent. főn. *Ságvári Endre:* Miskolci vont. főn. *Jedlik Ányos;* Záhonyi MÁV GRF. *Ifjúsági:* Debreceni vont. főn. *Március 15.;* Vésztői vont. főn. *Lenini KISZ;* Pécsi bizt. ber. fennt. főn. *Puskás Tivadar;* Szombathelyi vont. főn. *Lokomotiv;* Debreceni jj. üzem *Zalka Máté;* Miskolci jj. üzem *Komarov;* Szombathelyi jj. üzem *Radnóti Miklós;* Jászkiséri építő gépjav. üzem *Steinmetz kapitány;* Budapesti MÁV T. B. ép. főn. *Jedlik Ányos* szoc. brigádja.

HATVANÉVES

a Ceglédberceli Vasutas Férfikar

A gálaműsor egyik énekkara

Március 24-én ünnepelte megalakulásának 60. évfordulóját *a Ceglédberceli Vasutas Férfikar.* Az ünnepi közgyűlésre és díszhangversenyre a községi művelődési házban került sor.

A délelőtt 10 órakor kezdődő ünnepi közgyűlésen a művelődési ház igazgatójának üdvözlő szavai után *Hidas István,* a férfikar elnöke emlékezett meg a kórus életéről, az eltelt időszakról. Elmondotta, hogy *Füzi Elek* iskolaigazgató kezdeményezésére jött létre a *„Ceglédberceli Önképző és Dalegylet".* Első fellépésükre 1919-ben a Tanácsköztársaság idején került sor.

A felszabadulás után vegyeskarrá szerveződött a kórus, majd 1953-tól ismét mint férfikar folytatta szerepléseit. Tagjai túlnyomórészt vasutasok, de vannak közöttük tanárok, nyugdíjasok és tsz-tagok is.

A kórus az ötvenéves évforduló alkalmából *Miniszteri Dicséretben* részesült. 1970-ben az Országos Minősítő Hangversenyen *„Bronz koszorút diplomával"*, 1972-ben pedig már *„Ezüstfokozatú"* minősítést kapott, 1976-ban a zsüri *„Aranykoszorú diplomával"* minősítette munkájukat.

A kórus 60 éves történetéből kiragadott néhány példa nem tükrözi azt a gazdag munkát, amelybe áldozatkész karnagyok, zongorakísérők, a dal szeretetétől áthatott tagság tett a dalkultúra, a közművelődés ápolásáért.

Az ünnepi közgyűlésen került sor az elismerések átadására. *Dr. Balázs Ákos,* a Vasutasok Szakszervezete Kulturális, Agitációs, Propaganda és Sportosztálya nevében köszöntötte a kórus tagságát, majd *Bernát Pálnak, id. Kishonti Józsefnek* és *Hidas Istvánnak* a „Szocialista Kultúráért" kitüntetéseket, valamint a kórus kollektívájának a vasutas szakszervezet elnöksége által adományozott kristályvázát nyújtotta át.

Köszöntötte a jubiláló énekkart *Maróti Gyula,* a KÓTA főtitkára is, és díszoklevelet adott át. Ezt követően a községi tanács tárgyjutalmakat adott át.

A délutáni gálaműsorban a Ceglédberceli Férfikar mellett fellépett a szolnoki járműjavító férfikara *Budai Péter* karnagy vezetésével, a Tapolcai Batsányi János Művelődési Központ vegyeskara *Borsányi Gábor* karnagy és az NDK Berlini Vasutas Vegyeskara *Eckhardt Pauli* karnagy vezetésével.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a *Munka Érdemrend* arany fokozata kitüntetésben részesítette — nyugalomba vonulása alkalmából — *Végh Ferencet,* a budapesti területi bizottság politikai munkatársát. A kitüntetést március 22-én *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a *Szakszervezeti munkáért* arany fokozat kitüntetésben részesítette —, eredményes szakszervezeti tevékenységük elismeréseként — *dr. Lendvai Györgyöt,* a szegedi területi bizottság munkavédelmi felügyelőjét nyugalomba vonulása alkalmából, valamint *Faragó Gézát,* a szegedi területi bizottság nyugdíjas gazdasági ellenőrét 80. születésnapja alkalmából. A kitüntetéseket március 23-án *Koszorus Ferenc* főtitkár adta át.

Követésre méltó kezdeményezés

Propagandisták fóruma Miskolcon

A propagandisták érdeklődéssel hallgatják az előadást

Immár másodszor tértek el a hagyományos oktatási formától *Miskolcon,* a propagandisták felkészítésének utolsó foglalkozásán. Március 22-én, a vasútigazgatóság kultúrtermében, közel százötven propagandista gyűlt össze, hogy a napi kül- és belpolitikai, s a gazdasági élettel kapcsolatos kérdéseikre választ kapjanak.

A fórum jellegű találkozáson, az aktuális nemzetközi események közül, a Vietnam elleni kínai agresszió váltott ki közérdeklődést. A felvetett kérdésekre *Fábián Ferenc,* a TV külpolitikai kommentátora adott sokoldalú tájékoztatást. A jelenlévők gyors információkkal bővíthették ismereteiket Kína belső életéről, agressziós indítékairól, a szovjet—vietnami egyezmény lényegéről, az ENSZ-alapokmányban foglaltakról.

Társadalmunk gazdasági stabilitása ugyancsak foglalkoztatta a propagandistákat. A vállalatok termelésével, árrendszerünk korszerűsítésével, a magyar áruk külföldi versenyképességével kapcsolatos kérdésekre *dr. Fodor László,* az MSZMP KB Agitációs és Propaganda Osztályának helyettes vezetője reagált. A valóságos helyzetet őszintén feltáró tájékoztatásból a jelenlévők saját feladataik elvégzéséhez is hasznos információkat kaptak.

A vasút létszámgondjaival, ösztönző jellegű bérkérdéseivel, munkaszervezési intézkedéseivel, szociális ellátottságával összefüggő kérdéscsoportokra *dr. Pásztor Pál,* a miskolci igazgatóság vezetője adta meg a felvilágosítást. Többek között hangsúlyozta: *rendeletekkel nem lehet megoldani a vasúti teljesítményeket alapvetően befolyásoló munkaerőgondokat.* Olyan légkört kell teremteni minden munkahelyen, hogy az emberek szívesen dolgozzanak s vállalják az áldozattal járó nehezebb feladatokat is.

A fórum megrendezése jó lehetőséget biztosított ahhoz, hogy a propagandisták gyors, részletes magyarázatot kapjanak a közvéleményt foglalkoztató időszerű politikai kérdésekre. A helyes gyakorlat követésre méltó.

Pálinkás Katalin

Szuntyerek

A napkorong hajnali párában fürdött, amikor *Dódi és Édes* elindult a kis vályogházból. Dódi vászontáskát cipelt, édesanyja ágyterítős batyut.

Háromnegyed óráig tartott az út a vasutállomásig, mivel a falu másik végén, az új településen laktak. Szótlanul naladtak egymás mellett. Édesnek szinte sírt a lelke, hogy üres lesz a ház a gyerek nélkül. Dódi először hagyta el megszokott fészkét, ő még jobban félt az ismeretlentől.

A váróteremben férfiak kuporogtak álmosan, közben nagyokat szívtak az újságpapírba sodort cigarettából, s a levegőbe fújták a mahorka füstöt. Néhány asszony arról trécselt a sarokban, nehogy elhagyják egymást a városban, mert akkor eltévednek az ismeretlenben.

A batyut a vaskályha melletti ládára tették, amely úgyis üres volt, hiszen hol volt szén negyvenhatban?

— *Jegyet nem kell vennünk* — mondta Édes jó hangosan, hogy a pénztárablak előtt sorakozók is hallják. Az asszonyok rögtön csodálkozva meresztették rájuk a szemüket.

— *Az uram, a Feri pályamunkás, jár nekünk a szabadjegy...*

Dódi félrehúzódott a szenesládától, mert egy kicsit szégyenlős volt. Még cigánynak nézik a batyuja préselt ágynemű miatt. Kereken egy órát várakoztak, mire bepöfögött a vonat. A szerelvény három, háborus sérült tehervagonból állt. Dódi után Édes is felkapaszkodott a lépcsőn, amely jó egy méterre volt a födtől. A batyut viszont csak nagy úggyel-bajjal tudták bepréselni a szűk ajtón. Édes az ölébe tette az ágyneműt s más nem is látszott, mint a homlokára húzott fejkendő széle.

— *No hova megy ez a gyerek?* — kérdezte a kalauz a következő állomás után.

— Viszem a MÁV internátusba.

— *Öhöm, tehát a szuntyerba.*

Nem értették, mit mond, pedig többször elismételte, hogy akkor *a fiúcska szuntyer lesz.* Édes meg is kérdezte tőle, hogy nem internátus a neve? A kalauz arcáról eltűnt a szigor, bajusza mosolyra billent, s elárulta, hogy a városban mindenki szuntyeroknak hívja az internátus lakóit.

— *Aztán mi akarsz lenni?*

— Vasutas — felelt Dódi félénken. A kalauz barackot nyomott kobakjára, s már odább lyuggatta a jegyeket.

Két óra utazás volt mögöttük, amikor a vonat megállt a megyeszékhely pályaudvarán. Dódi szorosan Édes mellé húzódott, nehogy elveszítse, amikor megpillantotta a hatalmas tömeget. Nem értette, hogy az emberek miért nem köszönnek egymásnak, ő azonban váltig hajtogatta: *dicsértessék, csértessék, csértessék...*

Végül ott voltak a *Szent István* utcában, s bementek egy sárga palotába, amelynek ez állt a homlokzatán:

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK FIÚNEVELŐ INTÉZETE ÉS ARVAHÁZA.

A hivatalos formaságokat gyorsan elintézték s már búcsúztak is egymástól fátyolos szemmel. Édes valahogy nagyon gyorsan sarkonfordult.

Dódi délután már fekete posztóruhát, szárnyas-kerekes sapkát viselt. Büszkén feszített benne, hiába szolgált ki már jó néhány lurkót, neki akkor is új volt. Most igazi vasutasnak érezte magát.

Egyhangúan teltek a napok. A feketeruhás szuntyersereg páros sorokban járt naponta a központi iskolába. A városi gyerekek sokszor kihasználták, hogy egy kis ennivalóért minden áldozatra képesek. Nincs fájóbb és megalázóbb, mint azt nézni, amikor mások esznek. S ők mindig éhesek voltak.

Egy délután, amikor még a szilencium nem kezdődött el, krumplit hozott a lovaskocsi az intézet tanyájáról, s a játszótér melletti pinceablaknál borította le. Az udvaron játszó gyerekek alig várták, hogy a kocsi kidöcögjön a kapun, máris ott termettek a rakásnál. Kisvártatva ott gőzölögtek-pattogtak az éhséget enyhítő krumpliszemek a kályha tetején.

A rettegett *Zátori* tanár egy acélrúddal érkezett, s könyörtelenül lesöpörte a félig sült burgonyát a kályháról, majd kiadta az utasítást:

— *Tantermenként sorakozó* — üvöltötte. Mindenki érezte, hogy most valami olyan fog történni, ami még nem volt.

— *Kik loptak a krumpliból, s kik tették a vécékagylóba?*

Néma csend, a gyerekek ijedten pislogtak az acélrudat kezében tartó tanárra, aki elépett a sor előtt.

— *Egy, kettő... tíz. Kilépni!*

Addig számolt, amíg tízre csökkent a kis feketeruhások csapata.

Köztük volt Dódi is.

— *Irány a vécé és mind egy szemig kiszeditek az elrejtett burgonyát!*

★

Villanyoltás után nehezen jött álom a szemükre. Dódi a kutyájára gondolt, majd édesanyja hangját hallotta:

— *Legyél jó, szófogadó... vasárnap eljövünk.*

Egyszer, kétszer, hússzor ismételte magában, mígnem társaihoz hasonlóan őt is elnyomta az álom.

Szücs József

Szakmunkástanulók felajánlása

A szolnoki járműjavító tanműhelyének KISZ- és szakszervezeti műhelybizottsága a nemzetközi gyermekév tiszteletére *ezer óra társadalmi munkát ajánlott fel.* Ennek során az üzem bölcsődéjének, óvodájának újabb felszereléseket készítenek, és termelőmunkát vállalnak az üzemben, amelynek értékét a szolidaritási alapra fizetik be.

A mi kórházunk...

Kezelésre váró betegek között a Budapesti MÁV Kórház Rendelőintézetében

Két évvel ezelőtt adták át Budapesten az ország egyik legkorszerűbben felszerelt egészségügyi intézményét, *a MÁV Központi Rendelőintézetét.* Azóta nemcsak a fővárosban dolgozó vasutasok és hozzátartozóik, hanem a vidékiek is, naponta két-háromezer gyógyításra szoruló beteg keresi fel a különböző szakrendeléseket, ahol 120 szakorvos és 400 asszisztens nővér áll a gyógyítás szolgálatában.

Nincs zsúfoltság

Az ember joggal hihetné, hogy ahol ennyi ember megfordul, ott nagy a torlódás, és mind a betegek, mind pedig az orvosok és az asszisztencia részéről némi türelmetlenség is előfordulhat. Erről azonban szó sincs. A zsúfoltság látszatát már az épület tervezői semlegesítették azzal, hogy az emeletszinteken tágas az előtér, és szélesek a folyosók. Elegendő és kényelmes az ülőalkalmatosság és ritka az olyan szakrendelő előtti folyosó, ahol egy-két beteg — hely híján — állni kényszerül.

Amíg jártam az emeleteket, le-leültem egy-egy vizsgálatra váró beteg mellé. Azt kérdeztem tőlük, hogy magukénak érzik-e ezt a szép egészségügyi intézményt. A kérdésre egyszerű és családias stílusban azt válaszolták: ez a mi kórházunk.

Nagy János, aki 51 éves, kocsijavító bádogos és a Hámán Kató Vontatási Főnökségen dolgozik, reumatikus bántalmak miatt jár időnként szakrendelésre.

— *Munkaidőm nagyobb részét kint a szabadban töltöm és a karom, lábam most már berzenkedik ez ellen* — magyarázza. — De bármikor jövök, itt gyógyírt kapok a bajomra. Tavaly három hétig voltam Harkányfürdőn. Most a Széchenyibe járok, de elfogyott a fürdőjegyem, s azt szeretnék kérni. Különben a Puskás doktornő áldott jó lélek. Még azt is meg szokta kérdezni, hogy mit veteményeztem, mert hogy kertes családi házban lakom.

Kárász István már nyugdíjas — technikus volt a MÁV Tervező Intézetben.

— *Nekem már annyi erő is elég, amivel beszállok a ladikba és naphosszat tartom a pecabotot. Engem márciustól őszig nemigen látnak itt pesten. Lent élek a Balatonnál. Télen kezeltetem a köszvényes végtagjaimat.*

— És mire kitavaszodik, lesz erő a horgászásra?

— *Lesz, mert itt nagyon lelkiismeretesen kezelik az embert* — mondja mosolyogva Kárász István.

Gizi néni öröme

Megyek a következő emeletre. A lépcsőfordulóban, (lefelé szaladva) csinos asszisztensnő fékez egy idősebb hölgy előtt:

— *Kezét csókolom, Gizi néni!* — köszönti ismerősen a beteget, s érdeklődik az egészsége felől.

Gizi néni magyaráz, örül, s amikor vége a rövid beszélgetésnek, fiatalosan lépked felfelé a lépcsőn. (A páternosztert éppen javítják, a két kisegítő liftre meg egy emelet miatt nem volt kedve várni.)

Tóth Györgyné, az Északi Járműjavító motorszerelő szakmunkása éppen végzett a terhesmama-szakvizsgálaton

— *A második babát várom* — újságolja boldogan — *és mindennel meg lennék elégedve, ha nem kellene kintről ide bejárni kötelező vizsgálatra.*

— De hiszen ez Ön és a leendő gyermeke érdekében történik.

— Azt én sem vitatom, de ott is van üzemi orvos, akihez végül is vissza kell mennem. Szóval ez az úgynevezett szolgálati út szigorú betartása bosszant.

— Mióta dolgozik a MÁV-nál?

— *Három éve* — mondja mosolyogva, mint aki már tisztában van azzal, hogy olyan intézményhez szegődött, ahol a szolgálati út betartása törvény, de még kell egy-két év ahhoz, hogy vérévé is váljon.

Miklós Attila a belgyógyászaton vár a sorára. Fiatal, 19 éves szakmunkás, aki egy éve dolgozik a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzemében. Először jár itt, csak az idősebb kollégáktól tudja, hogy bizalommal fordulhat bárkihez.

— *Tessék bejönni!* — szólítja is az asszisztensnő.

A kedves hang az én fülemben is muzsikál és nemcsak itt, hanem a többi osztályokon is. Sőt, olyat is hallottam, amikor azt mondták a betegnek: „Sajnos egy órát kell várni. Tessék talán addig lesétálni a büfébe fogyasztani valamit!" Vagy: *„Üdvözlöm Gábor bácsi. Tessék csak jönni! A főorvos úr már várja."*

Az öregember tekintete ragyog. Még hogy őt várják...

Példás tisztaság

Hell Zsuzsa — adatrögzítő a MÁV Tervező Intézetében — 22 éves. Két éve mondhatja magát a vasutas nagycsaládba tartozónak. Ide a barátnője is elkísérte, aki viszont az SZTK-hoz tartozik. Tőle kérdeztem:

— Tapasztal-e különbséget a két intézet között?

— *Én most éppen a fogászatra járok* — mondja Zsuzsa barátnője — *nagyon rendesen kezelnek, de megőrjít az a zsúfoltság ami ott van. Sokszor levegőt is alig kapunk a szűk váróhelyiségben.*

A folyosón az egyik takarítónőt is megszólítottam:

— *Torma Istvánné vagyok* — mondja a néni — *Vámosgyörkről járok be minden második nap.* Majdnem én is betegen kezdtem itt a munkát. De azonnal vittek különböző vizsgálatokra, és orvosságot kaptam. *Most nincs semmi panaszom.*

— Ha csak az nem, hogy a betegek nemigen vigyáznak a tisztaságra — jegyzem meg.

— *Ilyet aztán ne tessék mondani!* — tiltakozik Torma néni. — Hol van itt szemét? Pedig már ma is megfordult itt néhány száz ember.

A rend, a tisztaság csakugyan példás. Méltó az egészségügyi intézményhez.

Kell a jó szó

Tóth Ferencné és *Farkas Magdolna* asszisztensektől az iránt érdeklődtem, hogyan jönnek ki a betegekkel?

— *Nagyon jól* — mondja Tóthné — *van köztük türelmetlen, de hát ide nemcsak vasidegzetű emberek járnak.* Jó szóval a legzsémbesebb beteget is mosolyra lehet bírni.

Kapóra jött éppen egy idősebb hölgy, akinek valami papírja keveredett el.

— *Nincs semmi vész* — vette elő Magdika a néni kartonját, s már írta is a pontos adatokat. Kedvesen elnézést kért, pedig — ahogy később kiderült — a keveredést nem is ők idézték elő.

Az 51 éves *Polgár Mihály* kocsirendezővel — aki Pilisről utazott be — a fülészeten találkoztam. Mondja, ha itt végez, megy a reumatológiára fürdőjegyért, mert hasogat a lába.

Tóth Mihály 36 éve szolgál a MÁV-nál. A Déli-pályaudvaron dolgozik. Egyik bokája gipszben van.

— Mi történt?

— A csúszós, jeges tél tette — magyarázza. — Elfelejtettem, hogy már 52 éves vagyok és nem lehet ugrálni.

— És jó lesz újra az a boka?

— *Ó, kérem! Ezt olyan gondosan összerakták, hogy én biztos vagyok a teljes gyógyulásban.*

Sorolhatnám még az őszinte, a rendelőintézet munkáját dicsérő nyilatkozatokat, de attól félek, hogy máris „túl szépnek tűnik a menyasszony". Utoljára *dr. Genszki Kázmér* igazgatóhelyetteshez kopogtatok. Nincs a helyén. Átment a kórházba vagy az osztályokat járja. Amíg előkerül, nézem a vasutat, mert az ablakon át a Nyugati-pályaudvarra látni.

Hosszú szerelvények indulnak és érkeznek. Behallatszik a kerekek csattogása, de az utcán robogó motorok dübörgése is. Csak itt, az intézet falain belül van csend, amely már egymagában is gyógyító az idekényszerült embereknek. Közben megérkezik a főorvos, akitől azt kérdezem:

— Mivel magyarázható, hogy a rendelőintézetből a betegek elégedetten távoznak?

Képzett szakorvosok

— *Sok mindennel* — kezdi válaszát. — *Azzal kell kezdenem, hogy a személyi feltételek maximálisan adottak.* Az ország egyik legnagyobb és legkorszerűbb rendelőintézete vagyunk, ahol a szakorvos gárda a saját kórházunkban nevelődik. Az a bizonyos egészségügyi integráció, amely más intézményeknél most van kialakulóban, a MÁV-nál — elődeink bölcs tervezése folytán — 1927 óta izmosodik. Ez többek között azt jelenti, hogy a szakorvosgárda szorosan együttműködik a kórházzal, s a szanatóriumokkal.

— Az intézetnek kitűnő és korszerű a műszerezettsége — folytatta. — *Például egy röntgen vagy vérképeredmény négy perc alatt kész.* Ezekkel a műszerekkel naponta nyolcezer vizsgálatot is képesek vagyunk elvégezni. Persze mindez nem olcsó dolog. Régen ahogy mondták, csak az urak engedhették meg maguknak a drága intézeti, kórházi, szanatóriumi gyógykezelést. Ma, amikor sokkal drágább a gyógykezelés, mint akárcsak tíz évvel ezelőtt is volt, mindenki joggal elvárja egészségügyi intézményeinktől a maximális segítséget.

De hát ez természetes, hiszen szocialista társadalmunknak ez az egyik legnagyobb vívmánya. Igaz, erre csak akkor döbben rá a magyar állampolgár, ha nyugati országokban járva, orvosi vagy kórházi segítségre szorul.

Dávid József

Segédeszközök az élethez (I.)

Szerda a vasutas rokkantaké

LÁTOGATÁS A GYÓGYÁSZATI SEGÉDESZKÖZÖK GYÁRÁBAN

A *Valóság* című folyóirat egyik számában olvasom az alábbi idézetet: *„Rokkantságunk nem lesz se szégyen, se büszkeség, hanem az élet ténye, mint az időjárás, vagy a rózsa..."* (Peter Marshall: *Tombol a Hold)*

Hazánkban ötszázezerre tehető a rokkantak száma, akiknek jelentős hányada — 30—35 százalék — mozgássérült. Jórészüknek segédeszközökre van szüksége, hogy élni tudjanak. A gyógyászati segédeszközök gyártása azonban nálunk még gyerekcipőben jár. A gondok száma több mint elég. Az okok kutatása közben döbbentünk rá, hogy szellemet szabadítottunk ki egy palackból. *Akik a gyógyászati segédeszköz-ellátással elmélyülten foglalkoznak, sohasem adják fel a reményt holmi anyagellátási és szervezetlenségi zavarok miatt.* Mindennap azzal az elszántsággal ébrednek, hogy folytatják *Don Quijote* szerepét. Egy szakember találó hasonlattal minősítette orvosi-műszaki jellegű szolgáltató munkájukat: *„Olyan ez, mint amikor a macska a farkát kergeti..."* Én segíteni akarok a macskának, hogy célhoz érjen.

Kezdődik a rendelés

Szerda van. A *Gyógyászati Segédeszközök Gyárában,* a Dózsa György úton ez a nap a vasutasoké. A MÁV kezdeményezte elsőként, hogy egy héten egyszer csak az ő rokkantjaival foglalkozzanak. *A betegek örülnek ennek. Ha gondjuk van, tudják, hogy szerdán jöhetnek.* Tíz óra elmúlt. A földszinti várakozó terem zsúfolásig megtelt mankót, táskát, szatyrot szorongató emberekkel. Hallgatagon ülnek a székeken, többen pedig a terem végében levő büfénél állnak sorban. Körben a megfakult ajtók kis irodákba, műhelyekbe nyílnak. A rendelés már megkezdődött. *Pós Ferenccel,* a vasutas szakszervezet társadalombiztosítási osztálya gyógyászati segédeszköz-ellátási csoportjának a vezetőjével bepréseljük magunkat a néhány négyzetméternyi alapterületű rendelőbe. Fehér köpenyes orvosok, műszerészek ülik körbe a szobát. Középen éppen annyi hely marad, hogy egy beteg meg tud jelenni. Mintha szellemidézésen lennénk. A vállunk, a kezünk összeér, csak a fejemet merem mozgatni. Kísérőm visszafojtott hangon magyaráz, bemutatja a jelenlevőket:

— Ez az úgynevezett TEAM (csapat) rendelés. Azok a rokkantak jönnek ide, akiken a vidéki egészségügyi központok szaktudás hiánya, vagy egyéb okok miatt, nem tudnak segíteni. Jelen van a MÁV baleseti utókezelő kórház vezető főorvosa, egy gyógytornász, a vasutas szakszervezet társadalombiztosítási osztályának ellenőrző főorvosa, az érdekvédelem és a gyár műszaki-technikai képviselői. *Az orvosok és műszaki szakemberek — a panaszok meghallgatása után — együttesen döntenek az alsó, vagy felső művégtag javítása, esetleg cseréje ügyében.* A művégtag állapotának megítéléséhez, műszerészi funkciójának elbírálásához pedig orvosi ismeretekre van szükség. Szakosodtak a műszerészek is. X vizsgálja az alsó, Y a felső protéziseket.

Munkában a rendelő csoport

A fiatal adminisztrátor névszerint szólítja a következő beteget. Gépiesen kérdezi az adatokat: lakcím, irányítószám, mikor volt itt utoljára stb. A rendelő csoport a rokkantak többségét jól ismeri, elhangzik egy-egy személyes jellegű kérdés, kedélyes megjegyzés. A mozdulatok itt visszafogottak, nehézkesek. Leteszik a mankót, a táskát, lecsatolják a műlábat. Közben az orvos a panaszt hallgatja, a műszerész pedig a protézist veszi kézbe. Néha elég egy pillantás, és már rendelkezik is: *kisjavítás, nagyjavítás, csere.*

Melegem van. Szemben velem, a falon, egy bekeretezett kép lóg. A sivár szobában ez az egyetlen színfolt. A fotó egy széken ülő csinos nőt ábrázol. Áttetsző kék selyem simul meztelen bőréhez, hosszú combjain elsápad a fény. Az egészséges élet, a boldogság egy darabja ragyog a falon.

O. J. vékony testű, bánatos szemű fiatalember. Pizsamában áll előttünk, mindkét lába csonkolt. A baleseti utókezelőből mentővel hozták ide. Harmincegy éves, egy gyerek apja.

— *Epilepsziás* — súgja a főorvos. *Ezért biztonságosabb műlábat kellett neki készíteni. Üzemi balesetes. A foglalkozási rehabilitációját sikerült elintézni. Továbbra is a vasútnál dolgozik.*

Az orvosok kedélyesen beszélgetnek vele. A műlábakkal már botok nélkül is tud járni. *O. J. mosolyog és bizakodik.* Csak akkor komorul el az arca, amikor a közlekedésről beszél. Vonattal utazgat a munkahelyére. Lakásáról az állomásig utcai beteg kocsival jut el, és a kocsit az állomáson hagyja. Legutóbb kellemetlen meglepetés érte. Amikor délután leszállt a vonatról és meglátta a kocsiját, kiverte a verítéke. *A kerekek gumiköpenyeit bicskával szalagokra metélték, ellopták a dinamót, tönkretették az ülést.* Akkor egy kicsit megrendült a humanitásba vetett hite.

Hogy eltelt az idő

K. I. szintén fiatal ember. Hiányzik az egyik karja és a lába. A télen elesett a csúszós úton, és eltörött az NSZK gyártmányú, csővázas lába. Most újat szeretne készíttetni, és új műkart is, mert a régi már nem jó. 1973. május 14-én történt a balesete.

— *Alig tudtam akkor lelket önteni belé, annyira elkeseredett* — emlékezik az egyik orvos. — *Hogy eltelt az idő.*

Ismét nyílik az ajtó. Egy középkorú hölgy vezeti be hétéves kisfiát.

— *Itt jön az én kis barátom!* — lelkendezik a műszerész, és megsimogatja a fiú szőke fejét.

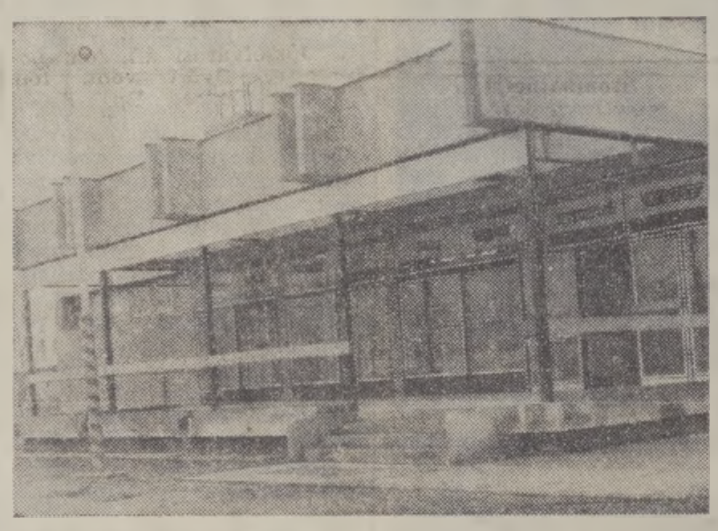
Fejlődési rendellenességgel született, ezért kell a jobb lábára protézis. A régit már kinőtte, most mintát vesznek és kiállítják a munkalapot, aztán a többi a mesterek dolga.

A mai rendelésen harmincöt beteg jelent meg. Az adminisztrátor összecsukja a naplót, az orvosok is készülődnek.

Kaszala Sándor

(Folytatjuk)

Új bisztró Hajdúszoboszlón



Az Utasellátó Vállalat *Debrecen* állomáson megszüntette söntés üzemét, és helyette új bisztrót nyitott. Ugyancsak új bisztró átadására került sor a közelmúltban *Hajdúszoboszlón* is. Az utasok többféle meleg étel és üdítőital közül választhatnak. A két létesítmény majdnem tízmillió forintba került. *(Képünkön a hajdúszoboszlói bisztró látható.)*

A füttyös doktor

A kórházban orvos, a színpadon művész

A hetvenes évek elején találkoztak először a betegek a MÁV Kórház orr-fül-gége osztályán *dr. Hacki Tamás* orvossal, a népszerű füttyművésszel. Most már csak egy-egy autogramkérés vagy a sikeres fellépések utáni gratulációk jelzik, hogy *Hacki Tamást* a betegek nemcsak orvosként tisztelik.

— *Számomra ez természetes* — mondja. — *1969-től dolgozom a MÁV-nál. A Landler járműjavítóban kezdtem üzemorvosként.* Egy évvel később a kórház orr-fül-gége osztályára kerültem, majd 1976-ban az audiológiára. Egyetemista koromban is gyakran vállaltam fellépéseket az akkoriban alapított együttesemmel, az *Ex Antiquisszel.* Amikor az egyetemen választanom kellett az orvostudomány különböző területei között, az audiológia mellett döntöttem, mivel ez áll legközelebb a zenéhez.

Pár évvel ezelőtt tanúja voltam a MÁV balatonkenesei gyermeküdülőjében egyik koncertjének és az azt követő lelkes tapsviharnak. Azt hiszem nagy népszerűségnek örvend a gyerekek körében is.

— *Amióta a kórházban dolgozom rendszeresen fellépek különböző ünnepek, rendezvények alkalmából.* A közelmúltban tartottam élménybeszámolót a KPM-ben a VIT-en szerzett tapasztalataimról, élményeimről, a rendelőintézet KISZ-szervezetének pedig a cannes-i MIDEM könnyűzenei fesztiváról.

— Mikor szerepel legközelebb külföldön?

— *Április végén Belgiumban a Flamand-fesztivál vendégeként, majd május elején a poznani fesztiválon lépek fel.* A szereplések, utazások, gyakorlások természetesen kiesést jelentenek a munkámban, hiszen az orvostudomány állandóan fejlődik. Ezeket a kieséseket igyekszem minél gyorsabban pótolni. *Igaz, hogy a színpadi munka mutatósabb, gyorsabb sikerrel jár, de az orvosi hivatás szépségei, élményei is legalább annyi örömet szereznek.*

— Az orvosi diploma megszerzése évekig tartó, kemény munka eredménye volt. A művészi pályán nagyobb sikereket értem el. Ezért sem érzelmileg, sem a gyakorlati életben nem tudom egyik hivatásomat a másik elé helyezni. *A kórházban orvos, a színpadon művész vagyok.*

Palásti Marianne

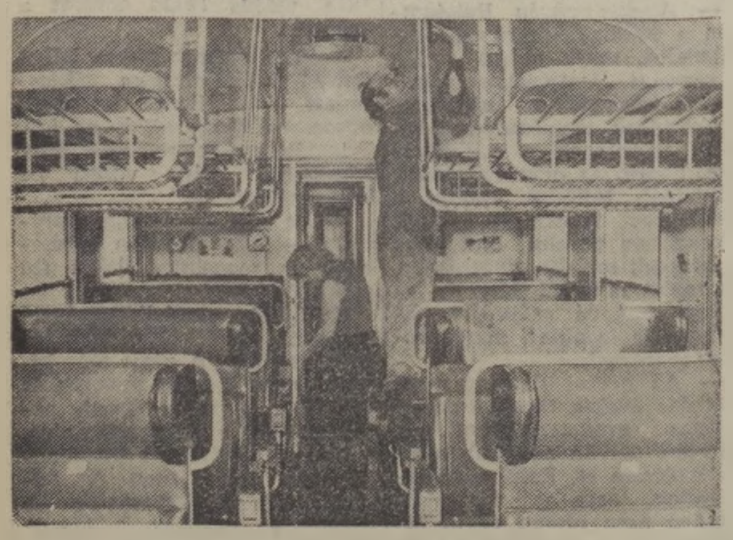
Kocsitisztítás a Nyugatiban

Tavasszal a Nyugati pályaudvaron is sor kerül a személykocsik nagytakarítására. A munkaerőhiány miatt a vasút a FŐSZÖVKER mgtsz. kocsitakarító brigádját is igénybe veszi. A brigád naponta hat kocsi időszakos nagytakarítását és tíz kocsi ablakainak külső rozsdátlanítását végzi el

Könnyíti a munkát a gépi kocsimosó berendezés

Győri István, a kocsitisztítók egyik dolgozója ablakmosás közben

Fényesre törlik az üléseket is



Pozsonyi Imréné és Schweler Ádám gondosan megtisztítja a kocsi utasterét

(Óvári Árpád képriportja)

SZENTESI TAPASZTALATOK

Az építési főnökségnél sokat javult a cigány dolgozók munkához való viszonya

Az elmúlt időszak tapasztalatai bontakoztak ki a *szentesi építési főnökség* szakszervezeti bizottságának egyik múlt év végi ülésén, amikor a cigány dolgozók helyzetével és befogadásukkal foglalkoztak.

Hódmezővásárhelyen 1975-ben mintegy 100 fővel cigányokból álló építésvezetőséget hoztak létre. Az oda beosztottak munkájukat elvégezték, olykor az átlagosnál jobban is, a közösségbe való beilleszkedésükkel azonban sok probléma volt.

Nehezen ment a beilleszkedés

Íme egy három éves időszak összefoglaló megállapításai: *1975-ben 135 cigány közül 87 többnyire jogszabályellenesen megszüntette a munkaviszonyát, annak ellenére, hogy a gazdasági vezetés és a szakszervezeti bizottság minden vonatkozásban kiemelten kezelte a cigány dolgozók szociális kérdéseit.* Új munkásszállóban helyezték el őket, a vonali munkákon étkeztetést, ivóvízellátást, melegedőt kaptak. Jellemző volt az is, hogy a cigányok általában csoportosan jelentkeztek munkára, illetve kilépéskor ugyanúgy távoztak.

1976-ban sem javult a munkához való viszonyuk, de az előző évben kilépettek közül sokan visszatértek az építési főnökségre, bár ismét csak rövid időre.

1977-ben az újfelvételes cigányok száma 41-re csökkent, sőt — a különböző juttatások ellenére — *az egyéves munkaviszonnyal rendelkezők közül is sokan megszüntették a munkaviszonyukat.* A rendszeres és fegyelmezett munkát nem tudták megszokni. Három év alatt összesen 258 cigányt vettek fel az építésvezetőségen, ez azonban nem jelentett ugyanennyi személyt, mivel közülük többen két-három alkalommal is visszatértek. Azóta a vasútépítő munkák más térségbe helyeződtek át, s a hódmezővásárhelyi építésvezetőség megszűnt.

A hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség IV. főpályamesteri szakaszán, *vagyis Szentesen már három éve dolgozik egy cigány összetételű pályamunkás brigád.*

Ilovszky László, a munkahely vezetője így beszél tagjairól:

— *Nincs velük semmi baj. Többségük 3 éve itt dolgozik.* A talpfacserét, vágányszabályozást begyakorolták. A múlt évben munkaterületükön a nyolcezer talpfacsere nagy részét ők végezték el. *Igénylik az azonos elbánást, munkájuk erkölcsi és anyagi elismerését.* A megkülönböztetésre olyan érzékenyek, mint a barométer az időjárásra. Kis csapatuk felügyelet nélkül megbízható, jó munkát végez. Közülük, ha szükséges, *Kanalas Jenő* bármelyik előmunkást helyettesíti.

A siker „titka"-ként említi a vezető, hogy a cigányok — ha munkájukat 60 százalék felett teljesítménybéres rendszerben végzik — *az ösztönző prémiumot ugyanúgy megkapják, mint mások.* A munkaidőalap előírtnál jobb kihasználásáért is prémium jár. Nincs is igazolatlan távollét és a történapi időveszteség is kevés. *Nem ők a notórius hiányzók, sőt ők teszik legjobban szóvá a lógást.* Ha valamiért elmarad a prémium, az személyenként havonta 300—400 forinttal kevesebb keresetet jelent. Havi átlagkeresetük egyébként meghaladja a 3000 forintot.

Száz kilométeres körzetben dolgoznak

A lakóhelyről a munkahelyre naponta autóbusszal szállítják a dolgozókat. Mindennap főtt ételt kapnak, és a vonalra is kiviszik az ebédet. A szociális ellátottság a szentesi IV. pályamesteri szakaszhoz kötötte a cigány dolgozókat, mert itt megtalálták helyüket.

Azt mondják, hogy Öcsöd a világ háta mögött van, hiszen vasútállomása sincs. Innen hordja a busz a cigányokat munkahelyükre. *Száz kilométeres körzetben dolgoznak, amelybe beletartozik Szentes és Orosháza, de dolgoztak már Szeged térségében is.* A városi hatásokat magukba szívták.

Az öcsödi cigányok tettekkel bizonyítják, hogy maguk is tenni akarnak életkörülményeik javításáért és társadalmi beilleszkedésükért. Már nem váltogatják a munkahelyeket, hozzászoktak a rendszeres munkához. Valamennyien járnak szakszervezeti oktatásra. Az általános iskola hiányzó osztályainak pótlása azonban nehezen megy. A szándék ugyan megvan, de a körülmények miatt csak a községben vagy annak közelében lakók járnak iskolába. *Kovács II. János* és *Kiss Dezső* most végzi Kunszentmártonban az általános iskola 7—8. osztályát.

A szentesi munkahelyen a pályafenntartásiak évente két-három alkalommal rendeznek birkavacsorát. Mindig ott vannak a cigány dolgozók is, s rövid műsort is adnak. Cigánytáncot járnak és énekelnek. *Rendes viselkedésükkel beilleszkedtek a munkahelyi közösségbe.* Ezek a rendezvények itt messze többet érők, mint általában másutt a vacsorás összejövetelek.

Kanalas Jenő fiatalabb, *Rostás Gábor* idősebb cigány pályamunkás. Egyikőknek négy, másikuknak három gyermeke van. Amikor a cigány dolgozók helyzetéről beszélgetünk velük, önérzetük hátterét kutatva kitűnik, hogy maguk is sokat tettek helyzetük javulásáért.

Sajnos, mindkettőjüknek hiányzik az általános iskolából néhány osztály, ám annál büszkébbek gyerekeikre, akik a legjobb tanulók közé tartoznak.

Fürdőszobás új házba költöztek

A főpályamesteri szakasz cigány dolgozói közül már csak kettő lakik az öcsödi cigánynegyedben. *Rostás Gábor 1972-ben saját erejéből épített házat, Kanalas Jenő pedig nemrégen vásárolt fürdőszobás otthont*, amelyre 100 ezer forint kamatmentes kölcsönt kapott az államtól.

Rostás Gábor azt mondja, hogy az állami támogatást és a társadalmi megbecsülést jó munkával viszonozzák. Községükben és a munkahelyen is minden évben több napot áldoznak társadalmi munkára. Otthon szerződéses jószágot is nevelnek, de azzal az aszszonyok bajlódnak. A keresetből és a jószágnevelésből teremtett anyagi erő a biztosítéka annak, hogy otthonuk és öltözködésük olyan, mint a nem cigányoké. Gyermekeiket kétnaponként tiszta ruhába öltöztetik, úgy járnak az iskolába, és zsebpénzzel is ellátják őket.

— *Hiányzó iskoláink miatt az olvasás helyett inkább tévéből művelődünk* — mondja Kanalas Jenő. *Brigádunkban tizenegy pályamunkásnak van otthon televíziója. Legjobban a Deltát és a vetélkedőket kedveljük, s a híradót is mindig megnézzük. A rádióban szereplő Szabó családot pedig két napig is hallgatnám egyfolytában...*

A gyerekek még előbb járnak a művelődésben. Otthonosak a községi cigányklubban, olykor szüleiket is meghívják egy-egy műsoros rendezvényre. A gyerekek azt tervezik, hogy a nyáron elviszik az anyukát, apukát Szegedre a szabadtéri játékok egyik előadására.

Ami késik, az nem múlik

Sindel József és *Molnár János* előmunkás is elégedett a cigányokkal. Gyakori vendégek Kanalaséknál és Rostáséknál. Most azt forgatják a fejükben, hogy szocialista brigádot alakítanak.

Kanalas Jenő még csak 29 éves, de azt mondja, hogy a vasúttól fog nyugdíjba menni. Rostás Gábor álma, hogy egyszer majd kiváló dolgozó lesz. Ami késik, az nem múlik — idézi a közmondást. Addig is jól jön az évi két-háromszori jutalom.

Szorgalmas munkával bizonyítják a brigád tagjai, hogy a cigány életmód sötét foltjaitól idegenkednek, nem pedig a cigányoktól. Kölcsönös érdekek alapján irányítják saját életüket, formálják sorsukat, jövőjüket.

Fogas Pál

Munkás diák találkozó Miskolcon

Minden újdonság érdekelte a diákokat

A *Forradalmi Ifjúsági Napok* keretében a KISZ MÁV Miskolci Bizottsága munkásdiák találkozót szervezett. A találkozó résztvevői a miskolci 1. sz. Ipari Szakközépiskola vasútgépész, vasútforgalmi szakos diákjai, illetve a miskolci vonatási főnökség és Miskolc—Tiszai pályaudvar ifjú vasutasai. A találkozó célja a vasút életének, munkájának bemutatása a diákok számára.

A fiatalok pályaválasztásának céltudatos irányítását alkalmi kiállítás is elősegítette. A kiállítást *Kollár Sándorné* a KISZ MÁV Miskolci Bizottságának szervező titkára a következő szavakkal nyitotta meg: *„Szeretnénk megmutatni, hogy milyen pálya az, amire készültök. Vasutasnak lenni nemcsak foglalkozás, szakma, hanem az ország szolgálata is."*

A találkozó valójában „FÓRUM" jelleggel zajlott le, ahol a vontatási főnökség és a Tiszai pályaudvar párt, gazdasági és tömegszervezeti vezetői válaszoltak a leendő vasutasok kérdéseire.

A programból a szórakozás sem hiányzott. A műsort a Vörösmarty Művelődési Ház Irodalmi Színpada, illetve az „ügyeletes" discós, *Kovács László* biztosította.

Benkőné Lászka Ildikó

Kevés a munkáskéz

Rákoskeresztúron túlórával pótolják a létszámhiányt

Rákoskeresztúr állomás rendezett környezetével, virágágyásaival meghitt hangulatot áraszt. Bent, az irodában *Lukonics József* főfelügyelő és *Szilágyi Lászlóné* forgalmi szolgálattevő, szb-titkár fogad.

— *Működési területünk Rákoskeresztúrtól Rákoscsabáig terjed* — mondja Lukonics József. — Személyszállításunk elenyésző, az áruszállítás annál nagyobb munkát jelent. Tavaly sikerült túlteljesíteni a kocsitartózkodási tervünket. Vállalataink részére a leadási kocsik nem egyenletesen érkeznek. Különösen a takarmánykeverő üzem érdekelt ebben. A szombat-vasárnapi rakodás is akadozik. Az elmúlt év első felében nehéz volt meggyőzni a vállalatokat a gyors kocsikirakás fontosságáról. A Gyapjúforgalmi Vállalat állomásunkon élő juhokat szokott feladni. Az ehhez szükséges Heks kocsikat tárolni kell, ami növeli a kocsitartózkodási időt. Több vállalat, például az Egyesült Vegyiművek és a Gyapjúforgalmi Vállalat hatásos intézkedést tett a kocsikirakás gyorsítása érdekében. *Kirakó brigádjaiknak több prémiumot fizetnek a szombat-vasárnapi rakodásért, és ezáltal megtakarítják a kocsiálláspénzt.*

Sajnos van azonban rossz példa is. A Rákosmenti ÁFÉSZ egy alkalommal húsz mázsás betonelemeket rendelt. Amikor megérkezett a szállítmány hét mázsa teljesítményű daruval jelentek meg a kirakásnál. Sajnos, a saját hibájukból történt kocsiállásért fizetniük kellett.

— *Nehezíti a munkánkat a létszámhiány is* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Szilágyi Lászlóné* szb-titkár. — Tizenegy dolgozót tudnánk azonnal alkalmazni. Sokan nyugdíjba vonultak, és többen vannak szülési szabadságon is. *A létszámhiányt csak túlórával, vagyis többlet munkával tudjuk pótolni.* A három sorompó kezelését például tizenkét dolgozó helyett hatan végzik. Ennek ellenére az elmúlt évi terveinket sikerült teljesíteni. A legjobban dolgozók tavaly összesen 43 500 forint jutalmat kaptak.

A létszámhiány ellenére sem tavaly, sem azelőtt nem történt baleset. A szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetők éberen őrködnek, hogy a munkavédelmi előírásokat senki se szegje meg. Az idei termelési tervek teljesítéséért — az előzőekhez hasonlóan — sokat vállalt a körzeti állomásfőnökség három szocialista brigádja. Főben az évben elsősorban a munka minőségének a javítása a cél.

Dénes Géza

Kiállítás a Keletiben a fiatalok alkotásaiból

A Keleti csomópont KISZ-bizottsága március 26. és 30. között kiállítást rendezett az ifjúsági klubban, a fiatalok alkotásaiból. A szakdolgozatokon kívül a látogatók érdekes műszereket, elektromos berendezéseket tekinthettek meg. A *Hunor László* reszortvezető és *Kvaka Mihály* lakatos (mindketten a vontatási főnökség dolgozói) által tervezett, illetve készített áramszedőre szerelhető, felsővezeték hibavizsgáló műszer első helyezést nyert.

A zsüri két első, két második és két harmadik díjat adott ki. A győztesek 1200, 800, illetve 600 forint jutalomban részesültek.

S. R.

ÜZEMFŐNÖKSÉG – KÍSÉRLETI JELLEGGEL

Dombóváron megváltozott a szolgálati ágak kapcsolata

Jó kezekben vannak az M 41-esek – Megerősítették a vonatkísérő személyzetet – A számadásokat a kenő viszi

A múlt évben is tovább folytatódott a korszerűsítés *Dombóvárott*, a vontatási főnökségnél. M 41-es sorozatú mozdonyokat kaptak. S ezért, hogy ne legyen probléma az új gépek szakszerű üzemeltetésével, 18 mozdonyvezetőt képeztek ki az M 41-es gépekre szervezett típusismereti tanfolyamon. Bevonták a tanfolyami képzésbe a bátaszéki mozdonyvezetőket is, akik a dombóvári utazószemélyzetet váltva teljesítenek fordulószolgálatot az új mozdonyokon.

Külön 15 főnyi szerelőcsoportot készítettek fel a műhelyben az új gépek szakszerű karbantartására. Hogy milyen eredménnyel tették ezt? — Erről így összegezték véleményüket a Ganz szerviz szakemberei:

— *Jó kezekben vannak Dombóváron az M 41-es mozdonyok...*

Műszeres diagnosztika

Döntően azért ma is M 62-es dízelmozdonyokkal dolgoznak, hiszen közel 60 darabot javítanak ezekből rendszeresen a dombóvári műhelyben. Változatlanul a D 3-as javításokban érik el a legjobb eredményeket, amire ide járnak a nagykanizsai gépek is. Ebben a javítási nemben 16,5 nap az országos átlag. A dombóvári szakemberek már korábban 10 napra csökkentették a D 3-as javítások átfutási idejét. A múlt év második felében pedig —, amikor anyaghiány miatt torlódott ez a munka —, hálóterves munkaszervezéssel és a dízelmotorok műszeres diagnosztikai vizsgálata segítségével, *egy hétre csökkentették a D 3-as javítás átfutási idejét. Ez már országos csúcseredmény*, amelynek minőségi színvonalaként is értékelhető, hogy 27 százalékkal csökkent a múlt évben a gépeikkel előfordult szolgálatképtelenségek száma.

A Dombóvári Vontatási Főnökség munkájáról ma már nem lehet reális értékelést adni Dombóvár állomás eredményeinek említése nélkül. Nem egyszerűen a hagyományos csomóponti kapcsolatok hatása miatt, hanem azért, *mert a múlt év közepe óta üzemfőnökség működik itt — kísérleti jelleggel.*

Az új szervezeti formát azért hívták életre, hogy Dombóvár is jobban megfelelhessen a vasútüzem magasabb tartalmi követelményeinek. Mivel még javában a kibontakozás szakaszát éli az üzemfőnökségi irányítási rendszer, ezzel kapcsolatosan csak néhány kezdeti eredményről szólhatunk.

Együttes vezénylés

A közelmúltban valósították meg például *az utazószemélyzet együttes vezénylését.* Az állomási utazóknál a múlt esztendőben 260—270, a vontatásiaknál 220—230 volt a távolléti órák havi átlaga. A rendelkezésre álló együttes létszámot és a feladatokat figyelembe véve 235 óra lenne az összesített távollét ideális óraszáma. Ennek megvalósítására törekszenek az együttes vezénylés során.

Hogyan lehet csökkenteni az állomási utazószemélyzet leterhelését? Az üzemfőnökség nagyon intenzíven keresi a választ erre a fontos kérdésre. S amiről itt szó van, nem pusztán óhajtás... Az első eredmény: *12 emberük szabadult fel a vontatási korszerűsítések eredményeként a mozdonyszemélyzetből.* Őket máris átcsoportosították az állomási vonatkíséret erősítésére — most mint vonatvezetők utaznak. Ugyanezt a munkát végzi most hat mozdonyvezető gyakornok is, miután soronkívül letette a vonatvezetői szakvizsgát.

Minden reggel megbeszélést tart az üzemfőnökségi törzs. Ebben forgalmi, kereskedelmi és vontatási szakemberek új szemléleti mód alapján keresik az aktuális gondok megoldását. Előnyükre, s a vasútüzem előnyére válik, hogy a helyi problémákat helyben el is tudják intézni. *Itt most már nem azzal kezdődik egy kérdés megoldása, hogy az egyik főnökség átír a másiknak...* Rövid úton rendezték például legutóbb, hogy az érkező vonatok számadásait hogyan juttassák be az átmenesztőhöz. Üzemfőnöki rendelkezés: *a második vontatási dolgozó — vagyis a „kenő" — viszi be a számadásokat az átmenesztő helyiségbe.* Apró ügy, de fontos — a számadáselválasztások megelőzése érdekében...

Gyorsabb futójavítások

Forintban is mérhető eredményeket hoznak az intenzívebb állomási és vontatási kapcsolatok. Üzemfőnöki intézkedés alapján *meggyorsították a teherkocsik futójavítását.* Azok a kocsik, amelyek korábban egy apró hiányosság miatt kiestek a forgalomból, most a gyors javítás révén még aznap megrakásra kerülhetnek.

Nem okozott fennakadást a rendezőben, amikor átmenetileg kifogyott az állomás NDK-ból származó új mintájú féksaru készlete. Az üzemfőnökséghez tartozó gazdasági vasúti műhelyt azonnal ráállították, hogy a hagyományos sarukból készítsék el az üzembiztonsági követelményeknek jobban megfelelő féksarukat.

A múlt évi teljesítményeket — bár akkor még csak hat hónapot ért meg az üzemfőnökségi irányítás — már együttesen értékelték. Érdemes kiemelnünk ebből, hogy százelegytonna előirányzatot 100 százalékra teljesítették. Az egy százelegytonnára jutó önköltség pedig nyolc fillérrel csökkent — s ez közel kétmillió forint megtakarítását jelentette. A vontatási utazószemélyzet *3,6 millió forint értékű energiát takarított meg 1978-ban, amiért 889 ezer forint üzemanyagtakarékossági prémiumot fizettek ki a részükre.* Kitűnő szakemberek a dombóvári mozdonyvezetők. Erről tanúskodnak a munkában elért magas teljesítményeik, de ezen túlmenően az is, hogy az *„Ésszerűen, takarékosan"* országos pályázaton a húsz díjból négyet a dombóváriak nyertek el. A vontatási dolgozók 131 újítási javaslatot nyújtottak be, s ezekből több mint nyolcvanat tavaly meg is valósítottak. Bár az újítások között sok volt a munkavédelmi jellegű, melyek haszna forintban nem fejezhető ki, *az elért gazdasági eredmény meghaladta a félmillió forintot.* Az újítók részére 64 ezer forint újítási díjat fizettek ki.

Sok volt a géprevárás

Komoly gond, de nem csupán üzemfőnökségi szinten, hogy a Dombóvárról indított vonatoknál a múlt évben 5813 esetben fordult elő géprevárás. Ez jóval több volt, mint az összes indított vonatok egyharmada. Mondanunk sem kell, hogy ez nem a vontatásiak hibájából történt, hanem azért, *mert a forduló időben nehezen kapták vissza a gépeket.* Amit helyben tehettek a tehervonatok menetrendszerűbb indításáért, azt megtették. A múlt évben két perccel javították a vonali mozdonyok állomási forduló idejét. Most pedig megszervezték a kétműszakos mozdonyjavítást, hogy jobb gépellátással segítsék a forgalom számára a *Dombóvár—Pécs* közötti nagyszabású pályakorszerűsítésből adódó nehézségek leküzdését.

Lőrincz János

KISZ-védnökséggel épül a debreceni tartálykocsi-bázis

Beszélgetés a járműjavító KISZ-bizottságának vezetőivel

A tiszántúli ipari üzemek között 1957. március 21-én a debreceni járműjavítóban alakultak meg elsőként a Kommunista Ifjúsági Szövetség alapszervezetei. A több mint nyolcévtizedes munkásmozgalmi hagyományokkal rendelkező járműjavító KISZ irodájának falán ma is ott látható az alapítók zászlaja, rajta az immár történelmivé vált jelszó: *„Hűség a néphez, hűség a párthoz".*

Rászolgáltak az elismerésre

— Milyen a szervezeti élet ma, hogyan dolgozik a nagymúltú üzem KISZ-bizottsága? — kérdeztük az ifjúsági szervezet néhány vezetőjét.

— *Ebben az évben nem egészen 700 KISZ korosztályú fiatal végzi becsülettel munkáját, s ennek kétharmada szervezetünknek is tagja.* A KISZ-munkát 15 tagú bizottság irányítja, szorosan együttműködve üzemünk pártbizottságával, szakszervezeti szerveivel és a gazdasági vezetőkkel. Gyümölcsöző együttműködésünk, mozgalmi és termelési sikereink eredményeként 1977-ben megkaptuk a KISZ Központi Bizottsága *Vörös Vándorzászlaját*, egy évvel később pedig a *Kiváló Üzemi KISZ-szervezet* kitüntetést. A közösen végzett munkában alapszervezeteink tagsága között újabb barátságok szövődtek, s ez képezi alapját a jó kollektív szellemnek — mondta szerényen *Fekete János*, az üzemi KISZ-bizottság titkára.

A debreceni KISZ-esek nemcsak a közelmúltban megkezdett tartálykocsi bázis építése felett vállalt védnökségükkel, hanem a KISZ IX. kongresszusa jelszava szellemében: *a becsülettel, legjobb képességük szerint végzett munkával is rászolgáltak az elismerésre.* A mozgalmi év eleján az üzem gazdasági vezetőit kérték fel a járműjavító előtt álló feladatok ismertetésére. Ezzel a fiatalok elősegítették az üzem elmúlt évi tartálykocsi-javítási, mozdonykarbantartási munkáinak maradéktalan teljesítését. Mint az üzem ifjúsági parlamentjén elhangzott, a debreceni KISZ fiatalok többsége érti és meg is tudja értetni, hogy a munkafegyelem javítása, a szervezettebb munka a profilváltás gondjai, bajai mellett is közös ügye az ifjúsági szervezetnek.

Az adott szó mindenkit kötelez

— *Sikereink, eredményeink magukért beszélnek. A tartálybázis építésének fontosságát mi is átéreztük, amit védnökség vállalásunk is bizonyít.* Ezzel párhuzamosan széles körű agitációs munkát kezdeményeztünk az ifjúsági szocialista brigádokkal, pártszervezetekkel a profilváltással járó munkaerőátcsoportosítások végrehajtására. Ez nem könnyű feladat, hiszen a gőzmozdonyok nehéz alkatrészeihez szokott kollégáinknak nem kis feladatot jelent a finomabb munkát igénylő vasúti daruszerkezetek javítása. Ezen túl a VIT jegyében és a KMP megalakulásának tiszteletére kezdeményezett kommunista műszakjaink, városunk felszabadulásának 34. évfordulójára indított tisztasági és városrendezési akcióink is nagy tömegeket mozgattak meg — tájékoztat *Szabó Zoltán*, a bizottság ifjúmunkás felelőse.

A debreceni KISZ-esek nem szeretik a sablonokat, mint mondták, őket az adott szó kötelezi. Ennek nagyszerű bizonyítékaként az ifjúsági versenymozgalom hagyományai szerint rendezték meg, 200 fiatal részvételével, a *„Ki minek mestere"* versenyt, ahol *Kiss József* járműlakatos, az üzem fiatal szakmunkása bizonyult a legjobbnak. A KISZ-bizottság irányításával dolgozó FMKT fiatal mérnökei dolgozták ki az automatizált kerékpárjavítás és vizsgálat technológiáját, ami elősegíti a hatékonyabb, jobb minőségű munkát, javítja a forgalom biztonságát. A *Közlekedési Múzeum* megrendelésére készített gőzmozdony matuzsálem helyreállítási munkáiban is eredményesen dolgoztak a KISZ fiatalok.

Van még tennivaló

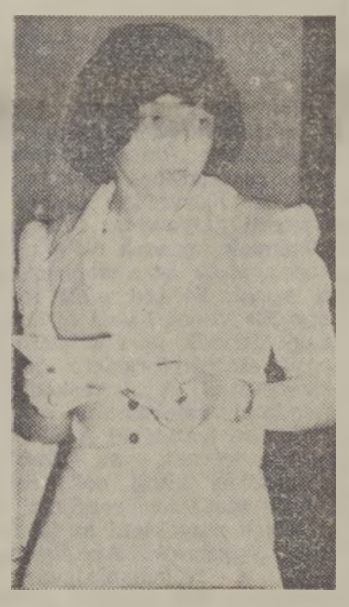
— *Sok tennivalónk van a fiatalok továbbtanulásának javításában. Jelenleg másfélszázan tanulnak középiskolában, de közülük kevesen mennek tovább a felsőfokú intézményekbe.* Ezen is szeretnénk javítani. Tavasztól folytatjuk a DVSC-vel közösen rendezett tömegsport akciókat. Az elmúlt évben a járműjavítók országos MHSZ és sport spartakiádján fiatal gárdánk a középmezőnyben végzett. Úgy érzem ennél többre vagyunk képesek. Propaganda munkánk javításával mind több fiatallal kell megismertetnünk az ifjúsági törvényt — egészítette ki az elmondottakat az üzemi KISZ-bizottság titkára.

Ez azért fontos, *mert az ifjúsági törvény az ifjúság érdekében született*, de végrehajtása csak aktív részvételükkel, cselekvő támogatásukkal lehetséges. Ehhez pedig az kell, *hogy ne csak a jogokat, hanem a kötelességeket is értően mérjék fel a fiatalok*, s azok szellemében munkálkodjanak a jövő feladatainak végrehajtásán, mint ahogy ezt a debreceniek eddig is tették.

Orosz Károly

AKTUÁLIS PORTRÉ

Marika Ferencvárosból



Filigrán, élénk szemű fiatalasszony. Viselkedése fesztelen, de nem bizalmaskodó, magabiztos, mégsem rátarti. Szavai közvetlenek, választékosak. Szószátyárkodásnak nyoma sincs. Amit mond, megfontolja, el is várja, hogy odafigyeljenek a szavaira. Tőle kérdezem:

— Szeret Ferencvárosban dolgozni?

— *Jól érzem magam a vasútnál* — feleli diplomatikusan *Vig Józsefné* intéző, Ferencváros állomás kereskedelmi oktatótisztje, majd mosolyogva hozzátesz: — *Ma délelőtt ugyanezt kérdezte tőlem Urbán Lajos államtitkár is, a Vezérigazgatóságon rendezett nőnapi fogadáson. Neki is ugyanezt válaszoltam.*

— Miért?

— Nem tudom, más vállalatnál milyen a munkahelyi légkör, én még csak a MÁV-nál dolgoztam. De amióta Szegeden 1967-ben elvégeztem a vasútforgalmi technikumot, bárhol is szolgáltam, mindenütt egyenrangú munkatársként kezeltek. Annak érzem magam, itt Ferencvárosban is.

Szavaiból az is kiderül, hogy a vasúti és a mozgalmi munka elválaszthatatlanul összeforrott az életével. *Forgalmistaként Vámosgyörkön kezdte a szolgálatot, s KISZ-esként ismerkedett meg a mozgalommal.* Budapest—Soroksári út állomáson vállalt először funkciót, a fiatalok alapszervezeti titkára lett. Amikor beiskolázták a tisztképzőre, 1974-ben, már párttag volt.

Nem sokkal a tanfolyam elvégzése után Ferencváros állomás üzemgazdasági csoportjába került technikusként. Az agilis, jó szervező készségű és a munkatársaival is jó kapcsolatot kialakító Marikára itt is felfigyelnek felettesei. *Pár hónap múlva oktatótisztté lép elő. Társadalmi megbízatásként pedig az állomás nőfelelősi posztjára érdemesítik.*

A pártmunkából is aktívan kiveszi a részét. Ezért alapszervezetének tagjai beválasztják a vezetőségbe, mindmáig ő a tömegszervezeti felelős. Mozgalmi aktivitását a csomóponton is méltányolják. Néhány hónapja tagja a pártbizottságnak, pár napja pedig a végrehajtó bizottság nőpolitikai felelőse. Hogy a politikai munkában még teljesebben helyt tudjon állni, tanul. A középiskola után most végzi az MLE általános tagozatának a második évfolyamát.

— Ennyi elfoglaltság mellett jut-e idő a családra?

— *Megértő férjem van. Bár ő is sokat dolgozik, gépkocsivezető a Volánnál, azért szükség esetén segít a házimunkában.* Kisfiunk most másodikos. Az ő érdekében is szeretnénk egy nagyobb lakást a mostani szoba-konyhás tanácsi helyett. Minőségi cserére takarékoskodunk.

— Örökölte valakitől ezt a hallatlanul nagy energiát?

— *Az alapokat csak inkább. A vasút családi hagyomány nálunk. Apám is vasutas, testvéreim közül is kettő. Anyámtól meg az ateizmusát örököltem* — mondja nevetve Marika, és elnézést kér, mert várják a közvetlen munkatársai, hogy gratuláljanak neki.

Mert *Vig Józsefné* az idei nőnapon kiemelkedő szakmai és politikai tevékenysége elismeréséül *Kiváló munkáért* miniszteri kitüntetésben részesült.

Mármarosi Pál

NÉGY NEMZEDÉK – SZÁZ ÉV

A Füzesi családban hagyomány a vasút szeretete

Füzesi Mihály békéscsabai mozdonyvezető családjában négy nemzedék együttesen száz éve szolgálja a vasutat. Nagyapja volt az első vasutas a famíliában; Nagyváradon született, ott lett és maradt pályamunkás nyugdíjazásáig. Hat gyermeket nevelt föl, három lányt és három fiút. Az utóbbiakat mind a vasútnak nevelte: *ketten vonatkísérők lettek, a harmadik, Füzesi Mihály édesapja pedig előbb pályamunkás, majd vonalbejáró, aztán a Békéscsaba melletti Fürjesen pályaőr volt 1933-tól 1955-ig.* Négy gyermeke közül a két fiú folytatja a szakmát, de az egyik lány férje is vasutas. Sőt, az egyik unokája is — a „dinasztiaalapító" dédunokája — vele együtt, csupán a szűk családban, nyolcan választották ezt a pályát.

Füzesi Mihály — az ifjabb — 1950-ben lett ipari tanuló a békéscsabai fűtőházban. Azonnal az ifjúsági mozgalom vezetőségébe választották, később pedig a szakszervezet aktivistájává. Azóta is, több mint húsz éve munkálkodik a közért: *jelenleg a vontatás műhelybizottságának termelési felelőse, és az üzemfőnökség segélyezési bizottságának elnöke.* Negyvenöt évével tapasztalt szakszervezeti munkás.

A tanulóidő után két évig a műhelyben dolgozott, aztán fűtőként került a mozdonyra. Hatszoros kiváló dolgozó, egymillió kétszáz ezer kilométer balesetmentes vezetés van a háta mögött. A Kandó Kálmán szocialista brigád tagja.

A brigádról beszélgetünk. Nagyon összekovácsolódtak, sok társadalmi munkát végeznek, és egymást segítik. Hárman építettek házat az utóbbi öt évben, ketten Békésen, ő pedig Békéscsabán. Az egész brigád segített, az alapásástól kezdve szinte mindenben. Ki a kőműves munkában jeleskedett, ki pedig a villanyt, vagy központi fűtést szerelni érkezett. Egy-egy nyár minden szabadideje elment rá.

Ha a közről van szó, éppúgy nem fukarkodnak az erejükkel. Két éve ők készítették az egész fogasrendszert a Vasutas Klubkönyvtárnak, 12 ezer forint értékben. Tavaly 200 méter hosszú járdát építettek a vontatási főnökséghez. Legutóbb a tanács kérte meg őket, hogy bontsanak le egy házat az egyik óvoda mellett; ilymódon több pénz maradt az óvoda bővítésére.

Most, túl a negyvenen is, gyakran felvillannak a gyermekkor képei, a fényesi őrház, ahol felnőtt, s ahol a vasúti élet fegyelme, pontossága a gyerekekre is hatással volt, ahol ha úgy hozta a helyzet, az édesanya is szolgálatot teljesített: *jegyet adott, sorompót kezelt, és fogadta a vonatot.* Sok jószágot neveltek, tehenet, disznót, libát. Mondogatták a „civil" asszonyok a mamának: *„nektek még a kavics is terem".* A vasutat értették alatta. És a létbiztonságot.

Ebben a vasutas légkörben, testvérével együtt el sem tudtak mást képzelni, mint hogy folytassák a családi hagyományt: a vasút szolgálatát, pedig akkor már az ötvenes évek elején sokféle lehetőség állt előttük, de őket csak a vasút csábította.

Vass Márta

A gondatlanság ára:

L. István gépkocsivezető halála

Egy tragikus baleset tanulságos forgatókönyve

L. István, a MÁV Dombóvári Fatelítő Főnökség gépkocsivezetője, GAZ 51 típusú FJ 35—15 frsz. gépkocsival *Hoffmann János* kocsikísérővel 1978. február 21-én 9 óra 15 perckor anyagért érkezett a pécsi igazgatósági Osztószertár Főnökség dombóvári telephelyére. A telephely udvarán tartózkodott *Cz. Lajos*, a MÁV Dombóvári Építési Főnökségének gépkocsivezetője. Ő a vezetője az FP 74—27 frsz. IFA típusú — tűzveszélyes folyadékot szállító — tartálygépkocsinak, amit az Osztószertár Főnökség bérel az Építési Főnökségtől. A tartálykocsit rendszerint a szertár udvarán tárolják, annak ellenére, hogy a honos telephelye alig 300 méterre van a szertártól.

Az autó nem indul

Cz. Lajos gépkocsivezető (mint mindig, amióta a szertár bérli a tartálykocsit) február 21-én az Építési Főnökség gépállomásának gépjármű-ügyintézőjétől megkapta az egy napra érvényes menetlevelet, s ezzel jelentkezett munkára a szertárnál. A szertárfőnökség gépjármű-ügyintézője Cz. Lajos részére meghatározta az első feladatot; *szállítson tüzelőolajat Szakály—Hőgyész állomásra és Bátaszék szertárhoz.* Cz. Lajos a szertár udvarán a tartálykocsit be akarta indítani. A beindítás többszöri kísérletre sem sikerült. Kísérletezés közben felnyitotta a motorház gépkocsivezetői fülkében levő tetejét, hogy a szívócső furatán keresztül figyelje: *mikor lobban lángra a gázolaj.*

Többszöri próbálkozás után a gépkocsi beindítását abbahagyta és az egyik szertári dolgozótól tölcsért és vödröt kért. *A vödörben általa ismeretlen olaj volt, ennek ellenére az olaj egy részét a szívótorok furatán a motorba, a többit pedig a gépkocsi üzemtartályába öntötte.* Az ismételt indítás ennek ellenére sem sikerült. Ezután kérte meg L. Istvánt, a GAZ 51 tip. gépkocsi vezetőjét, hogy húzassa meg a tartálykocsit. Csaknem 150 méteren át vontatták a tartálykocsit, de így sem sikerült beindítani. *Ekkor határoztak úgy, hogy öntsenek benzint a szívótorokba.* Nem sikerült tisztázni, hogy kinek támadt az az ötlete, hogy a gépkocsi dízelmotorját benzinnel indítsák be, mert — amíg a sérült élt — mindketten egymást vádolták. Holott — mint hivatásos gépkocsivezetők — tisztában voltak azzal, *hogy dízelmotort benzinnel indítani tilos,* ezt vallomásukban is megerősítették.

A ruha lángot fog

Az események gyorsan követték egymást. Cz. Lajos — a szertár telephelyén minden bizonylat nélkül a szabadban tárolt benzines hordóból — az elakadásjelző tartályának zárófedelét megtöltötte benzinnel. Az elakadásjelző tartály fedele egy helyen lyukas volt, s menet közben a lyukon a benzin Cz. Lajos kezére, nadrágjára folyt. Ennek ellenére Cz. Lajos, L. István asszisztálása mellett beszállt a gépkocsivezető fülkéjébe: *egyik kezével a benzines edényből benzint öntött a motor szívócsövének furatába, a másikkal pedig az indítót kezelte.*

Másodszori indításra a szívótorokban levő benzin belobbant, meggyújtotta a csőre ráfolyt benzint. Az égés gyorsan átterjedt a benzines edényre. Az égő benzin egy része, a gyors mozdulat miatt, ráömlött a gépkocsivezető bal combjára, aki ettől megijedt és kezében az égő benzines edénnyel kiugrott a gépkocsi vezetőfülkéjéből. Esés közben eldobta az égő benzines edényt, nem figyelve, hogy hová. Véletlenül a gépkocsi mellett tartózkodó L. Istvánra. *Az égő benzin másodperceken belül lángra lobbantotta L. István ruháját.* Kocsikísérője — Hoffmann János —, aki a tűzesetnél derekasan viselkedett, először Cz. Lajos égő ruházatát oltotta el, s csak ezt követően vette észre, hogy a segítségért kiáltó L. Istvánon lángol a ruha. *L. István nem hallgatott Hoffmann János ama felszólítására, hogy feküdjön le, hanem körülbelül 15 métert ugrándozva tett meg, ezzel csak az égést gyorsította.* Ezt követően sikerült csak az égő ruhadarabokat leszaggatni róla. A szertár dolgozói éppen munkavédelmi filmoktatáson voltak, s L. István jajveszékelésére csak későn figyeltek fel. Akadtak gyorsan cselekvők: kézi poroltó készülékkel eloltották a még lángoló ruhadarabokat. *Egy hétig tartott a küzdelem L. István életéért.* Ám a sérülés olyan súlyos volt, hogy a gépkocsivezető február 27-én a dombóvári kórházban meghalt.

Mulasztások sorozata

Ismét meghalt egy ember, néhány elemi biztonsági előírás figyelmen kívül hagyása és a közömbös emberi magatartás miatt.

Felmerül a kérdés: miként lehetett volna ezt a balesetet elkerülni, vagy megakadályozni?

A vizsgálat azt bizonyítja, hogy Cz. Lajosnak *csak át kellett volna szólni az üzemi telefonon a telephelyre, hogy nem indul a kocsija.* Ott három gépkocsi hidegindító áll készenlétben, ismerve az IFA gépkocsiknak azt a tulajdonságát, hogy hideg időben az üzemanyag megdermed, emiatt az üzemanyag tápszivattyú azt nem képes felszívni.

A baleset előidézésében szerepet játszott, hogy az osztószertár udvarán a gépkocsivezető minden külön eljárás nélkül benzinhez jutott. Az sem utolsó szempont, *hogy a tűzveszélyes folyadékot szállító gépkocsivezetők részére előírt tűzvédelmi vizsgát nem tette le, mert nem is kötelezték erre.* Természetesen ezért a szabálysértésért a munkáltató a felelős. L. István is hibát követett el, mert nem figyelmeztette társát tevékenységének veszélyére.

A leírtak mementóul szolgálhatnak. Elsősorban azoknak, akik napról napra tűzveszélyes anyagot használnak, vagy azzal kapcsolatba kerülnek. A tanulság pedig ismét egyértelmű: *a gyors helyzetfelismerés és a szakszerű segítségnyújtás emberi életeket menthet meg.*

Pásku Jenő

Házi Jogtanácsadó

Megjelent a *Házi Jogtanácsadó* című folyóirat 1—2. száma, amely részletesen tájékoztat többek között a magánerőből történő lakásépítésről. A tájékoztató a szervezéstől a kivitelezésig minden teendőt — a kapcsolatos jogszabályokkal együtt — felsorol. Az újságárusoknál 8 Ft-ért kapható Házi Jogtanácsadót az építkezők figyelmébe ajánljuk.

KISZ-BRIGÁD

Udvarias jegyvizsgálók

Az utóbbi időben több újságcikk jelent meg a *Magyar Vasutas* hasábjain, amely a vonatkísérő személyzetet hanyag szolgálatellátás miatt elmarasztalta. Ez alkalommal azonban az ellenkezőjéről szeretnék egy pár sort írni. Mint mozdonyvezető, több esetben teljesítettem szolgálatot a Miskolc Tiszai pályaudvar létszámába tartozó *Kárpáti Tibor* és *Nagy Ferenc* vonatvezetőkkel, illetve KISZ-brigádjukkal.

Az állomásokon mindenütt leszállnak jelzést adni, és megfigyeltem azt is, hogy a szabályszerű jelzésadás mellett arra is van idejük, hogy a vonatnál le- és felszálló idős utasokat, valamint kisgyermekes anyákat le- és felsegítsék. *Ilyen szakasszal öröm szolgálatot teljesíteni.*

Sepsi Gyula
mozdonyvezető,
Miskolc

Felvételi pályázat

munkavédelmi továbbképzésre

A *SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézete* a munkavédelmi szakemberek, társadalmi munkavédelmi tisztségviselők, tervezők, termelésirányítók, részére felvételi pályázatot hirdet az 1979/80-as tanévre.

A szakmérnöki tagozatra okleveles mérnökök, az üzemmérnöki tagozatra valamely műszaki főiskolán üzemmérnöki oklevelet szerzett dolgozók jelentkezhetnek. Az előképzettségnek megfelelően jelentkezni lehet általános vagy mezőgazdasági szakra.

Budapesti hallgatók részére szakmérnöki tagozaton 4 félév, üzemmérnöki tagozaton *3 félév*, illetve vidéki hallgatók részére szakmérnöki tagozaton *5 félév*, üzemmérnöki tagozaton *4 félév* az oktatás, levelező rendszerben folyik.

A tananyag elsajátításához az előadások, konzultációk, laboratóriumi gyakorlatok, jegyzetek, illetve tankönyvek adnak segítséget.

A budapesti hallgatók heti óraszáma 10, amely egy 6 órás délelőtti és egy 4 órás délutáni foglalkozásból tevődik össze. A vidéki hallgatók a tanévre előre meghatározott napokon egésznapos foglalkozásokon vesznek részt.

A tandíj: *félévenként 300 forint.* A félévben elért kitűnő, vagy jeles eredmény a következő félévre tandíjmentességre jogosít.

Az intézetek hallgatóit a levelező hallgatókra vonatkozó kedvezmények illetik meg.

Jelentkezés az A. Tü. 821. r. sz. nyomtatványon történik. (Beszerezhető a nyomtatványellátó boltokban.) A jelentkezési nyomtatványokat a szükséges mellékletekkel és két darab saját névre címzett borítékkal együtt az alábbi címre kell küldeni:

SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet Budapest, Pf.: 200. 1368. Jelentkezési határidő: 1979. május 15.

Az 1979/80-as tanévre a SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet felvételi pályázatot hirdet tanfolyamos felkészítésű munkavédelmi technikusképző vizsgára, ipari szakon.

Budapesten: *a Bagi Ilona Finommechanikai és Műszeripari Szakközépiskolában.* Cím: 1203 Budapest, Kossuth Lajos u. 35.

Debrecenben: *a Mechwart András Gépészeti és Gépgyártástechnológiai Szakközépiskolában.* Cím: 4027 Debrecen, Széchenyi u. 58.

Miskolcon: *a Gábor Áron Kohó- és Öntőipari Szakközépiskolában.* Cím: 3533 Miskolc, Bolyai Farkas u. 10.

Pécsett: *a Zipernovszky Károly Gépészeti Szakközépiskolában.*

Szegeden: a Déri Miksa Szakközépiskolában. Cím: 6724 Szeged, Úttörő tér 7.

Az előkészítő tanfolyam 300 órás, és 10 hónapos szorgalmi idő alatt bonyolódik le. A technikusminősítő vizsgára előkészítő tanfolyamra felvett hallgatók részére az illetékes szakközépiskola részletes tematikát ad. A tanfolyami feltételeknek eleget téve a hallgatók az *Állami Technikusminősítő Bizottság* előtt tehetnek vizsgát. Eredményes vizsga alapján munkavédelmi technikusi oklevelet szerezhetnek.

A jelentkezési lap beszerezhető budapesti dolgozóknak az iparági szakszervezeti központ (szakmai szakszervezetek) munkavédelmi osztályán, vidéki dolgozóknak az illetékes szakszervezetek megyei tanácsa munkavédelmi osztályán.

Munkavédelmi technikusminősítő vizsgára előkészítő tanfolyamra jelentkezhet az, aki:

- *ipari technikumban vagy szakközépiskolában középfokú képesítést szerzett;*
- *a képesítésnek megfelelő munkaterületen közvetlenül termelő termelésirányító, vagy munkavédelmi munkakörben legalább kétéves, más munkakörben legalább ötéves szakmai gyakorlattal rendelkezik;*
- *a munkahely felvételi javaslatával rendelkezik és az előírt egészségügyi követelményeknek megfelel;*
- *a középfokú ipari szakképesítést nem nyújtó érettségi bizonyítvánnyal és ipari szakmában szerzett szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkezők csak akkor jelentkezhetnek, ha a szakiránynak megfelelő szakközépiskolában a kiegészítő vizsgákat előzőleg letették.*

Szakmai gyakorlatnak a munkaviszonyban ténylegesen eltöltött időt kell tekinteni.

A szakmai gyakorlatot a munkahely köteles — a munkakör pontos megjelölésével — igazolni. Az igazolásnak tartalmaznia kell az előző munkahelyen eltöltött gyakorlati időt is a munkakönyv bejegyzései alapján.

A jelentkezési lapokat a szükséges mellékletekkel és egy saját névre címzett, bélyeggel ellátott, középméretű borítékban, 1979. május 31-ig az illetékes szakközépiskola igazgatójának postán kell megküldeni.

Az előkészítő tanfolyam díja *2000 forint*, a minősítő vizsga díja 380 forint.

SZOT MUNKAVÉDELMI TOVÁBBKÉPZŐ INTÉZET

Első a biztonság

A munkaerőhiány nem enyhítő körülmény

Rákospalota—Újpest állomáson nem tűrik a fegyelmezetlenséget

Rákospalota—Újpest állomás a főváros határánál helyezkedik el, de a jelentősége nem periférikus. Egyik oldalán a Körvasút, illetve a Nyugati pályaudvar felé tartó vágányok ágaznak el, a másikon a szobi és a veresegyházi vonal. 24 óra alatt mintegy 300 vonat halad át, indul vagy érkezik az állomásra. A napi személyforgalom 20—25 ezer utas. A kereskedelem feladatai vetekszenek a forgalmi szolgálatéval. A TÜZÉP három telepen, az Öntödei Vállalaton kívül sok nagyüzem szállítási gondjait hivatottak megoldani az itt dolgozó vasutasok. Az Egyesült Izzó, a Növényolajgyár, a Magyar Pamutipar újpesti gyára mellett *Rákospalota—Újpest* hatáskörébe tartoznak a veresegyházi vonalról kiágazó iparvágányok, amelyek mentén a Délker, az ÁTI, a GYESZ, a Compack, a Bútorért nagy raktárházai találhatók.

Mozgó raktárnok

Szeptember 1. óta az állomás főnöke *Gyurcsik Mihály* főfelügyelő. Magas, gyorsbeszédű, határozott ember. 1947 óta vasutas. Volt munkás a Landler Jenő Járműjavítóban, forgalmi szolgálattevő Vácott, menetirányító a budapesti igazgatóságon, állomásfőnök Dunakeszin.

— *Az állomás múltjában sötét foltot hagytak a köztulajdon ellen elkövetett bűncselekmények, a vagonfeltörések* — mondja a főnök. — *A dézsmálások az érkező vonatoknál fordultak elő, az alatt, amíg a kocsikat az ipartelepre beállították. Ezt az utat most végig ellenőrizzük, hogy megakadályozzuk a bűncselekményt, vagy ha mégis megtörténik, könnyen behatárolhassuk az elkövetés helyét, idejét.*

Az érkező vonatot a kocsifelíró és a málházó közösen ellenőrzi. Az esetleges ólomhiányt azonnal pótolják, majd jelentik az esetet. 1979. január 1-től mozgó raktárnokot állítottak be, aki az állomástól az ipartelepekig kíséri figyelemmel a kocsi sorsát. *A szocialista brigádok vállalták, hogy váratlan ellenőrzéseket tartanak,* elsősorban saját brigádtagjaik szolgálati helyén, esetleg az öltözőben is. Az összefogás és a szemléleti változás azt eredményezte, hogy az idei év első negyedében már nem fordult elő köztulajdon elleni bűncselekmény, s a felvett kárjegyzőkönyvek száma is csökkent.

— A balesetek megelőzéséért mit tettek az állomáson?

— A balesetek elsősorban a kíméletlen tolatás, aláváltások következetében történtek — magyarázza az állomásfőnök. — Hogy ezentúl nemcsak az elvégzett munka mennyisége, hanem a minőség, az eszközök, az áru kímélése is döntő legyen, *a február 1-től meghirdetett munkaversenyben a baleset kizáró ok.* Ebben a munkaversenyben egyébként a kocsirendezőtől a raktárnokig, a váltókezelőtől a forgalmi szolgálattevőig egy-egy együttszolgáló túr teljes létszámmal részt vesz. *Azok a tolatásvezetők, akik nem okoznak balesetet, negyedévenként 700 forint célprémiumot kapnak.* Természetesen a gyakori oktatással is igyekszünk elérni a kitűzött célt. A szemlélet, ha lassan is, de megváltoztatható...

Nincs elnézés

— Előfordul-e munkaidő alatt szeszes ital fogyasztása? Milyen a munkafegyelem az állomáson? Amint hallottam, az egyik váltókezelői toronyban televíziót, a másikban tangóharmonikát talált az ellenőrzés.

— *Ellensége vagyok szolgálatban az alkoholnak* — hangzik a válasz. — *Én és a reszortvezetők rendszeres ellenőrzést tartunk, s ha valakit ittasan találunk, nincs elnézés, akármilyen szükség is lenne az illető munkájára. Ha kell, inkább magam beállok a helyére.* A legszigorúbb fegyelmi büntetéstől sem riadunk vissza, s a munkaerőhiány nem enyhítő körülmény, mert első a biztonság. A szigor, a határozottság eredményeként az év első hárrom hónapjában egyetlen fizetésnap sem okozott gondot az állomási dolgozók körében, s ezt a múlthoz képest sikernek lehet elkönyvelni. *Az ittassági jegyzőkönyvek száma egyébként 75%-kal csökkent.* A váltóőrhelyeken talált, nem odavaló tárgyakat azonnal elszállítottuk, bár — mint később kiderült —, egyik sem szórakozás, hanem eladás előtt, ideiglenes tárolás céljából kerültek a szolgálati helyre. A nem odavaló tárgyak eltávolítására mégis szükség volt, mert a velük való foglalkozás magában hordta a figyelmetlen munka lehetőségét.

Ha jó a légkör...

— A munkaerőhiány enyhült, de hogyan sikerült elérni?

— Megfelelő szervezéssel reszortvezetőket nyertem meg, akik olyan helyekről jöttek hozzánk, ahol bőviben voltak a jó szakembereknek. Kocsirendezőket a munkaközvetítő iroda irányításával kaptunk, s később már — *amikor látták, hogy érdemes maradni, mert jó a munkahelyi közérzet — ők maguk is hoztak embereket.* Átszervezéssel, saját javaslatomra Dunakeszi állomás kocsirendezőit a mi létszámunkba vettük át. Ott feladat híján gyakran még a kötelező munkaidőt sem tudták kitölteni, nálunk viszont nappal a dunakeszi járműjavítóban, éjjel pedig állomásunkon dolgoznak. Így a két tolatómozdonyhoz — ha kellő körültekintés árán is — de biztosítani tudjuk a személyzetet. *Mi is jól járunk, s nekik is magasabb lett a fizetésük.* Egyúttal vissza tudtuk adni a balassagyarmati kiküldötteket, sőt, módunkban állt kisegítő kocsirendezőt küldeni Rákosrendezőre.

Gond persze maradt, hiszen két forgalmi szolgálattevő tényleges katonai szolgálatra vonult be. Az állomásfőnök elismeréssel beszél a nyugdíjasokról, akik visszatértek, hogy pótolják a hiányt a kereskedelmi szolgálatnál.

Pelsőczy István

Dorottya és Lajcsi bohóc

Vidám farsangi műsor a kaposvári MÁV Nevelőotthonban

„Itt van a farsang, itt van a farsang ifjúság" harsant a kiáltás szombat délután a Kaposvári MÁV Nevelőotthon színpadán. A farsangi vidámság minden évben belopózik az öreg falak közé, most ami mégis különbözött az előzőktől, meghívták a fiú testvérintézetek jeles képviselőit *Bodrogolasziból, Répceszentgyörgyről* és *Kőszegről.*

Amikor a függöny felgördült, érdekes színpadkép ragadta meg a nézőket. A 14 éves *„Dorottya"* már műszempillát hord, de még piros csíkos térdzokniban jár, s talán a jövő Fonómunkás Színpadának reménysége. Z.-ből került ide, két testvére van. Otthon az „iskola mellé" járt, ezért kellett intézetbe adni. A színpadon szívből játszott. Bájosan és természetes könnyedséggel adta elő szerepét.

Dorottya után nyolc tagú énekkar lépett fel, majd a shakelők pillanatok alatt felforrósították a hangulatot a legújabb diszkómuzsikával.

Ezt csak fokozta az iskolások jelenléte. A legkiemelkedőbb szereplő *Lajcsi bohóc* volt, akit *Turcsik Katalin* alakított. Ő nemcsak kiváló asztaliteniszező, hanem jó karakterszínész is. Láthatólag élvezte a játékot, méltán megérdemelte a vastapsot. Sok jó hangú, jól mozgó gyerek szerepelt az előadásban, ami *Kiss Istvánné* tanárnő érdeme.

Március 11-én a szülőknek rendezték meg e műsort, az utolsó előadást március 12-én tartották a kislányok a város többi iskolásai részére, s a bevételt felajánlották a *Nemzetközi Gyermekév Szolidaritási Alapja* számára.

Incze Andrea
Kaposvár

Elit – koncepciók

Tőkés nézetek a marxista osztályelmélet és az osztályharc ellen

Kétezer évvel ezelőtt Menenius Agrippa római konzul kijelentette, hogy az emberek többsége *„teherhordó állat”*, amely képtelen hajcsárok nélkül élni. Napjaink polgári ideológusai már nem osztják fel az emberiséget állatcsordára és hajcsárokra, hanem *„elit”-re és tömegre.* Szerintük a politikai hatalom összpontosítása egy „rendkívüli képességű”, jól fizetett elit kezében nélkülözhetetlen eleme a kapitalista országok társadalmi életének.

A modern elitkoncepciók nem egyszerűen ismétlései a kizsákmányoló osztályok hagyományos ideológiájának. Szerzői a tudományos-technikai forradalomra, a jelenkor bonyolult társadalmi életére hivatkoznak, melyet csak *„az uralkodó osztályok kiválasztott vezetői”* irányíthatnak. Az elitelmélet az általános polgári társadalomfilozófia szerves része, amire a kommunistaellenes erők szívesen hivatkoznak, hogy ilymódon is rágalmazzák a szocialista országok társadalmi és politikai rendszerét.

Az elmélet osztálygyökerei

Melyek az elit-elmélet osztálygyökerei?

Lenin erről a következőket mondta: *„Mindenáron változtatni kell azon a képtelen, barbár, gyalázatos, felháborító és idejét múlt előítéleten, amely szerint az államot egyedül csak az úgynevezett „felsőbb osztályok”, egyedül csak a gazdagok, vagy akik iskolázottságuknál fogva a vagyonos osztályokba kerültek, vezethetik.”* Ez az előítélet eredményezte azokat a hallatlanul nagy erőfeszítéseket, amelyeket a rabszolgatartók, a feudális urak és végül a burzsoázia kifejtett, hogy uralmát igazolja.

A rabszolgatartó arisztokrácia ideológusa, *Platon*, kasztjának előjogait védve, hevesen ellenezte, hogy a tömeg, a „demos” részt vegyen az államvezetésben. A feudális urak erre vonatkozóan azt hirdették, hogy az engedelmesség a legfőbb erény. A hatalomra jutott polgárság szintén kereste a lehetőséget, hogyan csökkentheti a néptömegek szerepét a civilizáció fejlődésében. *Friedrich Nietzsche* írta, hogy a tömegek képviselik azt a színpadot a kiválasztottak számára, ahol az arisztokrácia aggályok nélkül fogadhatja az alacsonyrendű lényeknek, a rabszolgáknak, az eszköznek lealacsonyított, elnyomott és megalázott tömegeknek az áldozatait.

A tőkés társadalomban a kizsákmányoló osztályok az állam irányítását monopóliumuknak tekintik, a néptömegeket gazdaságilag és politikailag elnyomják. Ennek a helyzetnek az ideológiai igazolását keresik. *Az elnyomási és kizsákmányolási viszonyok abszolutizálását tükrözi az elitelmélet, amely igyekszik igazolni és örökkévalónak feltüntetni az uralkodó osztályokra és kizsákmányoltakra osztott társadalmat.*

Uralkodók és kizsákmányoltak

Herbert Aptheker amerikai publicista teljes joggal állapította meg: *„az elitarizmus a termelőeszközök magántulajdonán alapuló társadalom jellemző vonása, az uralkodó osztály gondolkodásmódjának lényege . . .”*

Az „uralkodó elit”-en számát tekintve kicsi, de társadalmi helyzeténél fogva nagyon erős csoportot értenek, mivel a kezükben összpontosul a teljes gazdasági és politikai hatalom a tőkés országokban. A finánccoligarchia gazdasági hatalmára támaszkodva uralma alá rendeli az államapparátust. A monopolkapitalizmus megteremti diktatúráját ; a kisebbség diktatúráját a többséggel szemben, a kapitalista monopóliumok diktatúráját a társadalommal szemben.

A néptömegek és a tőkések maroknyi csoportja közötti ellentmondások súlyosbodásának a következménye, hogy az uralkodó osztály mind nehezebben képes hatalmát megőrizni a polgári demokrácia keretei között. Ez pedig a totális kormányzati módszerekhez vezet.

A kapitalista országok politikai életének fasizálódásához mind gyakrabban szolgál érvül az elitkoncepció. Az „elitaristák” azt állítják, hogy századunk instabilitása miatt a demokratikus módszerek túlhaladottak, a közvélemény „illetéktelen” befolyása akadályozza a „kiválasztottakat” a „szakszerű” politika vitelében. *Az „erős elit” elmélet szerint lehetővé válik az ország belső ellenzékének elhallgattatása és nemzetközi viszonylatban az erőpolitika alkalmazása.*

Az elitelmélet különböző változatai feltételezik, hogy a társadalmi viszonyok bázisa és motorja a politikai viszonyok és a politikai hatalom. *A társadalom nem tudna meglenni irányítás nélkül* — mondja a koncepció egyik fő tétele. De ezt az irányítást nem az egész társadalom gyakorolja, hanem egy kisebbség. Ez a kisebbség a legkiválóbb, a legtapasztaltabb, a kormányzásra legalkalmasabb emberekből tevődik össze.

Kulcspozícióban az elit képviselői

A *„kiválasztott kisebbséghez”* való tartozás számos kiváltságot biztosít. Azért, hogy megőrizzék ezeket a kiváltságokat, a hatalmon levő kisebbség többé-kevésbé zárt és elszigetelt csoportba: *„vezető elitbe” tömörül.* Szembehelyezkedik a „nem privilegizáltak”, kísérleteivel, nehogy behatoljanak köreikbe. A vezetés funkcióit befolyásolva, az elit igyekszik a legnagyobb mértékben megerősíteni saját pozícióit, hogy bebizonyítsa létjogosultságát.

Ebben a helyzetben az állam a *„kiválasztottak kisebbségének”* a legfőbb eszköze. Az államszervezet kulcspozícióit az elit képviselői birtokolják. *Gaetano Mosca* olasz szociológus ezért nevezte el az elitet „állam-osztály”-nak.

„A társadalom rétegződése elitre és tömegre elsőrendű és alapvető feltétele egy társadalom civilizálódásának” — jelenti ki Mosca. — „Az elit hiánya egyértelmű lenne a társadalom megbetegedésével, vagy elzüllésével. A belső elkülönülés már a legalsó fokon megkezdődik és a társadalmi struktúra bonyolultabbá válásával fokozódik.”

Nem a gazdaság határozza meg a politikát — állítják az elitaristák —, hanem éppen fordítva. Szó szerint felújították a Marx előtti szociológia felszínes téziseit, amely nem látott túl a pártok és személyiségek összeütközésein, nem látta meg az osztályharc gazdasági hajtóerőit. *Az elitteória elsősorban a marxista osztályelmélet és az osztályharc ellen irányul.* Tagadja a társadalmi-gazdasági alakulat fogalmát, elködösíti az ember, ember által történő kizsákmányolásának folyamatát, figyelmen kívül hagyja a tulajdonviszonyokat. A jelenkori — osztályokra tagozódott — társadalom bonyolult és ellentmondásos struktúrájába a polgári szociológusok egyszerűen behelyettesítik az „elittömeg” alapformulát.

A hajdani *„hős” és „nép”* elmélet már nem felel meg a monopolista burzsoáziának, ezért az egész monopolista oligarchiát emelik a „hős” rangjára

(Folytatjuk)

Baranyai Zoltán

Ünnepi nagygyűlés a Törekvésben

A KISZ KB Vörös Vándorzászlajával tüntették ki az Északi Járműjavító KISZ-bizottságát

Az Északi Járműjavító MSZMP bizottsága, KISZ-bizottsága, szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetése a *Forradalmi Ifjúsági Napok* keretében a Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulója, a KISZ megalakulásának 22., felszabadulásunk 34. évfordulója alkalmából március 21-én ünnepi nagygyűlést rendezett a *Törekvés Művelődési Központban.*

A nagygyűlés az 1978—79-ben felvett KISZ-tagok fogadalomtételével kezdődött. Az ünnepi megemlékezést *Baloghné Kutas Márta,* az üzemi KISZ-bizottság titkára tartotta. Mint mondotta, az Északi Járműjavító fiataljai büszkén emlékeznek a Tanácsköztársaság eseményeire, amelyben tevékenyen részt vettek dicső elődeink, a MÁV Északi Főműhely dolgozói, *Csató Sándor, Erdős Márkusz, Jackwert Ede, Lantos Bertalan, Lukács Gyula, Fazekas József, Hegyi Lajos, Neményi Gyula* és többen mások. Forradalmi példájukat az üzem mai fiataljai híven követik, emléküket ápolják és iránt uk érzett hálájukat azzal róják le, hogy munkahelyükön mindig példamutatóan dolgoznak, odaadóan veszik ki részüket a KISZ-feladatok megoldásából s így munkálkodnak a szocialista haza építésén.

Ennek a fogadalomnak valóságtartalmára bizonyítóan utalt a nagygyűlés következő programpontja: *Pásztor György,* a Budapesti KISZ Bizottság titkára átadta az üzem fiataljainak múltévi jó munkájuk elismeréséül *a KISZ Központi Bizottsága Vörös Vándorzászlóját,* a vele járó 15 000 forint jutalmat és a Budapesti KISZ-Bizottság gratulációját. Hozzáfűzte: a zászlót ezúttal harmadszor érdemelték ki az Északi fiataljai — megszakítás nélkül három egymást követő évben.

Az üzem KISZ-bizottságának 12/A. számú és 8-as számú szervezete *a KISZ KB. dicsérő oklevelét* kapta.

Baloghné Kutas Márta titkár azzal vette át a zászlót, hogy az üzem KISZ-eseit további odaadó mozgalmi és gazdasági munkára kötelezi, híven az Északi Járműjavító ifjúmunkás hagyományaihoz.

Ezután *Balogh Sándor* üzemigazgató jutalmat adott át kiemelkedő politikai és gazdasági munkát végző 27 fiatalnak. Közülük heten az *Üzem Kiváló Dolgozója* kitüntetést kapták, huszan pedig *Igazgatói dicséretben* részesültek.

A nagygyűlés után a fiatalok klubestet tartottak a művelődési ház éttermében.

TAPASZTALATCSERE

NDK vasutasdelegáció a budapesti igazgatóságon

A budapesti és drezdai vasútigazgatóság vezető szakemberei között 1975. óta rendszeres a kapcsolat, minden évben tapasztalatcsere látogatást szerveznek. A közelmúltban *Demmler Hermann,* a szállítás és járműszolgálat igazgató helyettesének vezetésével érkezett delegáció a budapesti igazgatóságra. A vendégeket *Kiss Károly* igazgató fogadta.

A delegáció tagjai megtekintették többek között a Nyugati pályaudvart, majd tanulmányozták *Kőbánya* és *Kispest* állomások között az éberségi és vonatbefolyásoló berendezést, valamint a csm. rendszert. Meglátogatták ezen kívül a rajkai magyar—csehszlovák határállomást és ott behatóan tanulmányozták az alkalmazott technológiát, a műszaki kocsiátadást.

A magyar és az NDK vasúti szakemberek ezután közös tanácskozáson értékelték a látottakat és az együttműködés további lehetőségeit. A partnerek elhatározták, hogy a jövőben több alkalommal szerveznek műszaki tanácskozást a határállomások technológiájáról. Végezetül szerződést írtak alá az úttörővasutasok cserelátogatásáról.

Séra

Konténerek futószalagon

SZIBÉRIAI GYÁRTMÁNYOK A VASÚTVONALAK SZÁMÁRA

A tágas sztyeppén hatalmas üzemcsarnokok nőttek ki a földből, amelyekhez autóút és vasút vezet. Az új vállalat immár két esztendeje nemcsak fogadja a Szovjetunió számos körzetéből és a különböző országokból ideérkező rakományokat, hanem saját termékeit is eljuttatja a megrendelőknek.

Olajszállító tartálykocsi

— Eleinte az volt az elképzelés, hogy évi 21 500 azonos típusú tehervagont gyártunk — mondja *Vlagyimir Komarov,* az abakani vagongyártó egyesülés főmérnöke. — Ám az új vállalat lehetőségeit és a nemzetközi áruforgalom növekvő szükségleteit felmérve, a tervezők lényeges módosításokat eszközöltek. *Évente 24 500 vagont gyártunk, s bővítjük a választékot is.* A különféle vegyi termékek szállítására szolgáló tartálykocsikból két típust fogunk gyártani 4 és 8 tengelyes kivitelben. Most folynak a tárgyalások a *Lengyel Népköztársasággal* ugyancsak tartályok szállításáról.

Vlagyimir Komarov felhívta figyelmemet a dolgozószobájának egyik falát beborító térképre. *Európából Ázsiába a legrövidebb út a Szovjetunión keresztül vezet.* Leningrádot 10 000 km választja el Vlagyivosztoktól. Ez késztet sok országot arra, hogy rakományainak gyors szállítása érdekében jobban felhasználja a transzszibériai vasútvonalat. Míg 1970-ben 394 konténert szállítottak a transzszibériai vasútvonalon a partnerek számára, *most egy év alatt mindkét irányban több mint 100 000 konténert szállítanak.* S ez az elkövetkezendő években növekedni fog. Különösen a *Bajkál—Amur* vasútvonal építésének befejeztével, amikor lehetőség nyílik a Csendes-óceán második vonalon való elérésére. E fontos nemzetközi probléma megoldására a Szovjetunió már korábban megkezdte az előkészületeket.

— Az első termék, amelynek gyártását egyesülésünk megkezdte, az új konstrukciójú speciális konténerszállító kocsi volt — tájékoztat a főmérnök. — Az idén 1500 készül belőlük. S ha majd elkészül a főépület és befejeződik benne a gyártósor szerelése, kétszeresére emeljük a termelést. A Szovjetunióban egyedül a mi üzemünk gyártja ezt a terméket. Ez megtisztelő feladat. *A jelenleg használt 62 tonnás univerzális kocsira csupán két 20 tonnás konténer fér. A mi újdonságunkon három helyezhető el belőlük.* Ugyanakkor a pőrekocsin speciális szerkezet van a konténerek önműködő felerősítésére. Ennek megtörténte után a konténereket nem kell lekötözni. *Ugyanerre a kocsira 10, 20 és 30 tonnás konténerek rakhatók bármely kombinációban.* A szovjet konstruktőrök által megalkotott változat világviszonylatban a legtökéletesebb. A pőrekocsi igen egyszerűen gyártható, s bármilyen éghajlati viszonyok között üzemeltethető.

Első külföldi vizsgáztatói a kubai vasutasok lesznek: a Szabadság szigetére az idén 50, a következő évben pedig további 100 pőrekocsit fogunk szállítani.

1979 végén megkezdi működését az egyesülés újabb üzeme, ahol 11 típusú univerzális konténereket fognak gyártani, közülük a legnagyobb szériában az egyajtós, 20 tonnás konténert. *Az abakáni konténereket úgy konstruálták, hogy minden szállítási ágban, bolygónk bármely pontján használhatók legyenek.* Megkülönböztető vonásuk a fokozott légmentesség és szilárdság.

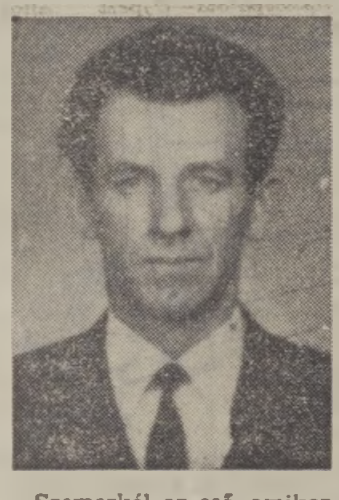
— Az üzem első részlegének beindítása évi 16 000 konténer gyártását teszi lehetővé — jegyzi meg Vlagyimir Komarov. — Hasonlítsa csak össze: az Egyesült Államok legnagyobb, *Los Angelesben* levő konténerüzeme ugyanennyi konténert, a japán *„Alna-Koki”* pedig 15 000-et gyárt. Nálunk azonban az első részleg után üzembe helyezik a másodikat.

A tizenegyedik ötéves tervben pedig, amikor elkészül a hűtőkonténereket gyártó üzem — ehhez a hűtőberendezéseket a testvéri Csehszlovákiából kapjuk majd — *a gyár évi termelése eléri az 50 000-et.*

V. Ivanov,
az APN tudósítója

Segédmunkásból elismert szakmunkás

Egy boldog ember — Boldogról



Szemerkél az eső, amikor belépek a hatvani vontatás tmk-műhelyébe. *Kepes László* lakatossal csendes helyiségben beszélgetünk. Szűkszavú, minden szót megfontoló emberrel ülök szemben.

— Boldog községben születtem 1929-ben, tizen voltunk testvérek. Szüleim néhány hold földön gazdálkodtak s abból kellett megélnünk, ami megtermett. *Tanyán laktunk, télen bokáig érő sárban gyalogoltunk be az iskolába.* Volt úgy, hogy a megáradt folyóba kellett belegázolni, mert a hídnak nevezett tákolmányt elvitte a víz...

— Miként lett a tanyasi fiúból vasutas?

— Kevés volt a föld, nem láttam otthon biztosítva a jövőmet. A vasúthoz való vonzalom nálunk már hagyomány volt: két bátyám és három sógorom dolgozott a MÁV-nál.

— *Segédmunkásként, 1950-ben kezdtem és minden munkafolyamattal meg kellett ismerkednem. 1963-ban letehettem a géplakatosi vizsgát.* Kétszer részesültem kiváló dolgozó kitüntetésben, a műhelyben pedig szakszervezeti bizalminak választottak meg. Egyebek közt műhelybizottsági tag vagyok, egyben az 1962-ben alakult *Makarenko* szocialista brigádnak vezetőhelyettese. A brigádunk már a megalakulását követő évben oklevelet nyert, majd zöld-, azután a bronzkoszorú következett, amelyet azóta minden évben elnyertünk.

— Mivel szolgáltak rá a kitüntetésekre?

— Bárhová hívtak bennünket, mi szívesen mentünk! Mind az iskolák, mind a játszóterek építéséhez. Például, amikor *Darnyik Béla,* a műhelyfőnökünk szólt, hogy a 4. számú általános iskolában kilyukadt a főzőüst, és nincs *aki a javítást elvállalja, munkaidőnk leteltével az egész brigád egy emberként jelentkezett!* Éjfélre végeztünk a 200 literes üst javításával.

— Család?

— Két lányom van. Egy apának örömet jelent, hogy a gyermekei középiskolába járnak, tanulhatnak, nem úgy, mint az én fiatalságom idején. A feleségem már 43 éves, és a gyárban most végzi a konzervipari szakiskolát.

— Ha újra kezdhetné...?

— Én akkor is a vasúthoz jönnék. Nálunk jó a munkahelyi légkör, azt tartjuk: *egy mindenkiért, mindenki egyért!* A csoport- és a brigádvezetőnknek kitűnő kollektívát sikerült összehozniok.

Morvai János lakatos a brigád nevében is, ekként vélekedik munkatársukról;

— Megbízható kolléga, akire mindig számítani lehet!

Gódor László, a vontatás főnöke szerint pedig:

— *Kepes László szerény, szorgalmas dolgozónk, aki munkatársaival mindig megérteti magát. Segédmunkásból lett vérbeli vasutassá, és ma már a szakmunkást megillető munkáknál is helytáll.* Nálunk a tmk-lakatosműhelynek különleges feladata van: ők a vontatás mindenesei! S a szocialista brigádjuk, hosszú évek óta, előkelő helyet foglal el.

Kovács László

Kőszegen tanácskoztak a vasutas sportvezetők

A vasutas sportmozgalomban már hagyománynak számít, hogy az év első negyedében szakmai munkaértekezletre ülnek össze a sportegyesületek vezetői.

Az idén a Vasutasok Szakszervezete Kulturális, Agitációs, Propaganda és Sportosztályának szervezésében, s a Szombathelyi Haladás vendégszeretetét élvezve, *március 13—15-ig Kőszegen találkozott huszonegy egyesület elnöke és gazdasági vezetője.*

A tanácskozáson, melynek fő feladata volt az elmúlt évi munka értékelése, és az elkövetkező időszak tennivalóinak a meghatározása, megjelent és az egyetemes magyar sportról átfogó tájékoztatást adott *Páder János*, az OTSH elnökhelyettese. Tájékoztatójában kitért a vasutas sport meghatározó szerepére, majd részletesen szólt arról, hogy a vasutas sportolóknak mit kellene teljesíteniök a világversenyeken és a moszkvai olimpián.

Találkozott a sportvezetőkkel *Koszorús Ferenc* főtitkár is, aki ésszerű takarékosságra, az eredmények megtartásával a kiadások csökkentésére szólított fel.

A program további részében a szakmai versenyek, a nemzetközi találkozók megrendezésével, s a sportkoncepcióból adódó feladatok végrehajtásával kapcsolatos teendőket beszélték meg a sportvezetők.

A tanácskozás gyakorlati foglalkozással zárult. A résztvevők *Velem* község határában felkeresték a 363 méter magas hegycsúcson 25 évvel ezelőtt elhelyezett, a vasutasok által alapított „Kék Túra" útvonal kiinduló pontját jelző emléktáblát.

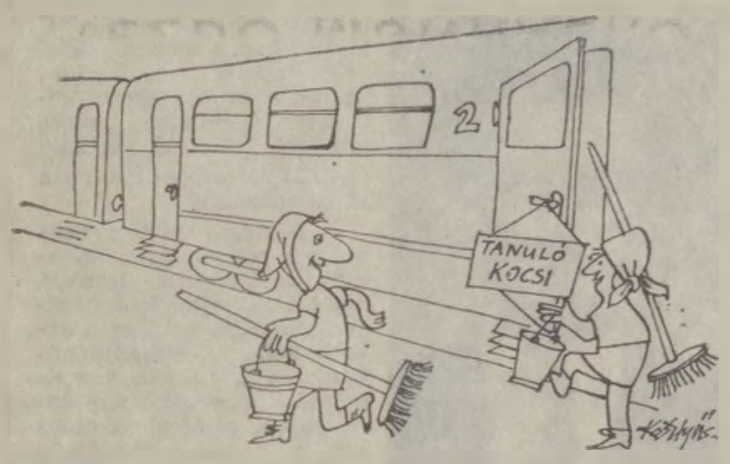
Az MHSZ főtitkára megjutalmazta a ferencvárosi tartalékos klubot

Ünnepi nagygyűlésen emlékezett a tavaszi forradalmi évfordulókra a ferencvárosi csomópont MSZBT-tagcsoportja és az MHSZ-szervezet tartalékos és lövész klubja. A vasutas művelődési házban rendezett ünnepségen *Krecska János*, a csomóponti pártbizottság szervező titkára mondott beszédet. Méltatta a 60 éve kikiáltott *Magyar Tanácsköztársaság* honi és nemzetközi jelentőségét és a szovjet—magyar barátságnak a korabeli forradalmi események kapcsán kialakult gyökereit.

Nagy taps fogadta azt a bejelentést, hogy az MHSZ főtitkára a helyi tartalékos klubot tárgyjutalomban, *Krecska Jánost* pedig dicséretben részesítette, a honvédelmi szervező- és nevelőmunkában végzett, kiemelkedő tevékenységéért. Ezt követően a forradalmi évfordulók tiszteletére a közelmúltban rendezett lövészverseny eredményeinek az ismertetésére, majd kerületi- és klubtitkári dicséretek és jutalmak átadására került sor.

A csomópont MHSZ-szervezetének lövészcsapata a kerületi lövészversenyen első helyezést ért el, így elsőként nyerték el a Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulója tiszteletére alapított vándorserleget.

KEZDŐ MUNKAERŐ



— Liza néni nem vállalná el a korrepetálásomat takarításból
(Kesztyűs Ferenc rajza)

A Tanácsköztársaság 133 napja

Fotó- és plakátkiállítás a Landler művelődési házban

A *Magyar Tanácsköztársaság* 60. évfordulója tiszteletére fotódokumentációs kiállítást rendeztek a *Landler Jenő Művelődési Házban*. A Tanácsköztársaság 133 napjának legjelentősebb eseményeit bemutató képeken kívül kiállították a helytörténeti kör gyűjteményeit is, amelyek az 1919-ből származó írásos emlékek voltak.

Az üzem KISZ-bizottsága — a művelődési házzal közösen — plakátpályázatot is hirdetett erre az alkalomra. A legérdekesebb plakátokat ugyancsak ezen a kiállításon mutatták be. *(Képünkön a kiállítás látogatóinak egy csoportja látható.)*

SPORTVERSENY GYERMEKEKNEK

A dombóvári fatelítő főnökség *Jubileumi Vörös Október* szocialista brigádja a nemzetközi gyermekév tiszteletére, a *FAVÉD Sportegyesület* segítségével, teke és sakk sportágakban versenyt rendezett az újdombóvári általános iskola felsőtagozatos diákjai részére, amelyen az iskola 84 tanulója vett részt.

A győztesek díjait ünnepélyes külsőségek között adták át.

A 60. évforduló tiszteletére

Járőrverseny szocialista brigádoknak

A MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal *Baross Gábor* MÁV kiváló és a *Váczi Mihály* ezüstjelvényes szocialista brigádjai március 25-én, a Tanácsköztársaság megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére nagy sikerű járőrversenyt rendeztek.

Az *Asztalos János* emlékparkban megrendezett versenyen 23 csapat (3 tagú) indult.

A friss levegő és a kellemes tavaszi napsütés jótékony hatása fokozta a „versenylázat". A versenyzőket ötperces időközökben indították. A terepen 5 állomást — sorrendben : lövészet (légpuskával bukó alakra), gránátdobás, kislabdadobás, eü.-állomás és politikai totó — kellett érinteni. A totó a 60. évforduló kérdéseivel foglalkozott, az eü.-állomáson pedig munkavédelmi, illetve elsősegélynyújtó kérdésekre kellett válaszolni.

Az elérhető maximális pontszám volt 46. Az első helyen végzett csapat 41, az utolsó helyen végzett csapat 23 pontot szerzett, tehát ötvenszázalékos eredménnyel fejezte be a versenyt.

A verseny befejeztével *Ürögi József*, a Vasúti Főosztály szb-titkára nyújtotta át a díjakat az első ot helyezett csapatnak.

HÍREK

— **Író-olvasó találkozó.** A szolnoki járműjavító művelődési házában március 16-án író-olvasó találkozót rendezett a szocialista brigádklub. A klub vendége ezúttal Móricz Zsigmond lánya, Móricz Virág írónő volt, aki felidézte a realista író és ember emlékét. A találkozón kétszázan vettek részt.

Kenguru

Nekünk csak ez jutott munkásszállításra

— **Véradóakció.** A mátészalkai körzeti üzemfőnökség dolgozói gyűlésen tiltakoztak Kína vietnami agressziója ellen. Az üzemfőnökség Vöröskereszt-szervezete a városi Vöröskereszt-szervezettel közösen — véradó akciót szervez. A vért a vietnami kórházaknak ajánlják fel.

— **Főkalauzok felajánlása.** A budapesti igazgatóság vizsgáló főkalauzainak Ságvári Endre szocialista brigádja elhatározta, hogy a nemzetközi gyermekév alkalmából ezer forintot fizetnek be a nemzetközi szolidaritási alapra. A brigád ezen kívül ebben az évben többlet társadalmi munkát vállal, amelynek értékét a szegény sorban élő gyermekek javára ajánlják fel.

VASÚTI VÁGÁNY-GEOMETRIA

A könyv újszerűen, komplex szemléletben tárgyalja az íves vágányt meghatározó paraméterek számítását. Ez a mű nemcsak a hazai, hanem külföldi vonatkozásban is biztos érdeklődésre tarthat számot.

— **Társadalmi munka.** Bánréve állomás József Attila szocialista brigádja a bánrévei vasutas sportkör öltözőjének építkezésénél az elmúlt évben 640 óra társadalmi munkát végzett. Elvállalták a festést, meszelést és a vízvezeték beszerelését.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjasklubjának 50 tagja a napokban Lentibe utazott a Sólyom László Művelődési Ház nyugdíjasklubjának meghívására. A vendégeket a helyi általános iskola táncscsoportja szórakoztatta, majd diafilmen mutatták be Lenti várossá avatásának eseményeit. Utána fehér asztal mellett beszélgettek a lenti és a kanizsai nyugdíjasok.

— **Ismeretterjesztés.** Tapolcán a Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjasklubjának tagjai részére Raguza város nevezetességeiről tartott diafilmvetítéssel egybekötött előadást Jósja H. Gyula, a Bakonyi Bauxitbánya Vállalat nyugalmazott gazdasági vezetője.

— **Teadélután.** Beműségés ünnepség színhelye volt március 12-én a Nyugati pályaudvar személypénztár-főnöksége. A nemzetközi nőnap alkalmából a Dózsa György, a Hámán Kató és a Tyereskova brigádok teadélutánon látták vendégül nyugdíjas munkatársnőiket. A találkozón megjelentek az állomás társadalmi és gazdasági vezetői is.

— **Ifjúsági klub.** A hatvani Liszt Ferenc Művelődési Házban a közelmúltban ifjúsági klub alakult. Színes programjai között kéthetenként aktuális politikai és közéleti kérdések megvitatása is szerepel.

— **Kiállítás.** A Magyar Tanácsköztársaság 60. évfordulója tiszteletére a szombathelyi oktatási főnökség KISZ-alapszervezete húsz tablóból álló kiállítást rendezett. A tablókon a nagy történelmi esemény képei, emlékei láthatók.

VENTILLÁTOROK

Az évek óta nélkülözött szakkönyv kettős célt szolgál: egyrészt az üzemmérnököknek és technikusoknak nyújt segítséget a ventillátorok üzemeltetésével, szabályozásával kapcsolatban, másrészt útmutatást ad a tervező-fejlesztő szakemberek számára.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A munkahelyi demokrácia fejlesztésének fontos feltételei. (Folytatása a 26. függőlegesben). 13. Győr-Sopron megyei község. 14. Afrikai főváros. 15. Megfelelő. 16. Képzőművészeti alkotás. 18. Bánatos. 20. Volt portugál gyarmat Indiában. 21. Maró folyadék. 23. Az egyik oldal. 25. Vallásrövidítés. 27. A Szöktetés a szerájból c. opera egyik szereplője. 28. Cigányok, cigányul. 30. ... Karel, cseh író és kritikus. 33. Olasz város Róma közelében. 35. Betűpótlással régi büntető eszköz. 36. Az egyik megyénk. 38. Jól tart. 39. Baranyai helység. 40. Ázsiai főváros. 42. Kisázsia és Északkelet-Afrika egyik nagy nyelvcsoportja. 43. Becézett női név. 44. Már szinte nem is mondja. 46. Kalap, németül. 47. Igekötő. 48. A 48. függőlegessel a harang hangja. 49. Idegrendszeri. 51. Tetejére. 52. Semiramis férje. 54. Európai határfolyó. 55. Kimondott betű. 57. Dél-tiroli város. 58. Tenor, végek nélkül. 59. Rag. 60. A dohányos teszi. 62. Csíp. 63. A Duna mellékfolyója. 64. Római 501. 65. Virágtartó. 67. A németek gúnyneve a francia nyelvben. 69. A hét vezér egyike.

Függőleges: 1. Az egyik szülő. 2. Lökőrud a biliárdban. 3. Tüzet lokalizál. 4. A lítium vegyjele. 5. Állati lakhely. 6. Takarmánygabona. 7. Belső-Ázsiában élt török nyelvű nép. 8. A juh hímje. 9. N. S. 10. Római 6. 11. Belga a közepén. 12. Nem fémes elem. 17. A görög ábc egyik betűje. 19. A turkesztáni medence főfolyója. 21 Szedd le róla a keresztvizet! 22. Út, latinul. 23. Nagyobb pálca. 24. Étel. 27. Tolna megyei község. 29. ... Endre, neves operaénekes volt 31. Kiválasztott (francia). 32. Eszmél. 34. Kísértet, szellem (latin). 36. Nem szelíd. 37. Tompán fojtottan a zenében. 40. Asszír-babiloniai király volt. 41. Félelem. 44. Ellentétes kötőszó. 45. Francia ügynök. 48. Lásd 48. vízszintest. 50. Irodalmár. 53. Latyakos. 56. Kerek szám. 59. A virág része. 61. Zamatta. 63. Végtelenül sóher! 64. Szétrombol. 66. Az asztácium vegyjele. 68. Csúz szélei. 69. Bizalmas megszólítás. 70. Mint 66. függőleges.

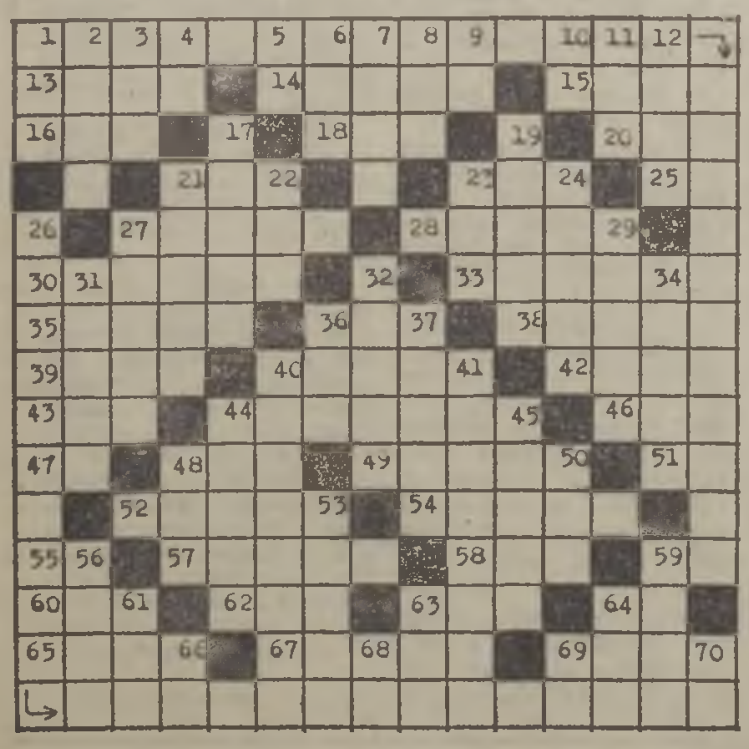
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 26. függőleges.

Beküldési határidő: 1979. április.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Hálóterves vonalkorszerűsítés. A vágányzáras idők rövidítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 5. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Széles Andrásné, Fényeslitke, Lenin út 10., 4621; Hőgye Imre, Békéscsaba, pft. főnökség, 5600; Boda Béla, Miskolc, Katowice u. 5., 3526; Sinkó László, Szombathely, Petőfi út 41., 9700; Zrínyi Ilona szocialista brigád, Záhony, MÁV Gépesített Rakodási Főnökség, 4625.



A 60. évforduló tiszteletére

Ötven brigád vetélkedője Szombathelyen

A szellemi vetélkedő résztvevőinek egy csoportja

Szombathelyen, a Magyar Tanácsköztársaság 60. évfordulója tiszteletére vetélkedő sorozatot rendeztek, amelynek szervezését, a vasutasok Haladás Művelődési Házának vezetői is segítették. A résztvevő ötven csapat tagjai a szombathelyi járműjavító üzemben, valamint a megyeszékhely vasúti csomópontjának különböző szolgálati helyein dolgoznak. Az elődöntőket Szombathelyen és Pácsonyban rendezték. A jó előkészítésnek köszönhető, hogy 23 brigád jutott tovább és került a döntőbe, amelyet március 21-én, a művelődési otthon nagytermében rendeztek.

A műsorvezető *Szalóki József*, a művelődési ház igazgatója volt. A zsüri elnöke *Németh Gyula*, a területi bizottság kulturális- és sportbizottságának a vezetője, titkára pedig *Gerse János*, a szombathelyi Forradalmi Múzeum igazgatója volt. A vetélkedő első három helyére a szombathelyi járműjavító csapatai kerültek. Első a *Ságvári Endre*, második a *Sallai Imre*, harmadik pedig a *Diesel Alfréd* szocialista brigádok versenyző tagjai.

A győztes csapat 1200, a második 900, a harmadik 600 forint jutalmat kapott.

Sz. Jakab

Halálozások

Március 19-én, 46 éves korában váratlanul elhunyt Schram Géza, a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete ügyvezető elnöke, a vasutas szakszervezet központi vezetőségének tagja. Vasúti szolgálatát Ferencvárosban kezdte. Rendelkező forgalmi szolgálattevő volt, majd a budapesti igazgatóság menetirányítója lett. Közéleti tevékenysége és politikai aktivitása alapján megválasztották az igazgatóság párttitkárának. Onnan a Vasúti Főosztályra került, a személyzeti szakosztály főelőadója lett. Később kinevezték a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete ügyvezető elnökének.

Hamvasztás utáni búcsúztatása április 3-án volt, a Farkasréti temetőben.

★

Március 29-én, 65 éves korában, elhunyt Krekó Ferenc, a Vasutasszakszervezet társadalombiztosítási osztályának egykori vezetője. Negyvenkét évig dolgozott a MÁV-nál. 1948-ban került a vasutasszakszervezethez politikai munkatársnak. Később a szakszervezeti központ különböző vezetői funkcióiban tevékenykedett. 1959-ben nevezték ki a VSZTO vezetőjének. Tulajdonosa volt többek között a Munka Érdemrend ezüst fokozatának és a Szocialista munkáért érdemérmenek.

Temetése április 12-én lesz a Rákospalotai temetőben.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI. Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1961 Bpest VII. Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: dr Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Előfizetési díj egy évre: 26.— Ft
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—1403 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. ÁPRILIS 23.

Határforgalmi verseny

Hatodszor is Rajkára került a vándorzászló

Rajka üzemváltó határállomást három éve adták át rendeltetésének. Azóta a magyar—csehszlovák vasúti határátkelőhely dolgozói közös munkaversenyben vesznek részt. Az eredményt félévenként értékelik. A magyar vasutasok az idén áprilisban hatodszor vehették át a győztesnek járó vándorzászlót.

Kassai Zoltán, az üzemváltó állomás főnöke elmondotta, hogy a versenyvállalásokat három pontban fogalmazták meg. Eszerint a legfontosabb célkitűzés a vonatok összeállítási idejének betartása, a tehervonatok gazdaságos terhelése és a napi vonatközlekedési terv minél pontosabb teljesítése volt. Az első és a harmadik vállalási pontot a rajkaiak teljesítették eredményesebben. A vonatok gazdaságos terhelése a csehszlovák kollégának sikerült jobban.

Az idei tervek szerint az üzemváltó állomás dolgozóinak naponta 16 pár ki- és belépő vonatot kell továbbítaniok. Ez öt százalékkal több munkát jelent a tavalyinál.

Városukat segítik

Szarvasiak a tisztaságért

Szarvas készül a tavaszra: lakói a vasutasokkal és a Volán dolgozóival együtt szeretnék még szebbé tenni városukat. Kiváltképp a tisztaságra ügyelnek.

Az utóbbi években épült buszmegálló Békés megye egyik legszebb új alkotása. A tisztaság, a rend, és a fegyelem a Volán valamennyi dolgozójának érdeme. A belső épületekben tilos a dohányzás; *ha pedig az Utasellátó helyiségébe megyünk, mintha patikába lépnénk.* Részeget ott nem találunk. A jegyvizsgálók nem állják útját az utasoknak, bárki beszállhat az induló autóbuszokba, még akkor is, ha nincs jegye.

A dolgozók vállalása továbbra is az, hogy mindent megtesznek a tisztaságért, igyekeznek példát venni Szarvas város rendjéről, ápoltságáról.

Az együttes ülés napirendjén

a kollektív szerződés módosítása

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége és a bizalmi küldöttek együttes ülésére április 12-én került sor Budapesten a SZOT-székház tanácstermében. Az ülés napirendjén szerepelt:

— A MÁV Kollektív Szerződés 1978. évi végrehajtásáról készült jelentés és 1979. évi módosítása.

— Beszámoló a MÁV 1978. évi szociális és munkavédelmi tervének teljesítéséről, a MÁV 1978. évi munkavédelmi tevékenységének értékelése, a MÁV 1979. évi szociális és munkavédelmi terve.

— Beszámoló jelentés a MÁV 1978. évi szociális és kulturális alapjának felhasználásáról, valamint az 1979. évi szociális és kulturális alapjának felhasználási terve.

Az ülést *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg, majd *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója egészítette ki az írásos anyagot.

— *Kollektív szerződésünk a maga sajátos eszközeivel, a munkáltatói és a dolgozói érdekek összehangolásával, segíti feladataink megoldását* — mondotta bevezetőjében. — *Olyan fontos kérdéseket szabályoz, mint a munkaidő beosztás, a pihenőidő biztosítása, a munka díjazása, az erkölcsi és anyagi ösztönzés és még lehetne tovább sorolni a szabályozási körébe tartozó kérdéseket.* A munkaügyi szabályozásban betöltött szerepét és jelentőségét növeli az a sajátosság, hogy nálunk a munkáltatásnak szinte valamennyi formája megtalálható. A központi szabályok gyakran csak keretrendelkezést tartalmaznak. A sajátos üzemeltetési körülményekhez a kollektív szerződésben kell e szabályokat adaptálni, és konkrét tartalommal megtölteni.

A szabályok megalkotásában a dolgozók aktívan részt vesznek, melyet az üzemi demokrácia fórumain intézményesen biztosítunk. Az ott előterjesztett anyag már tartalmazza azokat az észrevételeket, illetőleg javaslatokat, amelyek a szolgálati helyeken és a területi tanácskozásokon elhangzottak.

A vezérigazgató ezután a MÁV gazdasági feladatainak teljesítése tükrében vizsgálta a kollektív szerződés végrehajtását. Röviden ismertette: *hogyan dolgoztunk 1978-ban és milyen feladatok állnak előttünk ebben az évben.* A vállalati nyereség várható alakulásával kapcsolatban felhívta a figyelmet arra, hogy az alacsonyabb lesz a múlt évinél.

A munkaerőhelyzetről szólva kifejtette, hogy mivel kevés újfelvételesre számíthatunk, a *belső tartalékok feltárásával kell a létszámhiányt pótolni.* A szolgálati vezetőknek arra kell törekedniük, hogy a meglevő munkaerőt ott és olyan munkakörben foglalkoztassák, ahol a legszükségesebb. *Sokáig az már nem tartható, hogy egyes állomásokon a dolgozók leterhelése az 50 százalékot sem éri el.* Ugyanakkor ezeken a helyeken a felhasznált túlórák következtében az átlag kereset meghaladja a vasúti átlagot.

A múlt esztendőben egyébként közel 13 millió túlórát használtunk fel. Ez a bázishoz viszonyítva félmillió munkaóra növekedést jelent. A MÁV egy dolgozóra vetített túlóra felhasználása lényegesen meghaladja a népgazdasági átlagot. Ebből arra lehet következtetni, hogy a vasutasok nagyobb igénybevételnek vannak kitéve. Ez azonban csak részben igaz. Sajnos, különösen az állomási, továbbá a forgalmi és a vontatási utazóknál még mindig sok a meddő idő.

Érintette a vezérigazgató a bérezés alakulását, a fejlesztés lehetőségeit, majd a dolgozókat leginkább érintő pihenőidővel foglalkozott.

— *A vitára bocsátott tervezettel kapcsolatban több javaslat, észrevétel érkezett a heti pihenőnapra vonatkozó szabály egyszerűsítésére, pontosítására.* Az előző szabály tapasztalatai, az észrevételek, s a tett intézkedés hatását is figyelembe véve a szakszervezettel közösen készítettük el a pihenőnapra vonatkozó új szabálytervezetet. *Ez egyértelműen kimondja, hogy a heti pihenőnapot ki kell jelölni. Rögzíti azt is, hogy egy pihenőnapnak vasárnapra kell esni.* Egyértelműen kimondja, hogy 12/24-es forduló-szolgálat esetén a dolgozó heti pihenőnapját közbeváltással kell kijelölni és kiadni. A közbeváltás ösztönzésére már eddig is tettünk intézkedést, most pedig folyamatban van egy átfogóbb ösztönző rendszer kidolgozása. Ezzel előreláthatóan nagyobb számban tudjuk majd kiadni dolgozóinknak természetben a heti pihenőnapot. Ahol pedig a természetben történő kiadásra nem lesz lehetőség pénzben történő megváltásra kerül sor, melyet a tervezet is tartalmaz.

Jelentős előrelépés, hogy mindenki könnyen meg tudja állapítani: *a heti pihenőnapon végzett munkájáért menynyi díjazás illeti meg.* Ezzel úgy gondolom, hogy a munkaügyi vitákat is sikerült kiküszöbölnünk. A szabály gyakorlati alkalmazásához rövid időn belül részletes végrehajtási utasítást adunk ki, mely egyértelműen szabályozni fogja az elszámolási kérdéseket.

Szűcs Zoltán befejezésül megállapította, hogy a kollektív szerződés a munkáltató és a dolgozói érdeket egyaránt figyelembe véve, szabályaival jól szolgálja az alapvető feladatok végrehajtását. Megalkotása óta a vasutasok alaptörvényévé vált, szükségletét ma már senki sem vitatja. Előnye, hogy az üzemi demokrácia fórumain kell be-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Májusi köszöntő

Kilencven évvel ezelőtt, *a II. Internacionálé alakuló kongresszusa 1889-ben, Párizsban elhatározta, hogy május elsejét, mint a munkások nemzetközi szolidaritásának napját megünneplik, s ezt minden évben megismétlik.* Annak idején két aktuális probléma adott nyomatékot az általános jellegű szolidaritási demonstrációnak. Egyrészt a nyolcórás munkanap követelése, másrészt a három évvel korábbi haymarketi véregnzés áldozatainak emléke előtti tisztelgés, vagyis a közösségvállalás az amerikai munkásosztállyal.

Május elsejének azóta is mindig időszerű politikai tartalma van, azon túl, hogy ébren tartja és terjeszti a nemzetközi munkásosztály összetartozásának, szolidaritásának nagyszerű eszméjét.

A szolidaritási eszme általános elvének és az időszerű politikai harcnak összekapcsolása magyarázza, hogy e nagyszerű hagyomány semmit sem veszített frisseségéből. Ma ugyanúgy alapvető eleme a munkásság összetett, sokrétű harcának, mint kilenc évtizeddel ezelőtt volt.

Május elsejét egyre többen ünneplik a világban, s ez nemcsak a nemzetközi munkásosztály számbeli gyarapodásának következménye, hanem elsősorban politikai befolyásának, vonzásának növekedéséből fakad. *A nemzetközi munkásosztály ma már kétségkívül a társadalmi a társadalmi haladás hatalmas vezető és mozgató ereje, a történelmi események középpontjában áll.* Politikai, morális értékeit — mint például a nemzetközi szolidaritás eszméjét — mind szélesebb tömegek vallják magukénak. A szolidaritás gondolata és gyakorlata nem kopott meg a múló évek folyamán, sőt mindig újabb és újabb elemekkel gazdagodott.

Hazánkban hatvanezer budapesti munkás felvonulása nyitotta meg sorát a magyar május elsejék történetének, 1890-ben. Az ünnepen szólni kell arról, hogy *60 évvel ezelőtt, a Tanácsköztársaság idején köszönhette az ország proletariátusa első ízben szabad hazában május első napját,* amelyet a proletárdiktatúra törvényes ünneppé nyilvánított. 1919 felejthetetlen májusát akkor még nem követhette a többi hasonló. Az ellenforradalmi rendszer 25 éves könyörtelen elnyomása a május elsejék megünneplését is megtiltotta.

A nehéz harcokban eltelt negyedszázad után 1945-ben végre ismét sor kerülhetett május elseje szabad megünneplésére, amely ettől az időtől végérvényesen az egész magyar nép ünnepévé válhatott.

Felvetődik a kérdés, hogy a mai korban *megváltozott-e a munkásnemzetköziség tartalma?* Tény, hogy a megalkuvás, az opportunizmus, a túlerő nemegyszer vágott léket rajta. Nemegyszer próbálták kivetkőztetni eredeti mivoltából, de hiába.

Május 1. tartalma a nemzetközi munkásmozgalom fejlődésével együtt gazdagodott. Kezdőzött a nyolcórás munkanap, a törvényes munkásvédelem követelésével, folytatódott a politikai hatalomért való küzdelemmel. Jelszavai közé került a béke, az általános politikai sztrájk, a tettekben megnyilatkozó nemzetközi munkásszolidaritás.

A munkásosztály és minden elnyomott érdeke az egész földkerekségen ma is egy és oszthatatlan: *a kizsákmányolás megszüntetése, a békés, boldog élet.* Olyan társadalom felépítése, amelyben megszűnik a kizsákmányolás, a dolgozók szabadon és biztonságban élhetnek.

Természetesen ugyanakkor az is igaz, hogy a munkásnemzetköziség ma más formában jelenkezik, mint évtizedekkel ezelőtt. Olyan korban élünk, amikor az emberiség fejlődésében a haladás és a reakció erői mind fokozottabb összeütközéshez, nagy társadalmi sorsfordulókhoz érkeztek.

Az imperializmus, a reakció minden módszert és lehetőséget felhasznál. Latba veti egész gazdasági és politikai erejét, hogy megakadályozza további visszaszorítását és megtartsa, illetve rendszerezze előbbi pozícióit. *Eszközei közé tartozik a gazdasági kényszer, a zsarolás, a politikai manőverezés, a fellazítás, a háborús feszültségszítása, sőt az agresszió is.*

Éppen ezért ma minden eddiginél nagyobb szükség van a munkások nemzetközi összefogására, a dolgozó tömegek elszánt, megalkuvás nélküli, a terrorral is bátran szembeszálló harcára. Szükség van valamennyi haladó erő egyöntetű fellépésére azokban a döntő sorskérdésekben, amelyek az egész emberiség biztonságát és jövőjét érintik.

Ha május 1. jelszavai szinte az egész világon hasonlóak is, az ünneplés módja korántsem egyforma. Az egyik országban békés építés, a másikban sztrájkok, tüntetések, a harmadikban fegyveres harcok közepette emlékeznek május 1-re.

A világszerte ünneplők, harcolók más-más nyelven beszélnek, nemegyszer a világ dolgairól is eltérők véleményeik. És mégis egyek! *Összefogja őket a proletariátus szolidaritása és internacionalizmusa.*

A költészet napja

Szavalóverseny Siófokon

A pécsi igazgatóság területén a Költészet napja tiszteletére szavalóversenyt hirdettek. A siófoki *Kék Balaton* szocialista brigád ötlete alapján a területi művelődési bizottság javasolta a verseny rendezését.

A március 14-én, Siófokon tartott elődöntőn 28 vasutas fiatal vett részt. Innen tizenöten kerültek a döntőbe, amelyet a siófoki Dél-Balaton kulturális központban rendeztek. A legtöbben *Barcsról, Sárbogárdról, Pécsről, Dunaújvárosból, Nagykanizsáról* és *Gyékényesről* érkeztek. A vetélkedést *Biró Sándor*, Siófok állomásfőnöke nyitotta meg. A tizenegy tagú zsüri elnöke *Fodor András*, kétszeres József Attila-díjas költő volt. Elmondotta, hogy örömmel tett eleget a meghívásnak, annál is inkább, mert vasutas szülők gyermeke és sok élmény köti a vasúthoz. A műsorvezető *Antal Imre*, Liszt-díjas zongoraművész, a Magyar Televízió főmunkatársa volt.

A jutalmakat és okleveleket *Halmay Árpád*, a pécsi területi bizottság titkára adta át. A zsüri az első díjat *Katona Zoltán* sárbogárdi váltókezelőnek ítélte. Második *Szalkai Péter* dunaújvárosi forgalmi szolgálattevő, harmadik pedig *Kiss Ferenc* siófoki menetirányító lett. Az igazgatóság vezetőjének különdíjait *Jókai János*, az igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának vezetője adta át.

A pécsi vasutasok elhatározták, hogy ezentúl minden évben rendeznek szavalóversenyt.

Az első negyedév gyorsmérlege:

A vasút 71,4 millió utast és 32 millió tonna árut szállított

A vasút márciusban *25 millió 428 ezer utast* szállított, amely a bázishoz 95, a tervhez képest 97,6 százalékos teljesítésnek felel meg. A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése mind a belföldi, mind a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatoknál kismértékben javult.

Az áruszállítási teljesítmények lényegesen jobbak az előző két hónapnál. *A vasút 11,6 millió tonnát szállított.* Ez a bázishoz viszonyítva 100, míg a tervhez képest 102,1 százaléknak felel meg.

A belföldi és importszállításokat csökkenés, az export- és tranzitküldeményeket viszont 9, illetve közel 7 százalékos növekedés jellemzi.

A kiemelt árucikkek közül a bázishoz viszonyítva különösen tűzifa- és mészküldeményekből volt jelentős többletszállítás, míg a kavics-, a tégla- és cserép-, valamint a műtrágyaküldemények mennyisége a bázisszintet nem érte el.

A késetten közlekedett tehervonatok részaránya kismértékben javult, *de a géprevárási esetek száma ismét megnőtt, a vonatácsorgások száma viszont csökkent.* A teherkocsik átlagos fordulóideje 3,76 nap volt, amely közel 3 százalékos javulást jelent a bázisidőszakhoz viszonyítva. A korszerű tehervonati mozdonyok napi átlagos teljesítménye, a dízelmozdonyoknál bázisszintnek megfelelően alakult, míg a villamosmozdonyok fajlagos teljesítménye 3,1 százalékkal emelkedett.

Az év első negyedében mintegy *71,4 millió utast szállított a vasút*, amely a bázist alapul véve 95, a tervhez viszonyítva pedig mintegy 96,6 százalékos teljesítést jelent. A gyorsvonaton utazók számát továbbra is növekvő tendencia, a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedését kismértékű javulás jellemezte. A fajlagos késési idők azonban szinte valamennyi vasútigazgatóság területén emelkedtek.

A vasút az év első három hónapjában *32 millió tonna árut szállított*, amely a bázishoz viszonyítva 1,4, míg a tervhez képest 100 százalékos teljesítésnek felel meg. Kismértékben nőtt az áruszállítás átlagos távolsága. Jelentősebb felfutás tapasztalható a tranzit küldeményeknél. A belföldi és importfuvarozásoknál a kitűzött tervfeladatot nem sikerült elérni.

Az első negyedévben a belföldi szállításokat *kocsihiány jellemezte*, bár kavicsból és cementgyártmányokból így is többet szállítottunk a bázisidőszakban. Visszaesés volt a kő-, műtrágya-, valamint a föld- és salakszállításoknál.

Az áruszállítás minőségi mutatóin sokat rontott, hogy megnőtt a gépre várási esetek, valamint a vonatfeloszlatások száma. Kedvezőtlenül alakult a tehervonatok menetrend szerinti közlekedése is. A teherkocsik átlagos fordulóideje szintén romlott. Kedvezően alakult viszont a teherkocsik átlagos statikus terhelése, amely a bázishoz képest mintegy 4 százalékkal növekedett.

Kitüntetések április 4. alkalmából

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója köszönti a Vasúti Főosztályon rendezett kitüntetési ünnepség résztvevőit. Utána Nagy Károly, a főosztály pártbizottságának titkára mondott beszédet

Hazánk felszabadulásának 34. évfordulója alkalmából — kimagasló gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Balogh Mihály oszt. vez., Debrecen Jj. Ü.; Fekete László vill. mozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Horváth László lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Kolter Gyula művez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Máthé István szakoszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; S. Kovács István oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Dr. Suska János oszt. vez., Szeged Vasútig.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Fekete János vonalkezelőt, Vác Pft. Főn.; Gecse Alfréd szakoszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Horváth Ede áll. főn., Bp. Kelenföld áll.; Juhász Ferenc szervező titkárt, MSZMP MÁV Miskolci Biz.; Kovács Zoltán vezénylőtisztet, Debrecen áll.; Majoros László művez., Szolnok Jj. Ü.; Mátis István villanyszerelő csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Mezőfi István művez., Kiskunhalas Pft. Főn.; Seregély Róbert mozd. vez., Szombathely Vont Főn.; dr. Szalma Sándor áruvédelmi csop. vez., Bp. Vasútig.; Varga József ügyint., Pécsi Vasútig.; Vincze Lajos szem. vez., MÁV Építési Géptelep Főn.; Vinnai László vonatvez., Miskolc-Tiszai pu.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Bognár Ferenc ügyint., Szombathely Vasútig.; Bukovics Istvánné kocsitisztítót, Kaposvár áll.; Gesztesi József vonatvez., Veszprém áll.; Heller József ügyint., Pécs Vasútig.; Honos Rozália oszt. vez. főnővért, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int. Bp.; Kőrösi Sándor kocsimestert, Hatvan áll.; Paksy László forg. áll. tartalékost, Komárom áll.; Rábavölgyi József pályamestert, Nagykanizsa Pft. Főn.; Sári László festőt, Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Szabó András művez., Bp. Távközl. és Biztosítóberend. Ép. Főn.; Liker György mozd. vez. Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Szokolai József kocsilakatos csop. vez., Rákos Vont. Főn.; Szőke Sándor dízellakatos csop. vez., Nyíregyháza Vont Főn.; Tóth Antal tolatásvez., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Tóth Ferencné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Tóth József brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Vass Sándorné ügyint., Pécs Vasútig.; Holló József előmunkást, Mátészalka Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozott: Baka Ferenc átrakómunkásnak, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Debreczeni Károly szolg. főn., Rákos áll.; Dencz Konrád lakatos csop. vez., Pécs Vont. Főn.; Fehér József motorvez., Szeged Vont. Főn.; Forrai András utazó mozd. felvigy., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Gelegonya Mihály oktatótisztnek, Nyíregyháza áll.; Laborsnovits Mária műszerésznek, Jobbparti BBFF; Lehotai János gyalusnak, MÁV Kitérőgyártó Ü.; dr. Lengyel Imre oszt. vez., MÁVTI; Nagy Béla személyzeti vez., Miskolc-Tiszai pu.; Nagy Lajos raktárnoknak, Bp. Ferencváros áll.; Németh Ferenc oszt. vez., Bp. Vasútig.; Oláh Károly mozd. lakatosnak, Kisújszállás Vont. Műhelyfőn.; Salamon Mihály oszt. vez., Dombóvár Ép. Főn.; Szabados Henrik főirányítónak, MÁV Közp. Üzemirányító Hiv.; Simándi János üzemvez., Északi Jj. Ü.; Szitár József oszt. vez., Szombathely Jj. Ü.; Szoboszlai József kereskh. hiv., Ózd áll.; Toppantó Jenő titkárságvezetőnek, KPM Vasúti Főoszt.; Tóth István mozd. vez., Hámán Kató Vont Főn.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Balázs Imre motorvez., Pusztaszabolcs Vont. Főn.; Baranyai János műszerészt, Balbarti BBFF; Becs Ferencné ügyint., Debrecen Vasútig.; Bertalan István kirendeltségvez., Bp. Vasútig. Beruházási Kirend.; Boda István művez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Bóta László ügyint., Pécs Vasútig.; Bucsányi Ferenc szertárfőn. h., Landler Jenő Orsz. Osztószertár; Burányi László vonatvez., Kiskunhalas áll.; Cseh József függ. pol. munkatársat, Vasutas Szakszerv. Debreceni TB; Csonki Károly vill. mozd. vez., Bp. Keleti Vont. Főn.; Dávor János áll. főn., Szakály-Hőgyész áll., Erdélyi Imre áll. vez., Csanádpalota áll.; Farkas Cs. Imre főpályamest., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Forgó János ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Holléry Tibor művez., Debrecen Okt. Főn.; Illés István kocsimestert, Pécsbányarendező pu.; Kalmár Istvánné raktárvez., Sopron Szertárfőn.; Kaszás Sándor szolg. főn.; Dunaújváros Vont. Főn.; Kertész Sándor ép. vez., Debrecen Ép. Főn.; Kiss Lajos lakatos csop. vez., Eger Vont. Főn.; Kisváradi Józsefné pavilon kez., Utasellátó V.; Kolip István váltókez., Fonyód áll.; Kovács Imre művez., Szeged-Rókus BBFF; Kovács József lakatost, Szombathely Távközl. és Biztosítóber. Ép. Főn.; Kovács Lajos lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Kretzinger József keresk. hiv., Hegyeshalom áll.; Kuncz Sándor főpályamestert, Békéscsaba Pft. Főn.; Lőrinc László csop. vez., Szeged Vasútig.; Mészáros György szakrevizort, Utasellátó V.; Montag György ép. vez., Szombathely Ép. és Hídfennt. Főn.; Nagy Kálmán felszolgálót, Németh Dezső büfévez., Utasellátó V.; Orbán László előmunkást, Celldömölk Ép. Főn.; Orosz Gyula tolatásvez., Püspökladány áll.; Óvári János oszt. vez., MÁV Anyagell. Ig.; Putnoki István keresk. részlegvez., Kecskemét áll.; Simon János ügyint. GYSEV Ig.; Such András főművez., Északi Jj. Ü.; Szabó Jenő lakatos csop. vez., Pécs BBFF; Szabó Menyhért jegyvizsg., Mátészalka áll.; Szamosközi István motorvez., Szentes Vont. Főn.; Szendrei Béla ügyint., Miskolc Vasútig.; Szetei Gyuláné részlegvez., Bp. Számvit. Főn.; Székely Péter ügyint., Miskolc Vasútig.; Szilágyi András külsős forg. szolg. tevőt, Záhony áll.; Szögi Sándor forg. szolg. tevőt, Bp. Nyugati áll.; Szőke Károly műszerészt, VATUKI; Szuri Sándor rakt. vez., Bp. Ferencváros Szertárfőn.; Szűcs András lakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Takács Istvánné rakt., Utasellátó V.; Tarnai László oszt. vez. h., BVKH; Tassi István vonali tartalékost, Miskolc-Gömöri pu.; Tiboldi József ép. vez., Bp. Főn.; Tóth Gábor csop. vez., Bp. Vasútig.; Tóth Jánosné munkásell. biz. vez., Vasutas Szakszerv. Bp. TB.; Tóth Mihály vezénylőtisztet, Fényeslitke Rendező pu.; dr. Török Sándor csop. vez., Szombathely Vasútig.; Vadász István pályaőrt, Székesfehérvár Pft. Főn.; Varga Károly áll. főn., Bp. Angyalföld áll.; Varga László csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Vass Antal ügyint. GYSEV Ig.; Vágvölgyi Gyula targoncajav. csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Velenczei Vladimir forg. vonalbiztost, Záhony Üzemfőn.; Vincze Sándor műszerészt. Debrecen Vont. Főn.; Weizengreuber János váltókez., Bicske áll.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Aller Antal vonatvez., Baja áll.; Baranyiné Szabó Zsuzsa oszt. vez. h., Utasellátó V.; Böröczky Gyula keresk. vizsgbiztos. Bp. Vasútig.; Csekő Mihályné óvónő, Hatvan MÁV Napközlotth. Óvoda és Bölcsőde; Falucskai Benjamin vonatvez., Pápa áll.; Faragó Gábor munkaátvevő, Debrecen Jj. Ü.; Felcser László csop. vez., Debrecen Vasútig.; Hetzer Ignác forg. átmenesztő, GYSEV Ig.; Kampas Rudolf sportbiz. vez., Vasutas Szakszervezet Bp. TB.; Kiss László szegecselő, MÁV Hídép. Főn., Makalicza Sándor vonalgond., Dombóvár Pft. Főn.; Márí Gábor szerv. és káderbiz. vez., Vasutas Szakszerv. Bp. TB.; Tóth Mihály vezénylőtisztet, Fényeslitke Rendező pu.; dr. Török Sándor csop. vez., Szombathely Vasútig.; Vadász István pályaőrt, Székesfehérvár Pft. Főn.; Varga Károly áll. főn., Bp. Angyalföld áll.; Varga László csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Vass Antal ügyint. GYSEV Ig.; Vágvölgyi Gyula targoncajav. csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Velenczei Vladimir forg. vonalbiztost, Záhony Üzemfőn.; Vincze Sándor műszerészt. Debrecen Vont. Főn.; Weizengreuber János váltókez., Bicske áll.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Balogh Ferenc vez. mérn., Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Balogh Sándor műszerészt, Pécs BBFF; Berki Imre rakodómunkást, Debrecen MÁV Gondnokság; Berényi Mihály kocsivizsg., Szolnok Vont. Főn.; Berta József dízelmozd. szerelőt, Szeged Vont. Főn.; Besszer István előmunkást, Kiskunhalas Pft. Főn.; Bodnár Lajos vill. szerelő csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Burai Istvánné ügyvit. alk., KPM Vasúti Főoszt.; Csanaki Mihály betan. munkást, Bp. Hídfenntartó Főn.; Csarankó Antal lakatos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Cseh Németh Jánosné anyagkiadót, Zalaegerszeg Szertárfőn.; Czeglédi István ügyint. Szeged Vasútig.; Erdélyi József villanyszer. csop. vez., Sátoraljaújhely Körzeti Üzemfőn.; Fekete Benedek lakatost, Miskolc Vont. Főn.; Finta Józsefné rakt. kezelőt. Celldömölk Osztószertárfőn.; Galambos János vonatvez., Rákosrendező pu.; Gál István vezető mérnököt, Balparti BBFF; Gál László személyzeti vez., Miskolc Pft. Főn.; Gere József forg. szolg. tevőt, Balatonszentgyörgy áll.; Gelencsér Endre függ. szakszerv. biz. titk., Kaposvár Ép.- és Hídfennt. Főn.; Havrán János lakatos csop. vez., Jobbparti BBFF; Hegedűs János motorszerelőt, Hámán Kató Vont. Főn.; Horváth Lajos esztergályost, Székesfehérvár Jj. Ü.; Kelemen András raktárnokot, Sátoraljaújhely Körzeti Üzemfőn.; Kemenczik Antal festő-mázolót, Dunakeszi Jj. Ü.; Kereszturi János bádogost, Szolnok Jj. Ü.; Kerényi Edéné ügyint., Pécs Vasútig.; Kisfaludy József leltárraktár vez., Sopron Vont. Főn.; Király János lakatost, Debrecen Jj. Ü.; Kleman Vilmos belső ell., Bp. Közp. Felépítm vizsg. Főn.; Kliber Ferencné forg. szolg tevőt, Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Kopasz Jenő kocsivizsg., Dombóvár Üzemfőn.; Kovács Pál esztergályos csop vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Kovács Tibor mérnök csop vez., Bp. Távközl. és Bizt. ber. Közp. Főn.; Kolbai Mária raktárvez., Győr Szertárfőn.; Kukor Ferenc külsős forg szolg. tevőt, Bp Angyalföld áll.; Maurer János kőműves csop. vez., Balparti Épületfenntartó Főn.; Mészáros József függ. szb-term. felelőst, Debrecen Ép. Főn.; Mészáros Sándor előmunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Molnár István rend. forg. szolg. tevőt, Zalaegerszeg áll.; Molnár Lajos áll. főn., Fegyvernek-Ürményes áll.; Mőszmer Jenő főcsop. vez., Szeged-Rókus Számvit. Főn.; Nagy László szertárfőnök, Székesfehérvár Szertárfőn.; Németh György ügyint., Bp. Vasútig.; Németh Gyuláné műszerészt, Szombathely BBFF; Németh László szénszerelőt, Bátaszék Szertárfőn.; Olajos Ferenc ügyint., Bp. Számvit. Főn.; Pásztor Péter kocsiint., Bp. Kőbánya-felső áll.; Pozsonyi Pál ügyint., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Rendek Jánosné szakácsot, Rákospalotai Óvoda és Bölcsőde; Révész Tiborné takarítónőt, Záhony Pft. Főn.; Romhányi László rakodómunkást, Cegléd Szertárfőn.; Segesdi István asztalos csop. vez., Bp. Északi Jj. Ü.; Simon Miklós művez., Szombathely BBFF; Stári Dezső csop. vez., Bp. Vasútig.; Somogyi Lajos áll. főn. h., Győr áll.; Sóvári János tvg. vez., Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Suba János kocsirend., Kiskőrös áll.; Tobak Lajosné sorompókez. pályaőrt, Tapolca Pft. Főn.; Tombor József előmunkást, Dunaújváros Pft. Főn.; Tóth István rend. forg. szolg. tevőt, Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Urbán András villanyszer., Miskolc Ép. Főn.; Varga Imréné ügyint., Rákospalota-Újpest áll.; Vincze Tibor áruátvevőt, Eperjeske-Rendező pu.; Zavarkó Jánosné munkaügyi vez., Szolnok Pft. Főn.; Zákány Istvánné személyzeti vez., Szeged BFF; Zsámba Tivadar oktatótisztet. Berente-Szén pu.

A rendőri munka terén kifejtett eredményes tevékenységük elismeréseként a — belügyminiszter a

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

kitüntetésben részesítette: dr. Boda Lajos szakosztályvezető-helyettest, KPM Vasúti Főosztály.

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Faragó József váltásparancsnokot, Bp. Ferencváros áll.

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Soós József váltásparancsnokot, Záhony Üzemfőnökség.

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Kónya Nándor polgári fegyveres őrt, Abaliget áll.

Urbán Lajos államtitkár átadja a Kiváló munkáért kitüntetést Kolip Istvánnak, Fonyód állomás váltókezelőjének

(Laczkó Ildikó felvételei)

A szocialista nevelés érdekében kifejtett több évtizedes pedagógiai munkájának elismeréseként — az oktatási miniszter

PEDAGÓGUS SZOLGÁLATI EMLÉKÉREM

kitüntetésben részesítette: Széplaki József igazgatót, Kaposvár MÁV Nevelőotthon.

Eötvös Loránd-díjat kaptak

Hazánk felszabadulásának 34. évfordulója alkalmából — kimagasló gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter Eötvös Loránd-díjat adományozott: dr. Erdélyi Tibor osztályvezetőnek, KPM Vasúti Főosztály és dr. Ecsedy Tamás műszaki-gazdasági tanácsadónak, MÁV Tervező Intézet.

A SZOT felhívása a szervezett dolgozókhoz

A nemzetközi munkásszolidaritás közelgő nagy ünnepe, május 1. alkalmából felhívással fordulunk a magyar szervezett dolgozókhoz: *fejezzük ki szolidaritásunkat és cselekvően támogassuk azt a harcot, amelyet osztálytestvéreink vívnak szerte a világon a társadalmi haladásért, a szakszervezeti szabadságjogokért, a nemzeti függetlenségért, a jobb életért.*

A nemzetközi munkásmozgalom története, számos epizódja, nagy jelentőségű eseménye, maradandó emlékek és értékek bizonyítják a szolidaritás erejét. A szolidarítás tudata erőt ad a harcban állóknak az igazságért, jobb emberibb életükért küzdőknek, mindazoknak, akik az imperializmus, a belső és külső reakció elnyomása ellen — nemegyszer szabadságuk, sőt életük kockáztatásával — emelik fel szavukat. *A szolidarítás ereje sok igaz ügyet segített már győzelemre.*

A világ különböző pontjain a szervezett dolgozók tömegei, testvérszervezeteink mind ennek tudatában számítanak erkölcsi szolidarításunkra, és nehéz helyzetük enyhítésére anyagi segítségünkre is. Van, ahol ma is a háború borzalmaitól szenvednek. Másutt természeti katasztrófák okoznak szavakkal alig kifejezhető nehézségeket. De azok nem nélkülözhetik erkölcsi és anyagi támogatásunkat, akik a jobb életért, a haladásért, a szakszervezeti és demokratikus szabadságjogokért folytatják mindennapi harcukat.

Ebből fakadó internacionalista kötelezettségünknek csak a magyar szervezett dolgozók következetes támogatásával és önkéntes anyagi hozzájárulásával tehetünk eleget. Ezért a Szakszervezetek Országos Tanácsa ezentúl *évente szolidarítási bélyegeket bocsát ki,* és a befolyt összeget a cselekvő szolidarítás kifejezésére fordítja.

A magyar szakszervezeti mozgalom, a szervezett dolgozók mindig hivatásuk magaslatára emelkedtek, ha szolidarításról, bajbajutott munkástestvéreik megsegítéséről volt szó. Bízunk abban, hogy nagyszerű hagyományainkat követve, azokra építve ez most is így lesz, és felhívásunk országszerte egyetértésre és ennek megfelelően széles körű támogatásra talál.

Szakszervezetek Országos Tanácsa

ÁMON ÁGNES

Apám! Itt van május!

Apám! Itt van a Május!
Dalos, virágos, édes,
szivet dobbantó, boldog,
napsugaras és fényes,
hallod-e mély sirodban
boldog dalát a mának,
a gyermeked szívének?
Az ujjongó madárnak? —

Apám! Itt van a Május!
Fehér felhők sietnek
orgonás kikelettel
meginduló sereggel,
s dalolnak mind az erdők,
mezők, hegyek s a rétek...
Ugye lehallik hozzád?
A sírban is megérzed? —

Apám! Itt van a Május!
Gyerekkezem kezedben,
Mint akkor ... ott ... az úton...
vidám munkások mennek...
Itt... itt ragyog az arcod...
Egy könnycseppben... szememben...
És megyünk újra... ketten...
Piroszászlós menetben!...

Nem haltál meg Te, érzem...
Jössz... jössz velem... azóta...
Reményvesztett télben...
Csatakba, sárba... hóba...
S én minden új tavasszal
mikor a föld virágos,
boldog hittel kiáltom:
Hallod? Az Élet ébred!

Szabad lett már a Néped!
Apám... Itt van a Május!

Itt van a Május!...

IHÁSZ-KOVÁCS ÉVA

MÁJUS

Az orgonák álmodták ezt a hónapot,
amely lila tűzzé változtatja
a hegyvonulatokat és kerteket.
Csupa csengés az Idő,
a kalapácsok dallama úszik a szélben,
a reszelők élénk ritmusú beszéde
rárakódik az udvari fák ágaira
s a szomszédos házak tűzfalára,
s ha nagyon figyel az ember,
a kombájnok énekét is idehallja már
a kalász-fényű, közeli jövőből.

KÖSZÖNTJÜK A SZOCIALISTA BRIGÁDOKAT, A MUNKAVERSENY RÉSZTVEVŐIT!

NAPIRENDEN
a kollektív szerződés módosítása

(Folytatás az 1. oldalról.)

számolni végrehajtásáról és ott történik a módosítás elfogadása, illetőleg szabályainak megalkotása is. Ezeken a fórumokon nemcsak a kollektív szerződéssel összefüggő, hanem a munkáltatással kapcsolatos egyéb kérdések is szóba kerülnek, sok észrevétel és javaslat hangzik el. Ezeket a lehetőségekhez mérten felhasználjuk munkánkban.

A MÁV vezérigazgatójának szóbeli kiegészítője után *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára lépett a mikrofonhoz.

— *A korábbi évekhez hasonlóan ismét sor került a kollektív szerződésben foglaltak végrehajtásának értékelésére és az 1979. évi módosítás tervezetének elkészítésére* — kezdte beszédét. — *A beszámolókat és a módosítás tervezeteit a dolgozók széles körben megvitatták.* Az együttes üléseken a bizalmiküldöttek nagy szakmai és politikai hozzáértésről tettek tanúbizonyságot. A legtöbb vitát a túlórák és pihenőnapok elszámolása, a szabályozás bonyolultsága és az utazóknál a vasárnapi pihenőnap biztosítása váltotta ki.

— Az utazó személyzet foglalkoztatása is lehet bírálat tárgya — folytatta. — *A szolgálati főnökségek többségénél sok az improduktív idő, főleg a kisebb szolgálati helyeken túlbiztosított a szolgálati ellátás.* A munkakörök ésszerű összevonásával, a kis szolgálati helyeken az éjjeli szolgálat megszüntetésével növelhető lenne a munka termelékenysége. Az így megtakarított munkaerőt más munkakörben vagy szolgálati helyen lehetne foglalkoztatni. Az utazószemélyzet vezénylése is reformokra szorul. *Nem ritka például, hogy egy-egy 16 órás szolgálatban mindössze két-három óra a produktív munka.* Nagy ellentmondása ennek, hogy az utóbbi két évben mégis számottevően nőtt a túlórák száma, és egyre gyakrabban kötelezik a dolgozókat a heti pihenőnapjukon munkára.

Kajcsa József ezután hangsúlyozta, hogy — különösen a budapesti igazgatóság területén — *rendszeressé vált a 12/24 forduló szolgálatban foglalkoztatott dolgozók heti pihenőnapjainak az igénybevétele.* A munkaidő rossz kihasználása miatt a létszámhiányra való hivatkozás sem mentség. A szolgálati főnököket érdekeltté kell tenni a heti pihenőnapok kiadásában. *A rendszertelen vezénylés sérti a dolgozók jogos érdekeit és hátrányosan befolyásolja a vasút tevékenységét.* A pihenőidő terhére történő foglalkoztatás az eddigieknél sokkal hatékonyabb és szélesebb körű forgalom; illetve munkaszervezési intézkedésekkel lehet csak csökkenteni.

Az együttes üléseken gyakran hangzott el jogos bírálat a túlfoglalkoztatás miatt. Előfordult az is, hogy nem szolgálati érdekből, hanem a jövedelem növelése céljából teremtettek túlórázási lehetőséget.

A titkár a továbbiakban a bérpolitikai irányelvekről, intézkedésekről beszélt. Rámutatott arra, hogy a vasutasok átlagjövedelme — a népgazdaság egyéb ágazataihoz hasonlítva kedvezően alakult. *A jövedelem növelése a jövőben a végzett munka minőségétől és mennyiségétől függ.*

Szűcs Zoltán és Kajcsa József kiegészítőjét vita követte, majd határozathozatalra került sor. *Az elnökség és a bizalmi küldöttek a kollektív szerződés 1978. évi végrehajtásáról szóló vezérigazgatói beszámolót és a kollektív szerződés 1979. évi módosításának tervezetét — az elhangzott vélemények figyelembevételével — hat ellenszavazattal elfogadták. Az együttes ülés részvevői ezzel felhatalmazták a főtitkárt arra, hogy a kollektív szerződés 1979. évi módosítását aláírja.*

Ezután *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes fűzött szóbeli kiegészítést a MÁV 1978. évi szociális és munkavédelmi tervének teljesítéséhez, munkavédelmi tevékenységéhez. Elmondotta többek között, *hogy az 5. ötéves tervben a vasút 3,6 milliárd forintot irányzott elő szociális célokra.* A tervidőszak első három évében a tényleges felhasználás az előirányzathoz viszonyítva 70 százalék, ezen belül a fejlesztések teljesítése 59 százalék.

Az 1979. évi szociálpolitikai tervről szólva kiemelte a munkásszállások, köztük a rákosrendezői 450 személyes szálló létesítését, és a gyermekintézmények fejlesztését. Központi szabályozások szerint fejlesztik a lakásépítést is. Több támogatást kapnak a magánerőből építkezők. *Rákospalotán ezer lakásos közlekedési lakótelep épül majd, amelybe 600 vasutas kap lakást.* Jelenleg az előkészítés és a tervezés folyik. Ezt a lehetőséget elsősorban a budapesti pályaudvarok munkaerőhelyzetének javítására kívánják felhasználni.

A vezérigazgató-helyettes a továbbiakban elmondotta, hogy csökkent a halálos és csonkulásos balesetek száma. A vasútnál a technika és a technológia az elmúlt években viszonylag gyorsan fejlődött. Ez a körülmény a munka biztonságára is hatott. A MÁV továbbra is kiemelt feladatnak tartja a nehéz fizikai munka gépesítését, a kedvezőtlen munkakörülmények megszüntetését, a zajártalmak elleni küzdelmet stb.

— A szakszervezet elnöksége és titkársága már több alkalommal elemezte a vasút munkavédelmi tevékenységét — folytatta Gulyás János. — *Sajnálatos, hogy a baleseteket kiváltó okok között olyan emberi magatartással találkozunk, amely ellen nem tudunk hatékonyan védekezni.* A balesetek oka legtöbbször az utasításellenes munka, a felelőtlen kockázatvállalás, a munkavédelmi előírások megszegése. Sok gondot okoz az ittasság. *Az alkoholszondás ellenőrzések nem hatékonyak, társadalmi összefogásra lenne szükség.* A munkavédelemnek is vannak fogyatékosságai. Közéjük tartozik például: a termelési feladatok elválasztása a munkavédelmi előírásoktól, technológiai fegyelmezetlenség, a takarékosságra való hivatkozás a munkavédelem rovására, a munkairányítók liberalizmusa, amely megtűri a bravúroskodást, a veszélyek lebecsülését. Ezek figyelmeztető tények, amelyeket a jövőben számításba kell venni és társadalmi összefogással megszüntetni.

Befejezésül a vezérigazgató-helyettes rámutatott arra, hogy a vasút vezetői olyan munkáltatói feltételek kialakításán fáradoznak, amely lehetővé teszi a dolgozók egészségének és testi épségének megóvását. Ehhez azonban olyan munkahelyi légkörre van szükség, amelyben a biztonsági előírások betartása természetes magatartásnak számít.

Az együttes ülés a beszámoló jelentéseket — a vitában elhangzottakkal együtt elfogadta.

Az igazgatósági verseny győztese

Ismét Miskolcra került a vörös vándorzászló

A vasútigazgatóságok munkaversenyében 1978-ban első helyezést elért miskolci igazgatóságnak április 11-én adták át a vörös vándorzászlót.

Az ünnepséget rendhagyó esemény, munkavédelmi szemle előzte meg. *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára délelőtt Miskolcon sorra járta a csomópont szolgálati főnökségeinek munkahelyeit. Megtekintették a Tiszai pályaudvar személypénztárait, a rendezőpályaudvart, a személykocsimosót és javítót, a vontatási főnökséget és a biztosítóberendezési fenntartási főnökség műhelyeit.

A szemle tapasztalatait az igazgatósági osztályvezetők, a szolgálati főnökségek gazdasági és mozgalmi vezetőinek jelenlétében összegezték. *Megállapították, hogy a közel 5000 vasutast foglalkoztató csomóponton a munkakörülmények és a vele összefüggő biztonságos munkáltatás megegyezik a vasút átlagszínvonalával.* A szociális ellátásról ez már korántsem mondható el. Míg a vontatási főnökségen korszerű öltöző-mosdó, új üzemi étkezde áll a dolgozók rendelkezésére, addig az állomási dolgozók egyes rétegei és a BFF dolgozóinak egy része. *mostoha körülmények között öltözik és tisztálkodik.* A Tiszai pályaudvar épülő új szociális létesítménye minden bizonnyal hosszú időre megoldja majd a pályaudvar vezetőinek gondjait.

Szűcs Zoltán és Koszorús Ferenc a szemlét úgy értékelték, *hogy az, egyrészt jó alkalmat adott a csomópont élete-*

A zászlóátadás ünnepélyes pillanata

nek megismerésére, másrészt a hiányosságok feltására. Már helyben több olyan intézkedés született, amelyek végrehajtása kedvezően befolyásolja majd az ott dolgozók biztonságos munkáját.

A vándorzászló ünnepélyes átadása alkalmából rendezett ünnepség délután 3 órakor kezdődött a Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsa épületének színháztermében. Az elnökségben helyet foglalt *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Vaskó Mihály*, a Heves megyei pártbizottság első titkára, *Tóth József*, az SZMT vezetőtitkára, *Kovács László* a városi pártbizottság titkára, *Tolnai Lajos*, a megyei pártbizottság osztályvezetője és *Markovics Ferenc*, az MSZMP KB munkatársa.

Az ünnepséget *Zombori Lajos*, a vasutas-szakszervezet miskolci területi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *dr. Pásztor Pál*, az igazgatóság vezetője számolt be a végzett munkáról.

— *Tisztában voltunk azzal, hogy 1978 a korábbi éveknél lényegesen nagyobb feladatokat hárít igazgatóságunkra* — mondotta bevezetőjében —. Ezért még az előző éveknél is nagyobb gondot fordítottunk az előszállítások szervezésére, a tartalékok feltárására és hasznosítására. Ez nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy már az első félévi áruszállítási tervünket — a hálózati lemaradással szemben — jelentősen túlteljesítettük. Bár kocsihiány, elegytorlódás és áruforgalmi korlátozás miatt a második félév sem volt problémamentes, *a fuvaroztatók megértő támogatásával, kielégítettük a jelentkező igényeket.* A fuvarozás gazdaságosságát javította a tehervonatok átlagos terhelésének 39 tonnával történő növelése, amivel 4000 tehervonat közlekedését takarítottuk meg. Ezzel éves szinten, *70,1 millió forint többletbevételt értünk el.* Ehhez járult a rakott és üres kocsifutás arányának javítása.

Az igazgatóság vezetője az elért eredményeket fémjelző adatok felsorolása után elismeréssel szólt a sikerek kovácsairól, az igazgatóság dolgozóiról. Mint mondotta, *miként eddig, ezután is számítanak a szocialista brigádokra, s a fiatalokra éppúgy, mint az idősebb, vagy tapasztalattal rendelkező vasutasokra.* Elsősorban az ő érdemük, hogy a miskolci igazgatóság immár nyolcadszor nyerte el a vörös vándorzászlót.

Dr. Pásztor Pál végezetül az igazgatóság 1979. évi feladatairól szólt. Hangsúlyozta: *az idén is elkövetnek mindent azért, hogy teljesítsék a személy- és áruszállításban rájuk háruló feladatokat.*

Ezután *Szűcs Zoltán*, a KPM és a MÁV Vezérigazgatóság, *Koszorús Ferenc* főtitkár, a vasutas-szakszervezet és az SZMT elnöksége, *Tolnai Lajos* pedig a megyei pártbizottság nevében köszöntötte a vasútigazgatóság versenyében első helyezést elért miskolci igazgatóságot.

Az üdvözlő beszédek elhangzása után *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Koszorús Ferenc* főtitkár átadta a vándorzászlót *dr. Pásztor Pál* vasútigazgatónak.

Az ünnepség végén *dr. Pásztor Pál*, a vasútigazgatóság vezetője *Kiváló dolgozó* kitüntetéseket adott át a munkában kiemelkedő eredményt elért dolgozóknak.

Visi Ferenc

Átadták a Dicsérő oklevelet a szombathelyi vasútigazgatóságnak

Az igazgatóságok 1978. évi munkaversenyében második helyezést elért szombathelyi igazgatóságnak április 6-án *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Kajcsa József*, a vasutasszakszervezet titkára adta át a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége *Dicsérő oklevelét.*

A szombathelyi járműjavító Haladás Művelődési Házában rendezett ünnepségen *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató ismertette az igazgatóság múlt évi eredményeit. Egyebek között elmondotta, hogy az igazgatóság 10 millió 570 ezer tonna árut fuvarozott, 270 ezer tonnával többet a tervezettnél. Ez az utóbbi tíz év legjobb szállítási teljesítménye. Az igazgatóság megfeszített munkával, igen nehéz körülmények, állandó kocsihiány közepette, szervezett munkával érte ezt el. Nagy része van a sikerben az 500 szocialista brigádnak, amelyek példát mutattak a munkában. A kevés kocsival szervezetten, hatékonyan gazdálkodtak, fokozták megrakásukat s forduló idejüket is meggyorsították. A korszerű dízelmozdonyok napi hasznos kilométer-teljesítményét 1,9 százalékkal növelték tervükhöz képest.

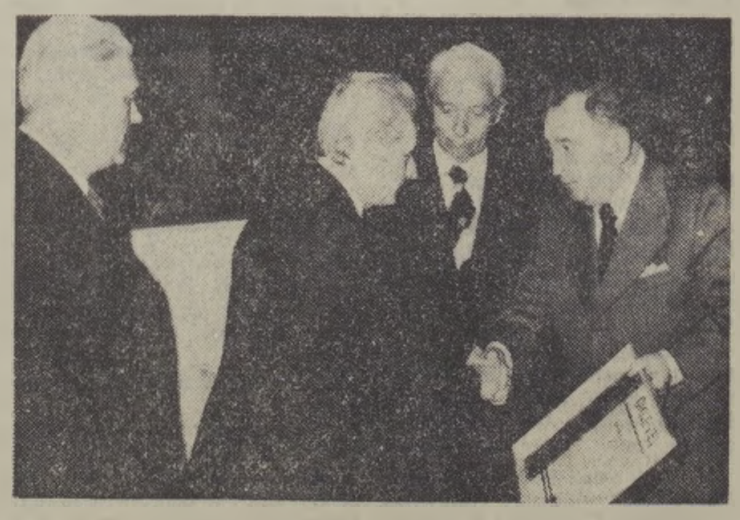
A jó fuvarozói munka mellett az igazgatóság szakemberei a múlt évben felújítottak 44 km hosszú pályát és 50 csoport új kitérőt építettek be. Folytatták a biztosítóberendezések korszerűsítését. *A porpác—hegyeshalmi vonal újabb 28 kilométerét látták el önműködő, vonatbefolyásolásra* is alkalmas rendszerrel. Négy állomás integra dominó berendezést kapott. Így most már az igazgatóság 49 állomásán segíti e korszerű automata a forgalmi szakszolgálat munkáját. A vasút-közút szintbeni találkozásnál 36 fénysorompót szereltek fel. Szociális beruházásokra 10,5 millió forintot fordítottak.

Az igazgatói beszámoló után *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes köszöntötte a szombathelyi vasutasokat. Hangsúlyozta, hogy a szombathelyi igazgatóság a belföldi és nemzetközi forgalomban egyaránt fontos szerepet tölt be, s feladatai — csakúgy, mint az egész hálózaté — évről évre nőnek. Az ipari üzemek szállítási igényeinek zavartalan kielégítése, a nemzetközi tranzitforgalom lebonyolítása, a személyszállítás kulturáltságának fokozása jól szervezett, fegyelmezett munkát követel az év minden napján a vasutas dolgozóktól. *A szombathelyiek teljesítették mindazokat a célkitűzéseket, amelyek a mennyiségi feladatok elvégzése mellett, a munka minőségének javítását, a gazdálkodás hatékonyságának fokozását szolgálják.* Helyesen gazdálkodtak a rendelkezésre álló vonóerővel, a vagonokkal, tovább javították a vonatforgalom dinamizmusát, az építési és fenntartási tevékenységet, valamint az élőmunka termelékenységét.

Ezután az idei tennivalókról szólt Szabó Béla. Egyebek között elmondotta, hogy az áruszállítás volumene ebben az évben csak mérsékelten nő. A szállító kapacitás alapvetően nem változik, a feladatokat tehát a rendelkezésre álló eszközanyaggal kell teljesíteni, *úgy, hogy jobban ki kell azokat használni, s csökkenteni a veszteségidőket.* Törekedni kell a költségek csökkentésére és javítani kell a vasút, valamint a fuvaroztatók kapcsolatát.

Ezután *Kajcsa József*, a vasutasszakszervezet titkára és *Takács László*, a Vas megyei pártbizottság titkára méltatta a munkasikert és fejezte ki elismerését a szombathelyi vasutasoknak.

Sz. T.



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes átnyújtja az oklevelet dr. Horváth Lajos vasútigazgatónak

A vállalások elősegítésére

Ajánlások szocialista brigádoknak

A szocialista brigádok vállalásainak megkönnyítésére, a felajánlások célszerű kialakulásának elősegítésére nyújtott útmutatást *a szombathelyi területi bizottság.* Tizenhat pontban foglalták össze azokat a feladatokat, amelyekhez várják a brigádok segítségét. Első helyen áll a szállítás, a pályakorszerűsítés, a rakodás gyorsítása, valamint a vontatójárművek üzemképességének biztosítása.

Gazdag választási lehetőségeik vannak a továbbképzésben résztvevőknek. Bőven talál magának az, aki hiányos ismereteit szándékozik pótolni. Lehetőség kínálkozik magasabb szakmai és politikai képesítések megszerzésére is.

A szocialista életmód, a szabad idő megfelelő kialakításához, illetőleg eltöltéséhez tizennyolc variációt dolgoztak ki Szombathelyen.

Az ajánlásokat időben, még február közepén eljuttatták az igazgatóság területén dolgozó valamennyi brigádhoz.

Sz. Jakab

Vasutasok és gyermekutasok

Mint ismeretes, az Egyesült Nemzetek kezdeményezésére 1979 a gyermekek éve. A népek és nemzetek, a gyermekek jogairól szóló 1959-es deklarációt, a világszervezet és a gyermekév magyar bizottságának felhívását sokszor idézik. Hazánk is elfogadta és magáénak érzi — *„az egészséges gyermek biztos jövő”* — megfogalmazást és több intézkedés igazolja gyermekeink megbecsülését és védelmét.

A Magyar Államvasutak, mint egyik jelentős közlekedési vállalat, nagy jelentőséget tulajdonít a fiatalkorú utasok védelmének, a balesetek megelőzésének. Ezt kell megértenie és segíteni minden vasutasnak, akiken múlik, hogy gyermekeink a vágányok mellett és a vonatokon, testi épségük veszélyeztetése nélkül járhassanak, utazzanak.

A nyári vakáció több tízezer kisdiák, gimnazista, szakmunkástanuló, KISZ-fiatal, egyetemi hallgató és ifjúmunkás útrakelését és országjárást jelenti. A fiatalok, életkoruk érdeklődési körének megfelelően kíváncsiak a haza tájaira, szépségeire. Kitekintenek a világba, hogy a körülöttünk élő népek életének megismerésére vágyva induljanak el idegen égtájak felé.

A többnyire hátizsáknyi poggyásszal útrakelők szülői féltéstől óva, felnőtt kísérő nélkül — baráti közösségekben — indulnak útjukra. Szükséges, hogy az állomásokon és vonatokon érezzék a vasutasok figyelmességét és gondoskodását. *A különleges gondoskodás és megkülönböztetett figyelem azt is jelenti, hogy a vasutasok, ha kell, figyelmeztessenek a vasúti szabályok betartására.* Arra, hogy csak azon az oldalon szálljanak fel és le a vonatokról, ahol az megengedett. Mondják el, ha az érkező vonatot tiltott helyen várják, nem tartózkodnak a peronon, akkor saját testi épségüket veszélyeztetik. Az egyidejű vonatbejáratások, kihaladások megzavarhatják a vágányok között engedély nélkül tartózkodókat, és az balesetükhöz vezethet. Miként az is, ha nyitott kocsiajtóban utaznak.

Esetenként az is előfordul, hogy valamely vonat még nem indul, de forgalmi vagy egyéb okból helyet változtat, esetleg átáll egy másik vágányra. *A vonatról leszállt gyermekutasok azt hihetik, hogy az elindított vonatról lemaradnak, ilyenkor testi épségük kockáztatásával is megkísérlik az arra való feljutást.* A leselkedő veszély megelőzhető, ha az állomásokon erre időben figyelmeztetjük őket.

Előírás, hogy a jegyvizsgálóknak le kell szállni a személykocsikból mindenütt, ahol a vonat megáll. Ennek forgalmi és utasvédelmi célja van. *Az azonban teljesen utasérdekeket szolgál, hogy az állomás nevét, ahol nincs hangosbemondó, mindenütt közöljék.* Az is figyelmességre vall, ha a tanuló- és kiránduló csoportokat már a megelőző állomást követően időben felkészítik a leszálláshoz.

A gyermek- és családvédelem érdekében, egyes távolsági vonatokon, az első személykocsiban ülőhelyeket, fülkéket és kocsiteremrészeket tart fenn a vasút a kisgyermekekkel utazók részére. Ezekben a kocsikban a dohányzás tilos. Ennek mindenütt érvényt kell szerezni, hogy a gyermekek egészsége ne károsodjon a dohányfüsttől.

Nem hagyható szó nélkül a mozgó vonatra való fel- és leugrás, az ablakon való túlzott kihajolás, a nyitott ajtóban való támaszkodás, a lépcsőn utazás és a két kocsi között! átjáróhídon való tartózkodás.

Az üdülés céljából szervezett „gyermekvonatok” kísérőivel már indulás előtt egyeztetni kell a programot. A vonatok felállítási helyét, a gyermekek leszállását és az esetleges átszállást körültekintéssel kell megszervezni.

A gyerekeknek az utazás örömet és felejthetetlen élményt jelent. *Ám a változatosság veszélyeket is hordoz magában, melyet nem mindig ismernek fel.* A Balaton csillogó víztükre, a Duna-kanyar, a Mátra és Bükk vonzó erdei táborai, az ifjúsági találkozók, az építőtáborok vonzzák a fiatalokat. Az ismeretlen, az új megismerése vissza nem térő varázslatos ajándéka az ifjúságnak.

A forgalmi szolgálattevők, a mozdonyvezetők, az ügyeletes tiszték, a pénztárosok, a jegyvizsgálók a gyermekutasokban leányaikat, fiaikat lássák és a pályaudvarok, állomások területén s a vonatokon óvják lépteiket.

V. Szabó Béla

Kiváló csomópont

Miben rejlik a kitüntetés titka?

Szabolcs-Szatmár megye az ország egyik legdinamikusabban fejlődő tájegysége. A nagyarányú változás következménye, hogy az elmúlt évtizedben *Nyíregyháza állomáson megháromszorozódott a fel- és leadott áruk mennyisége.* A vágányhálózat lényegében megegyezik a 10 évvel ezelőttivel. A megnövekedett feladatokat csak úgy tudták teljesíteni, hogy *szorosabbra fűzték a kapcsolatot a szállíttató partnerekkel.*

Hogyan sikerült elérni, hogy a szállíttatók és a vasút közös ügye lett a szállítási feladatok teljesítése? Erről beszélgettünk Nyíregyháza állomáson *Hekmann Lászlóval*, a Hajtóművek és Festőberendezések gyára igazgatójával, *Kiss Ernővel*, a Kelet-magyarországi Tüzép igazgatójával, *Kovácsvölgyi Zoltánnal*, a Papírgyár igazgatójával, *Rudi Bélával*, a Konzervgyár igazgatójával és *Buczkó Ferenc* állomásfőnökkel.

Rakodási szünet nélkül...

— *Az elmúlt évben 118 százalékra teljesítettük áruszállítási tervünket* — kezdte a beszélgetést az állomásfőnök. — *Nagyon örülünk ennek, miként annak is, hogy a szállíttató nagyvállalatok is teljesítették évi tervüket. A vasút pedig minden megtermelt és fuvarozásra felkínált árut elszállított rendeltetési helyére.*

— Hogyan sikerült ezt elérni?

— Mindenekelőtt úgy, hogy *a szállíttató partnerek többsége megszervezte az éjszakai, a szombati és a vasárnapi rakodást.* A Konzervgyárnál, a Tüzépnél és a Papírgyárnál a hétvégeken még arra is futott erejükből, hogy pótolják az esetleges hétközi lemaradást. Szombaton és vasárnap ugyanis szinte korlátlanul tudtunk kocsit adni a szállíttató partnereknek.

A *Papírgyár* igazgatója elmondta, hogy évente 10 ezer tonna anyagot kell beszállítani a gyárba és közel ugyanennyi a kiszállítás. A be- és kirakások 40 százalékát szombaton és vasárnap végzik.

— *Amikor a Papírgyár megkezdte a termelést, a szállítást másodlagos feladatnak tekintettük* — mondta az igazgató. — *Később rájöttünk, hogy érdemes egy jól funkcionáló szállítási üzemet létrehozni. A rakodást gépesítettük, Bulgáriából származó berakó targoncák és NSZK-gyártmányú tekercsfogós targoncák segítik ezt a nehéz fizikai munkát. Munkásainkat anyagilag is érdekeltté tettük abban, hogy szívesen vállalják az éjszakai és a hétvégi munkát. A folyamatos műszakpótlék nálunk 60 százalék. Ennyivel keresnek többet tehát, mint az egyműszakosak.*

A *Tüzép* nyíregyházi telepére naponta 20—24 vagon áru érkezik be. A kirakás zavartalan. A vállalat igazgatója így vélekedik az együttműködésről:

Együtt gondolkodni!

— *Az állomáson az elmúlt években megváltozott a szemlélet. A vállalat nagy mennyiségben vesz át szovjet cementet. A széles nyomtávú — átállított — kocsik kirakásához, ha nagyobb mennyiség érkezik, a MÁV ad segítséget. Ezért cserébe mi is adunk kölcsön markológépeket a vasútnak, hogy segítsünk az átrakási gondok megoldásában. Megtanultunk egymás fejével gondolkozni és a feladatok megoldását közös ügynek tekintjük.*

— A gyárba érkező áruk fogadása szombat, vasárnap is biztosított — vette át a szót a *Hajtóművek és Festőberendezések Gyára* igazgatója. — Fontos a jól szervezett munka azért is, mert *évi ezer vagon termékünk megy exportra, és az exportfeladatok teljesítésével a napok is sokat számítanak.* Az együttműködés titka, hogy a vasutasok és az üzemek dolgozói, vezetői is jó kapcsolatban vannak egymással. A munkaköri és az elvtársi-baráti kapcsolatokon túl, *részt veszünk egymás ünnepségein.* Arra is van példa, hogy *vállalati kitüntetést adunk vasutas dolgozóknak*, mert azok erőfeszítéseket tettek azért, hogy legyen vagon az áruk elszállításához.

A vállalatok vezetői korábban nem voltak ilyen jó kapcsolatban az állomás vezetőivel. Buczkó Ferenc állomásfőnök, akit kiváló szervezőnek tartanak, kereste meg őket először.

A *Konzervgyár* igazgatója, Rudi Béla alapító tagja a vállalatnak. A gyár 16 éves múltra tekint vissza, és kezdetben akadozott az együttműködés a vasúttal. *Az utóbbi években megnövekedett a gyár szállítási igénye, de a vasút a nagyobb igényeket is zökkenőmentesen kielégíti.* Most újabb feladatra készülnek: Vaja térségében felépül az almalét előállító üzem. Így szállítási feladataik már az idén közel 50 százalékkal ismét növekednek.

Megérdemelt elismerés

Az üzemek egymásnak is segítenek. A Papírgyár saját beruházással — felkészült arra, hogy a tengelycserés forgalom keretében érkező szovjet vagonokat fogadja. Ebből haszna van a Konzervgyárnak is, mert az őszi idényben almával és konzervekkel rakják meg ezeket a vagonokat és *maximális kihasználással mehetnek vissza a Szovjetunióba.* A kocsik tehát rakva érkeznek és rakva mennek vissza.

A négy gyár igazgatója és az állomásfőnök örömmel nyugtázhatja, hogy összefogásuk eredményeként az idén, az *első negyedéri szállítási feladatokat is 115 százalékra teljesítették.* Egyébként a nyíregyházi vasutasok jó munkáját az irányító szervek is elismerik. *1978. évi eredményeiként „Kiváló Vasúti Csomópont” kitüntetésben részesítették.*

Kőhidi László

Vallomás a munkáról

A 2311-es személy tartja a menetidőt. *Dalanics Mihály* jegyvizsgáló le-leszállt az állomásokon. Azután leült mellém s folytattuk a nemrég kezdett beszélgetést.

— 1952-ben lettem vasutas. Ez volt az első munkahelyem és ez is maradt mindmáig. Szeretem a munkámat. Kevés ember mondhatja el, hogy azt csinálja, amit szeret. Én ezek közül való vagyok. Eleinte persze sokat kellett dolgoznom. Volt, hogy még a 400 órát is meghaladta a havi szolgálat. Néhány éve minden változott. Most a 196 óra a kötelező, ehhez 25—30 túlóra jön havonta.

Én Mezőkövesden szálltam fel, s Vámosgyörknél már benne voltunk a beszélgetésben. Utas kevés volt, így senkit sem zavart a beszédünk.

— 1957 óta vagyok jegyvizsgáló. Szeretem ezt a munkát — folytatta. — Mindig más emberekkel utazom, s más-más vonalakon járok. Így például a *Nyíregyháza—Miskolc—Budapest*, a *Nyíregyháza—Mátészalka*, a *Nyíregyháza—Szolnok—Budapest*, s a *Nyíregyháza—Dombrád* közötti 51 km hosszú kisvasúton. Ahány út, annyiféle ember. A fővonalakon közlekedő vonatok általában zsúfoltak. Különösen a hétvégeken. Ma 19 óra 3 perckor indultunk Nyíregyházáról. Nekem előtte 50 perccel kellett jelentkezni. Éjfél előtt érünk Pestre, utána ledőlök egy kicsit, de csak ritkán alszom el. Havonta van egy kötelező szabad vasárnapom.

Hatvanban is szabályosan megadta az „Indulásra készen” jelzést, s a vonat elindult.

— *Hol is hagytam abba? Újfehértón lakom. Ez 15 km-re van Nyíregyházától. Van 800 négyszögöl kertem, szőlő terem benne, de a gyümölcsfákat is szeretem.* Van cseresznye, meggy, alma. Szeretek a fákkal foglalkozni. Jól jön a szabadnap, a fák igénylik a munkát. No, meg a szőlő is. És persze a családot se lehet kihagyni. Fiam a Híradástechnikai Szakközépiskolába jár, az idén érettségizik, s persze, hogy ő is vasutas lesz. Hazajön mihozzánk, a vasúthoz.

Hogy mi a mi életünkben a rossz? Az örökös rendszertelenség. Ezt csak szokni lehet, de megszokni talán soha. A telet nem szeretem. *Tavasztól őszig gyönyörű a munkánk.* Változatos, érdekes. Messze még a nyugdíjkorhatár, és mégis egyre közelebb jön. Ha elérem a nyugdíjkorhatárt, még egy évet ráhúzok és elmegyek a fáimhoz, a szőlőmhöz, a családhoz. Majd a fiam helytáll helyettem is.

(takács)

Harminc év után

A bizalmi elköszönt

Nádasi Györgyné, harminc évi központi szolgálat és ugyanannyi bizalmi tevékenység után márciusban kezdte meg nyugdíjas éveit. A harom évtized gyorsan elrepült. 1949-ben egy rövid, időszakos munkára, néhány hétre, nyolc gépírónőt szerződtettek a pécsi vasútigazgatóság központjában, majd kettőt közülük véglegesítettek. Erzsike magatartása, szorgalma, kedvessége miatt maradhatott továbbra is a központban, immár véglegesítve.

Közben 1965-ben leérettségizett, majd 1967-ben levelező tagozaton sikeresen elvégezte a tisztképző tanfolyam általános szakát. Legutóbbi munkakörében huszonöt éven át dolgozott pontosan, becsületesen.

Amikor úgy határoztak, hogy a munkaügyi hatáskörök decentralizációs folyamatában a státusfeladatokat is a külszolgálatnál végzik a jövőben, Nádasi Györgyné — annak ellenére, hogy nyugdíjazásáig már csak 4—5 hónap volt hátra — a szokásos aktivitással folytatta a számára teljesen új, a géni adatszolgáltatással kapcsolatos feladatok végrehajtását.

Munkájáért kétszer kapott *Kiváló dolgozó* kitüntetést és egyszer, 1976-ban *Igazgatói dicséretet.* Szakszervezeti bizalmiként három évtizedig élvezte a dolgozók szeretetét, szakmai vezetőinek megbecsülését.

Z. L.

DÁVID JÓZSEF

A mesélő szekér

Az öregembert, ha nem zsémbes, ha nem savanyította be az élet, a kis unokája teszi boldoggá. Az unokát meg az olyan nagypapa, aki mesélni is tud. De nem ám akármilyen mesét. Szekeres nagyapó minden eddig hallott mesénél érdekesebbet tudott, amikor a nyarat együtt tölthette mozdonyvezető fiának gyermekével, kis unokájával.

Péternek csak annyit kellett mondani:

—*Nagyapó! Üljünk fel a szekérre!*

— Üljünk — mondta nagyapó, és már fent is voltak azon a szekéren, amit Péter még az elmúlt nyáron fedezett fel a nagypapa régi nagy csűrjének egyik zugában.

Tehát igazi volt a szekér. Csak két lovacska kellett volna a rúd mellé, dehát azokat már könnyű volt odaképzelni. A nem létező lovak még nevet is kaptak: az egyiket *Viharnak*, a másikat meg *Villámnak* hívták.

Az ostor meginl csak igazi volt. Pattintani is lehetett vele, de csak módjával, mert a lovak így is megragadják a szekeret. Meg aztán, akik a terhet, az igát húzzák, nem hogy ostort, de a legjobb abrakot kell, hogy kapják.

Péter azért egy-egy pattintás után rájuk kiáltott:

— *Vihar! Villám!* — És mint a szélvész, repült a szekér.

No, de hova? Merre? Azt bizony mindig Szekeres nagyapó mondta meg, mert tulajdonképpen ezzel kezdődött a mese.

— *Menjünk a Bodrogon túlra* — mondta az öreg —, *mert haza kell hozni a szénát, amit takarosan boglyába gyűjtöttünk.*

— *Gyiha, Villám! Gyi-te, Vihar!* — rikkantott Péter, s ahogy átrobogtak a falun, s elérték a folyót, a lovak egyenesen a gázlót keresték. Itt térdig sem ért a víz, kitűnő hely az átkelésre. Legalább megdagadnak a kerekek, s a lovak patájának sem árt egy kis lábmosás.

— *Fürödjünk meg mi is!* — mondta Péter, de az öreg ingatta a fejét:

— *Nincs most idő a lubickolásra.*

De mire ezt komondta nagyapó, már a túlsó parton, a réteken száguldott a szekér, és hipp-hopp ott is voltak a takarosan boglyába rakott széna mellett.

Nagyapó gyorsan megrakta a szekeret, s amikor készen voltak, a kötéllel le is kötözték a rakományt. Aztán indultak vissza.

A teherrel már csak lépésben mentek a lovak, s amikor a folyó közepébe értek, hirtelen úgy megálltak, mintha legyökerezett volna a lábuk.

— *No, itt már baj van!* — mondta nagyapó, s vakarni kezdte a füle tövét, mintha onnan akarna kikaparni valami okosságot.

— *Mi baj van?* — kérdezte Péter.

— *Hát nem látod?* — mutatott a folyóra az öreg. — *Amíg odajártunk, emelkedett a vízszint.*

Nagyapó vette kezébe a gyeplőt, meg az ostort is, s elkiáltotta magát:

— *Gyi-ha, Vihar! Gyi-te Villám!*

A két ló nekifeszült a hámnak, s gázolni kezdtek át a vizen.

— *Meg ne álljatok!* — kiáltott nagyapó —, mert abból nagyon nagy baj lehet. Elég egy percnyi leállás, hogy a rakott szekér süllyedni kezdjen, s akkor vége: nemhogy a két ló, de hat bivaly se húz ki innen.

— *Gyi-ha! Gyi-ha!* — pattogott az ostor, de hiába. A lovaknak hasig ért a víz. Hiába feszítik a hámot, a szénával rakott szekér nem mozdul.

— *A teringettét!* — mondott egy kacskaringósat nagyapó, és ügyesen lecsúszott a szénásszekér tetejéről, bele a vízbe, a lovak mellé. Aztán elő az éles zsebkést, elvagdalta az istrángot, hogy a nagy bajból legalább a lovakat mentse.

— *A lovak kiúsztak, nagyapa?* — kérdi riadtan Péter.

— Ki, azok — mondja most már megnyugodva nagyapó..

— *De a szekér! Mi lett a szekérrel?* — esik ki egy pillanatra a meséből a kisunoka, s az öreg kérges tenyerével csap a lőcsre:

— *Ihol-e. Hiszen rajta ülünk, nem?*

— *Úhüm* — bólogat Péter. Egy pillanatra elrévedezik, majd azt mondja: — Kihúzattuk traktorral?

— Hol volt még akkor a traktor, amikor ez a szekér leült a folyó közepén azon a nyáron — mosolyog az öreg, mire kisunokája megkérdezi:

— *Hát ez igaz mese volt?*

— *Hogy igaz-e?* — léoett le az öregember a szekérről, majd leemelte unokáját is, és a korhadozó szekérderékre nézett: *Íme, a jel* — mutatott egy rozsdásodó drótra. — *Eddig volt a vízben. Ezt a drótot akkor tekertem rá, amikor kihúztuk ökelmét...*

— Holnap is szekerezünk? — csillogott az unoka szeme.

— *Holnap is* — bólogat nagyapó.

— És hová megyünk a szekérrel?

— *A vásárra* — válaszolta, aztán elindultak a házba, hogy valami harapnivaló után nézzenek, mert a szénahordás nem gyerekjáték, farkas mód meg tud ám éhezni tőle az ember...

Ajándék a gyerekeknek

Közúton érkezett a gőzmozdony a Répceszentgyörgyi Nevelőotthonba

Érdekes esemény színhelye volt a közelmúltban a *Répceszentgyörgyi MÁV Nevelőotthon.* Az egykori grófi kastély parkjába, egy különleges szállító járművön igazi gőzmozdony érkezett. A nagy eseményen ott volt a falu aprajanagyja.

Az előzmények. A szombathelyi vontatási főnökség *Savaria* szocialista brigádja több éve patronálja az intézet növendékeit és egyszer igazi mozdonyt ígértek nekik. A pécsi igazgatóság a közelmúltban adott egy 376-os mozdonyt a brigádnak, akik saját kerekein futtatták le azt *Hegyfaluig.* Onnan nem vezet tovább vasút. A brigád azonban már korábban megszervezte a továbbszállítást. A VASÉP két hatalmas önjáró darut, a Nyugat-magyarországi Fagazdasági Kombinát pedig szállító járművet küldött Hegyfalura.

A 36 tonnás mozdonyt egy trélerre emelték, aztán elindult a menet Répceszentgyörgyre. Útközben meg kellett állni, mert a nehéz rakomány alatt tönkrementek a csapágyak. A hiba kijavítása után tovább indultak, és a délutáni órákban a helyére került az öreg mozdony. Az intézet gyermekei virággal kedveskedtek a felnőtteknek.

Elitkoncepciók

A HIVATÁSOS POLITIKUSOK DIKTATÚRÁJA

Az elitaristák a saját szájuk íze szerint magyarázzák a tudományos-technikai forradalom egymást követő szakaszait. Szívesen hangoztatják, hogy ez a folyamat a demokrácia elhalásához, a hatalomnak néhány vezető és technokrata kezébe kerüléséhez vezet. A technokráciaelmélet legújabb változatai a vezetők, a menedzserek és a hivatásos politikusok diktatúráját tételezi fel az *„ipari társadalomban”*.

Az 1960-as és a 70-es években az elitelmélet bizonyos fejlődésen ment keresztül. Ennek oka az állammonopolista kapitalizmus terjeszkedésében és a kapitalista társadalom bürokratizálódásában rejlik.

Nyilvánvaló ellentmondások

R. Berendt amerikai szociológus szerint az *„új elit”* főleg a nyugati oktatási intézmények sajátos terméke, amely adminisztratív és testületi vezetőkből áll. *Az „új elit” arra törekszik, hogy a „haladás nevében” (sic!) a régi helyébe lépjen.* A régin a vérbeli, vagyonos elitet, az újon a rátermett, szakértelemmel rendelkező elitet értik.

Az eliterizmus teoretikusai — hivatkozva a menedzserizmus fejlődésére és a szakmai specializálódásra — azt hangoztatják, hogy az aktivitásnak ez a fajtája összeegyeztethetetlen lenne a népszuverenitással és utópikussá válna a növekvő társadalmi problémák bonyolultsága miatt. Ám az igazi ok, ami miatt a tőkés országokban távol tartják a tömegeket az állam irányításától, *nem a „technikai jellegű nehézségekben”, hanem abban rejlik, hogy a dolgozók érdekei kibékíthetetlen ellentétben vannak a monopolista oligarchiáéval*, amely a gazdasági és politikai élet döntő pozícióit hatalmába kerítette. Ez a fő oka a népszuverenitás hiányának a tőkés országokban, amit a monopolista elit szószólói nem akarnak meglátni.

Az ilyenfajta elméletek szerzői szívesen hangsúlyozzák, hogy a kapitalista társadalom „normális” működéséhez nélkülözhetetlen az elit, ezért joga van privilegizált helyet elfoglalnia. Sőt az elitnek kötelessége megvédeni kiváltságait a néptömegek támadásaival szemben. De hát mi marad így a burzsoá demokráciából?

Az elitaristák természetesen nem kerülhetik meg ezt a kényes kérdést. E teóriát vallók szélsőséges elemei nyíltan hirdetik a radikális antidemokratizmust: A „liberálisok” erőtlen kísérleteket tesznek, hogy összeegyeztessék az elitarizmust és a polgári demokráciát.

Az elit bajnokai

Ide lehet sorolni *Bottomore* angol szociológus nézetét, aki kijelentette, hogy az *„elit bajnokai a régi társadalmi hierarchia elméleti felújítására törekszenek, és akadályokat állítanak a demokrácia fejlődésének útjába”*.

P. Bachrach amerikai szociológus szintén utalt az elitarista teória és a klasszikus polgári demokrácia doktrínája közötti nyilvánvaló ellentmondásra. *„Az elitarizmus az emberek egyenlőtlenségét tételezi fel* — hangsúlyozza —, *viszont a »klasszikus« burzsoá doktrína elismeri egyenlőségüket a törvény előtt.”*

Az elitarizmus a kisebbség uralmán alapszik, ugyanakkor a polgári demokrácia — szigorúan jogi értelemben vett alapelve — elfogadja a többség akaratát, mint a hatalom forrását. *Az „uralkodó elit” hirdetői tagadják Lincolnnak azt a tézisét, amely szerint „a hatalom a nép hatalmának a gyakorlása a néppel és a népért”.* Szerintük Lincolnnak ezt a formuláját nem kell betű szerint venni: a népi kormányzás gyakorlatilag megvalósíthatatlan, és ez a formula nem más, mint az elit uralmának ideológiai elkendőzése.

A tőkés országok társadalmi életének egyre bonyolultabbá válására utalva az elitaristák azt állítják, hogy a tömegek gondolkodásmódja fejletlen és egysíkú. Ezért — jobban mint valaha — *szükségük van arra, hogy nagytehetségű egyéniségek irányítsák őket.* A demokrácia a középszerűség uralmát és a politikai vezetés gyengítését eredményezi — hangoztatja *Knoll* nyugatnémet szociológus. Bár elítéli a fasizmust, de nem azért, mert az a passzív tömegek engedelmességét igényli, hanem csupán a „faji tisztaság”, a „vér szerinti” elitelmélete és gyakorlata miatt.

Nyílt harc a hatalomért

Az utóbbi években egy másik tendencia is kialakult Nyugaton. Az elitről és a polgári demokráciáról vallott korábbi elméletek és a jelenlegiben közös vonásokat fedeztek fel az ideológusok. Elfogadják azt, hogy minden társadalomnak szüksége van vezető elitre. *A demokráciától megkülönböztető vonása az lenne, hogy megengedi a „kiválasztott” kisebbség szabad kialakulását, és lehetőséget ad a hatalomért folyó nyílt harcra.* A tömegek bizonyos befolyást gyakorolhatnak a politikára azáltal, hogy egyik vagy másik rivális elit csoport mellett döntenek. Az általános választások alkalmával az elit különböző képviselői előterjesztik programjukat, melyet a tömegek elfogadnak vagy visszautasítanak. *Bobbio* olasz szociológus úgy látja, hogy van lehetőség az elitarizmus és a demokrácia összeegyeztetésére. Állítása szerint elegendő lenne, hogy a tömegek időről időre kifejezhessék érzelmeiket anélkül, hogy részt vennének az állam irányításában. Ezáltal megszűnik az elitarizmus antidemokratikus jellege, mert a demokrácia a „realistább” koncepciójának bázisává válik. Ennélfogva az elitaristák a demokratizmus örve alatt a tömegeknek vigaszként a kormányzó elit megválasztásában való részvételt ajánlják. Ezenkívül a tömegeket abba az illúzióba ringatják, hogy a nép „legjobbjainak” képviselői bejuthatnak és beolvadhatnak az elitbe.

Mindmegannyi hamis állítás. A tömegek nem választják a vezető elitet. Az olyan országokban, mint például az Amerikai Egyesült Államok arról dönthetnek, hogy a nagytőke melyik pártja gyakorolja a hatalmat néhány évig, a következő választásokig. *Lundberg* amerikai szociológus írja: *„Az Amerikai Egyesült Államokban gyakorlatilag csak egyetlen párt, a tulajdonosok pártja létezik. Mindössze ez osztódik két részre: republikánusokra és demokratákra.”*

Képmutatás az elmélet azon megfogalmazása, hogy a kapitalista elit osztályon kívül álló. *„Attól kezdve, hogy a tőke létezik* — írta *Lenin* —, *minden társadalmon uralkodik, és semmilyen demokratikus köztársaság, semmilyen választási törvény nem változtat rajta.”* Az elitarizmus „flörtje” a polgári demokráciával újra és újra alátámasztja a privilegizált kisebbség érdekeinek alárendelt polgári demokráciáról alkotott marxista—leninista értékelést.

A szocialista országok példája

Az elitaristák a civilizáció történetére hivatkoznak, amely azt mutatja, hogy a néptömegeket mindig kirekesztették a társadalom irányításából. Valóban a rabszolgatartó, a feudális és a kapitalista társadalmi formációk története, a kizsákmányolás és elnyomás története, amelyet a kisebbség gyakorolt a többséggel szemben. Ebből viszont nem következik, hogy ennek örökké így kell lennie.

A munkásosztály rátermettsége a társadalom irányítására és annak a burzsoáziánál is eredményesebb vitelét *szemléltetően mutatja a Szovjetunió és a többi szocialista ország gyakorlata.*

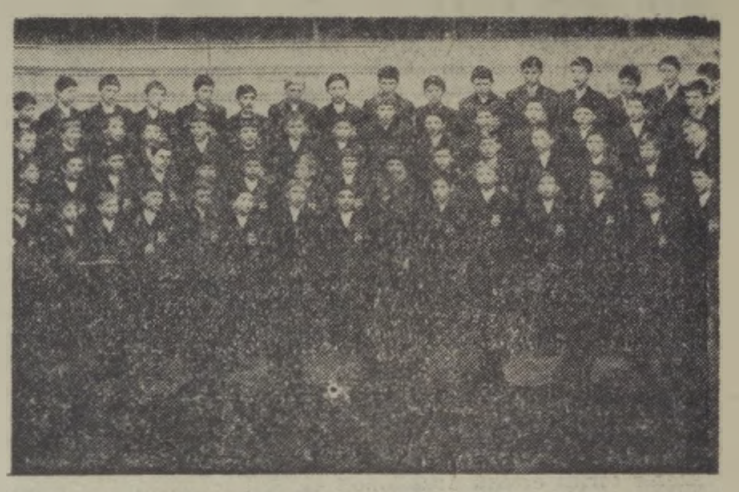
A hatalmat magára vállaló néptömegeknek nem végső célja a szocialista állam megteremtése, hanem csak az emberiség előrehaladásának egy kikerülhetetlen állomása, *a teljes társadalmi egyenlőség, az osztály és állam nélküli társadalom, a kommunizmus felé vezető úton.* A szocialista típusú állami struktúra kommunista társadalmi önigazgatássá fog átalakulni. A kommunista társadalom minden tagja — a széleskörűen képzett és harmonikusan fejlett ember — ideje egy részét a közügyek intézésének fogja szentelni. Ez számára nem második szakma, hanem kötelesség, társadalmi funkció, egyben szükségleteinek egyike, személyisége kibontakozásának nélkülözhetetlen eszköze lesz.

Baranyai Zoltán

(Vége)

Megható, milyen szívből énekelnek

Ausztriában vendégszerepelt a Kőszegi MÁV Nevelőotthon fiúkórusa



A Kőszegi Nevelőotthon fiúkórusa

Határainkon túl is neve van már a *Kőszegi Landler Jenő Általános Iskola* tanulóiból álló fiúkórusnak, melynek tagjai valamennyien a festői környezetben levő MÁV Nevelőotthon kis növendékei. Könnyű számon tartani mily kevés fiúegyüttes van hazánkban. Ezek közé tartozik a *Gráf László* vezette kórus. Száztizennégy felsőtagozatos tanulóból — csupán néhány alsótagozatosból válogatta legjobban éneklő fiait. Évek óta sikeresen szerepelnek az *Éneklő Ifjúság* rendezvényein. A vastaps egyszer sem marad el fellépésük alkalmával. Nem túlzás, ha azt állítjuk, hogy a közönség már várja az impozáns megjelenésű, fegyelmezett sereget. Több ízben szerepeltek már a rádióban. Felléptek *Veszprémben, Szombathelyen, Budapesten*, a Medicor Művek hangversenyén. *Botka Valéria* és *Csányi László* a Rádió Gyermekkórusának ismert vezetői is gratuláltak már sikeres szerepléseikhez.

Március közepén nagy izgalommal készülődtek az ausztriai vendégszereplésre. Második alkalommal tettek eleget ily megtisztelő külföldi meghívásnak. Az idén a Linzi Tartományi Demokratikus Nőszövetség nőnapi ünnepségsorozatán léptek fel *Linzben* és *Welsben.*

Első ízben a Tartományi Kultúrközpont, a volt Orsolyita kolostor csodálatos dísztermében köszöntötték a közönséget Giardini: *Éljenek a víg nők!* című művével. A fiúkórus önálló összeállítást mutatott be, melynek mondanivalója a béke a vidám gyermeki élet, a természet szépségének és a világ szépségének a gondolatát villantotta fel. Emellett *Kodály, Schubert, Balázs Árpád* műveit és osztrák népdalcsokrokat adtak elő nagy sikerrel.

Welsben az Arbeitskammer kultúrtermében hódították meg a közönséget. Nyolcvanperces műsorukat *Gráf Zsuzsa* a Liszt Ferenc Zeneművészeti Főiskola hallgatójának zongoraszólói tették még felejthetetlenebbé. Nagy átéléssel, magával sodró erővel játszotta *Chopin* Forradalmi etűdjét és F-dúr etűdjét. *Gráf Györgyivel* — aki szintén a Zeneművészeti Főiskola hallgatója — *Schubert* és *Mozart* négykezeseit adták elő.

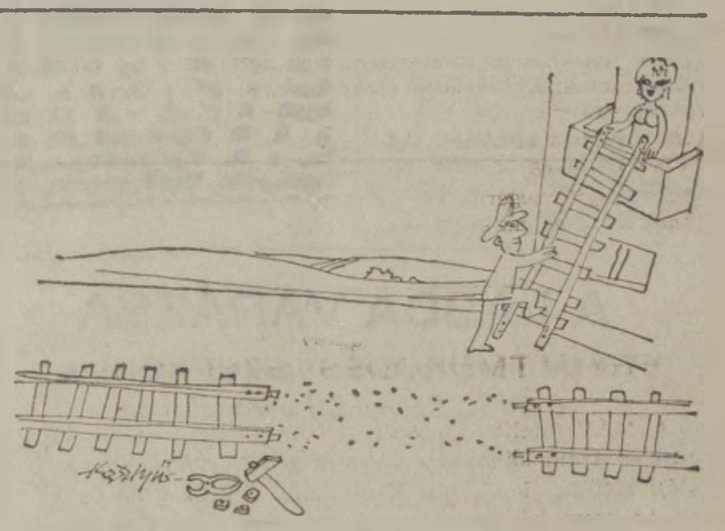
A kórus számára ezen a rangos hangversenyen az igazi zenei próbatételt Kodály *Nagyszalontai köszöntője*, Schubert *Álljon a tánc*, Liszt *Magyar ünnepi dal* című művei jelentették. Egyik legsikeresebb, „jól előadott” műsorszámuk Hans Sandig: *Séta az állatkertben* című, játékosan kedves, a gyermekek lelki világához közelálló mű volt. A közönség hangulatos, önfeledt előadásban, német nyelven hallgatta az osztrák népdalokat.

A nemzetközi nőnap és a gyermekek nemzetközi éve kettős egybeesése nemcsak formai, hanem tartalmi keretet is adott a gyerekek szerepléséhez. Mindkét fellépés előtt méltatták ezen ünnepségek jelentőségét. Ausztriában a gyermekév jegyében kiadott jelszavak sokat elárulnak arról, amiről nálunk már nem is beszélünk. *„Minden gyermeknek egyenlő képzést.” „Azonos esélyeket az elhelyezkedésben.” „Egyenlő munkáért egyenlő bért.”*

Maria Mascher, a Demokratikus Nőszövetség tartományi titkára nyilatkozta:

— Nagyon örülünk, hogy a fiúkórus elfogadta a meghívásunkat. Három évvel ezelőtt ismertük meg őket egy Linz megyei nemzetközi gyermektalálkozón. *Nagyon megkedveltük ezeket a gyerekeket. Megható milyen szívből énekelnek.* Már akkor elhatároztuk, hogy egy rendezvényünkön ők lesznek a „vendégművészek”. Most jött el az ideje a meghívásnak. Boldogok vagyunk, hogy eljöttek. Tömegbázisunkat erősíti a gyermekek jelenléte a szocialista Magyarországról. Nem beszélve most arról a művészi élményről, melyben ezek a vasutas gyerekek a közönséget részesítették.

Kiss János



Mai Rómeó
(Kesztyüs Ferenc rajza)

Szovjet vasutasok látogatása MÁV egészségügyi intézményekben

Április 9. és 15. között szakszervezetünk meghívására hazánkban látogatott *Jevgenyij Lukics*, a szovjet vasutasszakszervezet társadalombiztosítási bizottságának elnöke, *Leonyid Anohin*, az orvos-egészségügyi főigazgatóság helyettes vezetője és *Valentyina Bobilcva*, a leningrádi területi egészségügyi központ főorvosa.

A vendégek megtekintették többek között a budapesti MÁV Kórházat és központi rendelőintézetet, a Szántó Béla utcai baleseti utókezelőt, a balatonfüredi és vonyarcvashegyi szanatóriumot és a szolnoki MÁV Kórházat.

Budapesti tartózkodásuk alkalmával a vendégeket fogadta *Koszorus Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára is.

Koszorus Ferenc főtitkár fogadja a szovjet orvosküldöttséget (Skoda László felvétele)

Jutalomelőadás a Tháliában

Vasutasok foglalták el április 8-án délelőtt tizenegy órakor a *Thália Színház* nézőterét. A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatósága hívta meg az elmúlt évi munkaversenyben élenjáró szocialista brigádokat és hozzátartozóikat a Tháliába. Karinthy Ferenc: *Házszentelő* című drámáját mutatták be a vasutas közönségnek. A darabot *Kazimir Károly* Kossuth-díjas, kiváló művész rendezte.

Mielőtt a függöny felgördült *Mécs Károly* érdemes művész köszöntötte a vasutasszakszervezet, a vezérigazgatóság és a színház vezetői nevében a szocialista brigádtagokat és hozzátartozóikat.

A dráma vasárnap délelőtt bemutatója is — a várakozásnak megfelelően — méltán aratott nagy sikert. A szerző, társadalmunk egy rétegének moráljét, gondolkodását vizsgálja, állítja reflektorfénybe egy mai „úri-muri” keretében, amelyen drámai esemény történik. A vezérigazgató házszentelőjén résztvevő vendégek (a város vezetői) kínos helyzetbe kerülnek. Cselekedeteik mozgatórugóit, lelkiismereti konfliktusaikat ismerhette meg a néző.

K. S.

A dicsőséges múlt emlékei

Az északi járműjavító társadalmi-gazdasági szervezeteinek kezdeményezésére a közelmúltban — a Magyar Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulója alkalmából — érdekes kutató-gyűjtő munka indult a történelmi emlékek megmentése érdekében. Az egykori küzdelmes, dicsőséges napok dokumentumait *Gárdai Ferencnek*, a pártbizottság munkatársának irányításával lelkes közönség (*Molnár Ferenc, Lőke József, Szabó Gyula, Németh Tiborné* és *Karacs Zsigmond*) több hónap alatt gyűjtötte össze.

Az üzem Törekvés Művelődési Házában húsz tablón és tizenkét tárlóban mutatták be az érdeklődőknek a gyűjtőmunka eredményét, *az Északi Főműhely munkásmozgalmi hagyományait.* Fotók, megsárgult újságlapok és egyéb dokumentumok vallanak mindenről.

Ez a kiállítás képezte a gerincét a X. kerületi Pataki István Művelődési Otthonban március 21-én megnyílt Tanácsköztársasági emlékkiállításnak is, amelyet az érdeklődők április 4-ig tekinthettek meg.

Csehszlovák gasztronómiai hét a síneken

Az elmúlt években hazánkban megrendezett NDK, majd a román vendéglátás hete a magyar síneken osztatlan sikert aratott, egyben nagy nemzetközi visszhangot váltott ki a szakemberek körében. Ugyancsak nagy sikerül volt az Utasellátó étkezőkocsijainak az NDK, a szomszédos Románia és Csehszlovákia vasútjain.

A kölcsönös szakmai tapasztalatcsere és a más területeken érvényesülő együttműködési programok folytatásaként, *április 2—7-ig, a CSD JLV étkezőkocsija mutatkozott be hazánkban*, a Budapest—Szombathely között közlekedő gyorsvonaton. Az étkezőkocsiban a cseh és a szlovák konyha ételkülönlegességeit mutatták be és pilseni sörökkel várták a magyar utasokat.

Sikerül-e az ismétlés?

Székesfehérváron biznak a MÁV Előre jó szereplésében

Idézet a Népsport 1978. április 23-i labdarúgó tudósításából: „Székesfehérvári MÁV Előre—Csepel 2:1 (2:1). Góllövő: *Branikovits, Havasi, Sugár.*

Részlet az értékelésből: „Amikor *Marton* játékvezető véget vetett a találkozónak, 11 kék mezes székesfehérvári játékos indiántáncot járt. Ez a sípszó azt jelentette, hogy jövőre is az NB I-ben folytatja szereplését a MÁV Előre."

★

Jósorsom úgy hozta, hogy magam is szemtanúja voltam a mérkőzésnek. Ha azokat az elcsépelt kifejezéseket használnám, mint „remegő lábak", „sápadt arcok", úgy érzem nem adnám vissza hűen a találkozó előtti pillanatokat. Valami leírhatatlan feszültség vibrált a levegőben. Egy dráma utolsó 90 percéhez készülődött az a 11 ember. Happy end vagy fővesztés — ez volt a kérdés.

Idén is az NB I-ben játszanak . . .

— *Sokan már az 1977—78-as bajnokság kezdete előtt „visszaminősítettek" bennünket a második vonalba* — mondja *Dévényi Tibor*, az egyesület fiatal ügyvezető elnöke. — *A kételkedőknek szerettünk volna bizonyítani. No, meg persze magunknak is.*

— Az idén három csapat esik ki az első osztályból. Újabb bravúrra lesz szükség a bentmaradáshoz?

— *Remélem nem* — válaszol az elnök határozottan. — Bár az utóbbi hetekben váltakozó sikerrel szerepel a csapat. Pedig jól kezdtük a tavaszt, hiszen az első fordulóban pontot „loptunk" Pécsről, majd egy olyan bravúr következett, amelyre még mi sem számítottunk. *Legyőztük a Ferencvárost!*

Aztán pontveszteség hazai pályán a Haladás VSE ellen, és meglepően nagyarányú vereség a Vasastól.

— A bentmaradás szép ajándék lenne a 70 éves múlttal rendelkező egyesületnek.

— Az 1908-ban alakult MÁV Előre a Déli Vasút és a Lokomotív fúziójából jött létre. Jelenleg öt szakosztállyal dolgozunk. A labdarúgókon kívül atléták, kézilabdázók, íjászok és természetbarátok népesítik be az egyesületet. *450 igazolt sportolónk van.* Közülük 190-en a kilenc labdarúgócsapatot erősítik. Az edzők nagy része, *Nagy Laci, Pemmer, Karsai,* aktív játékos korában nálunk kergette a labdát. Az első csapat edzőjét, *Szentmihályi Antalt* pedig nem kell különösen bemutatni.

Telefon csörgése szakítja félbe beszélgetésünket. *Dévényi Tibort ezúttal nem sportügyben keresik.* Az üzemmérnöki diploma széles látókört követel meg tőle. Kollégái gyakran keresik meg szakmai problémáikkal.

— *Nem is tudom melyiket szeretem jobban. Hivatásomat vagy a társadalmi sportvezetői tevékenységemet.*

Lényeg, hogy mindkettőt szeretettel, szakértelemmel végzi.

★

A pályán a játékosok befejezték az edzést. Csapzottan sétálnak az öltöző felé. A bajnokság 24. fordulója után a MÁV Előre 18 ponttal a 16. helyen áll.,

Róth Ferenc

A LABDA VARÁZSA

Tavaly ötszáz gyereket tanított meg úszni a BVSC Szőnyi úti uszodájában

Egy délutáni edzésen vagy harminc gyerek vágott neki az előírt távnak — fáradhatatlanul — ötször-hatszor, egymás után. Edzőjük — *Németh Gábor* — maga is aktív résztvevője volt a vízipólónak. Ma az úttörő korú utánpótláskeretet edzi. Szinte minden estéjét a parton tölti. A hűvöskés, márciusi estén, gőzölgő vizű medence partján beszélgettünk.

— *Jelenleg harminc fiatal az állandó keretem. Korunk kilenc-tíz vagy éppen tizenegy év, de akad olyan is, aki csak 1971-ben született* — mutat rá egy fekete hajú lurkóra.

A BVSC-nek nagyon jó a kapcsolata a kerületi iskolákkal. Jó együttműködés alakult ki a vezetők, edzők és a testnevelő tanárok között. Az Ungvár utcai, az Egressy és a Kerepesi úti iskolában működik kifejezetten vízilabdatagozatos osztály. Az itt tanulók különösen szorgalmasak.

— *Tulajdonképpen mi nevelőegyesület vagyunk. Ezért például soha nem küldünk el senkit.* Ha valaki idejön — előlegezzük a bizalmat — ugyanúgy foglalkozunk vele, mint a régiekkel. De ha van sportelőképzése, akkor még a tizenhárom évesekkel is foglalkozunk. Két-három hónap múlva azután kiderül, hogy érdemes-e folytatnia . . .

Persze a vasutas sportiskola foglalkozik olyan gyerekekkel is, akikből nem válik jó sportoló, de itt elsajátíthatják az úszás alapjait.

— *Tavaly például több mint ötszáz gyereket tanítottunk meg az úszás alapelemeire.* Közülük sokan jelenleg is itt vagy más egyesületekben sportolnak. Még a kerületen kívüli iskolából jönnek. A Szívutcaiakat is szívesen látjuk, cserében atlétáink, teniszezőink használják a tornatermüket.

Az úszásoktatás, illetve edzésprogramok és az OB bajnoki fordulói összhangban vannak az iskolai évvel. Ez alatt a kilenc hónap alatt a leigazolt gyerekek tizennyolc bajnoki mérkőzést játszanak, és emellett természetesen, hetente ötször edzenek két órát.

— A nyári hónapokban — június, július, augusztus — két-három hetes napközis turnusokat rendezünk. Idén is szervezünk táborokat, a szokásos iskolai év végi — szünidő eleji napokban. A harmincas keretben húsz-huszonöt olyan fiatal van, aki tehetséges.

Hargitai Szántó György

Sportdélután az SZVSE-pályán

Hazánk felszabadulásának 34. évfordulója tiszteletére az SZVSE, a vasutas-szakszervezet területi bizottsága és a KISZ sportbizottsága április 31-én, az SZVSE-pályán futó-kocogó napot rendezett. A sportdélután több mint kétszáz részvevőjének futva-kocogva kellett megtenni az 1945 méteres távolságot. A férfiak hét, a nők három korcsoportban versenyeztek.

Az egyes korcsoportok győztesei: *Hódi István, Balogh József, Halász Antal, Sárkány István, Turcsik Mihály, Sipos József*, valamint *Tóth Gyuláné, Bogdán Tiborné*, és *Köszler Antalné*. A korcsoportok I—III. helyezettjei oklevelet, míg a verseny valamennyi részvevője a táv megtételéért igazoló lapot kapott.

MHSZ-közgyűlés Szegeden

A szegedi igazgatóság központjában működő MHSZ klubok a közelmúltban tartották közgyűlésüket, amelyen értékelték az elmúlt években végzett munkát. *A beszámoló megállapította, hogy mind a tartalékos, mind a lövészklub teljesítette a kitűzött feladatokat.*

A tartalékos klub szervezésében 83-an vettek részt utóképzésben, ezen felül egy fegyvernemi csoport oktatását is megszervezték. Eredményesen szerepeltek a tartalékosok honvédelmi versenyében. Hadifegyver lövészetükön 80-an vettek részt, a KISZ-alapszervezettel közösen pedig november 7-e tiszteletére 34 fő részvételével lövészversenyt rendeztek. *Megnyerték a város tartalékos klubok többtusaversenyét.*

A lövészklub versenyzői a felsőbb MHSZ-szervek által előírt valamennyi lövészversenyen részt vettek. A Honvédelmi kupa lövészverseny hat fordulójában 603-an, az ÖHV versenyein 524-en és az UHV őszi fordulójában 16-an versenyeztek. E mellett több városi, megyei versenyen is eredményesen szerepeltek. Különösen az ifjúsági versenyzők értek el jó eredményeket.

Az igazgatóság két klubja jó kapcsolatot alakított ki általános és középiskolákkal, a szocialista brigádokkal. A közösen megtartott versenyek mindig szép sikert arattak. A klubok kapcsolata a gazdasági és tömegszervezetekkel is megfelelő. Különösen szoros a kapcsolat a vasutas-szakszervezet területi bizottságával, mely anyagilag is támogatja a honvédelmi nevelést, kiképzést.

A szegedi vasutasok honvédelmi munkához való jó hozzáállását jelzi, *hogy az MHSZ városi-járási vezetőségének legutóbbi értékelésén mindkét klub munkájáról elismeréssel nyilatkoztak.*

Gellért

Kispuska-lövészverseny

A Szovjet Vörös Hadsereg megalakulásának 61. évfordulója tiszteletére kispuska lövészversenyt rendezett az MHSZ miskolci vasúti nagyüzemi vezetősége a Csokonai utcai lőtéren. A versenyen nyolcvanan vettek részt.

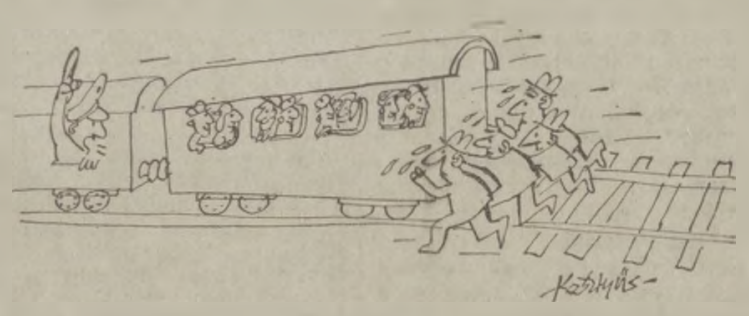
Egyéniben a legjobb eredményt, a nőknél *Budai Jánosné*, a járműjavító versenyzője, a férfiaknál *Szabó Béla*, a BFF lövészklubjának versenyzője érte el. Csapatban a nőknél első a járműjavító, a férfiaknál a BFF lövészklubja.

Fiatal sportolók közös rendezvénye

A *Forradalmi Ifjúsági Napok* keretében április 2-án ünnepi rendezvényre került sor a XIV. kerületi Ingatlankezelő Vállalat Pétervárad utcai kultúrtermében.

A *BVSC*, a *Vasas*, az *MTK-VM* és a *Bp. Spartacus* KISZ-esei által szervezett rendezvényen részt vettek az említett klubok sportvezetői és mintegy 300 sportoló. *Vadász József*, a Vasas KISZ-titkárának ünepi beszéde után *Bródy János* adott nagy sikerű műsort, majd disco-program következett. A megjelent vezetők nagy elismeréssel szóltak arról, hogy ilyen és hasonló rendezvények mennyire elősegítik a különböző sportklubok és szakosztályok versenyzőinek ismerkedését. Így a sportolók a sportpályákon kívül is találkozhatnak egymással.

Energiatakarékosság



— Egy kis kitartás. Még öt kilométer, aztán jön a váltás. (Kesztyüs Ferenc rajza)

LAKÁSCSERE

Elcserélném tényleges vasúti dolgozóval budapesti két szoba komfortos MÁV-bérlakásomat, háromszobás, illetve három szoba hallos MÁV-bérlakásra, vagy hasonló tanácsi lakásra Budapest területén megegyezéssel. Érdeklődni lehet 18 óra után: 472—067, üzemi telefonon 83—68.

Elcserélném két szoba komfortos déli fekvésű, kertes, kétbejáratú, MÁV-bérlakásomat, garázslehetőséggel, megfelelő, kétszobás, budapesti tanácsi lakásra. Lehetőleg lakótelepire. Érdeklődni: Darányi, 1155. Budapest, Mozdonyfűtő u. 2. fsz. 2.

Elcserélném pestlőrinci másfél szobás, 53 négyzetméteres földszinti öröklakásomat hasonló modern nagyobbra, megegyezéssel. Tanácsi is érdekel. Érdeklődni lehet 140—025 vagy 28—02 telefonszámon.

Elcserélném Dombóváron levő kettő és fél szobás, plusz étkezőfülkés MÁV-bérlakásomat hasonló budapestire. Ajánlatokat kérem: Bánki Tibor, Dombóvár, Béke u. 10. sz. 7200 címre küldjék.

Elcserélném győri tanácsi, kétszobás, 92 négyzetméteres utcai, komfortos, gázfűtéses, földszinti, újonnan festett lakásomat teljes berendezéssel, budapesti egy szoba komfortos tanácsira. Esetleg Pest környéki nyaralóra. Érdeklődni: Révész Sándor, 1137 Budapest, Katona József u. 23/a.

Elcserélném kazincbarcikai két és fél szobás, II. emeleti, jó fekvésű, komfortos tanácsi lakásomat miskolci hasonlóra. Garázs is van. MÁV bérlakás is érdekel. Cím: Ócsai József, 3700 Kazincbarcika. Május 1. u. 18. II/7. Érdeklődni: du. 16 órától.

Elcserélném Hajdúszoboszlón levő szoba, konyhás, komfortos, kertes szolgálati lakásomat debreceni másfél szobásra, vagy annál nagyobbra, vasutassal. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni levélben: Papp Sándor, Hajdúszoboszló MÁV-állomás II/2-es lakás.

Elcserélném budapesti egy szoba komfortos, 36 négyzetméteres tanácsi lakásomat kettőszobás, különbejáratú 45—50 négyzetméteres komfortos tanácsi vagy MÁV-lakásra a XIV., XV. kerületben. Érdeklődni lehet személyesen vagy levélben: Gazsi József, Budapest XV., Rákospalota, Csillagfürt u 1. fsz. 1 sz. 1155.

Elcserélném Kőbánya városközpontban levő három szoba összkomfortos, 67 négyzetméteres tanácsi lakásomat rákospalotai hasonló méretűre. Régi MÁV-lakás, vagy kisebb komfortfokozatú is érdekel. Cím: Áts József, Budapest, Kőrösi Cs. S. u. 27. II. em. 18. 1105. Megtekinthető egész nap.

Elcserélném budapesti háromszobás, összkomfortos, vasúti lakásomat tanácsi összkomfortos garzonra. Érdeklődni: 261—392 telefonon 17 óra után.

Elcserélném szolnoki háromszobás, új, összkomfortos, szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra. Bármilyen megoldás. MÁV-bérlakás is érdekel. Cím: Szolnok, Széchenyi u. 5. I. em. 5. 5000; Keresztúri Sándor, üzemi telefon: 02/16—33.

A Hivatalos Lapból

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

9. számból: Pályázati felhívás a szakmunkások egyetemi-főiskolai előkészítő tanfolyamára.

11. számból: 1/1967. (XI. 22.) MÜ M—EÜ M—PM a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezéséről.

12. számból: 102 508/1979. Az utazószolgálatot ellátó dolgozók teljesítménybérének elszámolása.

13. számból: 103 056/1979. A szolgálati helyek „Kiváló" cím kitüntetéséért folyó versenyének 1979. évi célkitűzései.

102 741/1979. A Vasúti Ruházati Utasítás egyes pontjainak értelmezése, illetve módosítása pénzügyi szempontból.

HÍREK

— **Dokumentumkiállítás.** A hatvani vasúti csomópont gazdasági-társadalmi vezetői és a Liszt Ferenc Művelődési Ház az Ady Endre városi könyvtárral közösen dokumentumkiállítást rendezett a Tanácsköztársaság 60. évfordulója tiszteletére. A kiállítást március 30-án az állomás fiókkönyvtárának kiállítótermében Gadanecz Béla, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa nyitotta meg, majd előadást tartott „A hatvani munkásság szerepe a Tanácsköztársaságban" címmel.

— **Discó a gyerekekért.** Szentes állomás klubkönyvtárában április 1-én Discó a gyerekekért címmel jótékonysági nonstop műsort rendezett az állomás szakszervezeti bizottsága és a Kilián György forgalmi KISZ-alapszervezet. A műsoron; 380 fiatal vett részt. A rendezők a teljes bevételt, a szereplők pedig tiszteletdíjukat a nemzetközi gyermekév szolidaritási alapjára fizették be.

— **Kirándulás.** A dombóvári csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban Budapestre kirándult. Megtekintették többek között a Parlamentet és a Magyar Nemzeti Múzeumban őrzött koronaékszereket.

— **Most mutasd meg!** Ezzel a címmel rendezett nagy sikerű vetélkedőt a zalaegerszegi csomópont közművelődési bizottsága, amelyen a szolgálati ágak csapatai vettek részt. A győztes a forgalmi KISZ-szervezet csapata lett.

— **Festmények az étteremben.** A kaposvári csomópont művelődési bizottsága kiállítást rendezett az üzemi konyha éttermében, Csonka Sándor festőművész képeiből. Csonka Sándor a dombóvári vontatási főnökség dolgozója. Ez alkalommal harminc olajfestményét tekinthették meg az érdeklődők.

— **Autóbusszal Pozsonyba.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház vezetői a vasutas nyugdíjasklub tagjai részére autóbuszkirándulást szerveztek Pozsonyba. A klub tagjainak ez volt az első külföldi társas kirándulása.

— **MSZBT-találkozó.** A Nyugati pályaudvar MSZBT-tagcsoportja április 3-án szovjet katonavendégeket látott vendégül, hazánk felszabadulásának 34. évfordulója alkalmából. A vendégek köszöntötték a tagcsoport tagjait, közöttük a pénztárfőnökség Hámán Kató és Tyereskova szocialista brigádok tagjait, akiket meghívtak Mátyásföldre, a Laktanyamúzeum megtekintésére.

— **Társadalmi munka.** A salgótarjáni 5-ös számú építésvezetőség Kossuth szocialista brigádja tavaszi nagytakarítást végzett a pályaudvaron. Elhatározták azt is, hogy május 1-re játszóteret építenek az általuk patronált Bartók Béla általános iskolában.

★

HELYESBÍTÉS. Lapunk április 7-én megjelent számában, a kitüntetésben részesült szolgálati helyek felsorolásánál, nyomdatechnikai okok miatt kimaradt a pécsi vasútigazgatóság *Vezérigazgatói elismerésben* részesült alábbi három szolgálati helye: a *pécsi* és a *bátaszéki vasúti csomópont*, valamint a *kaposvári épület- és hidfenntartó főnökség.*

A kitüntetett szocialista brigádok felsorolásánál hasonló ok miatt fordult elő hiba. A debreceni vasútigazgatóság területén a felsoroltakon kívül a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetésben részesült a debreceni BFF *Baross Gábor* szocialista brigádja, a mátészalkai pft főnökség brigádjai közül pedig a *Petőfi* és nem a *Baross Gábor* brigád kapta meg a címet.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—1616 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifeliró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok, és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBA:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ 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, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145—010.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. MÁJUS 5.

A központi vezetőség napirendjén

a MÁV munkavédelmi helyzete

A SZAKSZERVEZET A KÖZÖSSÉG ÉRDEKÉBEN TÁMOGATJA A FEGYELMET MEGKÖVETELŐ GAZDASÁGI VEZETŐKET

A Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége április 19-én ülést tartott a MÁV Vezérigazgatóság tanácstermében. Az ülést *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg. Emlékeztette a központi vezetőséget arra, hogy 75 esztendővel ezelőtt — 1904. április 19-én — Rákosrendezőn kezdődött az a vasutassztrájk, amely az évszázad legjelentősebb hazai munkabeszüntetése volt. Tízezreket mozgatott meg. Letörni csak úgy sikerült, hogy a király aláírta a katonaköteles vasutasok behívásáról szóló parancsot.

Megemlékezett az elnök a nemrég elhunyt *Schram Gézáról*, a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete volt ügyvezető elnökéről, a központi vezetőség tagjáról. Egyperces néma felállással adózott a testület az elhunyt emlékének.

Ezután *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes elemezte a munkafegyelem helyzetét a MÁV-nál. Elmondotta többek között, hogy tavaly — 1977-hez viszonyítva — *tíz százalékkal emelkedett a fegyelmi felelősségre vonások száma. Az okok között első helyen az ittasság, a másodikon pedig az igazolatlan mulasztás szerepelt.* Ez a kettő együttesen a fegyelmi büntetéseknek csaknem hatvan százalékára volt jellemző. A munkafegyelem erősítése a népgazdaság minden területén fontos, de különösen az a vasútnál, ahol egyetlen felelőtlen dolgozó ittassága emberek százainak testi épségét, életét és óriási anyagi értéket veszélyeztet. *Ezért a fegyelmezetlenkedőkkel szemben nem szabad engedményeket tenni, a gazdasági és a társadalmi szervezetek fokozottabb együttműködésére van szükség.*

A vasúti szolgálat végrehajtását utasítások szabályozzák. Azok figyelmen kívül hagyása súlyos következményekkel járhat. Sajnos, az utóbbi időben nem csökkent a forgalmi szabályok megszegése és a balesetek miatti büntetések száma sem. *A jövőben gyakoribb ellenőrzésekkel, felvilágosító, nevelőmunkával kell elejét venni a szabálytalanságoknak.* A munkahelyek vezetői, mozgalmi szervei sokat tehetnek a fegyelem megszilárdítása érdekében. Támogatni, segíteni kell azokat a vezetőket, akik megkövetelik a fegyelmezett munkát. Nem szabad egyetérteni azzal az szemlélettel, hogy a munkaerőt mindenáron meg kell tartani, mert a fegyelmezetlen ember is több a semminél. *A notórius fegyelemsértőknek, az iszákos vagy összeférhetetlen dolgozóknak nincs helyük a vasútnál, hiszen a vasutasok többsége ma is hivatását szerető, fegyelmezett ember.*

— Olyan szemlélet kialakítására kell törekedni — mutatott rá a vezérigazgató-helyettes —, hogy ne egyformán kezeljék a hanyag, fegyelmezetlen dolgozókat a kötelességüket becsülettel teljesítőkkel. Minden vezetőnek tudnia kell azt is, hogy a munkafegyelem csak akkor követelhető meg, ha egyidejűleg biztosítják a betartásához szükséges feltételeket is.

Gulyás János szóbeli kiegészítője után *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára arról beszélt, hogy a rend és a fegyelem megteremtése több követelményt állít. Nem elég csak a fegyelmik számának növelése és a vezetői szigor erősítése. *Sokat tehetnek a fegyelemért a szocialista brigádok is, amelyeknek társadalmi, munkahelyi tekintélye meghatározza a közösség hozzállását.* Sajnos, a tapasztalatok szerint a vasutasbrigádok nem vállalkoznak a fegyelmezetlenkedők nevelésére, rendszabályozására.

A munkafegyelem helyzete nem ítélhető meg a számokból. A tavalyi büntetések aránya a vasúton magasabb ugyan, mint a „zárt" gyárakban általában, de alacsonyabb a többi közlekedési ágazaténál.

A központi vezetőség vitájából kitűnt, hogy sok visszásság nehezíti a vasút munkáját. A vezető testületek határozata megerősítette azt a korábbi álláspontot, *hogy a szakszervezet a közösség érdekében támogatja a fegyelmet követelő vezetőket*, nem védelmezi a vétkes dolgozókat, és a fegyelmezetlenkedés okainak, lehetőségeinek megszüntetéséért száll síkra.

Az ülésen *Koszorús Ferenc* főtitkár számolt be a vasutasszakszervezet tavalyi nemzetközi munkájáról, értékelte a külföldi társszervezetekkel fennálló kapcsolatokat és vázolta az idei teendőket.

Kiemelte többek között azt a törekvésünket, hogy a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésében vegyenek részt a közép- és alapszintű szakszervezeti testületek és az alapszervezetek is. Jó példája ennek többek között a záhonyi átrakókörzet dolgozóinak együttműködése, kapcsolata a szovjet vasutasokkal.

Szakszervezetünk — a szocialista országokon kívül — a fejlett tőkésországok szakszervezeteivel is együttműködik. A japán vasutasok szakszervezete például nagy érdeklődést tanúsít szociálpolitikai, egészségügyi és oktatási tevékenységünk iránt.

A főtitkár beszámolóját a központi vezetőség elfogadta. Ugyancsak elfogadta a vasutas-szakszervezet elmúlt évi gazdálkodásáról, a félszázalékos ÖTA tevékenységéről és a társadalombiztosítás idei költségvetéséről szóló jelentést.

A központi vezetőség végezetül személyi kérdésekben döntött. *Rétfalvi Tibort*, a szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetőjét, saját kérésére, egészségügyi állapota miatt — a központi vezetőségi és elnökségi tagsága meghagyása és érdemei elismerése mellett — felmentette osztályvezetői tisztségéből, és hozzájárult más beosztásba történő helyezéséhez. Egyidejűleg *Tolnai Ildikót*, a szakszervezet szervezési és káderosztályának politikai munkatársát a KV tagjai sorába kooptálta, majd jóváhagyta osztályvezetővé történő kinevezését.

A fővárosban és Verőcemaroson

Júniusban rendezik a budapesti szakszervezeti ifjúsági napokat

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a SZOT ifjúsági bizottsága — az ágazati és iparági szakszervezetek budapesti bizottságainak, illetve központi vezetőségei ifjúsági bizottságainak támogatásával — ebben az évben is megrendezi — június 11. és 17. között — a már hagyományos *budapesti szakszervezeti ifjúsági napokat.*

A rendezvény célja a főváros fiataljainak mozgósítása, érdeklődésük felkeltése a szakszervezetek munkája iránt. Az érdeklődők gazdag politikai, kulturális és sportprogramokon vehetnek részt. *Az ifjúsági napok színhelye Budapest és a verőcemarosi expressztábor lesz.*

Tisztségviselők kitüntetése szakszervezetünk székházában
Molnár György ünnepi beszédét tartja **(Tudósítás a 2. oldalon.)**

A vasutas-szakszervezetben

Aláírták a kollektív szerződés módosítását

Szűcs Zoltán és Koszorús Ferenc aláírják a kollektív szerződés 1979. évi módosítását
(Laczkó Ildikó felvétele)

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége és a bizalmi küldöttek együttes ülése április 12-én, mint arról lapunk előző számában beszámoltunk, megtárgyalta és elfogadta a MÁV Kollektív Szerződés 1978. évi végrehajtásáról szóló vezérigazgatói beszámolót, valamint az 1979. évi módosítás-tervezetét.

Az együttes ülésen elhangzottak szerint a kollektív szerződés szabályai megfelelően segítik a vasút gazdasági tevékenységét, egyúttal jól szolgálják a dolgozók érdekeit, ezért lényeges változtatásokra nem volt szükség. *Az 1979. évi módosító rendelkezések közül a folyamatos munkakörökben foglalkoztatott dolgozók heti pihenőnapjára vonatkozó új szabályozás váltotta ki a legélénkebb érdeklődést.* Az együttes ülés részvevőinek döntő többsége a módosításokkal egyetértett és felhatalmazta *Koszorus Ferenc* főtitkárt az 1979. évi módosítás aláírására.

A MÁV Kollektív Szerződés 1979. évi módosítását, amely a *MÁV Hivatalos Lap* 1979. évi 17. számában kerül közzétételre, április 26-án *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Koszorus Ferenc* főtitkár ünnepélyes külsőségek között írta alá a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházában.

Vasúton olcsóbb, mint közúton

A tavalyinál több vagont kér a ZÖLDÉRT a MÁV-tól

A zöldség- és gyümölcsfélék vasúton történő szállításáról tanácskoztak április 24-én Szolnokon a budapesti igazgatóság, a Hungarofruct szakemberei és az igazgatóság területén levő megyék ZÖLDÉRT-kirendeltségének vezetői.

Elsőként *László Imre*, a budapesti ZÖLDKER szállítási és göngyöleggazdálkodási osztályvezetője számolt be az igazgatósággal való együttműködésről, majd ismertette az évi tervüket, ezen belül részletesen kitért a vasútikocsi-igényekre is.

— A múlt évben 4389 vagonban érkezett áru a budapesti Nagyvásártelepre. Ennek 40 százalékát a budapesti igazgatóság állította ki. *Ebben az évben 30 százalékkal szeretnénk növelni a vasúti szállítás arányát. Vasúton ugyanis gazdaságosabb a szállítás.* Amíg gépkocsival 10 tonna áru 100 kilométer távolságra való szállítása 1800 forintba kerül, ugyanez a mennyiség vasúton, ha az út hossza meghaladja a 100 kilométert, mindössze nyolc-kilencszáz forint. Előzetes számítások alapján az idén 6375 kocsit kértünk az igazgatóságtól. A tőkés és a szocialista export számára összesen 2707 fedett, illetve hűtőkocsit kell kiállítania az igazgatóságnak.

László Imre ezután részletesen beszámolt az eddigi együttműködésről, amely kisebb hibáktól eltekintve, zavartalan. Az osztályvezető — számolva az esetleges kocsihiányokkal — *arra kérte a MÁV vezetőit, hogy a gyorsan romló áruk (ribizli, szőlő, eper, stb.) azonnali továbbítására fokozottan ügyeljenek.* Ugyancsak vigyázzanak, hogy műtrágyás vagont lehetőleg ne irányítsanak zöldség, gyümölcs szállítására.

Bokor László megígérte, hogy az igazgatóság forgalmi és kereskedelmi dolgozói mindent megtesznek annak érdekében, hogy a megtermelt zöldséget, gyümölcsöt időben a rendeltetési helyére szállítsák.

S. R.

Kitüntetések átadása

Szerte az országban, így a vasútnál is a május 1. előtti napokban adták át az 1978. évi eredmények alapján a legkiemelkedőbb munkát végzett szolgálati helyek kitüntetéseit. Mint arról lapunk 7. számában is beszámoltunk, a vasútnál tizenkét szolgálati hely, üzem, főnökség és az Utasellátó Vállalat „Kiváló" címet, kettő pedig oklevél kitüntetést kapott. A kitüntetéseket ünnepélyes külsőségek között adták át:

A dombóvári építési főnökségnek április 20-án *Klézl Róbert* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes és *dr. Bordi István*, a társadalombiztosítási osztály vezetője; az Utasellátó Vállalatnak április 23-án *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára; a debreceni csomópontnak április 24-én *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes és *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára; a jászkiséri építőgépjavító üzemnek április 26-án *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Miskolci Sándor*, az elnökség tagja; a Budapest-Nyugati csomópontnak április 26-án *Kiss Károly*, az igazgatóság vezetője és *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára; a miskolci csomópontnak április 27-én *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és dr. Szabó Miklós, a budapesti területi bizottság titkára; a győri csomópontnak április 27-én *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára; a kaposvári csomópontnak *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes és *Nagy Lajos*, az elnökség tagja; a veszprémi üzemfőnökségnek április 27-én *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár és *Molnár György titkár;* a székesfehérvári üzemfőnökségnek április 27-én *Egri István* szakosztályvezető és *dr. Balázs Ákos*, a kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője; a szombathelyi járműjavító üzemnek április 28-án *Pullai Árpád* közlekedés és postaügyi miniszter és *Kajcsa József titkár;* a MÁV Hídépítési Főnökségnek április 28-án *dr. Telek János* szakosztályvezető és *dr. Gáspár Imréné* osztályvezető, az elnökség tagja; a budapesti TBÉF-nek április 28-án *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Ürögi József*, az elnökség tagja; a kecskeméti csomópontnak április 29-én *Klézl Róbert* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes és *Feleki Pál*, a vasutas-szakszervezet elnöke; a nyíregyházi csomópontnak április 29-én *Szemők Béla* szakosztályvezető-helyettes és *Koszorus Ferenc* főtitkár.

Anyák napján együtt lesz a Varga család

Varga Imréné 1963 óta betanított szabóként dolgozik a dunakeszi járműjavítóban. Férje ugyanott lakatos. Hét gyerekük van. A legkisebb 12 éves. A négy lányból és 3 fiúból már csak öten vannak a családi otthonban, a két nagyobb lány már „kirepült" a szülői házból, s az anyák napján ők is az ünnepeltek közé számítanak.

— *Népes családunkkal eleinte albérletben szorongtunk* — mondotta Vargáné. — Akkor öt gyerek mellett, még a különféle segélyek és anyagi támogatás ellenére sem gondolhattunk takarékoskodásra, arra, hogy egy lakásravalót összegyűjtsünk. Sőt jött újabb két gyerek. Szerencsénkre örököltünk egy romos, 3 szobás családi házat. Ezt lakhatóvá téve beteges férjem, s magam szerény keresetéből tartottuk fenn a családot. Mint általában mindenütt, nálunk is nekem kellett betölteni a család „pénzügyminiszteri" tisztét. *Őszintén mondom soha nem éltünk nagylábon, de a hét gyereket becsületesen neveltük. A család soha sem nélkülözött.* A nagyobbak szakmát tanultak, a kisebbek pedig szorgalmasak az iskolában.

Vargáékat nem hagyta magára a vasút a gyerekek nevelésében. A szocialista társadalom által biztosított családi pótlékon, a gyerekekért járó 9 nap pótszabadságon kívül, *a járműjavító segélyekkel, karácsonyi jutalmakkal, az iskolai tanszerköltségek átvállalásával segíti a népes családot.*

Vargáné nem kis büszkeséggel mondja, hogy *Imre* fia a dunakeszi Vasutas SE ifjúsági csapatának kapusaként is megállja helyét. Számára mégis a legmegnyugtatóbb, hogy maguk a gyerekek is megelégedve nyugtázzák: nem járnak rosszabb ruhában, mint a tehetősebb, kisebb létszámú családok gyerekei. Anyák napján pedig az ilyen gyerekvélemények *minden ajándéknál jobban kifejezik az édesanyák örömét.*

(Orosz)

Május 1. alkalmából

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

Május elseje, a nemzetközi munkásosztály nagy ünnepe alkalmából *Szakszervezeti Munkáért kitüntetéseket és okleveleket, valamint jubileumi emléklapokat adtak át* a szakszervezeti mozgalomban elismerésre méltó munkát végző tisztségviselőknek.

A SZOT-székházban április 27-én rendezett ünnepségen a szakszervezeti mozgalom vezető tisztségviselőinek *Gáspár Sándor*, a SZOT főtitkára adta át a kitüntetéseket.

A *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozata kitüntetésben részesült *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára.

Szakszervezetünk székházában két nappal korábban, április 25-én adták át a kitüntetéseket a mozgalomban eredményesen dolgozó vasutas tisztségviselőknek, aktivistáknak. Az ünnepségen *Molnár György*, a központi vezetőség titkára köszöntötte a résztvevőket. Beszédében megemlékezett május elseje jelentőségéről, majd méltatta a kitüntetésben részesülők áldozatkész munkáját.

Beszéde után *Koszorús Ferenc* főtitkár 64 tisztségviselőnek és aktivistának adta át a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany és ezüst fokozatát.

★

A SZOT Elnöksége május 1., a nemzetközi munkásosztály ünnepe alkalmából a

Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetésben részesítette:

Sziklai Jánost, Hatvan Vont. Főn. kocsivizsgálóját, az szb. elnökét; Komlósi Istvánt, Bp. Nyugati pu. könyvtárosát; Egeresi Zsigmondot, Záhony Pft. belső ellenőrét, a Debreceni TB. sportfelelősét; Győri Sándort, Hajdúböszörmény áll. szolg. főnökét, a Debreceni TB. elnökét; Vincze Károlyt, a Miskolci TB. pol. munkatársát; Bódogh Mihályt, a pécsi TB. szoc. pol. biz. tagját; Gyüre Gábort, Szeged áll. munkaerő-gazdálkodóját, az szb. TT. elnökét; Kiss Józsefet, Celldömölk Ép. főn. függ. szb. titkárát; Bossánszky Ferencet, az ÜGH. csop. vezetőjét, a KHIT. TT. biz. tagját; Dr. Novák Emilt, a MÁV Kórház főorvosát, az szb. kultúrfelelősét, Szemők Bélát, a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályvezetőhelyettesét, az szb. elnökét; Tóth Jánost, a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetőjét, a vasutasszakszervezet közgazd. osztály aktivistáját;

Koszorús Ferenc főtitkár átadja a kitüntetéseket
(Skoda László felvételei)

Dr. Gevicser Pálnét, a VSZTO alosztr. vezetőjét; Dr. Pálmai Istvánt nyugdíjast, a kv. számvizsg. biz. tagját; Csóti Istvánt nyugdíjast, a kv. számvizsg. biz. elnökét; Dr. Keresztes Istvánt, a Vasutasok Szakszervezete pénzügyi és gazdasági oszt. pol. főmunkatársát, az szb. számvizsg. biz. elnökét; Rétfalvi Tibort, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderosztály osztályvezetőjét; Vágvölgyi Mátyást, a BVSC elnökét.

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetésben részesültek:

Lantos Józsefné, Bp. TB. pol. munkatársa; Aradi Sándor nyugdíjas, Bp. TB. gazd. ellenőre; Miskolczi Gyula, Esztergom áll. vonatvezetője, az szb elnöke; Sebők György, Pusztaszabolcs áll. kocsiintézője, az szb. társ. titkára; Csapó János, Szolnok Vont. Főn. függ. szb. titkára; Juhász Ferenc, Hatvan áll. vonatvezetője; az szb. tagja; Meinhardt János, Bp. Nyugati pu. raktárnoka, az szb elnöke; Kerekes László, a Hídépítési Főn. függ. szb. titkára; Békei János, Ferencváros Vont. Főn. utazó felvigyázója, az szb. elnöke; Gál János, az Északi JJ. szb. pol. munkatársa; Dusnoki Gyula, Debrecen Ép. Főn. lakatosa, munkavéd. felügyelő; Jónás Imréné, Debrecen BFF. belső ellenőre, az szb. tagja; Járó Antal, Nyíregyháza Pft. anyagcsop. vez., az szb tagja; Csaba József, Püspökladány áll. forg. teljesítmény-kiértékelője, az szb. tagja; Balogh Gyula, Debrecen JJ. művez., a számvizsg. biz. tagja; Kaló Károly, Miskolc BFF tervügyi előadója, az szb. tagja; Besze Ferenc, Gyöngyös áll. tartalékosa, a Miskolci TB. tagja; Hédervári Károly, Miskolc Ig. Keresk. Oszt. csop. vezetője, az szb. TT. albiz. vezetője; Svecz István, Miskolc-Tiszai pu. vonatvezetője, a műhelybiz. tagja; Baczoni Béla, Miskolc Vont. Főn. kocsivizsgálója, az szb. TT. elnöke; Bartus József, Sátoraljaújhely Körz. Üzemfőn. vonatvezetője, az szb. volt elnöke; Jüngling Józsefné, Kaposvár áll. utánfizetési pénztárosa, a Pécsi TB. TT. biz. tagja; Győri István, a Dunaújváros Pft. Főn. anyaggazdálkodója, az szb. elnöke; Kelemen Ferenc nyugdíjas, a Pécsi TB. Gazd. biz. aktivistája; Kiss István, Kecskemét áll. üzemgazdásza, az szb. tagja; Molnár János, Bácsalmás áll. raktárnoka, társ. szb. titkára; Szabó Sándor, Szentes áll. körzeti kocsiintézője, társadalmi szb. titkár; Grósz György, Békéscsaba Körz. Üzemfőn. vezető ker. hivatalnoka, az szb. elnöke, Horváth Béla, Veszprém áll. függ. szb. titkára; Kocsis Lajos, Zalaegerszeg áll. anyaggazdálkodója, az szb. számvizsg. biz. elnöke; Szabó Miklós, Szombathely JJ. függ. szb. pol. munkatársa; Tóth Pál, Szombathely JJ. irodavezetője; a műh. biz. titkára; Kleininger József, Répceszentgyörgy MÁV Nevelőotthon tanára, társ. szb. titkár; Bujna Kálmán, a MÁV Tisztképző Intézet tanulmányi vezetője, szb. elnök; Farkas Péterné, a Pécelli MÁV Kórház főnővére, ob. titkár; Borbándi Józsefné, az Utasellátó Szombathelyi Ig. csop. vezetője, társadalmi szb. titkár; Kerti Lajos, az Utasellátó Váll. 18. sz. üzem (Keleti) üzletvezető-helyettese, az szb. elnöke; Kiss M. Sándor, Kapuvár áll. társadalmi szb. titkára; Dr. Kurtcsai László, a Vasutasok Szakszervezete Közgazd. oszt. helyettes vezetője; Ács Péterné, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderosztály pol. munkatársa; Kócsán Béláné, a VSZTO csop. vezetője, az szb. tagja; Árpataky Mátyás, a Vasutasok Szakszervezete pénzügyi és gazd. oszt. pol. munkatársa; Pieskó Albert nyugdíjas, a KV. nyugdíjas szakbiz. tagja; Péteri Attiláné, a Vasutasok Szakszervezete pénzügyi és gazd. oszt. pol. munkatársa; Dr. Virágh Györgyné, a MÁV Vezérig. ügyintézője, az ob. nőbiz. vezetője.

A *Szakszervezeti Munkáért* Oklevél elismerésben 270 tisztségviselő, illetve aktivista részesült. Az elismerő okleveleket a területi bizottságok, a hivatalok és intézmények május 1-i ünnepségein adták át.

Ketykó István:

Anyák napjára

INTELEM, KÖSZÖNTŐ HELYETT

Jól tudjátok mindannyian,
köszöntőt többé nem írhatok...
fogadjátok hát intelmem
ti, kik odaléphettek még
az édes elé pár szál virággal
kezetekben:
nyíljon ki a májusi orgona
szivetekben
s növekedjen bennetek a szeretet
az édesanyák iránt —
kik egyek voltatok velük
valamikor méhükben
arany-köldökzsinórral összekötve
hajoljatok porig előttük,
ha pedig már gyermekké zsugorodtak
emeljétek őket fel magatokhoz —
higgyétek el: a világ általuk szebb
nélkülük kietlen, holdbéli az életünk
kisgyermekként félünk
s a szél fújta nád hangjára is
összerezzenünk...

Anyu, gyógyulj meg!

Tavaly a nyári szünidőben három kislány látogatta minden nap a budapesti MÁV kórházat, ahol édesanyjuk hónapokig súlyos betegen feküdt. *Erika, Mária és Gabi* részére ez a látogatás jelentette a mindennapok eseményét. Először történt velük, hogy az otthon falai között, hosszabb időre egyedül maradtak, s már az első éjszaka után nyomasztó volt a reggel. Nem hallották munkába induló anyjuk csendes készülődését és elmaradtak az apróbb anyai intelmek is.

Hiányzott a szerető gondoskodásnak ezernyi megszokott jele. Ellátásukról maguknak kellett gondoskodniok, bevásárolni, főzni, mosni, ez egyáltalán nem volt könnyű. *Igaz Erika már 17 éves volt, Marika viszont csak 11 és a 16 éves Gabi is gondozásra szorult betegsége miatt.* A lányok igyekeztek mindenben felnőtt módon helytállni, csak akkor lettek ismét gyerekek, amikor édesanyjukkal találkoztak. A fehér kórházi ágy közelében oldódott bennük a magukra hagyottság nyomasztó érzése, az anya súlyos betegen is megnyugtató biztonságot sugárzott felé jük.

Aztán végetért a vakáció, a mamától két testvérnek búcsúznia kellett. *Erika Békéscsabára indult,* ahol a tanítás ideje alatt, az egészségügyi szakközépiskola kollégiumának lakója lett, *Marika pedig a kaposvári nevelőotthonba tért vissza.* Ezután már csak *Gabi látogatta szorgalmasan a kórházat.* Igaz, ilyenkor gyakran vitte magával a távolból írt leveleket is, amelynek sorai között mindig ott húzódott az aggódó kérés: anyu, gyógyulj meg.

József Sándorné nagyon igyekezett, de így is hosszú időbe telt a gyógyulás. Tudta, hogy szükség van rá, hiszen lányainak egyedüli támasza. Persze így volt ez akkor is, amikor férjével együtt élt. Az apa durvasága, gorombasága elől csak ő jelentett menedéket a gyerekek számára.

A válás óta hét év telt el. Emlékezetükben lassan elmosódik a szorongós, félelmes időszak, a régi otthon minden keserve. *Tavaly háromszobás új lakásba költöztek* és azt a boldogságot nem is lehet szavakba formálni. Hetekbe telett míg megértették, elhitték, hogy nyugalmas, új otthonuk van, ahol boldogok lehetnek.

Csak egy régi szokásukat nem tudják elhagyni. Hamar és gyakran sírnak. De míg korábban a könny a bánat kifejezése volt számukra, ma az öröm, a meghatottság jele. Az elérzékenyülésre pedig minden találkozás, minden búcsú jó alkalom. *Erika* szombatokon érkezik haza, vasárnap indul vissza Békéscsabára. *Marikát*, a „Picit" kéthetenként látogatja az édesanyja. A kaposvári nevelőotthonban az általános iskola 6. osztályába jár. Jól tanuló kislány, a 8. osztály elvégzéséig kár lenne megbolygatni körülményeit.

József Sándorné a Nyugatiban kocsitisztító, a *„Gagarin"* szocialista brigád tagja. Munkahelyével elégedett, s úgy érzi, soha nem tudna állást változtatni. Ha szóba kerül mindig megemlíti, *mennyire hálás azért, hogy a legnagyobb szükség idején felkarolták, segítették.* Csendes, igyekvő, fegyelmezetten dolgozó asszony. Vezetői azt mondják, keze alatt ég a munka, s a szavában bízni lehet.

Problémáiról nem sokat beszél. Ha együtt a család, lányaival terveket szövöget, csinosítja, szépíti otthonukat. Erikát minden szombaton kedvenc ételével várja és kéthetenként hazaival utazik Marikához is.

Életét a gyerekek, s a munka tölti ki. Sokat dolgozik otthon, mellékesként mosást vállal, hogy pótolja a keresetet, *hiszen a lányoknak nem lehet hiányuk semmiben.* A fokozott munkatempó persze nem tesz jót a szívének, amely a hosszú betegség után sem nyugodott meg teljesen. Kímélnie kellene magát, de éppen ezt nem teheti, így hát nem figyel a betegségére. Csak akkor jutnak eszébe az orvos intelmei, amikor a szív rakoncátlankodása erősebb fájdalmat, rosszullétet okoz. Ilyenkor azonban kéznél van az orvosság, s rövidebb-hosszabb pihenés után lehet dolgozni tovább.

Pálinkás Katalin

SZERETTE AZ IGAZSÁGOT

Bizalmi volt — mindenki bizalmából

Nem a kalandvágy, hanem a szükség kényszerítette arra *Feke Margitot*, hogy a dévaványai, hattagú kisparaszti családból kiszakadva Pesten próbáljon szerencsét, még 1946-ban. Nagyratörő álmok nélkül indult, szerény, de biztos kenyérre vágyott. Így emlékezik vissza:

— *Akkor még nem volt könnyű megragadni a vasútnál. A pályafenntartásnál felvettek ugyan, de csak idénymunkára. Az építőkhöz kerültem és télen nem volt szükség rám. Háromszor mondtak fel, háromszor hívtak vissza. Évek teltek el, amíg végleg megállapodhattam Ferencvárosban.* A lányom születése után amikor ismét visszajöttem a vasúthoz, előrelépést jelentett, hogy elkerültem a kőművesektől. Takarítónő lettem, s attól kezdve az voltam, kivéve ezt a másfél esztendőt, amelyet a 400 fős új munkásszállón töltöttem mostanig, csoportvezetőként. Ezért is húztam rá egy évet a nyugdíjra: *megvártam, amíg a lányok belerázódnak ebbe a másfajta, igénycsebb takarító munkába...*

Természetesen nem volt az véletlen, hogy *Nagy Istvánnét, Manci nénit kiemelték*, ha rövid időre is. Elöljáróí már korábban értékelték lelkiismeretességét, megbízhatóságát, munkabírását. Majdnem három évtizedes munkássága alatt ötször volt Kiváló dolgozó, és a Miniszteri dicséretet is kiérdemelte.

— Egy fizetési nap hajnalán sarkig nyitva találtam a pénzzel teli páncélszekrény ajtaját a fizetőtiszt irodájában — folytatódik a múltra emlékezés. — Hogy mit álltam én ki!... Akkor nyugodtam csak meg, amikor szóltak: *ne izguljak tovább, egyezik minden, fillérre...*

De mást is említ: — Hányszor vásároltam szódát a saját pénzemen? A hajópadlós irodákat ugye súrolni kellett, hanem a tisztítószert akkoriban bizony kidekázták még. Vettem hát magamnak. Hiába, sosem szerettem télmunkát végezni...

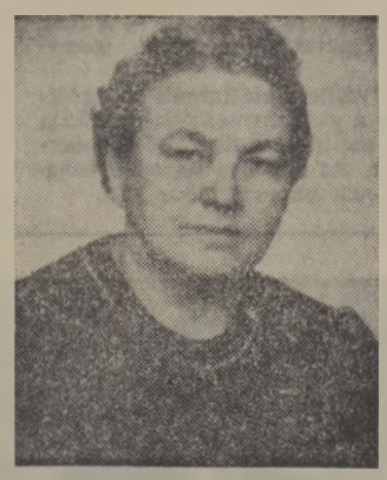
— Mit szeretett?

— *Az igazságot, azt nagyon szerettem.* Nemigen ijedtem meg a saját árnyékomtól, a számra sem tettem lakatot soha, ha úgy éreztem: *„ezt pedig most szóvá kell tenni"*. Ha valakiről, vagy valamiről meg kellett mondani akár a jót, akár a rosszat, én bizony megmondtam. Ha tetszett, ha nem... Jól megismertem az embereket. A főnököket is, de leginkább a magamfajta nehéz sorsúakat. Hiszen közöttük éltem, egyforma cipőben jártunk.

— Volt valamilyen társadalmi megbízatása?

— *Szakszervezeti bizalmi voltam, tizenöt évig. Ebből öt évet főbizalmiként töltöttem be. Komolyan vettem, kiálltam azokért, akik ennyi időn át a bizalmukba fogadtak. Hallgattak is rám, fent is, magunk között is...*

Súlya volt a szavának. Tekintélye volt. Olyan, amelyet tisztességes kétkezi munkával, másokért, a közösségért mindig tenni kész megnyilvánulásaival vívott ki magának. A csendesebb, bátortalanabb munkatársai tudták róla, hogy bármikor bizalommal fordulhatnak hozzá ügyes-bajos dolgaikkal, sérelmeikkel. De azt is tudták: *úgy vette nyakába mások gondjait, hogy közben a sajátjai is erősen nyomták.*



Erről így vélekedik:

— Negyedmagammal éltem egyetlen, udvarra nyíló szobában, így neveltem fel a két gyerekemet. Két éve sikerült csak egy másfél szobás lakótelepi lakásba költöznünk. A lányom közben férjhez ment, elköltözött, de négyen vagyunk azért most is, a fiam feleségével. Persze, így mégiscsak könnyebb...

Érthető, ha meghatottan, könnyes szemmel búcsúztatták Nagy Istvánnét a munkatársai. S ezért köszönték meg meleg szavakkal sokévi munkálkodását Ferencváros állomás vezetői, a tiszteletére rendezett, meghitt háziünnepségen.

Bizalmi volt Manci néni. A szó legmélyebb, legteljesebb értelmében.

Bagosiné, Székely Mária

Hetvenöt éve történt

A vasutassztrájk megbénította a közlekedést

Hetvenöt évvel ezelőtt, 1904. április 19-én este 8 óra 14 perckor Rákosrendezőn, több száz vasutas feltartóztatta az Ersekújvárról érkező személyvonatot. Ezzel megkezdődött a Magyar Királyi Államvasutak harmincötezer forgalmi dolgozójának munkabeszüntetése, a világháborút megelőző évtized nagy osztályküzdelmeinek nyitánya, az első országos sztrájk Magyarországon.

A MÁV 15 ezer kilométeres hálózatán megszűnt a forgalom, s közel egy hétig mozdulatlanságba dermedtek a száguldáshoz szokott acélparipák. A pályaudvarokat katonaság szállta meg, a vasutasok pedig a sztrájktanyákon gyülekeztek. Utasok ezrei rekedtek a különböző állomásokon. Nagy mennyiségű áru vesztegelt az elhagyott vasúti kocsikban és raktárakban. A városok közötti postaforgalmat lovaskocsijáratok bonyolították le.

A MÁV vezetői elszámították magukat

Már az 1890-es években megindultak azok a mozgalmak, amelyek az 1904-es sztrájkba torkolltak. A forgalmi dolgozók emlékiratba foglalták kívánságaikat, ám a fizetésemelést, munkaidő csökkentést, az előléptetési idő megállapítását, a *Szolgálati Rendtartás* módosítását szorgalmazó küldöttségeik éveken át csak biztató ígéreteket kaptak a kereskedelmi minisztertől és a MÁV elnöktől. Ahogyan sokasodtak és porosodtak az elintézetlen kérvények, úgy nőtt a vasutasok elkeseredése. Joggal, hiszen a kereskedelemügyi miniszter, *Hieronymi Károly*, 1904 tavaszán hivatalosan is elismerte, hogy 30 év óta változatlan a MÁV alkalmazottak illetménye, holott tetemesen drágult a megélhetés és a szolgálati követelmények is fokozódtak.

A sztrájk a vasutas-szakszervezet létrehozásáért folytatott küzdelem kibontakozásának időszakában robbant ki. A szociáldemokrata párt már megszilárdította befolyását a vasúti javítóműhelyekben, s lerakta az alapját a vasutasok önálló, ipárági szervezkedésének. Ezzel megteremtette a feltételeit annak is, hogy a vasutasok osztálytudatos szervezetébe tömörítse a vasúti forgalom dolgozóit.

A MÁV vezetői a vasúti főhivatalnokok és tisztviselők segítségével továbbra is befolyásuk alatt akarták tartani a vasutasok valamennyi rétegét, ezért engedélyezték az új fizetésrendezési mozgalmat, amellyel bizonyítani kívánták, *hogy a dolgozók sorsának javulása nem szervezkedésük és harcuk, hanem a MÁV vezetők „atyai gondoskodásának" eredménye. De elszámították magukat.* A gyorsan radikalizálódó mozgalomtól megrettenő főhivatalnokok és tisztviselők csakhamar elvesztették befolyásukat a vasúti végrehajtó forgalmi szolgálat legsúlyosabb terhét viselő mozdonyvezetők, mozdonyfűtők, vonatfékezők, váltókezelők, kocsirendezők, állomási és fűtőházi munkások tömegeire.

Március végétől aláírások ezrei gyűltek a fogadalmi íveken, amelyeken ez állt: *„Alulírottak becsületszavunkra fogadjuk, hogy fizetésrendezésünk, pragmatikánk és országos egyesületünk kiküzdése céljából úgy egymás között, mint az e célra választott vezetőkkel és bizottságainkkal teljes szolidaritást vállalunk... Felelősségrevonást, vagy megtorló intézkedéseket el nem tűrünk!... Ezen fogadalmunk ellenében megköveteljük, hogy vezetőink és bizottságaink... a memorandumokban kifejezett szerény igényeink eléréséig mindvégig kitartsanak..."*

Hieronymi április 16-án a képviselőház elé terjesztette a vasutasok fizetésrendezéséről szóló törvényjavaslatot. Akkor már ez volt a jelszó: *„vagy egészen megadják amit kívánunk, és úgy adják meg, ahogy mi kívántuk, vagy pedig meglesz a sztrájk"*. A javaslat azonban a dolgozók egyik követelését sem kívánta maradéktalanul teljesíteni, ezért április 20-ára országos tiltakozó nagygyűlést hívtak össze Budapestre. A sztrájk kirobbanásának közvetlen előzményei: *a rendőrség megtagadta az engedélyt, a MÁV Igazgatósága megtiltotta a szolgálati helyről való eltávozást, és fegyelmi eljárást indított a gyűlést bejelentő hivatalnokok ellen.*

Az egész ország üdvözölte a vasutasokat

A vasutassztrájk túlnőtt az egyszerű bérmozgalom keretein. A MÁV ugyanis nemcsak a legjelentősebb tőkés vállalkozása, a legtöbb dolgozót foglalkoztató nagyüzeme volt az országnak, hanem nélkülözhetetlen feltétele a modern társadalmi termelésnek, s fontos eszköze az uralkodó osztályok gazdasági és politikai hatalmának. A munkabeszüntetésnek politikai jelleget kölcsönzött az, hogy a sztrájkoló vasutasok nem egyik vagy másik tőkéssel álltak harcban, hanem a kormánnyal.

A dolgozók országszerte együttérzéssel fogadták a vasutasok munkabeszüntetését. A gróf *Tisza István* miniszterelnök elleni gyűlölet az első napokban ellensúlyozta a sztrájk okozta kényelmetlenségeket és politikai hőssé avatta a sztrájkolokat. Adományok érkeztek mindenfelől. A kereskedők, s a budapesti piacokra szállító parasztok kedvezményesen árusították termékeiket a vasutasoknak. A *Kis Ujság* április 21-i vezércikke szerint *„az egész ország üdvözli a vasutasokat, mint a kormányzati önkény, zsarnokság uralmának megdöntőit."*

A vasutassztrájk híre azonnal eljutott az ország legtávolabbi zugába is. Az elnyomó rend presztízsvesztesége volt, s forradalmasítóan hatott. A falvak népe úgy érezte, elmúlik a világ, itt már valami nagy dolog készül. *„Mindenki velünk van"*, maholnap legyőzzük az urakat, egyesülünk, testvér lesz mindenki: iparos, vasutas és paraszt. S a híres dal zengett a faluban és a mezőkön mindenfelé: *„miénk lesz a jövő..."* — írta *Veres Péter*. Április 24-én *Élesden* elemi erővel robbant ki a román és magyar földmunkások, szegényparasztok elégedetlensége.

Európa-szerte élénk visszhangot váltott ki a munkabeszüntetés. A MÁV forgalmának megbénulásával ugyanis megszakadt Nyugat- és Közép-Európa vasúti és postai összeköttetése a Balkán országaival. A cs. és kir. belgrádi követ április 23-i távirati jelentése szerint *„a Magyar Államvasutaknak ez az összeomlása többet ártott annak a tekintélynek, amelyet a Monarchia a Balkán-államokban élvezett, mint hihető lett volna"*. Bécsben a magyarországi forradalomról szóló hírek keringtek.

Az ostromállapot hetekig tartott

A kormánypárt lapja, az *Ujság* már április 20-i vezércikkében statáriumot követelt. *„A kormánynak most az országot kell megvédeni azok ellen, akik a legérzékenyebb szervére hűtlenül rátették kezüket"* — írta. A szombathelyi *Friss Ujság* szerint: *„ha ebben a bérharcban a vasutasok győznek, nemcsak az állam tekintélye vész el, hanem biztositva van minden sztrájk sikere ebben az országban... a munkaadók így jajgatnak: Hogy győzhetnénk mi, mikor az állam győzni nem tud..."*

Azok az ellenzéki polgári pártok, amelyek korábban a vasutasok fizetésrendezési mozgalmánál saját kortespecsenyéjüket sütögették, a sztrájkot *„sajnálatos és szomorú eseménynek, nemzeti szerencsétlenségnek"* minősítették. Kezdetben bírálták ugyan a kirobbanást előidéző intézkedéseket, végső soron mégis a vasutasokra hárították a felelősséget, s a sztrájk leszerelésén munkálkodtak.

A király április 22-én aláírta a katonaköteles vasutasok bevonultatásáról szóló parancsot, de csak napok múlva indultak meg újra a vonatok. Az ostromállapot pedig még hetekig tartott: *a katonaruhába bújtatott mozdonyvezetők mögött szuronyos bosnyák katonák álltak, s a menetjegyeket ellenőrző kalauzt is szuronyos katonák kísérték.*

1600 vasúti alkalmazott ellen indítottak büntető eljárást. A perbe fogottak védelmét neves ügyvédek vállalták: *Eötvös Károly, Vázsonyi Vilmos* és *Lengyel Zoltán* mellett már ott volt a fiatal *Landler Jenő* is.

A harc nem volt hiábavaló

A sztrájkot letörték, de a harc nem volt hiábavaló. A MÁV forgalmi dolgozói 1904-ben egyenesítették ki először derekukat és hirdették nyíltan követeléseiket, a kormány pedig a következő években — újabb sztrájktól tartva — kénytelen volt többségüket teljesíteni.

Jelentősen befolyásolta a vasutasok mozgalmának fejlődését is, mert szemléltető oktatást adott a Tisza-kormány és a MÁV vezetők „atyai gondoskodásáról", feltárta az ellenzéki polgári pártok, a liberális politikusok „vasutas-barátságának" értékét *és felkeltette a vasutasok érdekelődését a Magyarországi Szociáldemokrata Párt iránt.*

A szociáldemokrata párt együttérző rokonszenvvel kísérte a vasutasok küzdelmét.

A vasutasok két év múlva kiharcolták első legális munkásszövetségük engedélyezését. A közel húszezer tagot számláló *Vasúti Munkások Országos Szövetsége* 1906 végén már a szervezett munkások több mint egytizedét tömörítette, taglétszámát tekintve az ország negyedik szakszervezete.

Gadanecz Béla

Miért bukott el a vasutas-sztrájk?

SZOCIÁLPOLITIKAI TANULMÁNY

— IRTA —.

RÁBA SÁNDOR

ARA 24 FILLÉR

Kiadja a MAGYAR VASUTAS szerkesztősége
BUDAPEST, VIII. ker., Csömöri - út 28. szám

A megbecsülés jele

Fiatalon felelős tisztségben

Máti Gábor, a szegedi területi bizottság munkatársa korán eljegyezte magát a szakszervezeti mozgalommal. Fiatal kora ellenére gazdag mozgalmi tapasztalatokkal rendelkezik. Életéről, munkájáról beszélgettünk.

— *Vasutas családból származom* — mondja. — *Édesapám az igazgatóság pénzügyi osztályán dolgozott, így érthető, hogy érettségi után én is a vasutat választottam.* Segédmunkásnak vettek fel a távközlő és biztosítóberendezési fenntartási főnökségre. Két hónappal később már Pécsre kerültem ipari tanulónak, ahonnan távközlő- és biztosítóberendezési műszerész szakmával tértem vissza Szegedre. Kábelszerelőként jártam az igazgatóság területét.

Szolgálati vezetői felfigyeltek munkájára, jó szervező készségére. 1976-ban öthónapos pártiskolára küldték. Még be sem fejezte a tanulást, amikor arra kérték, vállalja el a BFF szakszervezeti bizottságának titkári teendőit. Így *lett 1976. július 1-től függetlenített szb-titkár.*

A szakszervezeti munka kezdetben kissé szokatlan volt számára, de már akkor is jól felhasználta az ifjúsági mozgalomban (Pécsett KISZ-titkár volt) szerzett tapasztalatait, s otthonról, a családtól is kapott támogatást. *Szülei régi szakszervezeti munkások. Édesanyja a szegedi ruhagyárban függetlenített szakszervezeti titkár volt, jelenleg a vszt titkára, édesapja pedig nyugdíjazása után is a vasutas-szakszervezet társadalmi aktivistája.*

Amikor a BFF-en átvette a titkári teendőket, sokat töprengett azon, hogyan lehetne eredményesebbé tenni ezt a munkát. Területük az egész igazgatóságra kiterjedt, s ez nehezítette a mintegy 560 szakszervezeti tag mozgósítását. Gyakran járt ki a munkahelyekre, jól kamatoztatta az építési munkaterületen szerzett emberismeretét. Mindenütt ismerősként fogadták, szót tudott érteni az emberekkel. Egyre több lelkes aktivistát szerzett a mozgalomnak.

— *Ebben az időben* — emlékezik vissza — *egyik legfontosabb feladatunk a bizalmiak jog- és hatáskörére bővítésének végrehajtása, a bizalmi tanácskozás megszervezése volt. Ehhez jó segítőtársakat találtam munkatársaimban.*

Titkári munkáját a területi bizottságon is nagyra értékelték. Amikor megüresedett az egyik munkatársi státusz, mindjárt rá gondoltak. Így került 1978. április 1-én a területi bizottságra, ahol a szervezési és káderbizottság vezetője lett. Munkaköréhez tartozik többek között a taggyűlések szervezése, a tisztségviselők oktatása, javaslatok elkészítése.

— *Új munkahelyemen sok segítséget kaptam és kapok ma is vezetőimtől, közvetlen munkatársaimtól* — mondja. — *Támogatásukkal hoztuk létre a békéscsabai üzemfőnökség új szakszervezeti bizottságát. Az üzemfőnökségi szb szervezeti felépítése, az egyes munkafolyamatok kialakítása, a választás előkészítése és lebonyolítása sok izgalommal járó munka volt.*

Máti Gábort munkatársai és felettesei jó felkészültséggel párosuló, önálló véleményéért, az új dolgok iránti fogékonyságáért, szerény magatartásáért is kedvelik. A megbecsülést jelzi az is, hogy korábban tagja volt a vasút üzemi pártbizottságának, kétszer kapta meg a KISZ KB Dicsérő Oklevelét és kétszeres kiváló dolgozó.

Gellért

Divatbemutató

a Landler szocialista brigádklubban

A *„Gárdos Mariska"* szocialista brigád kezdeményezésére rendhagyó klubtalálkozóra került sor a Landler szocialista-brigád-klubban. Ezúttal ugyanis kötetlen programot, divatbemutatót hirdetett meg a klub vezetősége. A járműjavító közel 300 nődolgozója örömmel fogadta az árusítással egybekötött divatbemutatót.

A művelődési ház díszterme zsúfolásig megtelt, amikor a házigazda szocialista brigád vezetője, *Balla Gyuláné* megköszönte az OKISZ Labor fiataljainak közreműködését, akik nemcsak megtervezték, de be is mutatták a ruhákat. A modellekből a látogatók több mint 20 ezer forint értékben vásároltak.

Őszülő halántékkal az iskolapadban

Három hét – egy tanév

Bentlakással, munkaidőben elvégezni az általános iskola egy-egy osztályát, három hét alatt — szinte hihetetlennek tűnik.

— *Ez a valóság* — mondja *Nagy Miklós*, a szombathelyi oktatási főnökség vezetője. — *A hetedikesek február közepén kezdtek, és március 10-én már vizsgáztak is, majd néhány hallgatóval kiegészülve több mint húszan — a nyolcadik osztály anyagát tanulták. Április elején abból is vizsgát tettek a diákok.*

A szombathelyi igazgatóság egész területéről, a szakszervezeti bizottságok segítségével verbuválódott osztály az oktatási főnökség minden kényelemmel ellátott, 2—3 ágyas szobáiban lakott és tanult a tanfolyam ideje alatt. Eltávozásra csak hétvégeken volt mód.

A nyolcadikosok között két asszony is képezte magát, egyikük — *Füstös Andrásné* — mondta:

— *Várpalotán a forgalomnál dolgozom. Iskolai tankönyv utoljára 1946-ban volt a kezemben. Szívesen jöttem Szombathelyre, nem kellett sokat agitálni.* Ismertem a helyet is, mivel a leányom 1977-ben itt szerezte meg a forgalmi szolgálattevői képesítését. A kollektíva is akarta, hogy tanuljak. A hetediket is most végeztem el négyes eredménnyel.

Az osztály legidősebb hallgatója hat évvel a nyugdíjazása előtt szánta rá őszülő fejét az új ismeretek befogadására:

— *Kovács László vagyok, a zalaegerszegi pályafenntartásnál dolgozom vágánygépkezelőként. Mivel több mint negyven éve jártam iskolába, féltem kicsit, de most boldog vagyok. Köszönöm mindazoknak, akik rábeszéltek.*

Orsós János mindössze 17 éves. A pápai pályafenntartás dolgozója. Az alig néhány évvel ezelőtti meggondolatlanságát és hanyagságát még időben próbálja helyre hozni:

— *Eddig hét osztályt végeztem, itt kapcsolódtam be a nyolcadikba.* Sokkal komolyabban vettem a tanulást, mint gyermekkoromban. Nagyon jó, hogy a tanulás ideje alatt teljes ellátást és átlagfizetést kapunk. *A tanszereket a szakszervezet vette.* A bérem 3500 forint, így a vasútnak csak köszönettel tartozhatok — annak ellenére, hogy csupán kilenc hónapja dolgozom itt.

Megtudtuk Nagy Miklóstól, hogy az intenzív általános iskolai oktatásban *a város Petőfi Sándor utcai dolgozók iskolájának hat tanára igen sokat tett*, hogy e rövid idő alatt teljes értékű ismeretekhez és bizonyítványhoz jussanak a hallgatók. Nagy segítséget jelentett, hogy esténként a szombathelyi tanárképző főiskola hallgatói és a főnökség KISZ-alapszervezetének a tagjai korrepetálták, segítették az általános iskolásokat. A tanulók szorgalmasak voltak, többnyire a késő éjszakai órákba nyúló tanulással hálálták meg a bizalmat, hogy lehetővé tették számukra az általános iskola elvégzését.

Sz. Jakab István

Kiváló vállalat

Nehéz körülmények között is helytállt az Utasellátó Vállalat kollektívája

A múlt évben, amikor az égetett szeszesitalok forgalmazását korlátozó rendelet életbe lépett, ez a vendéglátóipari vállalatok közül az Utasellátót érintette a legérzékenyebben. Sokan úgy könyvelték el, hogy a vállalat nem lesz képes a forgalomkiesést pótolni és az évi tervét teljesíteni. Ez pedig azt jelentené, hogy megszakad egy szép sikersorozat. Az *Utasellátó ugyanis eddig tízszer részesült Kiváló vállalat kitüntetésben.*

Nos, a vállalat hat és fél ezres kollektívájában volt annyi erő, hogy a megváltozott körülmények között is tudott újítani és az év végéig eloszlatták a kételyeket. A vezetők irányításával helyes üzletpolitikával, részben vagy teljes egészében pótolták a forgalomkiesést. Mi több, olyan eredményeket értek el, *hogy tizenegyedszer is kiérdemelték a Kiváló vállalat kitüntetést.*

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a miniszteri kitüntetéseket

Az ünnepséget, melyen részt vett *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, április 23-án tartották a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében. Az elmúlt évben végzett munkáról *Tóth László*, a vállalat főigazgatója számolt be. Beszéde híven tükrözte erőfeszítéseiket. Ennek szemléltetésére álljon itt néhány adat.

Tavaly a vállalat üzleteiben, büféiben és mozgószolgálatánál mintegy 400 millió forinttal kevesebb szeszesitalt adtak el, mint az előző évben. Ugyanakkor az egyéb áruk értékesítését sikerült 200 millióval megemelniök, *ezáltal az összforgalom 38 százalékkal meghaladta a tervezettet.* Növelték az ételforgalmat, továbbá az üdítőital és az eszpresszókávé értékesítését is. Az utóbbi azért is figyelemre méltó, mert az égetett szeszesitalok értékesítésének korlátozásával nagyon sok olyan vendéget veszítettek el, aki reggeli féldecijén kívül büféárut és kávét is fogyasztott.

A vendéglátóipari üzletágban kedvezően alakult a szerkezeti változás, *az ételforgalom 40 százalékát teszi ki.* A bruttó devizabevétel pedig csaknem 16 százalékkal haladta meg a bázisidőszak árbevételét.

A vállalat vezetőinek az ismert gondok, nehézségek ellenére is az a törekvése — s ezt csak üdvözölni lehet —, *hogy kulturált utasellátást alakítsanak ki.* Fejlesztési célkitűzéseiket is ez határozza meg. Tervszerűen halad például a nagyállomások söntéseinek korszerű bisztrókká alakítása. A kiszolgálás korszerűsítését jelenti a gépesítés fokozása. Tavaly 28 vendéglátóipari automatát, 215 hűtőberendezést és 15 peronon árusító kocsit szereztek be.

A főigazgató a nemzetközi kapcsolatok alakulásáról is tájékoztatta az ünnepség résztvevőit. Elmondotta, hogy a szocialista országokban működő partner vállalatokkal jó együttműködést alakítottak ki. Ma már hazánk területén nem közlekedik olyan nemzetközi expresszvonat, amelyben ne lenne besorolva étkező- vagy bisztrókocsi. Érdekes színfoltjai az együttműködésnek, a nemzetközi gasztronómiai vetélkedők és a rendszeres tapasztalatcserék.

A vállalat főigazgatójának beszéde után a Kiváló vállalat kitüntetést fémjelző oklevelet *Pullai Árpád* miniszter és *Koszorús Ferenc* főtitkár adta át. Ezt követően kitüntetések átadására került sor.

V. F.

Nyugdíjasok az ifjúsági klubban

A Keleti csomópont KISZ-bizottsága felajánlotta a szakszervezeti bizottság nyugdíjas csoportjának, hogy a felvételi épületben lévő ifjúsági klubot minden hétfőn — 15 órától 21 óráig — a nyugdíjasok rendelkezésére bocsátja.

Az első klubnapra április 23-án került sor, amelyen csaknem hetvenen vettek részt. *Kárpáti József*, a csomópont KISZ-bizottságának titkára üdvözölte az egykori mozdonyvezetőket, pályamunkásokat, forgalmistákat és a többi nyugdíjast. Már az első napon jól érezték magukat a vendégek és szó esett a tervekről is. A Keleti pályaudvar környékén lakó, majdnem kétezer nyugdíjas vasutas ezentúl gyakrabban találkozhat egymással és hasznosan töltheti szabadidejét.

S. R.

Kiváló csomópont

A debreceniek jó munkáját az elért eredmények bizonyítják

Nem hatott a meglepetés erejével, hogy a debreceni vasúti csomópont a múlt évben elért eredményeiért elnyerte a *„Kiváló Vasúti Csomópont"* kitüntető címet. Egyszerűen azért nem, mert a debreceni vasutasok 1972 óta folyamatosan, évről évre méltónak bizonyultak valamilyen kitüntető címre, elismerésre. A külső szemlélő már könnyen azt is gondolhatná, hogy szocialista munkaversenyünk legjobbjai könnyen ismétlik meg évről évre a kiváló teljesítményeket...

Kétségtelen, hogy a magasabb színvonalú munka, versenytapasztalat előny, de nekik sem könnyű a gondok megoldása, *a mérce mindig magasabbra kerül.* Így volt ez a debreceni csomópont dolgozóinál is, akik a Láng gépgyári munkásgyűlés felhívásához csatlakozva, lelkesen vállalták, hogy az 1978. évi célkitűzéseket minőségben és mennyiségben magasabb fokon, határidőre teljesítik.

Ésszerűbb szervezéssel

— Amikor megtettük munkaverseny-felajánlásainkat — mondotta a múlt évi eredményekről *Gara István* mérnök-főtanácsos, forgalmi állomásfőnök-helyettes —, számot vetettünk a várható nehézségekkel, így elsősorban azzal, hogy az állomásunkon folyó felújítási munkálatok miatt, mintegy 50 százalékkal beszűkült területen kell lebonyolítanunk a forgalmat. *Ez jelentős átcsoportosításokat igényelt az elegytovábbításban, ésszerűbb szervezést az állomási munkában.* Igazgatóságunk menetirányító szolgálatával és a debreceni vontatási főnökséggel szorosan együttműködve sikerült eredményesen megoldanunk ezt a feladatot.

S hogy mennyire eredményes, sőt kiváló volt ez a munka, annak bizonyítására álljon itt néhány szemléltető adat Debrecen állomás 1978 évi teljesítményeiről.

Személyvonati menetrendszerűségük a célkitűzésnél kedvezőbben, 98.6 százalékra alakult. s ez azt jelentette, hogy *172-vel több vonatjuk közlekedett menetrendszerűen, mint az előző évben.* A múlt esztendő folyamán is gondosan figyelemmel kísérték a késett személyvonatokat, s ha erre volt lehetőség, visszaállították őket menetrendjükbe. Az expressz- és gyorsvonatok késését éves szinten 1250 perccel csökkentették.

Több exporttermékét továbbítottak

A múlt évi áruszállítási tervüket már december 14-én teljesítették és az év végére 103,5 százalékot értek el.

— Gazdasági szempontból nagyon kedvezőnek bizonyult, hogy *a feladásra került árumennyiségen belül 14 százalékkal nőtt az exportszállításunk* — jegyezte meg ezzel kapcsolatban *Gara István.* — Így az export az összes áruszállításunk 35,4 százalékát tette ki. Ezzel és az egy idegen kocsira jutó tartózkodási idő 5 órás csökkentésével igyekeztünk hozzájárulni népgazdaságunk devizamérlegének kedvezőbbé tételéhez.

Hatékony kocsigazdálkodás segítette Debrecen állomás áruszállítási teljesítményeinek növelését. *Az előrelátó kocsigazdálkodás és a fuvaroztatókkal kialakított jó kapcsolatok elmélyítése* lehetővé tette a kocsikihasználási célkitűzés 107,97 százalékos teljesítését. A kocsinkénti, átlagosan egy tonnás többletberakással 1678 kocsi megtakarítását érték el, illetve közel ennyivel több kocsit tudtak a fuvaroztató vállalatok rendelkezésére bocsátani. Kocsitartózkodásban pedig az előző évi kimagasló eredménynél is jobb, 92,05 százalékos teljesítést produkált az állomás. A feladási kocsiknál 0,32 órával, a leadásiaknál 0,36 órával csökkentették a tartózkodási időt — egy kocsira számítva — bár *az összforgalom 1211 kocsival növekedett.*

Gyorsabb elegyfeldolgozásuk, a kocsitartózkodási idő csökkentése eredményezte, hogy *az előző évinél is kevesebb volt a vonatfeltartás, feloszlatás.* A vonóerő-ellátottság javításához járultak hozzá azzal, hogy a vonali mozdonyok állomási forduló idejének 96 százalékos célkitűzését 98.87 százalékra teljesítették. A szükséglethez rugalmasan igazodó, gazdaságos mozdonyfelhasználásuk több mint 1.8 millió forint megtakarítást eredményezett.

Mozdonyjavítás két műszakban

A debreceni vontatási főnökség ugyancsak maradéktalanul teljesítette valamennyi célkitűzését.

— *Tovább növeltük a múlt évben a korszerű vontatójárműveink teljesítményének arányát,* míg 4,6 százalékról 3.4-re csökkent a gőzvontatásunk teljesítménye — mondja *Ledeczi László* mérnök-főintéző, vontatási főnök-helyettes. — Miközben a tavalyi esztendőben 4,7 százalékkal fokoztuk szállítási teljesítésünket, az üzemeltetés költségeinek csökkentése 8,8 millió forint megtakarítás eredményezett.

A karbantartási munka gondos szervezésével, jó előkészítésével elérték, hogy tovább javuljon az M 44-es és M 62-es mozdonyaik üzemkészsége. Külön előkészítő brigád gondoskodott a műhelyükben arról, hogy például kifogástalan hengerfejek, dugattyúk és megcsiszolt szelepek várják a D 3-as javításra beérkező gépeket. *A kétműszakos javítás bevezetése hasznos intézkedésnek bizonyult,* mert a korábbinak a felére, vagyis öt napra csökkentették a D 3-as javítások átfutási idejét.

— Műszaki kocsiszolgálatunk jelentősen javította munkája minőségét, a vonatvizsgálatok színvonalát — folytatta *Lédeczi László.* — Igyekeztünk jobban odafigyelni a kerékhibás kocsikra is. Van egy padlóalatti esztergánk, amellyel a kerékpár kiszerelése nélkül elvégezzük az abroncsszabályozást. A hálózati munka elősegítése érdekében arra törekedtünk, hogy minél kevesebb kocsi kelljen a püspökladányi vagy a fényeslitkei műhelybe küldenünk. *Amit lehetett, igyekeztünk helyben kijavítani.*

A vontatásiak szervezett, fegyelmezett és mind jobb minőségű munkája nyomán tovább csökkent a géprevárás és javult az állomási tolatómozdonyok üzemkészsége is.

Javult a készletnorma

A debreceni szertárfőnökség ugyancsak kiváló munkával járult hozzá a csomópont eredményeihez. Az elfekvő készletek folyamatos felszámolásával, a kézi beszerzések ésszerű alkalmazásával 3.3 százalékkal *növelték a raktári készletek forgási sebességét.* A társszolgálati ágak zavartalan anyagellátása érdekében a tervezett 80 százalék helyett 85.6 százalékra teljesítették igazgatósági osztószertári tevékenységüket.

Körültekintő készletgazdálkodással 27 százalékos csökkenést értek el a készletnorma értékében. *Ez a tevékenységük 11,6 millió forint megtakarítást eredményezett.* Az anyag- és energiatakarékosságot jelzi az önköltség 7,2 százalékos csökkenése.

A debreceni csomóponton 106 szocialista brigád 885 főnyi tagságával vállalta a feladatok minőségileg jobb, gazdaságosabb megoldását, a szocialista brigádmozgalom hármas jelszavának valóra váltását. Döntő részük volt a fenti eredmények elérésében s azokon felül — többek között — 7650 óra társadalmi munkát teljesítettek, amelynek értéke meghaladta a 160 ezer forintot. Helytállásukat az elért eredményeik bizonyították.

Lőrincz János

AKTUÁLIS PORTRÉ

„A gőzmozdonyokkal én is megyek"

Ugyan hová mennél? — kérdezhetnék egyszerre százan is a MÁV Landler Jenő Járműjavító műhelyében *Horváth László* géplakatos-csoportvezetőt (ha hallanák), hiszen most jutott el pályája csúcsára azzal, hogy 1954-től öt kiváló dolgozó, majd a kiváló vasutas kitüntetés után, a felszabadulás 34. évfordulóján a *Munka Érdemrend arany fokozatát* is megkapta.

No, meg egyébként is — folytatnák a munkatársak, a párttagok, akiknek több mint másfél évtizede alapszervezeti titkára, és a brigádtagok, akikkel együtt többször elnyerték az aranykoszorús szocialista brigádjelvényt, és megkapták már a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést is. Mi lesz velünk a te harcos kiállásod nélkül?

Horváth László nehezen tudna válaszolni a kérdésre, különösen azoknak, akikkel két-három évtizede együtt dolgozik.

Igaz, a nyugdíjkorhatárig még két éve lenne, hanem a betegsége: *epebántalmak, érszűkület, egy kis ólomártalom,* szóval — ahogy ő mondja — öregségére minden nyavalyát összeszed az ember. De nyögni, panaszkodni otthon sem igen hallják, pedig most is — hosszabb idő óta — betegállományban van.

Szépen gondozott rákosszentmihályi kertes háza teraszán üldögélve beszélgetünk.

Ugyan ki emlékszik már arra az időre, amikor a felszabadulás után az volt a jelszó: *„Arccal a vasút felé!"* Horváth László, pedig eredeti szakmája műszerész — szintén az ország háborútól szaggatott „érhálózatára" tekintett. *Apja, sőt nagyapja is a MÁV kenyerét ette,* s talán — gondolta —, ő is megvetheti itt a lábát. Egyelőre azonban, több mint három évig — a négyes mozgó hídjavító szerelvényen — dolgozik a roncsolt vasúti hidak eltávolításánál, illetve újjáépítésénél, mint hegesztő és géplakatos. Volt úgy, hogy télvíz idején nemcsak a biztonsági kötél, hanem a fagy is „odafogta" testét a vashoz *(aztán csodálkozik, hogy most már reumatikus bántalmak is gyötrik).* Ebből az időből származik a „bokszos" gúnyneve is, ahogy a régi harcostársak egy-egy vidám összejövetelen ma is szólítják. Ugyanis, az inflációs időszakban megesett, hogy a melós keresetéért két pakli gyufát se igen kapott, de Horváth László rájött, hogy bokszért (cipőpasztáért) élelmiszert is adnak a parasztok. Így, amikor két-három hetenként megtért vidéki útjáról, sikerült a Pestről vitt cipőpasztáért kis élelmet is hozni a családnak. Humor persze még e keserves időszakban is volt, *s egyszer a társak — álmában — bekenték az arcát bokszsal,* s ez bizony évtizedek múltán se kopott le az élelmes géplakatosról.

Ma már ő maga is mosolyog a baráti csúfolódáson, hiszen a nehéz évekre őket is csak ez emlékezteti. Aztán jött a jó forint, évről évre javult a kereset, de Horváth László életében problémamentes időszak sohasem volt. Amikor beválasztották a nagy múltú üzem pártbizottságának a vezetőségébe, néhányan azt mondták a mozdonyosztályon: *na, most befogták a száját Horváth Lacinak.* Tévedtek, mert ha lehet, harcosabb lett mint volt és nem azért, mert csoportvezető és alapszervezeti párttitkár, hanem mert a munkában is elöljárt és nemcsak szemináriumokon szerezte a politikai képzettségét. Külön téma lehetne az a szocialista munkaközösség, amelyet Horváth László kovácsolt olyanná, amilyen kevés van a járműjavítóban. De amikor a beszélgetés során idáig érünk, a kitüntetett felemeli a kezét, s azt mondja:

— *Nemcsak én hatottam a társaimra, hanem ők is rám.*

A brigád nélkül soha nem lettem volna többszörös kiváló dolgozó, és nem részesülhettem volna ilyen magas kormánykitüntetésben sem. A Munka Érdemrend arany fokozata nemcsak nekem szól, hanem a szocialista brigádomnak is.

De jó lenne megérni!...

Talán még nem késő a beteg, fáradt testet regenerálni, gyógyítani, *de ehhez le kell venni vállairól a terhet.*

Ez a nagyszerű ember, aki három évtizedig javította a gőzmozdonyokat, és vajmi kevés ideje volt utazásra, hadd mehessen el, ahogy ő mondja: *velük nyugdíjba,* de üljön fel a villamos- vagy dízelmozdony vontatta vonatokra és ráérősen nézzen körül abban az országban, amelynek újraépítésében egy életen át kimagaslóan dolgozott.

Dávid József

Megkezdik a Cegléd—félegyházi vasútvonal villamosítását

Miközben a felsővezeték építők még a *budapest-kelebiai* vasútvonal villamosításának utolsó, a *Kiskunhalas—Kelebia* közötti szakaszán dolgoznak, május 9-én a *Cegléd—Kiskunfélegyháza* közötti vonalszakaszon is megkezdik a felsővezeték oszlopainak állítását.

A nagy forgalmú fővonal villamosítási munkálataival kapcsolatos előkészületeket az eredeti terv szerint Cegléden, illetve Kiskunfélegyházán már hetekkel előbb megkezdték. Tekintettel arra, hogy egy vágányú pályáról van szó, a szegedi vasútigazgatósággal már jó előre részletes forgalomkorlátozási tervet dolgoztak ki.

A munkálatokat szakaszosan végzik. Az első részben *Cegléd—Nyársapát* között készítik el, majd onnan továbbhaladva Kecskeméten át Kiskunfélegyházáig a jövő év május végére készülnek el a munkával. *Ezt követően Cegléd—Kiskunfélegyháza között megindul a villamos vontatás.* A Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas közötti vonal teljes hosszának villamosítását 1980. december 31-re fejezik be.

Nem a feladat kipipálása a lényeg

Közművelődés a dunakeszi járműjavítóban

Az *MSZMP Központi Bizottsága* 1974 márciusában hozott határozatot a közművelődésről, majd az *Országos Közművelődési Tanács és a SZOT együttes határozata* alapján a *Vasutasok Szakszervezete* is hozzálátott a párthatározat gyakorlati megvalósításához. Azóta egymás után alakultak meg az *üzemi közművelődési bizottságok.*

A dunakeszi járműjavítóban 1978 február elejétől a szakszervezeti, gazdasági, párt- és KISZ-vezetés részvételével működik a 12 tagú közművelődési bizottság. Munkatervük teljesítéséről a közelmúltban számoltak be az üzemi szakszervezeti bizottságnak és a városi társadalmi szervezetek vezetőinek.

SZOCIALISTA SZERZŐDÉSSEL...

A járműjavító dolgozói más vasúti csomópontokhoz képest *kedvező helyzetben vannak*, hiszen több mint félévszázados múltra visszatekintő, jól felszerelt, igényes *művelődési ház, könyvtár áll rendelkezésükre.* A kulturális intézmény közelségét kihasználva, az üzem szocialista brigádjai közül 59 kollektíva kötött *szocialista szerződést* a könyvtárral. A József Attila Művelődési Központ könyvtára mellett az üzemi letéti könyvtárakban is jelentős mennyiségű könyvállomány szolgálja a dolgozók művelődésének ügyét.

Az elmúlt évben a művelődési központtal közösen a *műszaki könyvnapok*, az *ünnepi könyvhét* és a *politikai könyvnapok* alkalmából kiállítást rendeztek az üzemi ebédlőben. A „Mai magyar líra", „A II. világháború utáni magyar irodalom" című előadások nagy sikert arattak az üzem dolgozói körében. Ezzel szemben a *dunakeszi művészeti napok* rendezvényein a járműjavító dolgozóinak aktivitása messze elmaradt a lehetőségektől.

Sikeresen szerepeltek a dunakesziek a *„Kell a jó könyv"* című olvasópályázaton, ahol 12 egyéni versenyző és két szocialista brigád a Pest megyei *döntőig* jutott el.

A járműjavító szakszervezeti bizottsága és a József Attila Művelődési Központ közötti együttműködés alapján *az üzem „Szocialista kultúráért" jelvénnyel kitüntetett vasutas férfikara és fúvószenekara igényes zenei programokkal szolgálja a közművelődési célok megvalósítását.*

Nem megnyugtató azonban a művelődési központ és a járműjavító közművelődési bizottsága, társadalmi szervezetei által működtetett *klubok* helyzete. Az *ifjúsági klub* többszöri személycsere ellenére sem töltötte be hivatását. Szegényesek a műsorai, ezenkívül a tagság passzív hozzáállása is gátolta a közös munkát. Novembertől az üzemi közművelődési és a KISZ-bizottság irányításával *új vezetőség került a klub élére.* Azóta várospolitikai célkitűzésekről, szovjetunióbeli úti élményekről, párthatározatokról, a magánélet és a közerkölcs kapcsolatáról rendeztek kielégítő látogatottsággal beszámolót és *vitaestet.* Az üzem két fiatal amatőr művészének kompozícióiból sikeres *kiállítást rendeztek*, s nem hiányzott programjukból a zene, táncos szórakozás sem.

VILÁGNÉZETI NEVELÉS

A közművelődési bizottság pozitívan értékelte a *szocialista brigádklub* munkáját. A brigádklubban megtartott TIT-előadássorozat látogatottsága nem volt elfogadható, egész évben néhány helyben lakó szocialista brigádtag kivételével alig voltak láthatók új arcok. Igaz, hogy a járműjavító dolgozóinak többsége naponta indázik munkahelyére, mégsem lehet belenyugodni a kudarcokba. *El kell érni, hogy a szocialista brigádok ne csak naplójukban rögzítsék vállalásaikat, hanem eleget is tegyenek azoknak.* Ehhez a klub vezetésének, a szakszervezeti és a közművelődési bizottságnak *közérdeklődésre számottartó programot kell biztosítani*, s a művelődési háznak is nagyobb figyelmet kell fordítani a klubmozgalomra. Ugyanezek mondhatók el a munkásszállóval kapcsolatban is, ahol a kihelyezett szerény könyvtár, a kedvezményes mozi- és színházbérlet akció ellenére sem sikerült a közművelődési tevékenységet javítani.

A világnézeti nevelés érdekében koordinálják a járműjavító párt-, KISZ- és szakszervezeti politikai oktatását, melynek színvonalán is sok javítani való akad. Az eziránvú tevékenység javítására *jó összetételű előadói gárdát alakítottak ki*, ami biztosítani látszik a politikai oktatás színvonalának emelését.

Kedvezően ítélhető meg az üzemi közönségszervezők tevékenysége, akik a fővárosi színházak mellett a művelődési központ rendezvényeire is mozgósítják a dolgozókat.

A dunakeszi járműjavító dolgozói közül 1977-ben 158-an, egy évvel később 90-en nem rendelkeztek általános iskolai végzettséggel. Az elmúlt évben csupán 4-en végezték el a nyolc általánost, s az idén januárban, jól összehangolt szervező munka nyomán, *újabb 21 munkás ült az iskolapadokba.*

VEZETŐI KÖTELESSÉG

A legnagyobb sikert a *szakmásító és továbbképző tanfolyamok jelentik.* A targoncás és tolópadvezető, csörlő- és darukezelő tanfolyamokon közel száz dolgozó vett részt, s ezzel könnyítette a munkaerő átcsoportosításokat. *Húsz dolgozó tett felnőtt fejjel szakmunkásvizsgát*, míg a műszaki dolgozók továbbképzését is különböző tanfolyamokon biztosítják.

Az üzemi közművelődési bizottság munkáját két esetben ellenőrizték a megyei és városi szervek, de *a vizsgálat eredményéről semmilyen visszajelzés nem érkezett, pedig az a további munkát segítette volna.*

A közművelődés javítása érdekében Dunakeszin jól összehangolt, közös munkára van szükség. Arra, hogy a járműjavítóban is *a vezetéssel járó kötelezettségek közé tartozzék a dolgozók művelődésének segítése.*

O. K.

Nyugdíjas-találkozó Szombathelyen

Szombathelyen, március 27-én a *Pelikán* étteremben találkoztak az állomás 1977-ben és tavaly nyugdíjba vonult dolgozói. A találkozóra szinte mindenki eljött, hiszen közel kilencvenen hallgatták meg *Müller László* állomásfőnök tájékoztatóját volt munkahelyük jelenlegi helyzetéről. A gazdasági és társadalmi szervek által összehívott hangulatos délutánon több nyugdíjas vasutas — megismerve az állomás létszámproblémáit —, jelezte, hogy szívesen segít a gondokon és visszajön dolgozni.

Gyermekrajzpályázat

A Landler művelődési ház a nemzetközi gyermekév alkalmából *gyermekrajz pályázatot* hirdetett az üzem dolgozóinak felsőtagozatos általános iskolás gyermekei részére *„Fantáziarajzok a Tanácsköztársaságról"*, az alsótagozatosok részére *„A tél örömei"* címmel és üzemi óvodások részére kötetlen témakörben.

A pályázatra több mint 50 gyermek küldte be rajzait, melyeket kiállítás keretében mutattak be az üzem dolgozóinak.

A díjakat, a gyermekjátékot, mesekönyvet és természetesen az elmaradhatatlan mogyoró csokoládét a kiállítás megnyitásán adták át az alkotóknak.

Évente ezernyolcszázan

Vasutasbérlettel az Erkel Színházban

Húsvét vasárnap nem a legalkalmasabb időpont arra, hogy bérleti előadást rendezzenek. Aggódva figyeltem, megtelnek-e az *Erkel Színház* nézőterének széksorai? Az utcákon alig lehetett emberekkel találkozni. A szomszédos presszóban azon kesergett a személyzet, hogy nincs forgalom. Ám 11 előtt megbolydult a környék. *A vasutas bérlet 18. évadjának utolsó előadására került sor.* Nem tértek el a szervezők a megszokott időponttól. 18 éve úgy hirdetik a bérletet, hogy október, november, február, március és április hónap harmadik vasárnapján van az előadás és most az áprilisi bemutató éppen húsvétra esett. A vasutas bérlettulajdonosok mégis megtöltötték a nézőteret. Hozta őket az ország különböző tájairól a muzsika szeretete.

Kitűnő előadások

A színházi élményt ezúttal az *„André Chénier"* adta. Elsötétült a nézőtér, a magasba lendült *Oberfrank Géza* vezénylőpálcája és a dallamok szárnyán a francia forradalom eseményzuhatagába kerültek a nézők. A címszereplő ugyanis történelmi személy, aki tisztán látta, hogy az önmagát túlélt bűnös régi rendnek pusztulnia kell.

A szünetben régi bérlettulajdonosokkal beszélgettem. Olyanokkal, akik 5, 10 éve vagy ennél régebben látogatják rendszeresen az előadásokat.

Balogh Imréné a budapesti igazgatóság pénzügyi osztályán dolgozik. Mióta a vasutas bérlet létezik, rendszeres látogatója az előadásoknak. Kora ifjúságától zenebarát, de a kitűnően válogatott program még közelebb hozta a zenéhez. A legnagyobb élménye a *Norma* bemutatójához fűzi. Ekkor láthatta először színpadon kedvenc énekesnőjét, *Sass Szilviát.* Az idény első előadása volt a Norma és mindjárt meghozta a várva várt találkozást.

Szilágyi Jánosné művészeti-propaganda-vezető Miskolcon. Elmondta, hogy korábban gondot okozott a bérletek eladása. Most is gondjai vannak, de azért, mert sokkal többen szeretnének jönni az előadásokra, mint ahány bérletet kapnak.

Kellemest a hasznossal

Nedvig Tivadarnénak igencsak korán kell kelni, hogy felérjen Budapestre az előadásokra. Ő anyaggazdálkodó a zalaegerszegi vontatási főnökségen. A család is vele jár az előadásokra. A lánya annyira megszerette a zenét, hogy a népművelést választotta élethivatásul. A kedvenc művésze *Radnai György* volt, a jelenlegiek közül pedig *Nagy János, Ötvös Csaba* és *Kelen Péter.* Utóbbit a *Szerelmi bájital* előadásán látta és hallotta.

A békéscsabaiak, mint *Gyaraki Sándorné* mondotta, ha Pestre jönnek, halmozzák az élvezeteket. Legutóbb például délelőtt megnézték a *Szerelmi bájitalt*, majd átmentek a *Vidám Színpad* előadására. Mindkettő nagy élmény volt a csabai színházkedvelő vasutasok számára. Most azt tervezik, hogy a nyáron Szegedre látogatnak, hogy a szabadtéri játékok keretében megnézzék a *János vitézt.*

A kisújszállási *Tóth Imre* régi szerelmese a művészetnek. A Pft. főnökség szakszervezeti bizottságának titkára számára a *Porgy és Bess* jelentette a legnagyobb élményt. Ezt az előadást kétszer is látta. A kedvencei közé tartozik *Begányi Ferenc* és *Moldován Stefánia.* Őt többször hallotta Kisújszálláson is énekelni. Ha operaest van a városban, *Tóth Imre* és családja nem hiányozhat a nézőtérről. Lányával volt most az előadáson, de a fia is operarajongó, csellózik és felvételt nyert a debreceni zenei szakközépiskolába.

Jövőre folytatódik

A vasutasok közül eddig 18 ezren látogatták a bérleti előadásokat. Egy-egy alkalommal 1800 vasutas, illetve hozzátartozója ül vonatra, hogy délután egy szép zenei élmény birtokában utazhasson haza.

A következő évadban ismét öt előadást láthatnak majd a bérlettulajdonosok. Bemutatásra kerül a *Háry János*, a *Tosca* és a *Lammermori Lucia.* Az Erkel Színház a felszabadulás után most újítja fel az *Ernanit*, Verdi operáját. Ezt is megtekinthetik majd a vasutasok. A balettbemutatók sorozata ezúttal Delibes *Coppéliájával* folytatódik.

Az új évad előadásaira ezúttal is a területi bizottságok osztják a bérleteket. *Jelentkezni június 1-től július 31-ig lehet.*

Kőhidi László

Tájak, korok, múzeumok

Kovács Margit keramikusművész gyűjteményes kiállítása Szentendrén

A tájak, korok, múzeumok elnevezésű mozgalom résztvevői a pontszerzési lehetőség mellett értékes látnivalókkal gyarapodhatnak, ha Szentendrén megtekintik *Kovács Margit* gyűjteményét.

A világviszonylatban is elismert, nemrég elhunyt keramikus művészt szoros szálak kötötték a szentendrei művésztelephez, amely ma is híven őrzi emlékét. Így vallott munkásságáról: *„Az anyag mindennapi kenyerem, örömöm, bánatom. Már első érintésekor életem elemévé vált és azóta ez az elem belekerült vérem áramába..."*

Művei a biblikus témáktól kezdve a modern figurákig egyesítik magukban a biztos kézzel megformált kerámiák elemeit. A bemutatott tárgyak a 20-as évektől kezdve idézik munkásságát. *Ádám-Éva kompozíciójába, mesebeli figuráiba vagy akár színes csempéibe lehel életet.* Találunk itt evangélista szimbólumokat, de ugyanakkor emberi szereplőket is alkotott. A Kisinas című műve a múltat idézi. Az ifjú egész lényéből a lemondás, a hajdani kiszolgáltatottság, meggyötörtség tör fel.

Láthatunk fantáziadús vázákat, korsókat, mozgékony állatfigurákat. Leheletfinom munkáin ott van a tavasz varázslata, pasztell színei derűsek. A népi tartalmú, nagyméretű csempékből vidámság árad. A tartalom és forma egysége bravúros teljességgel él bennük. Minden vonása jelentőségteljes.

A *„Lakodalmas kályha"* csempedíszében is az álom és a valóság találkozik finom színharmóniában. Ember alakú kompozíciói az élet megannyi történését (örömet, bánatot) szimbolizálnak, már modern, kissé elnyújtott formában *(Négyfigurás sirató, Bor-vitéz).*

Kovács Margit minden szereplője — akár létrehozójuk — a szeretet dalnoka.

Bányai Tamara

A vasutasok nyelvtanára

BESZÉLGETÉS DR. VÖLGYI KÁLMÁN FŐISKOLAI DOCENSSEL

A MÁV-nál dolgozó, államvizsgával rendelkező, idegen nyelvet beszélők között aligha van olyan ember, aki előtt *dr. Völgyi Kálmán* főiskolai docens neve ismeretlen lenne. Nem csoda, hiszen az idős nyelvtanár — kisebb-nagyobb megszakításokkal — idestova 40 esztendeje foglalkozik a vasutasok nyelvoktatásával. Emellett tagja az Országos Nyelvvizsgáztató Bizottságnak is.

A *MÁV Tisztképző Intézet* Hársfa utcai nyelvi tanszékén egy franciaóra után arra kértük, hogy beszéljen pályafutásáról, tapasztalatairól.

— A MÁV vezérigazgatóság nemzetközi pénzügyi osztályán kezdtem a vasútnál — emlékezik vissza. — Akkor már tanári és doktori diplomával rendelkeztem: *olasz, francia, latin és német szakos voltam, de jól beszéltem oroszul is.* A felszabadulás után a vasúti főosztályon orosz tolmácsként tevékenykedtem, és a fordítócsoportot vezettem. Mivel az orosz nyelvet jól beszéltem, 1949-ben beiratkoztam a *Lenin Intézetbe*, ahol 5 évvel később orosz nyelv és irodalomból középiskolai tanári diplomát szereztem.

A felszabadulás után az európai vasúti forgalomban igen megnőtt a Szovjetunió szerepe, következésképpen hivatalossá vált az orosz nyelv a nemzetközi tárgyalásokon is. *Márpedig ilyen fórumokon nem elég, ha az ember egyszerűen megérti, illetve meg érteti magát a partnerrel.* A nyelvet irodalmi szinten kell beszélni. Nem is szólva arról, hogy én az oroszt is tanítani akartam.

Dr. Völgyi Kálmán közel a hetvenhez, még ma is hetente több mint 20 órát oktat. Módszere sajátos: a hallgatókhoz nem szigorú, de ez korántsem azt jelenti, hogy nem követeli meg az anyagot.

— *A nyelvtanulásnál nagyon fontos a folyamatosság* — magyarázza. — *A gondolatmenetet nem szabad megszakítani.* Tudom, négy órán keresztül egyfolytában nem lehet intenzíven figyelni, ezért én a hallgatóra bízom mindig, hogy mikor a legalkalmasabb neki egy kicsit lazítani. Persze, ha látom, hogy fáradnak, pihentetésül egy kis szabad beszélgetést kezdeményezek.

— Vasutas témával is foglalkozik a tankönyv?

— *Kimondottan nem, én ezeket külön tanítom, mert nyilvánvalóan akik idejárnak, tudásukat elsősorban a MÁV-nál szeretnék majd kamatoztatni.* No, és természetesen számomra még a nyugdíj után sem közömbös a vasút. Hiszen rajtam kívül testvérbátyám is itt dolgozott főmozdonyvezetőként.

— Úgy hallottam, sokat utazik, olykor hónapokat tölt el külföldön. Ezeknek az utaknak mi a célja?

— Bizonyára sokan tapasztalják, hogy a tanult nyelvet ha valaki nem használja, lassan elfelejti. *Én anyanyelvi szinten beszélem a franciát, az olaszt és a németet; mégis amikor kint tartózkodom, mindig találok valami új kifejezést.* Ezenkívül természetesen a külföldi vasutak is érdekelnek. Jártamban-keltemben megfigyelem az utazószolgálatot, elbeszélgetek az állomásfőnökökkel, és vasutas szakanyagot kérek tőlük, amit azután az oktatásban hasznosítok.

— Mit tanácsol a nyelvet tanulóknak?

— Ha valaki el akar sajátítani egy nyelvet (tehetségtől függően), 3—4 év intenzív tanulás feltétlenül szükséges hozzá. *Ez alatt azt értem, hogy legalább hetenként 8 órát töltsön tanfolyamon, s ugyanannyi időt tanuljon odahaza.*

— Pedagógiai módszerének mi a lényege?

— A hallgatót, ha szükséges, felelés közben is kijavítom, mert ezzel is tanul. Végtére is azt tartom: *a diákot könnyű megbuktatni, de megtanítani annál nehezebb.*

A mi nemzetközi vonatjainkon, sajnos, elenyészően kevés az idegen nyelvet beszélő jegyvizsgáló. Márpedig ha valakinek, nekünk, magyaroknak elengedhetetlenül szükséges valamilyen idegen nyelvet beszélni. Nyilván egy-egy kalauzt nem lehet arra kényszeríteni, hogy több világnyelvet megtanuljon, de ha csak alapfokon egyet is beszél, illetve megért, könnyebben végezné munkáját, és a MÁV tekintélyét is emelné. Szükség van tehát arra, hogy minél több vasutas beszéljen idegen nyelvet.

Séra Sándor

REFLEKTORFÉNYBEN

A vetélkedőkön győztes ifjúsági szocialista brigád

A szocialista brigádok többsége mindennapi munkájával vívja ki mások elismerését. Vannak azonban olyan brigádok is, amelyek a munka mellett különleges cselekedetükért kerülnek az érdeklődés középpontjába. Ilyen brigád Szegeden, *az Épület és Hidfenntartó Főnökség ifjúsági szocialista brigádja*, amely az elmúlt években megtartott vetélkedőkön ért el eredményeket.

A főnökség tervező csoportjának 12 fiatalja 1975-ben alakította meg az Ifjúság szocialista brigádot. Első sikerüket két éve érték el, amikor *a munka és műveltség vetélkedő* Csongrád megyei győztesei lettek. Pedig nem volt könnyű dolguk: 83 *vállalat 662 brigádja indult*, s a vetélkedő mércéje — különösen a döntőben — igen magas volt.

Idén újabb nagyszerű eredményt értek el. Szeged város újjáépítésének 100. évfordulója alkalmából a múlt év őszén meghirdetett *„Száz év Szeged történetéből"* című vetélkedőben több mint száz munkahelyi, iskolai csapat közül ismét győztesen kerültek ki. A januárban és februárban megtartott selejtezők után hat négytagú csapat került a döntőbe, ahol 19 kérdéscsoport mintegy 200 kérdésére kellett választ adni. A közel ötórás, maratoni küzdelem során a négy vasutas fiatal nagyszerű felkészültségről és tudásról adott számot. A többi között Szeged múltjával, a Tiszával, a város emlékezetes eseményeivel, továbbá építészettel, a város- és iparfejlesztéssel kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolni, irodalmi és zenei rejtvényt kellett megfejteni, képzeletbeli idegenvezetést vállaltak, s nem utolsósorban feleltek az árvízvédelmi villámkérdésekre úgy, hogy az még a szakembereket is meglepte.

A brigád tagjai elhatározták, hogy beneveznek a vasutas szocialista brigádok II. országos vetélkedőjére is.

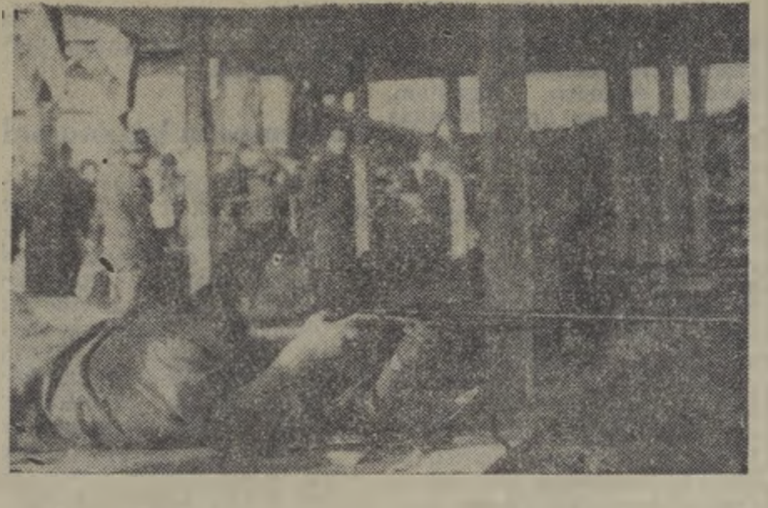
Gellért

Közös összefogással érték el

Szolnokon közügy a honvédelmi nevelés

Két MHSZ klub tevékenykedik a szolnoki járműjavítóban: egy tartalékos és egy „B” típusú lövészklub. Munkájukról évek óta elismeréssel szólnak az üzem vezetői, társadalmi szervezetei, sőt a Tiszamenti nagyváros tanácsi vezetői is.

— *A tartalékosok többsége helyben kap kiképzést, de sokan dolgoznak közülük a város különböző szakosított klubjaiban is. Együttműködési szerződésünk van a Kilián György Repülőtiszti Műszaki Főiskolával, s az ottani tanárok gyakran tartanak előadásokat a korszerű rakétafegyverekről, katonapolitikai ismeretekről.* Szívesen eljönnek hozzánk a szervezeten kívüli üzemi dolgozók is. Volt rá példa a télen, hogy székházunk kicsinek bizonyult, s a vasutas kultúrotthon segítségét kellett kérni. Elméleti foglalkozásainkat lövészettel, tereptani gyakorlatokkal egészítjük ki — tájékoztat *Csák Sándor* az MHSZ titkára.



Az üzem lövészei ez év februárjában szovjet katonákkal közösen vettek részt lőversenyen

Minden kiképzési évet lövészettel zárunk. Ez egyben az egészséges versengési vágy felkeltését is szolgálja, másrészt ezek a legjobb alkalmak a kollektíva teljes összefogására. Legutóbb 101 résztvevővel tartottuk meg lövészetünket, melyen *Tóth János* lövészklub titkár, *Major Sándor* minőségellenőr és *Csontos Sándor* dízellakatos volt a legeredményesebb. *Ambrus János* igazgató és *Szabó Károly*, a szakszervezeti bizottság titkára is rendszeresen részt vesz a munkában, ami egyik záloga sikereinknek.

A közös összefogás révén közügy lett a honvédelmi nevelés a járműjavítóban, s ennek nem kis szerepe van abban, hogy a város termelő üzemei között az MHSZ munka alapján a 2. helyre rangsorolták a kis közösséget. Tevékenységük összehangolására, a kiképzési munka javítására együttműködési szerződést kötöttek a munkásőrökkel, a KISZ-szervezettel és az Ifjú Gárda szakasszal. Ennek eredményeként a dízel-villamos műhely 46 fiataljával tartottak jubileumi lövészkupa versenyt az ifjúsági mozgalom évfordulója tiszteletére. Az utóbbi évek szervező munkája nyomán örvendetesen nőtt a lányok, asszonyok részvétele a honvédelmi munkában. A tartalékos klub évente kétszer kirándulást rendez a családtagok bevonásával. Legutóbb *Isaszegre* látogattak az 1848-as magyar forradalom és szabadságharc hőseinek emlékművéhez, de voltak már közösen Szilvásváradon is. A tanácsadó testületben egyre több fiatalt aktivizálnak.

Függetlenített klubtitkár irányítja a járműjavító, „B” típusú lövészklubjának munkáját, melynek fő feladata a minőségi sportolók utánpótlásának biztosítása. *Kiss Sándor* irányítja a közösséget, s a tömegesítés és válogatási lehetőség biztosítására jó kapcsolatot tart fenn a helyi általános és középiskolával.

— Évente 6 ezer körül van a lövészeteken aktivizált fiatalok száma. A Szolnoki MÁV sporttelepe melletti lőterünkön a tehetségesebbek közül választjuk ki azokat, akik jó célzó érzékkel rendelkeznek. A tagság többsége üzemi dolgozó vagy azok gyerekei, akik közül megyei, sőt országos válogatott aranyjelvényes lövész sportoló is kikerült már. *Sok segítséget kapunk a vasutas-szakszervezettől is.* Legutóbb anyagi támogatásukból oktató diafilmeket, légfegyvereket, lőlapokat vásároltunk a lövészklub számára — mondja *Csák Sándor*.

Igaz, hogy az 1929-ben épült vasutas lőtér már elavult, de a járműjavító dolgozói mégis jól felkészülten álltak starthoz a Járműjavítók Országos MHSZ Sport Spartakiádjának döntőin. A Dunakeszin rendezett első döntőn a második hely jutott a szolnokiaknak, az elmúlt évben, a Landler járműjavítóban pedig megnyerték a nyolc vasúti nagyüzem versenyét. Ebben jelentős szerepe volt a *Téglás Gáborné, Kun Júlia, Papp Rozália, Zombori Istvánné* összetételű női és a *Telek József, Bánki Sándor, Süle István, Pályi Ferenc* összetételű ÖHV csapatnak, valamint a *Komarov*, a *Kiss János*, a *Kossuth* és a *Vörös Csillag* szocialista brigádoknak.

Az idei döntő házigazdája a szolnoki üzem kollektívája lesz. Éppen ez is egyik oka annak, hogy a kupa védőiként minden korábbinál jobban készülnek a júniusi döntőre.

Orosz K.

Asztalitenisz egyéni verseny

Március 28-án délután a szombathelyi oktatási főnökség tornacsarnokában asztalitenisz egyéni versenyt rendezett az állomás szakszervezeti bizottsága és a csomóponti KISZ-bizottság. A versenyen 33 férfi és tizennégy leány mérte össze tudását.

A női mezőnyben a szertárfőnökség leányai remekeltek. Az első három helyet *Tóth Edit, Németh Edit* és *Verrasztó Mária* szerezték meg. A férfiaknál *Pálóczy István*, BFF dolgozója lett az első, *Horváth László* és *Spitz Zoltán* előtt. Az előbbi az ÉHF, a harmadik helyezett az állomás dolgozója.

Sz. Jakab

MHSZ Kiváló Munkáért kitüntetés

A Magyar Honvédelmi Szövetség főtitkára, *Kiss Lajos* vezérőrnagy, április 4-e, hazánk felszabadulásának 34. évfordulója alkalmából kitüntette az *MHSZ MÁV Modellező Klubot.*

A klub az évfordulón vette át az *MHSZ Kiváló Munkáért* érem arany fokozatát. E magas kitüntetést a klub a modellezés területén közel 35 éven át végzett kiemelkedő munkájáért érdemelte ki.

USIC-BAJNOKSÁG

A vasutas női úszóválogatott bronzérmes lett Lengyelországban

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) megbízásából, április első hetében, a lengyelországi *Oswiecimben* került megrendezésre a 7. Nemzetközi vasutas női úszóbajnokság.

A résztvevő országok — *Bulgária, Csehszlovákia, Franciaország, Hollandia, Lengyelország, Magyarország, Német Demokratikus Köztársaság* és a *Szovjetunió* — nemzeti lobogóival feldíszített, kitűnően előkészített 50 méteres fedett uszoda várta a versenyzőket.

A versenyt megelőző napon a csapatok vezetői sajtótájékoztatón vettek részt. Az esélylatolgatás után egyöntetű volt a vélemény, hogy a verseny első három helyének sorsa a nemzeti bajnokokat és olimpiai reménységeket felvonultató szovjet, NDK és lengyel csapatok között dől majd el.

Az előfutamok során még úgy alakultak a helyezések, ahogy a közvélemény elképzelte.

Április 6-án, délután, a csapatok felvonulásával és a résztvevők köszöntésével, ünnepélyes külsőségek között, zsúfolt nézőtér előtt, kezdődtek a döntő küzdelmei.

A Szovjetunió és az NDK lányai külön osztályt képviseltek ezen a versenyen. *Valamennyi versenyszámban csak ők álltak a dobogó mindhárom fokára.* Ezt az egyhangúságot legnagyobb örömünkre csak a magyar lányoknak sikerült megtörni. A harmadik helyért vívott küzdelemben egyre magabiztosabb versenyzéssel a magyar csapat kerekedett felül *és végül elnyerte az USIC bronzplakettjét, valamint a vele járó kupát.*

Eredmények: 400 m vegyes: 1. Ute Geweniger (NDK) 2. **Miklósfalvi Éva.** 100 m gyors: 1. Ines Diers (NDK) ... 7. **Riba Dalma.** 200 m mell: 1. Marina Tihomirova (SZU) ... 8. **Vass Tünde.** 100 m hát: 1. Dagmer Beyer (NDK) ... 5. **Németh Lívia** ... 8. **Karap Judit.** 4×100 m vegyes váltó: 1 Német Demokratikus Köztársaság ... 3. Magyarország **(Németh Lívia, Vass Tünde, Miklósfalvi Éva, Riba Dalma).** 200 m gyors: 1. Gabriele Mayer (NDK) ... 5. **Kókai Ildikó** ... 7. **Riba Dalma.** 100 m pillangó: 1. **Miklósfalvi Éva.** 4×100 m gyorsváltó: 1. Német Demokratikus Köztársaság ... 3. Magyarország **(Záborszky Ildikó, Horváth Mária, Németh Lívia, Kókai Ildikó).**

A nemzetek közötti pontverseny alakulása: 1. Német Demokratikus Köztársaság, 126, 2. Szovjetunió 108, 3. Magyarország 58 pont.

Sz. Gy.

— **A gyermekekért.** A tapolcai vasúti csomópont dolgozói — a városi pártbizottság felhívására — egy napi munkabérüket ajánlották fel gyermekintézmények létesítésére. Összesen 81 ezer forinttal járultak hozzá ily módon a gyermekek elhelyezéséhez.

— **Taggyűlés nyugdíjasoknak.** Kisterenye és Salgótarján szakszervezeti bizottságainak nyugdíjas csoportjai a közelmúltban tartották első félévi beszámoló taggyűlésüket, amelyen értékelték az eddig végzett munka eredményeit és meghatározták a feladatokat.

— **Író—olvasó találkozó.** Hatvan állomás fiókkönyvtárában a közelmúltban író—olvasó találkozót rendeztek. A vasutasok vendége ezúttal Soós Zoltán SZOT-díjas költő volt.

Forrófejű főnök

— Az osztály kollektívája nevében köszönöm, hogy megfőzte a kávénkat

(Kesztyűs Ferenc rajza)

— **Politikai oktatás.** Vámosgyörk csomóponton eredményesen fejeződött be a szakszervezeti politikai oktatás, amelyen tizenegy csoportban kilencven dolgozó képezte magát. A szocialista brigádvezetők és a szakszervezeti tisztségviselők részére is rendeztek továbbképzést, ezen összesen hatvanan vettek részt.

— **Vándorkupa.** A szombathelyi biztosítóberendezési fenntartási főnökség Celldömölkön rendezi meg az első nagyszabású szellemi és sportvetélkedőt. A hat szolgálati hely dolgozóinak részvételével zajló versenyeken a győztes csapat elnyerheti a vándorkupát, amelyet egy évig őrizhetnek.

— **Fórum.** Szombathelyen, a közelmúltban a vasútüzem KISZ-szervezete közéleti fórumot rendezett a szertárfőnökség tanácstermében. Simon János, a csomópont pártbizottságának titkára válaszolt a fiatalok bel- és külpolitikai jellegű kérdéseire.

Az utóbbi időben többször előfordult, hogy a Magyar Vasutas a címzés elvesztése miatt nem jutott el az előfizetőkhöz. Kérjük szakszervezeti bizottságainkat; ilyen esetben értesítsék szerkesztőségünket, hogy a hiányzó lapokat pótlólag elküldhessük.

— **Új orvosi rendelő.** Az Utasellátó Vállalat központjában a közelmúltban megnyílt az új, a réginél lényegesen tágasabb és korszerűbb üzemorvosi rendelő. A jól felszerelt rendelő mellett orvosi pihenőszoba is van.

— **Műsoros est.** A ferencvárosi csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas-csoportja április 5-én, a taggyűlés után műsoros estet tartott. Medgyesi Mária, Tajnai Margit és Pere János énekesek szórakoztatták a megjelenteket.

— **Találkozás.** Szabó Magda írónőt látta vendégül a közelmúltban a debreceni vasutas klubkönyvtár. Százhetven vasutas jelent meg a találkozón és hallgatta meg az írónő beszámolóját életéről, pályafutásának fontosabb állomásairól.

— **Öreg mozdony.** Egy 1885-ben, Bácsújhelyen gyártott gőzmozdonyt újítottak fel a közelmúltban a debreceni járműjavítóban. A mozdony a Győr—Sopron—Ebenfurti vasútvonalon idegenforgalmi feladatokat lát el: a turistákkal zakatol majd a Nyugat-Dunántúlon.

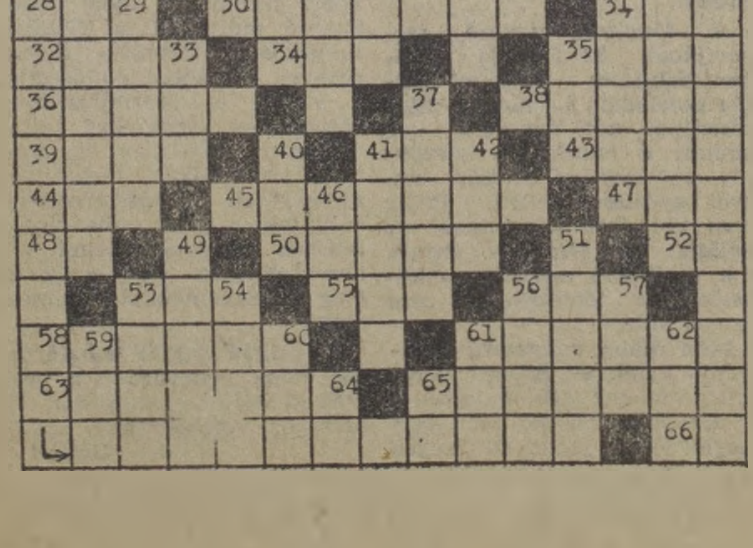
— **Szakmai kirándulás.** A pécsi vasúti csomópont Hámán Kató KISZ-alapszervezete szakmai kirándulást rendezett az Úttörőház vasútmodellező szakkörének tagjai részére. A fiatalok megnézték Abaliget állomás biztosító berendezéseit, a pálya- és alagútépítést, majd a KISZ-szervezet által gondozott turistaházat.

— **Hangverseny a szanatóriumban.** A MÁV Szimfónikusok fúvós ötöse és vonós négyese április 26-án Haydn, Borogyin és Farkas Ferenc műveiből hangversenyt adott Hévizen, a MÁV Szanatóriumban. A sikerre való tekintettel az intézet vezetői elhatározták, hogy a jövőben kéthárom havonként rendeznek hasonló hangversenyeket.

— **Külpolitikai tájékoztató.** Április 20-án Pálfy József, a Magyarország főszerkesztője tartott külpolitikai tájékoztatót Debrecen állomás nagy oktatótermében. A rendezvényen megjelent több mint 250 vasutas harminc kérdést intézett az előadóhoz.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. A korszerű betegellátást szolgálják. 14. Hasonló, egyező. 15. Kis zongora. 16. Előfizet, bérel (francia). 18. Idősebb tanácsadó, pártfogó. 19. Pinceszag. 20. Lakoma. 22. Ritka női név. 23. Járunk rajta. 25. Az égboltozat lehet ilyen. 27. Ételízesítő. 28. Adna-e, a végén. 30. Higanytartalmú gyógyszer. 31. Az egyik megyénk. 32. Folyó a Szovjetunióban. 34. Ez is a Szovjetunió folyója. 35. Homoksivatag Mongóliában. 36. A 13 vértanú jelzője. 38. Vízi növényszövedék. 39. Üveggyártó hely. 41. Halkan közöl valamit. 43. Latin tenger. 44. Lesodor, de csak részben. 45. Móricz-regény címe. 47. Kankalin vége. 48. Láz szélei. 50 Román város. 52. Juttat. 53. A mai napot. 55. Nál-nél, németül. 56. Becézett angol férfinév. 58. A-val a végén a virágrendezés művészete. 61. Veszel ikerszava. 63. Kijavít, rendbehoz. 65. Lakatos szerszáma. 66. Személyes névmás.



FÜGGŐLEGES: 2. Takarmánygabona. 3. Katód ellentéte. 4. Laza szövetű zsinór. 5. Családnév. 6. A dúr-skála ötödik hangja. 7. Határrag. 8. Opus. 9. Vissza: kérdőszó. 10. Régi kínai pénzegység. 11. Piros betűs nap. 12. Női név. 13. Tenor közepe. **16. A csökkent munkaképességű dolgozókat segíti.** 17. Bányásztelepülés a Dunántúlon. 20. Felgyülemlik. 21. Szeszes ital. 24. Világhírű magyar gyár (fon.). 25. Főzelékféle. 26. Heg a testen. 27. Szombathely régi neve (fon.). 29. A szerelem görög múzsája. 31. Egyenes. 33. Jugoszláv helység a Duna mellett. 35. Szarvasfajta. 37. Az Újpesti Dózsa labdarúgója. 40. Rágószervünk. 41. Ízletes étel. 42. Csomópont. 46. Dunántúli hegy. 49. Dúsgazdag. 51. Ilyen növény is van. 53. Egyiptomi nírügynökség. 54. Rózsafajta. 56. Nézi. 57. Zamata. 59. Lóbetegség. 60. Rag. 61. Ilyen halott is akad. 62. Utó ellentéte. 64. Római 51. 65. Tetejére.

Beküldendő: vízszintes 1. és 16. függőleges.

Beküldési határidő: 1979. május 25.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A dolgozók növekvő aktivitása és a helyes vezetői szemlélet.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 7. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szilasy Sándor, Debrecen, Faiskola út 2. sz. 4032; Kovács László, Halimba, Bányász u. 17. sz. 8452; Szöllősi Szilvia, Hajmáskér, Vasútállomás. 8192; Tóth Sándor, Nyíregyháza, TK. Kollégium. Sóstói út 33. sz. 4401; Kádár András, Záhony, József A. u. 2. sz. 4625.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr Suth Péter.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—1831, Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

LAKÁSCSERE

Elcserélném kelenföldi (nem lakótelepi), reprezentatív, 70 négyzetméteres, I. emeleti vállalati bérlakásomat hasonló, vagy kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: este 6 óra után a 862—103 telefonon.

Elcserélném budapesti, MÁV-telepi, 3 és fél szobás, komfortos, kertes lakásomat vasutas dolgozóval egy plusz két félszobás, esetleg kétszobás összkomfortos tanácsi vagy egyéb, nem vasúti lakásra. Érdeklődni lehet 17 órától a 642—935 telefonon.

Elcserélném Kiskunlacháza állomáson levő szolgálati lakásomat budapesti tanácsi lakásra, lehetőleg a IX. kerületben vagy kis lakótelepen. Egy szoba, konyha, melléképület, 200 négyszögöl föld, állattartásra kitűnő lehetőség, az állomáson málházói beosztás is lehetséges. Érdeklődni a helyszínen, Németh László nyugdíjas.

Elcserélném tényleges vasúti dolgozóval budapesti kétszobakomfortos MÁV-bérlakásomat, háromszobás, illetve háromszobahallos MÁV-bérlakásra, vagy hasonló tanácsi lakásra Budapest területén megegyezéssel. Érdeklődni lehet 18 óra után: 472—067, üzemi telefonon: 83—68.

Elcserélném kétszoba-komfortos déli fekvésű, kertes, kétbejáratú MÁV-bérlakásomat, garázslehetőséggel, megfelelő, kétszobás, budapesti tanácsi lakásra. Lehetőleg lakótelepire. Érdeklődni: Darányi, 1155 Budapest, Mozdonyfűtő u. 2. fsz. 2.

Elcserélném pestlőrinci, másfél szobás, 53 négyzetméteres, földszinti öröklakásomat hasonló, modern nagyobbra, megegyezéssel. Tanácsi is érdekel. Érdeklődni lehet: 140—025 vagy 28—02 telefonszámon.

Elcserélném Dombóváron levő kettő és fél szobás, plusz étkezőfülkés MÁV-bérlakásomat hasonló budapestire. Ajánlatokat kérem: Bánki Tibor, Dombóvár, Béke u. 10. sz. 7200 címre küldjék.

Elcserélném győri tanácsi, kétszobás, 92 négyzetméteres, utcai, komfortos, gázfűtéses, földszinti, újonnan festett lakásomat teljes berendezéssel, budapesti, egyszobakomfortos tanácsira. Esetleg Pest környéki nyaralóra. Érdeklődni: Révész Sándor, 1137 Budapest, Katona József u. 23/a

Elcserélném kazincbarcikai, két és fél szobás, II emeleti jó fekvésű, komfortos, tanácsi lakásomat miskolci hasonlóra. Garázs is van. MÁV-bérlakás is érdekel. Cím: Ocsai József, 3700 Kazincbarcika, Május 1. u. 18., II. 7. Érdeklődni: du. 16 órától.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. MÁJUS 18.

Nagykanizsán megalakult az újítók klubja

A *nagykanizsai vasúti csomóponton* a gazdasági és a tömegszervezetek vezetői, valamint az újítók kezdeményezésére újító és feltaláló klub alakult. A csomóponton már hagyományai vannak az újítómozgalomnak, ezért határoztak úgy, hogy ezentúl szervezett keretek között, klubba tömörülve dolgoznak az újítók.

Az alakuló ülésen több mint ötvenen vettek részt. Ismertették a klub szervezeti szabályzatát, majd *Végvári György*, a szakszervezeti bizottság tagja beszélt a mozgalom gazdaságpolitikai jelentőségéről és a tervekről. A résztvevők ezután 14 tagú klubtanácsot választottak, amelynek élén hattagú vezetőség áll.

Műszakiak továbbképzése

A vasúti járművek gyártásában és javításában érdekelt műszaki szakemberek részére előadássorozatot rendezett a *Gépipari Tudományos Egyesület* az Északi járműjavító oktatási központjában.

A MÁV különböző szolgálati helyeiről érkezett műszakiaknak egyetemi tanárok tartottak előadást a vasúti járművek karbantartási és javítási rendszereiről, a meghibásodások okairól és megelőzésük lehetőségeiről. A hallgatók megismerkedhettek a vasúti közlekedés biztonságát szolgáló legújabb kutatási eredményekkel is.

KIVÁLÓ CSOMÓPONT

Tervszerű gazdálkodás jellemezte a miskolci vasutasok munkáját

Elkészült a kocsimosó, tisztábbak a személyszállító vonatok

A miskolci vasúti csomópont 1978. évi munkájáért *Kiváló csomópont* kitüntetésben részesült és elnyerte a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének *Vörös Vándorzászlaját*.

A vasúti csomópont és a hozzátartozó szolgálati helyek kivétel nélkül túlteljesítették áruszállítási tervüket. *Diósgyőr—Vasgyár* állomáson az elmúlt esztendőben 300 ezer tonna exportárut adtak fel és ez összehangolt munkát kívánt az állomás és a kocsiszolgálat dolgozóitól.

A csomópont szolgálati helyeinek munkáját a tervszerű gazdálkodás jellemezte. Jó üzem- és munkaszervezéssel elérték, hogy *Felsőzsolca* és *Diósgyőr—Vasgyár* állomás 46—46 ezer forintos anyag- és energiamegtakarítást ért el. A Tiszai pályaudvar dolgozói — a kiadott tervhez viszonyítva — 25,4 százalékos önköltség megtakarítással fejezték be az 1978-as évet. A vontatási főnökségen a tervhez viszonyított önköltségmegtakarítás *1 millió forint volt.*

Javult a személyszállító vonatok menetrend szerinti indítása, annak ellenére, hogy *Miskolc—Tiszai pályaudvaron* az elmúlt évben vágányátépítési munkálatokat végeztek. Befejezték a személykocsik külső tisztítását végző kocsimosó berendezés rekonstrukcióját. A személyszállító kocsik belső tisztántartása is szervezettebb, mint korábban volt. Üzembe helyezték az akkumulátorjavító bázist, így fűtési és világítási hibák miatt kevesebb kocsit kellett kivonni a forgalomból.

Az elmúlt évben növelték a csak mozdonyvezetővel közlekedtetett vonatok számát. Csökkent a vonatgépek állomási fordulásához szükséges idő, mivel *Miskolc—Rendező pályaudvaron* üzembe helyezték a rádióirányítású fékpróba berendezést. Ezzel felgyorsult a vonatgépek fordulása, egyenletesebbé vált a kocsivizsgálók leterheltsége, javult a fékpróbák technológiai fegyelme.

Hatékonyabb lett a munkavédelem, csökkent a balesetek száma. Miskolc—Tiszai pályaudvaron 19-cel, a vontatási főnökségen 13-mal kevesebb személyi sérülés volt, mint az előző évben. A tárgyi balesetek száma is kevesebb volt a bázisnál.

A miskolci igazgatóság újítási tevékenységében meghatározó szerep jut a csomóponton kibontakozott újítási versenynek. Az elmúlt évben a Tiszai pályaudvar és a vontatási főnökség dolgozói közül *362-en 400 újítási javaslatot nyújtottak be.*

A jó eredmények annak is köszönhetők, hogy sokat fejlődött és tartalmilag erősödött a szocialista brigádmozgalom. A Tiszai pályaudvaron 103 brigádban 917, míg a vontatási főnökségen 85 brigádban 859 vasutas tett vállalást. A brigádok a napi munkafeladatok elvégzése mellett kommunista műszakot is tartottak és részt vállaltak munkahelyi környezetük csinosításából.

A csomópont dolgozói mindig szívesen alkalmazzák az új technológiát és a műszaki újdonságokat. *Rövidesen megvalósul az elegyirányítás gépi feldolgozása, miután a rendezőpályaudvaron üzembe lép a számítógép, amely az irányító és operatív-tervező dolgozók munkáját teszi könnyebbé.*

A MÁV Miskolci Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökség hat művezetői egységgel járult hozzá a biztonságos üzemviteli munka műszaki feltételeinek megvalósításához. Eredményesen segítette a csomópont munkáját az osztószertár-főnökség is. A készletgazdálkodás tervszerűsége mellett is biztosította — az igényeknek megfelelően — a felhasználó helyek ellátását.

A kiváló cím elnyerésében a felsoroltakon kívül nagy szerepe van annak is, hogy Miskolcon a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek jó egyetértésben dolgoznak. Ez és az üzemi demokrácia fórumainak eredményes működtetése az idén is alapja lehet a tervek teljesítésének.

Kőhidi László

Új menetrend

Az idén május 27-én 0 órától lép életbe az új menetrend. A menetrendváltozás sokrétű, figyelmes és gondos szervezést, irányítást és végrehajtást kíván. Sok vonat jellege, viszonylata tér- és időeleme változik, melyek megismerése első lépés a további munkához.

A menetrendváltozás egyúttal a nyári forgalom premierje is. Ettől a pillanattól számítják a vasúton azt a jelentős forgalmat, amelynek főidénye június, július és augusztus hónapokra esik. Ez alatt az idő alatt megváltozik az utazások szerkezete. *A rövidtávú utazásokkal szemben a hosszabb távú; az egyéniekkel szemben a családi utazások száma emelkedik.* Az iskolai szünet, az évi szabadságok megkezdése, az ifjúsági építőtáborok, a gyermeküdültetés, a KISZ-táborozások egyaránt növelik a felnőttek és a fiatalkorúak mozgásigényét. Az ötnapos munkahét pedig társadalmi méretekben ösztönzi a városok lakóit, hogy a házak rengetegéből meneküljenek a természethez.

Az előző nyári forgalom elemzése, a következtetések levonása egyúttal a következőnek az alapjait is képezik. Elkészültek a menetrendek, gondoskodtak a személykocsipark megfelelő elosztásáról, meghatározták a kocsigazdálkodás főbb elveit.

A vasútigazgatóságok is gondoskodtak a személypénztárosi, a málházói, az információs és a takarítói létszám feltöltéséről. Elkészítették a vontató járművek fordulóit, meghatározták a mozdonyvezetők és vonatkísérők menetfordulóit, és tervet készítettek az állomások kocsijainak kis és nagytisztítására, vízzel való feltöltésére és egészségügyi „kiszerelésére".

Ez azonban egymagában még nem elegendő: *a percre és fél percre kidolgozott menetrendek a végrehajtó szolgálat dolgozóitól pontosságot követelnek.* A vágányútbeállítási idők, a vonatindítások, a menetidők megtartása, a tartózkodási idők túllépésének elkerülése, az utazóközönség felkészítése az érkező vonatoknál, része a nyári forgalmi feladatoknak. *Mindez egybehangolt, összeszokott és fegyelmezett munkát kíván minden vasutastól.*

Évek gyakorlata igazolja, hogy a hétvégi napokon még nyáron is vannak csúcsok. A tömeges elutazás Budapestről és vidékről már pentek délután megkezdődik és vasárnap reggelig tart. A visszautazás ezzel szemben vasárnap délután történik. Emiatt gyors forgalomszervezésre van szükség.

A visszainduló balatoni vonatoknál *Tapolca* és *Nagykanizsa* körzeti üzemfőnökségeire hárul a feladat, hogy azok megfelelő erősítéséről — többletkocsik vonatba sorozásával — segítsenek. Noha a megfelelő műszakfejlesztés mind jobban érezteti hatását, a vonatok nagy sűrűségű közlekedésének középpontjában továbbra is a vasutas dolgozó áll, aki alkotó kezdeményezésével, készségével és képességével szervezi, irányítja és végrehajtja a munka által támasztott követelményt.

Legyen a nyári forgalom legfőbb célkitűzése — mint *mindig — ezúttal is a biztonságos és balesetmentes közlekedés!* Feleljenek meg a vasutas dolgozók áldozatos munkájukkal a bizalomnak és várakozásnak. Segítsenek a gyermekeknek, az öregeknek, a mozgássérülteknek, a kismamáknak a fel- és leszállásnál. Legyenek készségesek az információadáskor. Ajánljanak a vonat kevésbé kihasznált részein ülőhelyet azoknak, akik más kocsikban állni kényszerültek.

Versenytárssá lépett elő a személyi használatú gépkocsi. Életszínvonal-politikánk eredményeképpen egyre jelentősebbé válik az autós turizmus. E szükségszerű folyamat kimutathatóan von el utasokat a vonatokról, amellyel mind jobban számolni kell. De az utak telítettsége, a vasút kényszerpálya jellege, a komfortos kényelem igaza mellett *adni kell azt a szolgáltatói magatartást is, amely mindenkor jellemezte a vasutat, és visszatérésre készteti az utasokat.*

A május 27-i menetrendváltozást kövesse tehát a fegyelmezett, megbízható munka.

V. Szabó Béla

BÉKÉSCSABA

Átadták az új kollégiumot a MÁV nevelőotthon diákjainak

Mint arról lapunk 9. számában rövid hírben beszámoltunk, április 24-én ünnepélyes külsőségek között adták át Békéscsabán a MÁV nevelőotthon új kollégiumát. *Lovász Lázár*, a szegedi igazgatóság vezetője üdvözölte az ünnepség résztvevőit, majd jelentette, hogy elkészült az 1948 őszétől működő békéscsabai MÁV nevelőotthon új épülete, amely a jövőben 120 növendéknek nyújt otthont.

Ezután *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes mondott megnyitó beszédet. Rövid áttekintést adott a nevelőotthonok létrehozásának történetéről, majd hangsúlyozta, hogy a most átadott, 30 millió 365 ezer forintba került háromszintes létesítményt további hat millió forintos beruházás követi, amelyet a nevelőotthon régi épületének és az intézmény konyhájának felújítására fordítanak. Előreláthatóan 1980-ra fejeződnek be ezek a munkák.

Gulyás János végül megköszönte a tervezőknek, a kivitelezőknek a munkáját, valamint a békéscsabai vasúti csomópont, az Északi Járműjavító szocialista brigádjainak, valamint a nevelőotthon dolgozóinak és diákjainak a lelkes társadalmi munkát, amelyet az új létesítmény mielőbbi átadásáért folytattak. A házigazdák nevében *Kovács Gyula*, a nevelőotthon igazgatója köszönte meg a korszerű, minden igényt kielégítő új épületet.

Ezután a nevelőotthon kórusa és néptánccsoportja műsorral szórakoztatta az ünnepség résztvevőit, majd a vendégek megtekintették az új kollégiumot, amelyben minden szinten könyvtár, társalgó, négyágyas szobák és korszerű kiegészítő helyiségek biztosítják a nyugodt, otthonosabb életkörülményeket.

Híradás Murakeresztúrról

A határállomás asszonyai, leányai a közéletben is megállják a helyüket

Murakeresztúr a „határkapu" szerepét tölti be a Jugoszláviába, Olaszországba, a közel-keleti államokba irányuló és onnan érkező küldemények továbbításakor. Állomásunkon háromszázan dolgoznak, köztük mintegy száz nő. A létszám egyharmada 30 éven aluli.

Évek óta szocialista munkaversenyben vagyunk a szomszédos jugoszláv határállomás — *Kotoriba* —, dolgozóival. Az 1978. évi munkaversenyt minimális különbséggel szomszédaink nyerték meg, a vándorzászlót 1979. április 21-én adta át a MÁV Pécsi Igazgatóság képviselője Kotoriba állomás főnökének.

Asszonyaink, leányaink nemcsak a munkában állják meg helyüket, hanem rendkívüli kézügyességgel is rendelkeznek. Állomásunkon az elmúlt évben, a művelődési bizottság megalakítása óta, a kulturális és képzőművészeti munka fellendült. A művelődési bizottság, a szakszervezet, a nőtanács közös programjaként a Nemzetközi Nőnap alkalmából kiállítást rendeztünk a női vasutas dolgozók kézimunkáiból. Csodálatos színű és mintájú kalocsai, buzsáki, matyó hímzésű terítők, párnák, valamint *Vida Istvánné* buzsáki mintájú festett tányérjai a legkényesebb ízlést is kielégítették. A kiállítás anyagának egy része jelenleg a nagykanizsai Kodály Zoltán MÁV Művelődési Házban látható, s a vasutasnap alkalmából Pécsett a MÁV Művelődési házban is bemutatják. Az anyagot *Balla Péterné* és *Vida Istvánné* gyűjtötte.

Nász János

A Benczúr utcai óvodában minden gyermek talál kedvére való játékot. **(Riportunk a 3. oldalon)** **(Skoda László felvétele)**

KITÜNTETETT GÓCKÖNYVTÁROS

A könyvek hűséges barátja

— Az ajtót kicsit mindig nyitva hagyom, hogy az erre járók érezzék, várom őket — mondja *Komlósi István*, a Nyugati pályaudvar góckönyvtárosa. — Aztán, ha már ajtón belül kerülnek a látogatók, addig beszélgetek velük, míg sikerül az érdeklődésüket egy-egy könyvre felhívnom.

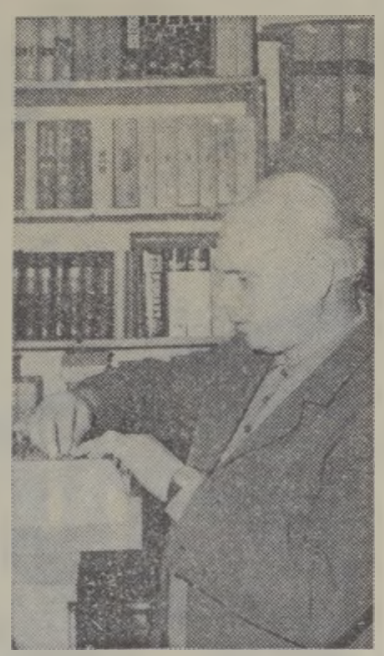
Nem ragaszkodik mereven a kölcsönzési órákhoz, ha a könyvtárban tartózkodik, bármikor szívesen fogadja az olvasókat. Ezért is fordul elő nem egyszer, hogy nagyobb forgalmat bonyolít le hivatalos időn túl, mint a könyvtári órák alatt.

Nagy ambícióval

Kerek húsz esztendő telt el azóta, hogy Komlósi István munkakört változtatott. *Igaz, mindössze két évig volt sarus és kocsirendező Ferencvárosban, a vasúti kocsik, sínek világából, mégsem a könnyebb munka kedvéért költözött a könyvek birodalmába.* Miután az írott szavak varázsa erősen vonzotta, minden új iránt fogékony érdeklődéssel, nagy ambícióval kezdte könyvtárosi munkáját. Öt évig volt a ferencvárosi művelődési ház könyvtárosa, tizenöt éve pedig, jelenlegi munkahelyén dolgozik.

Húsz év sok ismerettel, tapasztalattal gazdagította. Kialakultak, megszilárdultak emberi kapcsolatai, munkamódszerei. A könyvtár több ezres látogatója közül sok a személyes jóbarát, akikben szerény, segítőkész egyéniségével bizalmat ébreszt. *Meggyőződéssel vallja, hogy a könyvtáros csak akkor tudja ellátni jól a feladatát, ha állandó, közvetlen kapcsolatot tart fenn az olvasókkal, s ha időt áldoz az emberekkel való beszélgetésre.*

Munkaterülete nem korlátozódik a könyvtárra. Naponta néhány órát a brigádok között tölt, hogy gondolkodásmódjukat, igényeiket, problémáikat megismerje, ízlésük fejlődését segítse. *A kölcsönzési szünnapokon, vidéki szolgálati helyeket látogat, s ilyenkor mindig felhívja a figyelmet az újonnan megjelenő, hasznos könyvekre.* Azt mondja, azért is járja a területet, mert ha az emberek meglátják, hamarabb eszükbe jut, hogy a könyvtárba menjenek.



Szemléltető módszerek

Amikor a góckönyvtárban tartózkodik, a szóbeli ismertetésen túl, szemléltető módszert is alkalmaz. Kiválogatja s az asztalra helyezi azokat a könyveket, amelyek időszerűek, aktuális társadalmi témát dolgoznak fel. Ezek lényegét, jelentőségét a beszélgetések folyamán olyan meggyőző módon, érdeklődés felkeltéssel ismerteti a látogatókkal, hogy rendszerint minden könyv gazdára talál.

— *A könyvtárosnak nem mindegy, hogy mit olvasnak olvasói* — tartja, s bár az új módszerek keresése mindig többlet munkával jár számára is, nem sajnálja az igényfejlesztésre fordított hosszabb időt.

Ajánlásai, útmutatásai persze, csak úgy követhetik a mindennapi élet gyors változásait, *hogy önképzését sem hanyagolja el.* Sokirányú társadalmi elfoglaltsága mellett, idén felsőfokú könyvtárosi végzettség megszerzésére készül, amelynek sikere érdekében, kitartó, elmélyült tanulásra van szükség.

Szerződés brigádokkal

A Nyugati orvosi rendelőhelyiségei szomszédságában jól megfér a góckönyvtár. *Könyvállománya csaknem tizenhatezer kötet*, rendszeres olvasóinak száma ezer körül van. Tizennégy letéti könyvtárat lát el folyamatosan, legszorgalmasabb olvasói szocialista brigádtagok. A *góckönyvtárral hetven szocialista brigád kötött szerződést, kölcsönösségi alapon.* A szerződés értelmében, a könyvtár biztosítja a tanuláshoz, szakköri foglalkozáshoz szükséges irodalmat, a szocialista brigádok pedig, a rendszeres olvasás mellett, részt vesznek a könyvtár rendezvényein is. Bár a művelődési feltételek megteremtése és azok igénybevétele, a szerződés nélkül is kölcsönös érdeket szolgál, az írásos egyezség mégis határozottabban kötelez mindkét részről a művelődési feladatok végrehajtására.

A kölcsönös munkában, Komlósi István fáradhatatlan, kitartó aktivitással vesz részt. *Mint a területi bizottság művészetpropaganda bizottságának vezetője, s az alapszervezeti kulturbizottság tagja, jól egyezteti idejét sokrétű elfoglaltságában.* Széles látóköre, állandó önképzése segíti abban is, hogy saját területén mindig helyesen ítélje meg a közművelődési tennivalókat.

Örömteljes esemény

Kapcsolata a vasutasokkal, szocialista brigádokkal, többet jelent a művelődési feltételek biztosításánál. Az emberekkel való gyakori találkozások, baráti beszélgetések azt eredményezik, hogy megismeri, s ha tudja segíti legbensőbb problémáik megoldását is.

Komlósi István számára az idei május, örömteljes eseménnyel kezdődött. A közművelődés szolgálatában eltöltött húsz év eredményes munkájáért — korábbi számos elismerés után — *a Szakszervezeti Munkáért* — arany fokozat kitüntetésben részesült.

Pálinkás Katalin

Művelődő vasiak

Gazdag programot kínál a Haladás Művelődési Ház

A múlt év végén újjáalakult *Szombathelyen*, a vasutasok Haladás Művelődési Házában, a járműjavító üzem ismeretterjesztő csoportja. A tizennyolc tagú kollektíva tagja az igazgató, a főmérnök és az MSZMP üzemi bizottságának a titkára is. A helyi előadók csoportjában először szerepel az üzemorvos és a fogorvos.

A fotósok létszáma 1979 elején megháromszorozódott; tíz foglalkozás keretében sajátíthatják el a fényképezés elméletét és gyakorlatát. Külön előadássorozat indul az idén a 110 szakmunkástanuló részére. Havonta egy alkalommal, az üzem tanműhelyében, egyebek között politikai, társadalmi, zenei, egészségügyi — és természetesen szakmai — témákról tájékozódhatnak.

Az ifjúsági klub több — főleg műszaki témájú — előadást közösen tart meg a szocialista brigádklubbal. Egyebek között értékelik a nemzetközi helyzetet, megismerhetik az elektronikus adatfeldolgozás módszerét, és részletesebb áttekintést kapnak az ifjúsági törvényről. Az ifjúsági klubban a fiatalok kerekasztal-beszélgetésen találkozhatnak az üzem vezetőivel. A klub rendezvényein a járműjavító 9 KISZ-alapszervezete közül minden alkalommal más a házigazda. Az ő feladatuk az előkészítés, a szervezés az egyes programokra. Az egészségügyi és egészségvédelmi előadásokat az üzemi vöröskereszt patronálja. Olyan tájékoztatásokat is tartanak, amelyekre csak nőket várnak.

A járműjavító 107 szocialista brigádja részére 16 programot állítottak össze. Ezek között szerepelt a nemrég befejezett nagyszabású tanácsköztársasági vetélkedő. Hallhatnak előadást a DH-mozgalom üzemi jelentőségéről, a hétvégi telkeken végezhető kiskerti munkákról, az otthoni barkácsolásról, valamint az autó- és motorszerelésről és karbantartásáról. Bizonyára sok brigádtagot vonz majd a földgázról szóló előadás. (A közelmúltban állították át a megyeszékhelyen a városi gázszolgáltatást földgázüzeműre.) A rendezvények a munkaidő befejezése után tíz perccel kezdődnek.

Sz. Jakab István

Tanulni sohasem késő

Dolgozók iskolája a miskolci Vörösmarty művelődési házban

Fiatalok, idősebbek együtt a tanulóasztalok mellett. A Dolgozók Iskolája V., VI. osztályos tanulói, vasutasok a megye minden területéről, akik munkaeszközeiket hetenként kétszer írószerszámra, tankönyvre cserélik fel. Reggel 7-kor kezdődik az oktatás a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház előadó termében, a dolgozók iskolája ott megnyílt osztályában.

A város 12. számú *Kun Béla* úti általános iskolája és a Vörösmarty Művelődési Ház szerződést kötött a tanulni vágyók kölcsönös segítéséről.

Könnyíti az oktatómunkát a művelődési ház 17 ezer kötetes könyvtára. Egy-egy új anyagrésznél szemléletes kiegészítő irodalommal, képes lexikonokkal, útleírásokkal bővíthetik tudásukat az érdeklődők. *Marozsán Imre* — aki napi 100 km-t utazik és emellett tanul — örömmel mondja:

— *Kivettem Arany János Toldiját. Szeretem a jó könyvet, sokat olvasok, mert itt sem akarok lemaradni.*

Bizony a tankönyv — ami a rövidített tanfolyamok számára eléggé leszűkített — kiegészítésre szorul. A tanmenetnek megfelelően hangosfilmeket is biztosít a művelődési ház, amelyeket a pedagógussal előre megbeszélve hozatnak ki a Megyei Filmtárból. A pergő filmkockák távoli tájakra, történelmi események színhelyére kalauzolnak; hazánk legfontosabb nevezetességeivel ismerkedhetnek meg a hallgatók.

— *Nem hittem volna, hogy ilyen csodálatos a mi fővárosunk* — jegyzi meg *Godó László*, egy másik „öregdiák". Őseink története, életmódja, szerszámaik, fegyvereik, a papírlapok után a Múzeumban elevenednek fel, s válnak érthetővé — ahol is szemtől-szemben tanulmányozhatják a múlt emlékeit.

Schollné Bátonyi Ilona pedagógus

PORTRÉVÁZLAT

Egy életen át a közösségért

— *Szakács Jenőről kellene írni* — javasolja *Antal András*, Szombathely állomás szb-titkára. — A közelmúltban nyugdíjba vonult példamutató vasutas becsületes munkája és megannyi más társadalmi megbízatása mellett tizenhat esztendeig volt az állomás sajtófelelőse. Neki köszönhető, hogy a pályaudvar dolgozóinak csaknem a fele rendszeres olvasója a *Magyar Vasutasnak*.

— Órabéres fékezőként alkalmaztak 1940-ben — kezdi a beszélgetést Szakács Jenő. — Ennek előfeltétele volt, hogy „lemondjak" a nehéz körülmények közepette szerzett négy polgári iskolámról, amelyet ötgyermekes vasutas szülők fiaként végeztem el. Nagyon igyekeztem, és 1941 végére minden vizsgámat letettem, ami az utazáshoz kellett. *A tanuláshoz nem volt kedvező beosztás, munkaidő-kedvezmény; a felkészülés a havi 350—400 órás szolgálatok után történt.*

A felszabadulást követően hol fékező, hol jegyvizsgáló; ha kellett, kirakó vagy kezelő, 1965-től állandó fordás vonatvezetőként utazott. Jegyvizsgálóként is felkeltette a szakvezetés érdeklődését. A *Vasutas Népművelő* 1932. június 29-i 13. számában megjelent hosszú méltatásból idézünk: „... Szakács Jenő, Szombathely állomás létszámába tartozó jegyvizsgáló, népművelő, aki a felügyeletére bízott kocsikban nemcsak az utasok kívánságára, de kérés nélkül is állandóan tájékoztatja az utasokat a tartózkodásokról, várakozási időkről egy-egy csatlakozó állomáson..."

Közvetlenül a felszabadulás után lett népművelő, majd szakszervezeti bizalmi. Bérfelelősként több évig a bérek közötti aránytalanságok kiegyenlítésén munkálkodott. 1962-től a *Magyar Vasutas* terjesztője.

— Részt vállaltam a brigádmozgalomból is — folytatja. — 1962-től 1974-ig mint brigádvezető, számtalan kitüntetést érdemelt ki kis kollektívánk. 1970-ben aranykoszorús brigádjelvényt kaptunk. Brigádvezetői munkám jutalmául ugyanebben az évben tíznapos Moszkva—Leningrád utazáson vehettem részt.

— Határtalan örömömre szolgál, hogy kislányom is nyomdokaimba lépett. Elvégezte a MÁV-tisztképzőt és a nyár óta Szombathelyen dolgozik. A vasút számára is hivatás.

Sz. Jakab

Könyvajánlat tisztségviselőknek

Szakszervezeti Kislexikon

A *Szakszervezeti Kislexikon* előszavában a többi között, ezt olvashatjuk: „Több százezer hazánkban azoknak a szakszervezeti mozgalomban — a bérből és fizetésből élő dolgozók érdekeinek képviseletéért és védelméért — tevékenykedő tisztségviselőknek és aktivistáknak a száma, akik a szakszervezetek megnövekedett feladata, a fejlett szocializmust építő társadalmunkban betöltött mind jelentősebb szerepe következtében kénytelenek olyan átfogó ismeretekkel rendelkezni, amelyek túlnőnek a szorosan vett szervezési, „mozgósítási" tudnivalókon. Ha a termelőmunkát kívánja elősegíteni a szakszervezeti tisztségviselő, naponta szembetalálja magát a különféle megbeszéléseken, tanácskozásokon, gazdasági vezetőkkel való konzultációkon egy sor közgazdasági fogalommal — sőt, kénytelen használni s értelmezni is ilyen fogalmakat —, melyekről világosan kell tudnia, hogy azokon pontosan mi értendő... olykor filozófiai, pedagógiai, nevelési, nemkülönben politikai és szakszervezeti mozgalomtörténeti kifejezéssel, fogalommal van dolga, ezeket szintúgy világosan kell értelmeznie."

A bizalmiak jog- és hatáskörének kibővítésével megsokszorozódott a fenti körbe tartozó tisztségviselők száma. A tanfolyamon tanultak, az ismeretszerzések során tisztázott fogalmak idővel elhalványulnak a tudatunkban; *sok a megtanulni, értelmezni, tudnivaló.* Az élet minden területén, így a szakszervezeti mozgalomban is, nélkülözhetetlen az olyan segédeszköz, amely tudományos színvonalon, de mégis közérthetően magyarázza az elnevezéseket, kifejezéseket, fogalmakat.

A Szakszervezeti Kislexikon annak idején, több évi munka eredményeként, 15 000 példányban jelent meg. Túlnyomórészt el is került azokhoz a tisztségviselőkhöz, aktivistákhoz, akik haszonnal forgatják.

Időközben azonban cserélődtek a tisztségviselők, új aktivisták álltak munkába, *és még ma is találunk szakszervezeti bizottságot és könyvtárat, amelynek könyvállományában a Szakszervezeti Kislexikon nem szerepel.* Korlátozott számban pótlólag megrendelhető a Táncsics Könyvkiadónál a 340 oldalas lexikon, 66 forintos áron (1553 Budapest XIII., Váci út 69—79).

Pihenőpark Dunakeszin

A dunakeszi járműjavító brigádjainak közreműködésével a nemzetközi gyermekévben újabb játszótérrel, pihenőparkkal gazdagodik a fiatal város. A Hazafias Népfront városi bizottságának irányításával, *a vasutas lakótelep központjában gyermekjátszóteret, nyugdíjas és kismama pihenőparkot építenek.* A parkosított területen a brigádok már felállították a hintákat, padokat és a mászókákat. Az akcióban több mint négyszáz vasutas vett részt.

A BESZÁMOLÓBAN IS ELHANGZOTT:

A vezetők ne általában bíráljanak

Tallózás egy szakszervezeti taggyűlés jegyzőkönyvéből

„Fél tizkor el kell mennem, ülj ide a helyemre, de ha nem, akkor is elmegyek" — mondotta Győr állomás egyik dolgozója egy alkalommal közvetlen felettesének. Az idézett mondat abban a beszámolóban is helyet kapott, amelyet *Kedves Ferencné*, a szakszervezeti bizottság titkára a közelmúltban ismertetett az elmúlt évi munkát értékelő és az idei feladatokat meghatározó beszámoló taggyűlésen.

A taggyűlés is úgy foglalt állást, *hogy az ilyen — és ehhez hasonló — magatartás elítélendő.* Szó esett arról is, hogy előrelépésre csak akkor lehet számítani, ha a közvetlen vezetők többet tesznek környezetük, a dolgozók gondolkodásmódjának alakításáért, formálásáért. A szakszervezeti bizottság ezért kezdeményezte, hogy az eligazításokon, az oktatásokon *ne általánosságban bíráljanak a vezetők, hanem név szerint.*

Sok múlik a jó szón, a bátorításon is. Ez növeli a dolgozók önbizalmát, elősegíti a kezdeményezőkészség kibontakozását és mindez pozitívan hat a szállítási feladatok megoldására.

A taggyűléséen szó esett szociálpolitikáról és munkavédelemről is. Többek között javította a közhangulatot az a határozat, amely a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének 1978. december 28-i ülésén született, miszerint minden szolgálati főnökségen biztosítani kell, hogy 1979. március 31-e után legalább a bértáblázat alsó határának megfelelő bért kapjon minden vasutas dolgozó. A bizalmi csoportokban kialakított vélemény alapján került a beszámolóba az a megjegyzés, hogy ez örömteli dolog, *bár számolni kell azzal, hogy ez az intézkedés újabb feszültségek forrása is lehet*, mert főleg a termelésirányítói munkakörben — különösen az első időben — nem érvényesülhet a differenciálás az idősebb és a fiatalabb dolgozók bérében.

Visszatérő gond — állapította meg a beszámoló —, hogy megoldatlan a rendezőpályaudvar térvilágítása. Ez baleset forrása lehet. Régi kérdés az is, hogy a személypénztári ablakokat lássák el mikrofonnal és forgótányérokkal.

Megelégedéssel nyugtázták a taggyűlés résztvevői, hogy a beteglátogatás címén ajándékozásra fordítható összeg 25 forintról 35-re emelkedett. Az utazószemélyzet körében kedvező hangulatot váltott ki, hogy az egyenruha kihordási idejét ez év január 1-től négy évről háromra módosították.

Az 1979. évi feladatok meghatározásánál Győrben továbbra is elsődleges a termelést segítő tevékenység és a nevelés.

(Kőhidi)

Százévesek köszöntése

Hagyomány már, hogy a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási osztálya, a MÁV Nyugdíj Hivatal és a területi bizottságok képviselői minden év tavaszán köszöntik azokat a vasutas nyugdíjasokat, akik betöltötték 100. életévüket. Az idén heten ünnepelték születésük 100., vagy ennél is több évfordulóját. *Özv. Greisz Mihályné* például szeptember 26-án lesz 106 éves.

Az idén *özv. Greisz Mihálynét, özv. Schmeitzl Józsefnét, özv. Sinogli Istvánnét, özv. Boda Antalnét, özv. Rácz Istvánnét, özv Dudás Jánosnét* és *özv. Németh Károlynét* köszöntötték a társadalmi szervezetek képviselői és valamennyiüknek ezer forint rendkívüli segélyt adtak át.

SZEMÜNK FÉNYEI

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Közeleg a vakáció

Segítsük a gyerekek biztonságos közlekedését

Statisztikai adatok bizonyítják, hogy nemcsak a nyári vakáció, hanem az iskolai időszak alatt is gyakran előfordulnak közúti gyermekbalesetek.

Mindannyian ismerjük azokat az erőfeszítéseket, melyeket az állami és a társadalmi szervek közös összefogással tesznek a gyermekbalesetek megelőzéséért, csökkentéséért. Az egyre hatékonyabban kibontakozó társadalmi akciók azonban csak akkor járhatnak eredménnyel, ha mindenki hozzájárul e nemes célkitűzések megvalósításához.

Hogy mit értünk ez alatt? Azt, amit a közvélemény is joggal elvár, *hogy ne csak az iskola, hanem a szülők is oktassák, neveljék gyermekeiket a szabályos, a biztonságos és udvarias közlekedésre.*

Köztudott, hogy hazánkban minden harmadik családban rendelkezik valaki járművezetői engedéllyel, akik szakképzett közlekedők és többnyire alapos KRESZ-elméleti és gyakorlati tudásuk van. De nemcsak a járművezetők oktathatják szűkebb családi körben a hozzátartozóikat, hiszen ma már a legalapvetőbb közlekedési szabályok ismerete az általános műveltség nélkülözhetetlen feltétele.

A szabályok ismeretén kívül nagyon lényeges azok alkalmazása. *Érthető, hiszen a gyermekeknél különösen nagy hangsúlyt kap a felnőttek példamutató magatartása.* Sajnos, gyakori látvány, hogy a kisgyermekét kocsiban toló édesanya a forgalomirányító jelzőlámpa tilos (piros) jelzésénél halad át az úttesten. *Felháborító, amikor felnőtt ember gyermeke kezét fogva felelőtlenül, a kilátást akadályozó tárgy mögül lép le az úttestre.* És még sorolhatnánk a súlyos szabálysértéseket.

Nyáron, a vakáció alatt a gyerekek nemcsak a tereken, hanem a kevésbé forgalmas utcákban is gyakran hódolnak kedvenc játékuknak, a focinak. Ki tudná megmondani, hogy az úttestre gurult labda hányszor okozott már tragédiát.

A szünidő alatt a gyermekek többsége olyan útvonalakon közlekedik, ahol az iskolaidényben nem járt. Ilyenkor az új útvonalon jelentkező közlekedési veszélyforrásokra mindig hívjuk fel figyelmüket. Az autóvezető felnőttek is legyenek figyelmesek, hogy minél kevesebb gyermeket érjen közúti baleset.

Ahol minden a gyermekekért van

Százhetvenhat apróság második otthona a MÁV Benczúr utcai napköziotthonos óvodája

Az idén lesz 25 éve, hogy elkezdte működését a MÁV legnagyobb budapesti gyermekintézménye, a Benczúr utcai napközis óvoda. Akik negyedszázaddal ezelőtt pici gyermekként tipegtek be a hajdani kertes villába, közülük ma már többen gyermekeiket hozzák ide — vagy viszik innen —, naponta.

Jelenleg 186 apróság él, virul, növekszik testben és lélekben, 13 kitűnő óvónő, valamint a daduskák védő szárnyai alatt.

Ezerféle játék

Kriskó Mihályné, a vezető óvónő helyettese — a gyerekek szeretett Márta nénije —, kalauzol a mesés birodalomban, ahol minden berendezési tárgy, használati eszköz, ezerféle játék bizonyítja, hogy itt a vasutas szülők gyerekei otthonosan és jól érzik magukat.

— *Nem tudunk olyant kérni, bármibe kerüljön is* — mondja Kriskóné —, *amit a MÁV vezetői ne teljesítenének.* Így anyagilag előnyösebb helyzetben vagyunk, mint a tanácsi óvodák. Ez minket nevelőket még odaadóbb munkára sarkall. Ezekben a napokban az anyáknapi köszöntés lázában élünk. Jöjjön nézze meg a nagycsoportosok öltözőjében a gyerekek portré kiállítását.

A falakon rajzlapokra festett anyukák és néhány nagymama. Nem tudom, hogy az ákom-bákom vonalakból összeállt portrék mennyire hasonlítanak az édesanyákra, de az meglepő, hogy valamennyi anyuka mosolyog, tehát a gyerekekben úgy él az édesanya képe, mint aki mindig vidám. Pedig az életnek vannak árnyoldalai is.

— *Az övék még csupa napfény* — magyarázza Márta néni — *és ez természetes tükre gondtalan játékos életüknek.* És, hogy az itt eltöltött három év milyen elevenen él majd felnőtt korukban is, arra legszebb bizonyíték, hogy az innen elkerültek sokan még egyetemista korukban is felkeresik régi óvodájukat.

A foglalkozási termek tágasak, világosak. *Van itt az égvilágon minden, ami a gyermekeket boldogítja.* A különböző játékokból talán túl sok is, így ezek egy részét az óvónők elteszik, hogy a gyerekek meg ne unják. De van itt más is. Az ötletes, szemléltető eszközökön túl megannyi kézügyességet, értelmi kombinációt elsősegítő és a testkultúra fejlesztéséhez szükséges eszközök.

A legnépszerűbb játéktér: a homokozó

Kirándulás a Városligetbe

Nagy szerencséje az óvodának, hogy közel van a Városliget, ahová szinte naponta kisétálhatnak a gyerekekkel. De lehetőség van arra is, hogy hetente három csoportot nagyobb távolságba is elvigyenek az óvónők, a vasutas óvodák szolgálatára rendszeresített autóbuszon. Így a gyerekek megismerkednek a főváros nevezetességeivel, kirándulhatnak a Budai-hegyekbe, megnézhetnek egy-egy termelő üzemet, sőt még termelőszövetkezetbe is eljuthatnak. A pesti gyermek számára ez utóbbi a legizgalmasabb — mesélik az óvónők —, hiszen az Állatkerten kívül itt találkoznak élő, eleven állatokkal, a növényvilág számos jelenségével. Akadt olyan gyerek például, nem is egy, aki a Sasadi TSZ látogatása során látott életében először fákon csüngő gyümölcsöt.

— Milyen az ellátás? Miből áll egy napi menű?

— *Tegnap reggelire karamel vajaskenyérrel, ebédre zellerkrém leves, marinapörkölt sósburgonyával, fejessalátával, uzsonnára lekvároskenyér.* — sorolja az óvónő, majd hozzáteszi: — *gyakran van főzelék, gyümölcs és sütemény.* Mindezt a Gyermekélelmezési Vállalattól kapjuk, amit Juci néni — a gyerekek kedvelt mamija adagol. Persze jobban szeretnénk, ha saját konyhánk lenne, de ennyi gyerek számára ebben az épületben ez sajnos megoldhatatlan.

Az óvónénik munkaasztalán tenyérnyi kis színes terítő, anyáknapi ajándék a gyerekektől. A szövetre tustollal rajzolták a virágmintákat. Hasonlók készültek az anyukáknak. És hogy az apukák is érezzék a gyermekszeretet megnyilvánulását az ő számukra gyurmából formáltak ki figurákat.

— Gondolom, hogy a kis emberkéknek ez nem volt könnyű teljesítmény.

— Nem baj — mosolyog Márta néni —, legalább tudatosul a gyerekben, hogy neki is nyújtani kell valamit azért a sok-sok mindenért, amit szüleitől, nevelőitől kap.

Társadalmi munkában

— Úgy tudom, hogy az óvónők itt az oktatáson, nevelésen, gondozáson túl mint szocialista brigádtagok jelentős társadalmi munkát is végeznek.

— *Patronálunk egy szociális otthont. Az elmúlt évben 1738 társadalmi munkaórát végeztünk.* Főként az óvodánk szépítésével kapcsolatosan, de dolgoztunk egy napot a MÁV balatonkenesei üdülőjéhez vezető út építésénél is. Brigádunk elnyerte a bronz fokozatot. Néhány fiatalabb kolleginát kivéve 15—20 éve vagyunk együtt. *Én magam kezdettől, tehát 25 éve itt tevékenykedek.*

— És megbecsülik-e Önöket?

— A szülőkkel igen jó a kapcsolatunk. Felettes szervünktől is megkapunk minden erkölcsi elismerést... — mondja Kriskóné, de az anyagi elismerésről szerényen hallgat. *Én azonban tudom, hogy e tekintetben hátrányosabb helyzetben vannak, mint a tanácsi óvodák nevelői. A vasutas-szakszervezet éppen most vizsgálja az ezzel kapcsolatos sérelmeiket*, s a MÁV illetékeseinél minden bizonnyal találnak majd valami megoldást arra, hogy valamennyien olyan elismerésben részesüljenek, mint a tanácsi óvodák dolgozói.

Ebéd előtti kézmosás

A legnagyobb elismerés

A legnagyobb és a legőszintébb elismerést a MÁV Benczúr utcai óvodájában dolgozó óvónők és a kisegítő személyzet a gyerekektől kapja. Mert nincs annál nagyobb öröm, boldogság, mint amikor egy-egy csapat gyerek kapaszkodik az óvónéni, vagy a dadus szoknyájába és simogatást, puszit kínál azért a sok szívbéli jóságért, amit az oviban érez.

— Bizonyára ebből az óvodából kikerült gyerekek közül sokan választják majd később életpályájuknak a vasutat.

— Nem többen, mint bármely más óvodában nevelkedett gyerekek. — válaszol Márta néni —. Ugyanis szocialista társadalmunk ezernyi más lehetőséget is kínál, amivel a szülők, gyerekek élnek is. Az azonban igaz — és ezt a kis elfogultságunkat talán senki nem róhatja fel nekünk —, *hogy igyekszünk már a játékokon keresztül is vonzóvá, érdekessé tenni a vasutat.* Dehát igazi vasutas majd csak abból a felnőttből lesz — ahogy *Moldova György* írja: „Akit a mozdony füstje megcsapott."

Dávid József

A délelőtti napsütésben sétára indulnak a gyermekek

(Skoda László felvételei)

A GYERMEKNAPRA KÉSZÜLNEK

A gyermeknap alkalmából május 27-én egésznapos rendezvénysorozatra kerül sor a Ferencvárosi Művelődési Házban. A Fővárosi Nagycirkusz mintegy 30 fiatal művésze kétórás műsorával szórakoztatja majd a kicsiket és szüleiket. Ezután lehetőség nyílik sportolásra és játékra is.

Június 25-től július 5-ig 2 hetes művészeti tábort szerveznek a hátrányos helyzetben élő fizikai dolgozók 9—12 éves gyermekei részére Zebegényben.

F. E.

Gyermekkorom állomása

A gesztenyefák kimozdíthatatlanul, szinte örökérvényűen álltak az állomás épülete előtt. A faluba érkező látogató elsőként velük találkozott. Mi, gyerekek csak hasznát láttuk jelenlétüknek. Odvaik jószerével még búvóhelyül is szolgáltak rabló-pandúros játékunk közben. Az árnyék pedig, amelyet májustól vetettek az állomás ütött-kopott, háborúkat látott épületére, egyenesen áldásos volt. Milyen jókat hűsöltünk a besötétített szobában. A roló vásznán az elfáradni soha nem akaró falevelek járták rezgő táncukat.

Az első vonat fél öt előtt néhány perccel zötyögött be. A gőzös nagyokat fújtatva állt meg az állomás épülete előtt. Gyakran felébredtem és ilyenkor az ablakhoz osontam, hogy láthassam a hajnali utasokat. Látványuk különösebb változatosságot nem jelentett, mert mindennap ugyanazok az arcok szűrődtek át a mozdony „tejfehér füstjén". Napégette, borotválatlan arcok, csákányt, lapátot cipelő izmos-eres karok tűntek fel. Meg néhány sokszoknyás, nagyszatyrú, piacra igyekvő parasztasszony.

Utána visszabújtam a paplan alá, és aludtam tovább, egészen addig, míg a vonat meg nem tette útját a közeli végállomásig, és vissza nem tért a „mi" falunkba. Akkor ismét az ablak elé álltam és bámultam kifelé.

Utólag szinte már megmagyarázhatatlan, hogy miért jelentett számomra eseményt az ablakban izgatottan várva a „félhatost". Helyesebben a félhatosokat. Az volt ám az igazi! Amikor a két ellenvonat az állomás épülete előtt találkozott.

Rokonokat váró helybéliek, munkából hazatérő aktatáskás, bakancsos munkások, hónuk alatt indító tárcsát cipelő forgalmisták. Az a tíz perc mindig egy pillanatnak tűnt. De nem bántam, hiszen tudtam, hogy másnap megismétlődik a „szertartás".

Volt egy ember az állomáson, akit nagyon szerettem. Az állomásfőnök. Ő volt az én nagyapám.

Hajnali négykor kelt, s amikor borotválkozott, nemhogy beszélni, de még nagyon rápezni sem volt szabad. A pamacs, a hab, a pengék olyan szabályos mértani pontossággal feküdtek egymás mellett, mint egy épülő új városrész makettje. Nyalka legény! — mondhatták volna nagyapámra a falubéli lányok — persze lehet, hogy mondták is — amikor vasutas egyenruhájában, sapkájában végigsétált a peronon.

Nyolc óra felé — az utolsó reggeli személy- és az érkező tehervonat között — jött reggelizni. Kigombolta zubbonyát, és várta míg nagyanyám tejet töltött bögréjébe, ételt rak tányérjára. De valahogy akkor sem volt közöttünk. Szeme mindig a vágányokat kémlelte. Keze pedig egy külön tanulmány lehetett volna egy szobrász számára. Hosszú ujjai egy pillanatra sem pihentek. Morzéztak. Biztos voltam, és vagyok ma is abban, hogy minden szó, ami az asztalnál elhangzott, azt ő ujjaival kopogta. A fonott szék könyöklőjén morzsza az elhangzottakat. Rótta, rótta számolatlanul a szavakat.

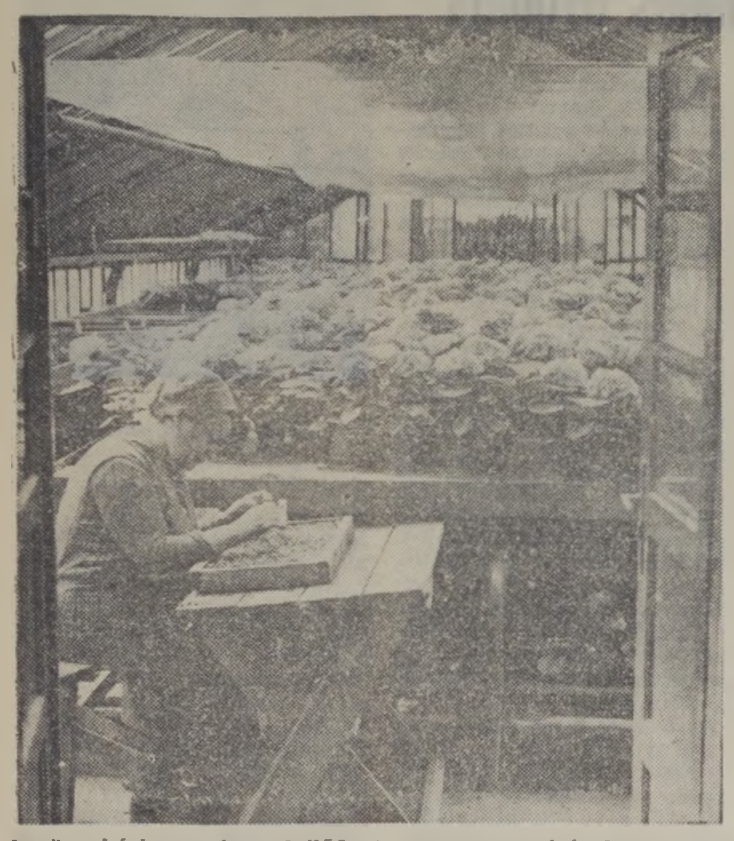
Ha ilyenkor a forgalmiból keresték, mint akit áram ütött, felpattant, begombolta zubbonyát, fejére igazította vasutassapkáját, s ment, hogy életet vigyen a sötét, hajópadlós irodába.

A legszebb, a legizgalmasabb napok mindig az augusztusiak voltak, amikor a dinnyét szállították. Ott sündörögtünk az Istenként tisztelt „dinnyések" körül. Kérés nélkül ugrottunk fel a teherautó platójára, hogy csatárláncot alkotva átrakjuk az édes gyümölcsöt a szalmával bélelt vagonokba. Munka közben egy-egy mélyen kongó „görögdinnyét" szándékosan ejtettünk a földre, hogy megrepedjen és ne „utazzon" a többivel. Ezek és a munkáért kapott többi dinnye elfogyasztása, a vakvágányra tolt veszteglő vagonok árnyékában, még ma is nosztalgiát ébresztenek bennem az állomáson eltöltött nyarak után.

Róth Ferenc

Virágok között...

Évente körülbelül hárommillió forint értékű virágot, dísznövényt termeszt a Kőbánya-Felső állomás területén működő vasúti kertészet. Termékeikkel ellátják az állomásokat, a Vezérigazgatóság és a budapesti igazgatóság hivatali helyiségeit. A rendezvényekhez szükséges élővirág-dekorációt is a kőbányaiak készítik.



Az üvegházban szépen fejlődnek a cserepes virágok. Zarándi Lajosné csoportvezető szeretettel gondozza valamennyit

Bene Erzsi, Druzik Anna és Kernács Ferencné a szabadban dolgoznak. Így együtt könnyebb a munka is...

Dudás Lajosné huszonöt esztendeje dolgozik a kertészetben. A virágcsokorkötés legügyesebb szakértője

(Purt Gusztáv képriportja)

Ötszörös Kiváló üzem

A Szombathelyi sikerek titka, a szervezett, fegyelmezett munka

A társüzemek igazgatói is kíváncsiak voltak hogyan csinálják a szombathelyiek, hogy megszakítás nélkül immáron ötödször nyerték el a *Kiváló üzem* címet és másodszor a vörös vándorzászlót. S amikor nemrégen Keszthelyen tartották országos értekezletüket, „átugrottak" a vasi városba személyes tapasztalatokat szerezni. A látottak, a tapasztaltak meggyőzték őket a cím odaítélésének helyességéről.

A szombathelyi járműjavító kétezres kollektívája, a múlt évi kimagasló munkájáért április 28-án vette át a „Kiváló vasúti üzem" kitüntetést, valamint a MÁV vezérigazgatója és a vasutasok szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlaját. A kitüntetést *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Kajcsa József*, a vasutasszakszervezet titkára adta át.

Bevált a hálóterves javítási technológia

Bárki megkérdezhetné: *mi a sikersorozat „titka"?* Nem más mint a pontos, fegyelmezett munka, a meglevő tartalékok feltárása és kiaknázása. Az üzem éves tervét 105,9 százalékra teljesítette. Az átfutási idő 11-ről 10 napra csökkent. *Az elmúlt évben 5450 teherkocsi fővizsgáját végezték el.* Változatlan munkaterületen nőtt a termelés, fokozódott az álláshely-kihasználás, amit az átfutási idő 17,2 százalékos csökkentésével értek el. Dízelmozdonyból 211-et javítottak meg. A pácsonyi üzemegység kiemelt feladata a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének legyártása, amely „menetrend" szerint, ütemesen folyik, s a nyáron készen lesznek a nagy munkával.

A több mint száz éves üzem néhány évvel ezelőtt megfiatalodott: *új javítócsarnokok, korszerű darurendszer épült, több modern gép, berendezés segíti a nehéz fizikai munkát.* Ám nemcsak a munkakörülmények változtak — s ez a szombathelyiek sikerének egyik alapja, hanem magát a munka menetét is módosították. Bevezették a hálóterves javítási technológiát, amely teljesen új alapokra helyezte az üzem munkáját.

E korszerű, s hazánkban ilyen komplexen és tartósan csak itt alkalmazott javítási szervezet lényege, hogy kidolgozták — s ami fontos, be is tartják! — az egyes munkafázisok befejezési időpontját és a következő munkamenet kezdésének idejét. *Ebből következik, hogyha a munkahelyen nem rendelkezik a csoport a kijavított kerékpárral, vagy nincs kéznél a rugó, vagy ütköző, akkor az alvázjavítás eleve akadályokba ütközik.* Ezért nagy alapossággal meghatározták az egyes segédfolyamatok kapcsolódási pontjait és kialakítottak egy olyan javítási átlagszintet, mely biztosítja a főfolyamat, azaz az alvázjavítás rendszeres ellátottságát. Ezzel egyidőben olyan rakodólaptartó állványokat készítettek, melyek a felemelt kocsi munkasíkjában *„kézreadják" a beépítendő darabokat;* továbbá olyan emelőberendezést szerkesztettek, amely nagyobb emelési magasságkülönbség nélkül képes rövid úton a szükséges alkatrészt megemelni és az alvázszereléshez továbbítani.

Mindenki ismeri a napi feladatát

Egy brigád — nevezetesen a kocsiosztály Petőfi alvázjavító szocialista brigádja —, napi munkatükrében mindez a következőképpen néz ki: 13 tagú, egy műszakban dolgozó kollektíva naponta 3 fedett tehervagon alvázmunkáit végzi. Munkakezdésre a brigád munkahelyén áll a három kocsi. *Minden brigádtag pontosan tudja a feladatát.* Kilenc órára kikötik a kocsit, leszerelik a cserejavításra kerülő alkatrészeket. Ezután megemelik a kocsit, majd szállítókosarakba rakják a leszerelt alkatrészeket, amelyek a mosóba mennek, a kerékpárokat pedig elviszik a kerékjavító műhelybe. 9-től 12 óráig — amíg a „kifőzés" és az alkatrészek javítása tart —, a brigád elvégzi a kocsin az egyengetéseket, szegecseléseket, a vonó készülék fővizsgálatát, a törések előkészítését a hegesztéshez. Délben visszaérkeznek a kijavított alkatrészek — fékszerkezet, ütköző készülékek, hordrugók, felfüggesztő szerkezetek, kerékpárok —, s megkezdik azok visszaszerelését. *S a munkaidő végére kész a három kocsi.*

A hálóterves javítást elsősorban a minőség szigorúbb megkövetelésével realizálják. Ennek érdekében *kidolgoztak egy olyan értékelési rendszert, amellyel a napi kocsiátadások és a munkahelyi munkaátvételnél bevezetett pontozásos rendszer alapján meg tudják ítélni a brigádok, a művezető részlegek minőségi munkáját, s magát a vezetői tevékenységet is.* E rendszer továbbfejlesztésével elérték, hogy az itt szerzett információkat egyidőben felhasználják a brigádok, a kiváló művezető és főművezetői verseny és az osztályok közötti verseny értékelésénél is. Minőségi bérezést és premizálást is bevezettek.

Végeredményben a hálóterves technológiával az alvázjavítás átlagos ideje másfélről egy műszakra zsugorodott, a teherkocsi fővizsga átlagos műhelyi átfutási ideje 10,5 napról 8,9-re csökkent. Így érték el 1978-ban, *hogy 11 700 nappal többet futhattak a kocsik a tervezettnél.* Hasonló sikerek születtek a dízel osztályon is.

Az üzem éves termelési feladatát 98,4 százalékos munkás létszámmal oldotta meg. Az 1978-tól bevezetett új teljesítményarányos bérgazdálkodás adta lehetőségeket is jól használták fel a termelékenység növelése érdekében. Javult a munkaidő kihasználása, szervezettebbé vált a munka, ami a munkaintenzitás növekedését eredményezte. *Folyamatossá tették a normakarbantartást, s így tavaly 67 990 órát kitevő normaórát takarítottak meg.*

Helytállnak a munkában, aktívak a közéletben

Számottevően javultak a munkakörülmények. Emelkedett a technikai szint, korszerűbb lett a szállítás és a tárolás, a nehéz fizikai munkákat kisgépek könnyítik. A teherkocsikat javítás előtt kívül-belül megmossák. Központi bontó is létesült.

Az üzemben a munkaverseny jól segítette a kiváló cím ismételt elnyerését. Az üzem 105 szocialista és 2 munkabrigádjának helytállása a sikeres tervteljesítésen túl a társadalmi munkában is megnyilvánult. Az önként vállalt munka 11 százalékkal több volt tavaly, mint 1977-ben.

A szocialista brigádok élenjárnak a közéleti aktivitásban, a munkahelyi légkör kedvező formálásában. *Amilyen mértékben bevonták a dolgozókat a vezetésbe, úgy növekedett aktivitásuk az üzemi feladatok végrehajtásában, úgy erősödtek a munka szocialista vonásai.* Szombathelyen a vezetők tudják, hogy eredményeket csak akkor érnek el, ha a munkát a jövőben is jó egyetértésben végzik a dolgozókkal.

Szelei Teréz

KIVÁLÓ CSOMÓPONT

A jó munkának megérett a gyümölcse

Több igazgatói, vezérigazgatói elismerés után jutott el a kaposvári vasúti csomópont oda, hogy az 1978-ban végzett munkával elnyerte a *„Kiváló Csomópont"* kitüntető címet. Kitüntetésük, amit május elseje alkalmából vehettek át, az egyenletes fejlődés, a tartósan produkált magasabb színvonalú munka eredménye volt.

Export – soron kívül

Kaposvár állomás a feladási árutonna tervét, amely 2000 tonnával volt magasabb az előző évinél, *további 4864 tonnával túlteljesítette.* Népgazdaságunk érdekeit szem előtt tartva, teljes egészében kielégítették az export szállítások kocsiigényeit. Terven felül is gonkoskodtak a búza és a kukorica exportjához szükséges többletkocsikról, s a Kaposvári cukorgyár kocsiigényeit ugyancsak maradéktalanul elégítették ki.

— *Nálunk a leadási forgalom számottevően meghaladja a feladásokat. Ezért a múlt évben is nagy figyelmet fordítottunk iparvágányaink rugalmas kiszolgálására* — mondotta *Mayer József* üzemmérnök, aki megbízott állomásfőnök-helyettes Kaposvár állomáson. — Az építőipari vállalatoknál és a cukorgyáriaknál igyekeztünk nem tartani a grafikonos ütemezést, ha irányvonat érkezett a részükre és soron kívül teljesítettük kihúzási, fordítási igényeiket is. Olyan munkamódszert alakítottunk ki, amely lehetővé tette a folyamkavicsot vagy követ hozó *„Vörös Nyíl"* szerelvények gyors kirakását és haladéktalan továbbítását. Elmondhatjuk, hogy ebben valóban cselekvő együttműködést valósítottunk meg a partner vállalatokkal.

Nem a véletlen műve volt, hogy a kaposváriak első helyezést értek el a MÁV-Volan komplexbrigádok versenyében. *Kézdi László* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes — aki most nyugdíjba vonult — lelkes szervezője, irányítója volt ennek a brigádnak. Utódja, *Molnár Pál*, ebben is átvette tőle a „stafétabotot".

— *Nehéz feladat áll előttünk* — jegyezte meg Molnár Pál —, *mert kiváló elődeink valóban magas színvonalat értek el a szocialista munkaversenyben. Ennél többet, jobbat elérni igazán szép feladat...*

Késik a rekonstrukció

— *Munkaversenyünkben is minőségi fejlődést hozott az 1978-as esztendő* — mondotta *Horváth Istvánné* felügyelő, az üzemgazdász, aki 28 éve teljesít szolgálatot Kaposvár állomáson és a középvezetők tömörítő, ezüstjelvényes Törzsgárda szocialista brigád vezetője. — Akiket nem csupán a jutalom reménye, de a közösségi munka szeretete hozott a brigádmozgalomba, azok a múlt évben is fejlődtek, helytálltak.

Ide sorolható a brigádtagok túlnyomó többsége. A legjobb eredményt a MÁV Kiváló Brigádja címmel már kitüntetett, kilenctagú *Latinka* vonatkísérő szocialista brigád érte el. A nehéz feladatok mellett a brigád kitűnt a társadalmi munkában és két tagjuk tanul a vasútforgalmi szakközépiskolában.

Három állomási brigád kapott ezüstjelvényt. Az egyik a már említett *Törzsgárda* brigád, a másik *Zrinyi* forgalmi szocialista brigád, amely *Schiszler László* forgalmi szolgálattevő vezetésével ért el a múlt évben is kiváló eredményeket. A harmadik a *Fuvarosok* nevet viseli és *Bernhardt Rezsőné* kereskedelmi hivatalnok vezetésével ér el immár 1961 óta jobbnál jobb eredményeket.

A vontatási főnökség dolgozói is munkájuk minőségének javítását vállalták, *s adott szavukat valóra váltva értek el kiváló eredményeket.* Jól mérhető fejlődést produkáltak a műhelyi javítómunka minőségében. Jellemző adat erről, hogy vontatójárműveiknél az előző évi 82-ről 53 esetre csökkent a szolgálatképtelenségek száma, s ez 35 százalékos javulást jelentett.

Minőségi fejlődés

— A helytállás értékét, amit dolgozóink, műhelyi szocialista brigádjaink ebben a munkában tanúsítottak, csak növeli, hogy évek óta várunk csomópontunk teljes rekonstrukciójára — mondotta *Somlyai Endre* vontatási műhelyfőnök, a főnökség vezetőjének mb. helyettese. — Ez a várakozás gyakorlatilag sajnos azt jelenti, *hogy kisebb fejlesztésekre, például egy új szerelőaknára elkészítésére sem kapunk pénzt...* Így azután csak a meglévő adottságainkra, dolgozóink szorgalmára, szaktudására számíthatunk.

S ez azért nem rossz alap! Erre építve értek el a múlt évben *mintegy 1,5 millió forint értékű üzemanyag megtakarítást,* a személykocsi részlegvizsgáknál pedig 111,86 százalékos teljesítményt. A kocsijavításoknál — a minőségi követelmények betartása mellett — összesen hétezer normaóra megtakarítást értek el a múlt év folyamán.

A vontatójárművek gondos karbantartása eredményezte, hogy gyakorlatilag *megszüntek a tartalékokkal kapcsolatos nehézségek,* a géprevárás pedig — bár nagyon szűkös a mozdonyparkjuk, nincs tartalék-kapacitás — a minimumra csökkent. A kaposváriaknál régi, jól bevált módszer, hogy csak a beosztott személyzetet vezénylik az egyes gépekre. Tapasztalták: *a „saját" géppel utazók jobban vigyáznak járművükre,* s ez is elősegíti a nyugodt, balesetmentes munkavégzést. Kedvezően hatott ez a teljesítményekre is: a 100 etkm tervet 116, a járműkilométer tervet 114 százalékra teljesítették.

Első helyezés

Az újítómozgalomban is elsőrangú eredményeket ért el a csomópont. A dolgozók által benyújtott 158 javaslatból 104-et valósított meg a múlt évben. Kaposvári brigád nyerte meg a pécsi vasútigazgatóság területén a szocialista brigádok részére meghirdetett *újítási versenyt,* s az ezzel járó 8000 forintos jutalmat.

A vontatási szocialista brigádok közül a *Ságvári Endre* gőzmozdony-lakatos szocialista brigád, amelynek *Magyar József* a vezetője, elnyerte a *„MÁV Kiváló Brigádja"* kitüntetést. A *Poór Gyula* által vezetett motorműhelyi szocialista brigádot, a *Vörös Zászló* kollektíváját aranyjelvénnyel jutalmazták.

S végül — de nem utolsó sorban — arról is meg kell emlékeznünk, hogy a szertár dolgozói takarékos készletgazdálkodás mellett tervszerűen gondoskodtak a csomópont eredményes munkáját biztosító anyagellátásról.

Lőrincz János

A kulturált utazásért

Szentes állomáson a *„Kulturált utazásért"* mozgalom jegyében, illetve *Lenin* születésének évfordulójára április 28-án kommunista műszakot szerveztünk. A munkában a *Kilián György* KISZ-alapszervezet 70 százaléka vett részt és segített a *Dózsa György*, a *Petőfi*, a *Hámán Kató*, a *Törekvés*, és a *Landler Jenő* ifjúsági szocialista brigád is.

A kommunista műszak alatt 6 négytengelyes, és 3 kéttengelyes személygépkocsi nagytisztítását végeztük el. Ezután az állomás területén a vágányzatot továbbá a várótermek ablakait és a kultúrház nagy ablakait is megtisztítottuk. Összesen 144 óra társadalmi munkát végeztünk. Egyben elvégeztük az állomás május 1-ére történő dekorálását is. A kommunista műszakért járó munkabért a gyermekév Csongrád megyei rendezvényeire fizetjük be.

Rostás Klára
KISZ-titkár

Anyák napján

Nagycsaládos édesanyák köszöntése

Május első vasárnapján az édesanyákat köszöntjük. Egy-egy szál virágot nyújtunk át azoknak, akiknek életünket köszönhetjük, akik vigyázó tekintettel figyelték első lépéseinket, akik egyengették utunkat, segítettek abban, hogy megtaláljuk az élet igazi értelmét.

Hazánkban a munkaképes korú nők több mint háromnegyed része dolgozik, a többi tanul, és mintegy 400 ezren a háztartásban tevékenykednek. Lényegében teljes a nők foglalkoztatása, mindenki dolgozhat, aki akar. Ez ad ma gazdasági függetlenséget és biztonságérzetet a nőknek, az édesanyáknak.

A vasútnál is szép számban dolgoznak édesanyák, köztük olyanok is, akik egyedül nevelik népes családjukat. *Anyák napján hagyomány már, hogy szakszervezetünk elnöksége sokgyermekes édesanyákat lát vendégül.*

Az idén május 3-án, a szakszervezet Benczúr utcai székházában került sor azoknak az édesanyáknak a köszöntésére, akik egyedül vállalták több kisgyermek nevelését. A bensőséges ünnepségen *Nagy Istvánné*, szakszervezetünk alelnöke köszöntötte a vasutas édesanyákat. Beszédében hangsúlyozta, hogy több kiskorú gyermeket nevelnek, és még így is becsülettel helytállnak a munkában, sőt a közéletben is. Megkülönböztetett tisztelet illeti *Gombos Istvánné* sátoraljaújhelyi kocsitakarítót, aki egyedül neveli 12 gyermekét, özvegy *Balogh Józsefnét*, Debrecen állomás takarítóját, aki 9 gyermeket nevel. Tíz gyermeke van *Janik Imrénének*, Szolnok állomás váltótisztítójának. A záhonyi váltótisztító, *Balogh Béláné* 9 gyermek édesanyja.

Rövid köszöntője után *Nagy Istvánné*, az elnökség nevében pénzjutalmat adott át a 25 sokgyermekes édesanyának, akiknek összesen 159 gyermekük van.

Nagy Istvánné átadja a pénzjutalmakat

Elnyírt fodrászat

Békéscsaba állomáson több mint 40 évig működött a fodrászat. Most, amikor összevonták az állomás és a vontatási főnökséget, úgy döntöttek: *a hely más célra kell.* Május 1-re át kellett adni a fodrászműhelyt.

Az ország minden nagy állomásán van fodrász. Vártuk, hogy rendbe tegyék a csabai állomást, a kijáró csarnokot — ahol a fodrászat működik — vártuk, de nem így! Több száz vasutas veszi igénybe hetente, de az utasok, Békéscsaba dolgozói közül is sokan jártak ide hajat vágatni. Hát akkor miért éppen ezt a helyiséget kellett elvenni, amikor a közelben borbély nincs?

Boldizsár Gyula

Nyugdíjasok Balatonkenesén

Szakszervezetünk balatonkenesei oktatási központjában május 3-tól, 9-ig tanfolyamot rendeztek a vasutas nyugdíjas aktivisták részére. A színvonalas előadások és konzultációk után érdekes, szórakoztató programokat rendeztek a hallgatók részére. A búcsúesten a 95 aktivistát Bojtor Imre és Urbán Katalin népdalénekesek, valamint a vasutas-szakszervezet ének- és zeneiskolájának népi zenekara szórakoztatta.

MIT ÉR EGY JÓ ÖTLET?

Az újítások hasznát nemcsak pénzzel lehet mérni

A vasúti újítómozgalom hasznát, létjogosultságát ma már szükségtelen bizonygatni, hiszen kedvező statisztikai adatok sora tanúsítja mindezt. Eredményeit azonban nemcsak pénzzel lehet mérni. Az egyéni alkotókészség kibontakoztatása, a szabadidő hasznos eltöltése is érték. Az újítómozgalom mellett nem kell tehát védőbeszédet mondani, érdemes azonban tényszerűen áttekinteni az elmúlt évi eredményeket és az idei terveket.

A mozgalom sikerét az elmúlt évben is fokozták a szolgálati helyeken rendezett ötletpályázati hetek és hónapok. Az utóbbit 68 szolgálati főnökségen hirdették meg. A dolgozók 2468 ötletet írtak le, amelyből 1089-et díjaztak. *Tavaly a MÁV-nál 4609 újítási javaslatot fogadtak el. Az újításokból és találmányokból származó haszon meghaladja a 107 millió 700 ezer forintot.*

Az adatok azt bizonyítják, hogy az elmúlt évben is sokat fejlődött a mozgalom, *növekedett a hasznosított újítások száma.* A jó eredmény többek között annak is köszönhető, hogy a főnökségek — együttműködve a szakszervezettel — rendszeresebbé tették az újítási tanácskozásokat, amelyeken megvitatták a tennivalókat, irányt mutattak az újítóknak. *Több főnökségen működik már újítóklub is.* Tagjai megismerkedhetnek az ide vonatkozó rendeletekkel, továbbá műszaki- és jogi tanácsokat kapnak.

Az újítók munkáját a helyi és a központi újítási feladattervek is segítik. Ezeket a Vezérigazgatóság, az igazgatóságok, valamint az üzemek és főnökségek bocsájtják a dolgozók rendelkezésére. *Tavaly a feladattervben rögzített 639 újítási témára érkezett javaslat.* Ebből 289 újítást vezettek be, amely 8,7 százalékkal több, mint 1977-ben. Ez részben annak is köszönhető, hogy több főnökségben, szolgálati helyen újítási szerződéseket kötnek az újítókkal, szocialista brigádokkal egy-egy konkrét műszaki téma kidolgozására.

A vasútnál is egyre szélesebb körben terjed az *„egy brigád, egy hasznosított újítás" mozgalom.* Ennek azért van perspektívája, mert ma már egyre inkább kollektív munka szükséges a nagyobb újítások kidolgozásához. A brigádok többsége azonban nem elégszik meg azzal, hogy kidolgozta és beküldte az újítási javaslatot, hanem segítik annak alkalmazását is.

Sok újító kedvét szegte már a beküldött javaslat elbírálásának bürokratizmusa, hosszú útja. Az utóbbi években ezen a téren is kedvező változás történt. A hatvan napon belül el nem bírált újítási ügyek száma — 1977-hez viszonyítva — 366-ról tavaly év végéig 351-re csökkent. Két százalékkal növekedett az el fogadott újítások száma is.

„A jó bornak nem kell cégér" tartja a közmondás, de helyes tájékoztatás és jó propaganda nélkül a legjobb terméknek sem akad híve. Az elmúlt évben ezért rendeztek több népszerűsítő, újítási kiállítást például a miskolci vontatási főnökségen, Egerben, Miskolc-Tiszai pályaudvaron, a vésztői vontatási főnökségen. Az utóbbi helyen és a MÁV Hídépítési Főnökségen például bemutatót is tartottak az új műszaki alkotások, technológiai eljárások, munkamódszerek megismertetése érdekében. 215 alkalommal szerveztek ezenkívül újítási ankétot, és több esetben műszaki konferencián, termelési tanácskozáson tájékoztatták a dolgozókat az újítómozgalom helyzetéről, gondjairól.

A mozgalom népszerűsítéséért sokat tehetnek a műszaki dolgozók, mert kulcsszerepet töltenek be a vasút műszaki-technikai bázisának fejlesztésében. Sokat segíthetnek a munkásújítóknak, mert ők a szakvéleményezők, az elbírálók és a kísérletek vezetői is. Aktívabb részvételük a mozgalomban mindenképpen gyümölcsözőbb lenne.

A tapasztalatok szerint hiányosak az újításokról adott szakvélemények. Húsz-harminc százalékuk csak annyit tartalmaz, hogy bevezetése a vasúton indokolt-e vagy sem. Az elnagyolt, szűkszavú véleményezés következménye sok esetben a bírósági tárgyalás. *Sajnos rossz hatással van a mozgalomra az is, hogy a főnökségeken gyakran cserélődnek az újítási előadók, közülük sokan nem rendelkeznek szakvizsgával.* Pedig az újítómozgalom ügyében sem elegendő csak annyit tenni, amennyit a rendelet, illetve a szabályzat előír.

A formális, lélektelen ügyintézés aláássa az alkotói kedvet. Pedig szellemi kincseink (tartalékaink) ily módon való pazarlása is luxus. Az ötletek, újítások hasznosítása nemcsak vasúti, hanem társadalmi érdek. Mindannyiunk közös ügye!

Jó játék, izgalmas verseny volt...

Szocialista brigádvetélkedő Ferencvárosban

Egy vetélkedő értékmérője a résztvevők létszáma is lehet. Sok múlik a rendezésen, s ha ráadásul az összeállított feladatok is érdekesek, változatosak, már teljes a siker. Nos, mindez elmondható *a polgári demokratikus forradalom és a Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulója* tiszteletére — a ferencvárosi csomópont pártbizottsága és a művelődési ház által rendezett vetélkedőről, amelyre május 8-án, a Ferencvárosi Művelődési Ház színháztermében került sor.

Az elődöntő és a döntő feladatait *Regős János*, a pft. pártalapszervezetének titkára és *Szabaczki István*, a sportkör ügyvezető elnökhelyettese állította össze. A zsüri elnöke *Vadász János*, a Művelődési Ház igazgatója volt. Tagjai: *Király János*, a csomóponti pártbizottság szervező titkára, *Baltai János*, a csomóponti KISZ-bizottság titkára, *Móri László*, a pft. szakszervezeti bizottságának titkára és *Bíró László*, a központi országos ostótszertár-főnökség vezetője. A játékvezetői tisztet *Doma Ferenc*, az állomásfőnökség munkavédelmi előadója töltötte be.

Az elődöntőben a csomópont 19 brigádja, — *a Vasas, a Széchenyi, a Che Guevara, a kff. KISZ, a Zrínyi, a Mészáros Károly, az Előre, az Egyetértés, a kff. Petőfi, a Martos Flóra, a Hámán, a Budapest, a Steinmetz, a Petőfi, a Béke, a Törekvés, a József Attila a Jedlik Ányos, és az Április 4.* — tagjai versenyeztek, átlagosan 5 fővel csapatonként.

A vetélkedő első fordulójában a brigádoknak egy, az 1918—19-es történelmi eseményekhez kapcsolódó kérdésekből összeállított totót kellett kitölteniük. Telitalálatos szelvényt a kff. Petőfi brigádja adott be, ezzel a maximális 14 pontot szerezték meg. A második fordulóban villámkérdésekre adtak választ a versenyzők. A helyes megfejtéseket a zsüri 3 ponttal jutalmazta. A harmadik fordulóban úgynevezett esszé kérdésekre kellett válaszolniuk a résztvevőknek.

A mindvégig izgalmas versenyben első helyen végzett a Budapest brigád (32 pont). Második a Petőfi (24 pont), míg a harmadik holtversenyben a Vasas és a Zrínyi brigád lett (19—19 ponttal). A negyedik helyet a Mészáros Károly és a Széchenyi brigád szerezte meg (18—18 pont). Az ötödik helyen szintén holtversenyben az Előre és az Április 4. brigád végzett (17—17 ponttal). Ők jutottak tehát a tovább a döntőbe.

A szoros és mindvégig izgalmas versenyből a vontatási főnökség és a pályafentartásiak Széchenyi brigádja került ki győztesen, 28—28 ponttal. Jutalmuk oklevél és 1400—1400 forint volt. A második helyezett 22 ponttal a központi szertár Vasas brigádja lett. A zsüri oklevélben és 1200 forint jutalomban részesítette őket. A harmadik helyet a kff. Petőfi brigádja szerezte meg, jutalmuk oklevél és 1000 forint. A 4—8. helyezetteket oklevéllel és könyvjutalommal díjazták.

Fazekas Eszter

Huszonévesek brigádja

A székesfehérvári vontatási főnökség vezetői, a szocialista brigádmozgalom fellendítésére, összehangolt intézkedési tervet dolgoztak ki. Szükség volt erre, mert a hetvenes évek első felének lendülete, a hármas jelszó jegyében tevékenykedő kollektíváknál alábbhagyott.

A dízelmozdonyok villamos berendezéseinek javítását végző *Dinamó* brigád is sok kezdeményezésével öregbítette a vontatás hírnevét. 1974-ben a *MÁV Kiváló Brigádja* címet is megkapta, de az elmúlt években a régi tagság más területre irányítása miatt megszakadt a sikersorozat. Csupán hárman maradtak a kitüntetett brigádból.

A szakszervezeti bizottság, valamint az üzemfőnökség KISZ-bizottságának kezdeményezésére *Rejha Mihály* vezetésével újjáalakították a brigádot. Tizenhét taggal tettek vállalást az idén.

A brigádvezető is fiatal, néhány hete töltötte be a huszadik életévét. *Átlagéletkoruk nem éri el a 25 évet,* ezért is vállalták el az üzemfőnökség felhívását, hogy ifjúsági szocialista brigádként kössék meg a szerződést. Tavaly váltakozó eredményeket értek el, viszont javult a fegyelem. Ez nemcsak az italozás visszaszorításában, hanem a minőségibb munkában is megmutatkozott. Kevesebb mozdony maradt fekve.

A Dinamó ifjúsági szocialista brigád tagjai társadalmi munkában helyezték üzembe a mozdonyok terheléspróbájának vízellenállásos berendezését. Művelődési vállalásaiknak megfelelően, ketten járnak szakközépiskolába és hatan a vasúti szaktanfolyamra. *Nagy Béla* és *Forgó* András az éberségi berendezések próbájához újítást dolgozott ki. Most próbálkoznak a gyermekév célkitűzéseinek megfelelően kapcsolatot kiépíteni iskolásokkal. A *Schönherz Zoltán Általános Iskolával* megkötött szocialista szerződés alapján ők építik ki az iskolarádiót. (Egyébként ez a brigád KISZ-fiataljainak egyéni vállalása is.)

Orosz Károly

NÉVADÓ ÜNNEPSÉGEK

A közelmúltban kedves családi eseményre került sor a *MÁV Budapesti Építési Főnökségen* és a *Landler Járműjavító Üzem művelődési házában.* A társadalmi és a gazdasági szervek vezetői névadó ünnepséget rendeztek, amelyen megjelentek a közvetlen hozzátartozók és munkatársak is. Az építési főnökségen 18, a járműjavító művelődési házában pedig négy gyermek névadóját tartották. Az ünnepségen a gyermekek játékokat és takarékbetétkönyvet kaptak ajándékba a társadalmi szervezetektől.

A budapesti építési főnökségen rendezett névadóünnepség résztvevői

Gyermekek, szülők és hozzátartozók a Landler járműjavító művelődési házában rendezett névadó anyakönyv-vezetője előtt

Virágzó cseresznyefák

A Hegedűs házaspárnak már csak egy gyönyörűsége volt az életben: az érdi kis nyaraló.

A telket még akkor vásárolták, amikor a vasútnál dolgoztak. Mire elkezdődtek a nyugdíjas évek, a szépen gondozott fák már termőre fordultak. Volt itt ebben a kertben a zöldségtől kezdve minden. A kis víkendház körül színpompás virágok nyíltak, díszbokrok zöldelltek, és Ferenc bácsi még citrom- és narancsfával is kísérletezett.

Kora tavasztól késő őszig itt tevékenykedett a két kis öreg, s nagyon tudtak örülni a csodálatos természet minden kis jelenségének. Néha azonban, ha a közeli kertekből önfeledt gyerekcsivitelést hallottak, arcuk elkomorult. Nem mondták ki, de mindketten arra gondoltak, hogy boldogságuk koronája lenne, ha itt is szaladgálna két-három unoka. Az se lenne baj, ha letörnék a papa féltve őrzött legszebb rózsaágait.

Nekik nem lehetett gyerekük. Egyszer elhatározták, hogy örökbe fogadnak egyet, de sok volt az utánjárás, és végül elálltak a szándéktól.

Nyaranta próbálkoztak a szomszédos apró gyerekek közül egyet-egyet gyümölccsel a kertjükbe csalogatni, de gyümölcs máshol is volt, meg ahol gyerek van, ott hinta, homokozó és egyéb örömforrás is akad.

Ferenc bácsi végül kifundált valamit.

Ötödik éve annak, hogy szerzett egy korai, májusi cseresznyefát, és az udvaron elültette.

Juliska néninek nem nagyon tetszett a dolog, mert a fa két évig csak senyvedt, a harmadik évben pedig ehetetlen, satnya gyümölcsöt termett.

— Korán érik rajta a gyümölcs, mama — ragyogott a szeme Ferenc bácsinak, s ezt a fát jobban dédelgette, mint a legkedvesebb oltványait. Volt is rajta a múlt évben már annyi termés, hogy majdnem letörtek az ágai.

És akkor megtörtént a csoda. Ilyen korán érő májusi cseresznyéje senkinek sem volt a környező telkeken, s ahogy zsendülni, pirosodni kezdtek a szemek, egyre több ácsingozó gyerek állt meg az öreg házaspár kerítése mellett.

— No, gyertek csak! — nyitotta tágra a kaput Ferenc bácsi — csak arra ügyeljetek, hogy az ágak épségben maradjanak, ha jövőre is szeretnétek csipegetni róla.

És a gyerekek jöttek. Mint fürge rigók, repdesték körül a fát. Juliska néni is boldogan leste a hangosan csivitelő gyermekcsapatot, s már belátta, hogy ez a korán érő cseresznyefa a legbecsesebb a kertjükben.

Egy kicsit megrettentek, amikor néhány nap alatt a gyerekek az utolsó szem termést is bekebelezték, de a lurkók közül néhány ezután is be-bekukkantott az öreg házaspárhoz, s amikor kezdett érni a ropogós cseresznye, arra is jöttek.

Különösen hétvégeken volt teljes az öröm és telt ház Hegedűséknél. A gyerekek szülei már röstellték a dolgot, s mondogatták az öreg házaspárnak, hogy náluk is érik cseresznye, meg ott a földieper, de a gyerekeknek legízesebb mégis a Feri bácsiék gyümölcse volt.

— Ennek igazán örülünk — mondta boldogan a házaspár, akiknél egész nyáron ritka volt az a nap, amikor egy-két gyerek ne csicsergett volna körülöttük.

Közben ősz lett, s elmaradtak a kedves lurkók. Aztán jött a hosszú tél. A Hegedűs házaspár a tavaszt várta, a cseresznyefák virágzását...

Dávid József

Több mint ezer induló

Egyéniben és csapatban egyaránt jól szerepeltek a PVSK versenyzői

A Balaton-felvidéken rendezték meg a 30. Vasutas Kupa nemzetközi tájékozódási futóversenyt

Április 30-án, *a 30. Nemzetközi Vasutas Kupa és Csik Judit Tájfutóverseny* napján ragyogó napsütésben állt rajthoz *Zánkán* 1050 hazai és külföldi futó, közöttük Ausztria, Csehszlovákia, az NDK és Svájc vasutas és nem vasutas klubjainak képviselői. Hazánkból 78 egyesület versenyzői álltak rajthoz. A hagyományosan népszerű, legnagyobb létszámú magyar klubrendezvényre — melyet a *Törekvés SE* Tájfutó szakosztálya rendezett — a Balaton-felvidék új, 5 színnyomású, tájfutócélra helyesített térképe alapján került sor. Minden percben 10 versenyző állt a rajtvonalra, de így is két és fél óráig tartott, amíg mindenki elindulhatott...

Érdekes újítás volt, hogy gong helyett a közismert pályaudvari szignálra rajtoltak a futók. S amilyen új volt a szignál percenként ismétlődő hangja, olyan természetesen hozták a szülők gyermekeiket az erdei óvodába. Volt ott magnóról mesemondás, minifutóverseny a 3—9 évesek számára, csokidíjazással.

A felnőtt versenyzők viszonylag nehéz köves, helyenként bozótos terepen futottak és érintették a számukra előírt ellenőrzőpontokat. A 24 versenykategóriában, 11-től a 43 éves korcsoportig, a férfi és női számokban egyaránt mindenki rajtolhatott a 2 és fél km-től egészen a 13 kilométeres „A" pályáig, ki-ki tudásának és felkészültségének megfelelően. A terepen egyébként 60 ellenőrzőpont került elhelyezésre, amelyeknél zsírkrétákkal jelölve igazolták a futók a pont érintését.

A futók az erdőből kivezető két keskeny ösvényen tették meg az utolsó 100 métereket és két célkapun 500—500 futó közelített a cél felé. Így lehetett csak a szinte folyamatosan érkező futók idejét pontosan mérni és eredményüket azonnal a kordon között kezükbe adni.

Rövid pihenő után autóbuszok szállították a versenyzőket *Balaton-Kiliántelepre*, az Express táborba, ahol a melegvizes zuhanyozás lehetősége várta őket. De ott bent már ellenfeleik eredményét is leolvashatták, mert évek óta önkiértékelés is van a Vasutas Kupaversenyen: *mindenki kiszámítja és azonnal kifüggeszti eredményét, természetesen a helyezési sorrendnek megfelelően.* Így pillanatok alatt kiderül, hogy ki hogy áll a küzdelemben..

Közben pedig a versenybíróság is szaporán végezte a dolgát, folyamatosan értékelték az egyéni eredményeket, majd kategóriánként a csapateredményt is. Két óra volt, amikorra elkészült a hivatalos eredmény és megkezdődhetett az ünnepélyes díjkiosztás.

Dr. Vizkelety László, a versenybíróság elnöke hirdetett eredményt és a verseny jelenlevő védnökei adták át az érmeket, plaketteket, zászlókat, az egyes kategóriák 1—3. helyezettjeinek.

A nemzetközi kategóriák helyezettjeinek tiszteletdíjait *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára ajánlotta fel.

A férfiak 21 éves „A" osztályában *Szabó László* (H Schönherz), míg a nőknél *Rostás Irén*, a Hódmezővásárhelyi SE futónője győzött. A vasutas klubok közül igen eredményesen végzett a PVSK, mert egyéniben és csapatban is a legtöbb helyezést szerezte. Dobogóra kerültek a Haladás és a Szentesi Vasutas versenyzői is.

A rendező Törekvés SE mindent megtett a sikerért. *Laczkó Tamás*, a térképhelyesbítést végezte és a pályakitűzést irányította, *Galló Sándor* technikai felelős volt. *Zakariás Sándor* pedig célbíróként működött. De helyt állt a többi, közel 50 rendező is, akik hol láthatóan, hol láthatatlanul dolgoztak a sikerért.

A díjkiosztás után a vasútállomás felé özönlött a sok száz versenyző, hogy vonattal visszainduljanak az ország minden részébe, azzal az érzéssel, hogy ismét egy sikeres Vasutas Kupán vettek részt.

Elsők a megyében

Eperjeske rendező-pályaudvaron az MHSZ-lövészklub 1968-ban alakult. Honvédelmi, nevelő és sporttevékenységének színvonalát és eredményeit járási és megyei, sőt országos versenyeken nyert serlegek, oklevelek hirdetik. A lövészklub 1977-ben, a Magyar Honvédelmi Szövetség folyóiratának, az MHSZ Élet *„Hívjatok, megyünk"* pályázatán, országos szinten az első öt klub között végzett. Tavaly a KMP megalakulásának 60., s az MHSZ születésének 30. évfordulója tiszteletére indított szocialista munkaversenyben megyei első helyezést értek el, és ezért az MHSZ főtitkára zászlóval és elismerő oklevéllel tüntette ki őket. Az MHSZ-tagok 25 százaléka kiváló dolgozó.

Kimagasló munkateljesítményeik elismeréseként 1979. május 1-én a *Nógrádi Sándor* MHSZ szocialista brigád aranyérem, a *Lokomotív* MHSZ és az *Angela Davis* MHSZ szocialista brigád pedig ezüst szocialista brigádérem kitüntetésben részesült. Az MHSZ lövészklub és a helyi szakszervezeti bizottság kapcsolatát évről évre megújított együttműködési szerződés rögzíti.

Tenisztanfolyam gyermekeknek

A *Budapesti Vasutas Sport Club* tenisz szakosztálya önköltséges tenisztanfolyamot rendez a vasutas szülők (8—11 éves korú) gyermekei részére. A tanfolyam díja öt hónapra 500 forint. Jelentkezni lehet május 22. és 24-én 15 és 19 óra között a BVSC teniszpályán: *Budapest, XIV., Tatai út 3/b.* Megközelíthető a 20-as, a 30-as, a 32-es és a 120-as autóbuszokkal a Szegedi útig.

Lövészverseny

Dunaújvárosban rendezték május 5-én a Tanácsköztársaság kikiáltásának 60. évfordulója tisztelére indított sportlövészet kerületi döntőjét. A győztes a nagykanizsai üzemfőnökség kocsivizsgálóinak csapata lett. A második helyen a pécsi igazgatóság versenyzői végeztek.

HÍREK

— Előadás a tűzvédelemről. A GySEV soproni igazgatósága április 25-én a tűzvédelemmel kapcsolatos aktuális feladatokról tartott előadást Kovács János, a MÁV tűzvédelmi vezetője. Részletesen elemezte többek között a vasúti szállításnál és a raktározásnál betartandó tűzvédelmi előírásokat, a megelőzés fontosságát. Az előadást több mint százan hallgatták meg.

A jól értesült

— Megyek a nevelőegyesületbe tanár úr, ott legalább foglalkoznak velem

(Kesztyűs Ferenc rajza)

— Kiállítás. Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője nyitotta meg a közelmúltban a területen dolgozó vasutas amatőr művészek kiállítását. Baranya, Somogy, Tolna és Zala megyék városaiban, falvaiban alkotó tizennyolc vasutas műveit fogadta el és állította ki a zsüri. A látogatók nagy érdeklődéssel szemlélték az érdekes festményeket, fafaragásokat és kézimunkákat.

— TV a vonaton. Új szolgáltatást vezetnek be Franciaországban a hosszú távú vasútvonalakon. A tengerpartra induló vonatok étkezőkocsijaiban tévékészülékeket helyeznek el. A műsort kazettáról közvetítik.

— Az anyákat köszöntötték. A hagyományokhoz híven Hatvan állomáson az idén is ünnepség keretében köszöntötték az édesanyákat. A nagy oktató teremben rendezett ünnepség a MÁV bölcsőde kicsinyeinek és a IV. számú általános iskola úttörőinek műsorával kezdődött, majd az állomás társadalmi, gazdasági vezetői nevében Kovács Kálmán állomásfőnök és Zöld Gábor KISZ-titkár köszöntötte az anyákat.

— Kommunista szombat. A közelmúltban kommunista műszakot tartott a salgótarjáni építési főnökség 5. számú építésvezetőségének Kossuth szocialista brigádja. Egy anyagtároló alapozását végezték el. A társadalmi munkáért járó bér egy részét a nemzetközi gyermekév szolidaritási alapjára és a KISZ-alapszervezetük életének színvonalasabbá tételére fordítják.

— Trópusi mozdony. Trópusi körülmények közötti közlekedésre alkalmas, két új típusú mozdonyt tervezett a Ganz-MÁVAG mérnökgárdája, bangladesi megrendelésre. Az elmúlt hetekben már megkezdődött a gyártás előkészítése. Az év végéig 16 ilyen mozdony gördül ki a gyárkapun. A speciális feladat miatt a mérnökök több mint négyszáz tervrajzot készítettek.

— Társadalmi munka. A badacsonytördemici MÁV kertészet Kossuth Lajos szocialista brigádja a tapolcai temetőben rendehobzta a munkásmozgalom egykori jeles képviselőinek sírjait. A sírokat a brigád tagjai társadalmi munkában gondozzák.

— 320 óra a közért. Bánréve állomás negyven dolgozója kommunista szombatot tartott és 320 óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke hat és fél ezer forint volt A dolgozók 18 köbméter kavicsot terítettek el az állomás körül és az utasperonokon. Ezenkívül lefestették az állomás perontartó oszlopait, csatornáit és megművelték a virágágyásokat. A munkáért járó pénzt a nemzetközi gyermekév szolidaritási alapjára fizették be.

Egy év tömegsportmérlege:

Tizenkét sportágban 6589 vasutas versenyzett a szombathelyi területen

A tömegsport 1978. évi mérlegét vonta meg a közelmúltban a szombathelyi területi bizottság. Az öt megyében lévő vasutas sportegyesületeknél — *a Szombathelyi Haladásnál*, a *Pápai VSE-nél*, és a *Zalaegerszegi VSE-nél* — megalakultak a tömegsportbizottságok. Az egészséges testmozgás segítése céljából a terület 51 szakszervezeti bizottsága közül 38-nál dolgozik sportfelelős. A tömegsport bázisa természetszerűleg az igazgatóság hat csomópontján alakult ki. Így *Szombathelyen, Celldömölkön, Veszprémben, Tapolcán, Sopronban* és *Zalaegerszegen* legalább négy sportágban rendeztek versenyeket. Ezenkívül egy-két sportágban nyolc szakszervezeti bizottság is rendszeresen szervez versenyeket.

Sokat tettek a testedzés kiszélesítéséért a munkahelyeken dolgozó sportbarátok. Így a celldömölki vontatásnál *Lábas György*, Veszprémben *Polgár József*, Sopronban *Briski Antal*. Nekik és számos lelkes társuknak is köszönhető, hogy tavaly az igazgatóság területén 1429-cel többen összesen 6589-en vették ki részüket üzemi, csomóponti, területi, valamint az SZMT-ék és az MTS által szervezett versenyekből. Ezen belül negyven százalékkal több, *összesen 1266 nő és 1318-cal több férfi vett részt a versenyeken, mint egy esztendővel ezelőtt.*

Az öt megyében tizenkét sportágban voltak versenyek. A teremsport előtérbe kerülésével szűnőben van a sport kizárólagos nyári jellege.

Felmérhetetlen segítséget jelentenek az aktív sportolásból kiöregedett játékos 't is. Többségük a saját sportolási igényeik kielégítése mellett vezető szerepet tölt be a tömegsportmozgalomban. Társaikat személyes példamutatásukkal vonzzák a pályákra. A minőségi sportokban szerzett tapasztalataikat átadják munkatársaik részére. Ilyen Szombathelyen *Iszak Sándor* labdarúgó, *Árvai József* röplabdás és *Szakály László* sakkozó, hogy csak három nevet említsünk.

A sportkörök, szakszervezeti bizottságok részére a tömegsport céljaira adott anyagi juttatásokat kiegészítik a kollektívák és a szocialista brigádok társadalmimunkafelajánlásai. Minderre szükség van, hiszen az anyagi lehetőségek korlátozottak. Sok vasutas dolgozót zár ki az egészséges testkultúra formálásából a teke- és teniszpályák hiánya. Szombathelyen vallják, hogy e két rendkívülien népszerű sportágban megfelelő pályák megépítésével még nagyobb tömegek bevonása válna lehetővé.

A labdajátékok kedvelői részére számos kispálya készült és készül. A soproni pályát a szolgálati főnökségek nagyszabású segítsége mellett *a brigádok 750 társadalmi munkaórával segítették.* Tavaly adták át rendeltetésének a celldömölki vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának támogatásával létesített labdarúgó-kispályát és a hozzá tartozó futópályát. *Ott 415 óra társadalmi munkát végeztek az érdekelt dolgozók.* Befejezéshez közeledik az ajkai pályaépítés és ebben az évben kispályát adnak át a rendeltetésének Szombathelyen is. Tapolcán és Veszprémben az idén kezdődnek meg a pályaépítkezések.

Gyorsabban valósulnak meg ott a beruházások, ahol a gazdasági vezetés szívügyének tekinti az új sportolási lehetőség megteremtését. Sopronban és Celldömölkön a szolgálati helyek vezetőinek személyes hozzáállása nélkül a vasutasok nem jutottak volna ilyen rövid idő alatt korszerű testedzési lehetőséghez.

A területi bizottság elfogadta a szombathelyi igazgatóság szolgálati helyeinek tömegsportjáról szóló beszámolót, és annak a reményének adott kifejezést, hogy ebben az esztendőben is mindent megtesznek a dolgozóik közérzetét, egészségét és szabad idejét formáló tömegsportolási célkitűzések valóra váltásáért.

Sz. Jakab István

LAKÁSCSERE

Elcserélném budai egyszoba összkomfortos, földszinti MÁV lakásomat hasonló budai nagyobbra, megegyezéssel. Tanácsi is érdekel. Érdeklődni lehet személyesen, vagy levélben: Cseszkov József. Budapest, I., Avar u. 2/b. 1016.

Elcserélném váci egyszoba, konyha, komfortos, kertes, különbejáratú, napfényes MÁV bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Cím: özv. Moravecz Vilmosné, 2600 Vác. MÁV telep 26.

Elcserélném szolnoki másfél szobás, 36 négyzetméteres, összkomfortos MÁV bérlakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni lehet: 220—660/437, vagy 01+33—18 telefonszámon.

Elcserélném vasutas dolgozóval Dunaharaszti vasútállomáshoz közel levő kétszoba komfortos lakásomat, melyhez kert és gazdasági udvar tartozik, budapesti 2 vagy másfél szobás összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet 16 óráig telefonon 155—610/102, vagy üzemi 01/57—02 Reményi Magdolna.

Elcserélném kelenföldi (nem lakótelepi), reprezentatív, 70 négyzetméteres, I. emeleti vállalati bérlakásomat hasonló, vagy kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: este 6 óra után a 862—103 telefonon.

Elcserélném budapesti, MÁV-telepi, 3 és fél szobás, komfortos, kertes lakásomat vasutas dolgozóval egy plusz két félszobás, esetleg kétszobás összkomfortos tanácsi vagy egyéb, nem vasúti lakásra. Érdeklődni lehet 17 órától a 642—935 telefonon.

Elcserélném Kiskunlacháza állomáson levő szolgálati lakásomat budapesti tanácsi lakásra, lehetőleg a IX. kerületben vagy kis lakótelepen. Egyszoba, konyha, melléképület, 200 négyszögöl föld, állattartásra kitűnő lehetőség, az állomástól on málházói beosztás is lehetséges. Érdeklődni a helyszínen, Németh László nyugdíjas.

Elcserélném tényleges vasúti dolgozóval budapesti kétszoba, komfortos MÁV bérlakásomat, háromszobás, illetve három szoba hallos MÁV bérlakásra, vagy hasonló tanácsi lakásra Budapest területén megegyezéssel. Érdeklődni lehet 18 óra után: 472—067, üzemi telefonon: 83—68.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—77.

Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—819.

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

Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 959

79—2045 Szikra Lapnyomda Budapest

Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifeliró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és hiradásipari műszerész, fütés- és vizvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZUNK TOVABBA:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat pályamunkásokat, betanitott és segédmunkásokat, állomási és kocsitakaritókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ minden beosztásban havi 191 óra! Nagyobb budapesti főnökségeinken egyes beosztásokban munkásszállást biztositunk.
Továbbtanulási, művelődési, sportolási üdülési lehetőség.
VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS BŐVEBB FELVILÁGOSITÁS:
a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási, pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145—010.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. JÚNIUS 2.

Az elnökség napirendjén

a nagykanizsai és a dombóvári üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának irányító munkája

Mint ismeretes, az üzemfőnökségek létrehozásával, az új gazdasági szervezet felépítéséhez igazodó, partner szakszervezeti szerveket is ki kellett alakítani. A pécsi igazgatóság területén két csomópontot, a *dombóvárit* és a *nagykanizsait* jelölték ki az új szervezeti forma kialakítására. Dombóváron csomóponti, Nagykanizsán pedig körzeti üzemfőnökséget hoztak létre.

Szakszervezetünk elnöksége a pécsi területi bizottság jelentése, valamint a szervezési és káderosztály kiegészítő jelentése alapján a két üzemfőnökség vezető és irányító munkáját tűzte napirendjére.

A két új szervezet közötti különbséget jól érzékelteti, hogy amíg a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának létrehozásával hat, addig Dombóváron csak két önálló szb-t kellett megszüntetni. A megszüntetett szb-k műhelybizottságokká alakultak át. Nagykanizsán 13 tagú szakszervezeti bizottságot, 6 műhelybizottságot és 8 főbizalmit választottak. Dombóváron ugyancsak 13 tagú szb, 2 műhelybizottság és 3 főbizalmi választására került sor.

A testület elé került jelentésekből kitűnik, hogy a kísérleti jellegű, több változatú üzemfőnökségi szervezetekben *nagy erőfeszítések történtek a szakszervezeti munka színvonalának javítását illetően.* A változások alapvetően elősegítették a szakszervezeti feladatok megoldását, ugyanakkor egyes területeken túlszervezettséget, párhuzamosságot eredményeztek.

Az üzemfőnökségi szervezetben kedvezőbbé vált feltételek között kell megemlíteni, hogy a korábbi időszaknál *hatékonyabb a szakszervezet mozgósító, nevelő, érdekvédelmi és érdekképviseleti szerepe.* Eredményesebb a dolgozók bevonása a tervezésbe, a gazdasági célkitűzések megvalósításának segítésébe, s a munkakörülmények javítására irányuló tevékenységbe. Tervszerűbbé váltak a szakszervezeti és üzemi demokratikus fórumok. A szakszervezeti bizottságok — elsősorban a független tisztségviselők révén — *szorosabb kapcsolatot alakítottak ki a kislétszámú szolgálati helyek dolgozóival.*

Nőtt a tisztségviselők és a tagság tájékozottsága a két üzemfőnökséget érintő szállítási, üzemviteli és gazdálkodási kérdésekben. Előrelépés történt a bizalmiak és az alapszervezeti tisztségviselők oktatásában.

A szakszervezeti szervek ügyrendje, jog- és hatásköre szabályozott. *A kísérleti év alatt azonban nem sikerült minden szinten megteremteni a hatáskörök összhangját a szakszervezeti szervek, a bizalmiak és a partner gazdasági vezetők között.*

Az elnökség a két jelentést, a vitában elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta, majd felhívta a figyelmet arra, hogy a tapasztalatokat használjuk fel a következő időszakban alakuló üzemfőnökségek szakszervezeti szerveinek létrehozásánál.

Ugyancsak elfogadta az elnökség a nyugdíjasok és a nyugdíjba készülők körében végzett szakszervezeti munka tapasztalatairól, illetve a további feladatokról szóló jelentést, a félszázalékos ÖTA céltámogatási programjának módosítását tartalmazó előterjesztést, valamint a jóváhagyott 1979. évi jóléti költségvetésben globálisan előirányzott állóeszköz felújítási keretösszeg intézményenkénti elosztásáról készült előterjesztést.

VASÚTON ÉS KÖZÚTON

Menetrendszerűen küldik Pácsonyból a Nyugati pályaudvar acélszerkezetét

Pácsonyban, egy kis Vas megyei faluban készül a megújuló Nyugati pályaudvar tetőzetének acélszerkezete. A szombathelyi járműjavító üzeme két évvel ezelőtt kapta a nem mindennapi megbízatást. A 275 embert foglalkoztató kis üzem még mezőgépes korában megtanulta az acélszerkezetek gyártását. Korszerű magasraktárakat készített belföldre, továbbá az NDK-ba és a Szovjetunióba.

A Nyugati csarnokának acélszerkezetét ilyen tapasztalatok birtokában kezdték készíteni tavaly júniusban a pácsonyiak. Azóta a kisüzem összkapacitásának a felét ez a munka köti le. A hatalmas, 150×42 méteres csarnok acélvázát 16×9 méteres szerelési egységekből állítják össze. A munka különlegessége, hogy az eredeti acélváz ipari műemlékjellegét tiszteletben kell tartani, sőt a régi sarokelemeket felújítják és újból beépítik. A 42 méter fesztávolságú óriásívek hatalmas, cirádás idomait, valamennyi acélváz részt öt rétegfestékkel vonnak be, hogy az legalább 100 évig szolgálja a megfiatalodó pályaudvart.

A főtartókon kívül az azokat összekötő 300 szelement is itt gyártják, s ez már mind elkészült. Tervszerűen készül a 150 nagyméretű, 4,5 méteres ablak, és a vízelnyelő főtartók. *A tető acélvázába összesen 400—450 tonna acélt használtak fel.* A Nyugati pályaudvari munkák 75 százalékával már végeztek a pácsonyiak.

A pácsonyi üzemben autódaruval emelik fel, majd rakják vagonba az egyik főtartót

A budapesti szerelési munkák tempójának megfelelően menetrendszerűen szállítják az elemeket Pácsonyból vasúton vagy éjszaka — külön útvonalengedéllyel —, közúton. *Az utolsó szállítmány július közepére hagyja el az üzemet.*

Az üzem tetőszerkezeten kívül természetesen egyéb feladatokat is ellát. *A MÁV igényeinek megfelelően alkatrészeket gyárt a javító üzemeknek,* elsősorban a szombathelyinek és a dunakeszinek. De készülnek itt mozdony- és kocsiemelők, amelyeket a járműjavítókon kívül a vontatási főnökségek a kocsijavítók és a záhonyi átrakó körzetben használnak. Eddig 11 emelőcsoport készült el.

Sz. T.

A Dél-Alföldön megkezdődött a zöldségfélék vasúti szállítása

Már hagyománynak számít, hogy a zöldség- és gyümölcsszállítások kezdete előtt a szegedi igazgatóság és a területéhez tartozó megyei ZÖLDÉRT-ek, a Hungarofruct bevonásával közösen egyeztetik szállítási terveiket, s azok mikénti végrehajtását. Az ideit tanácskozásra a közelmúltban Szegeden került sor. Megtartását indokolta, hogy a ZÖLDÉRT-vállalatok és az állami gazdaságok az előzetes felmérések alapján *az elmúlt évinél többet, mintegy tizenhétezer vagon zöldséget, gyümölcsöt terveznek vasúton fuvarozni.*

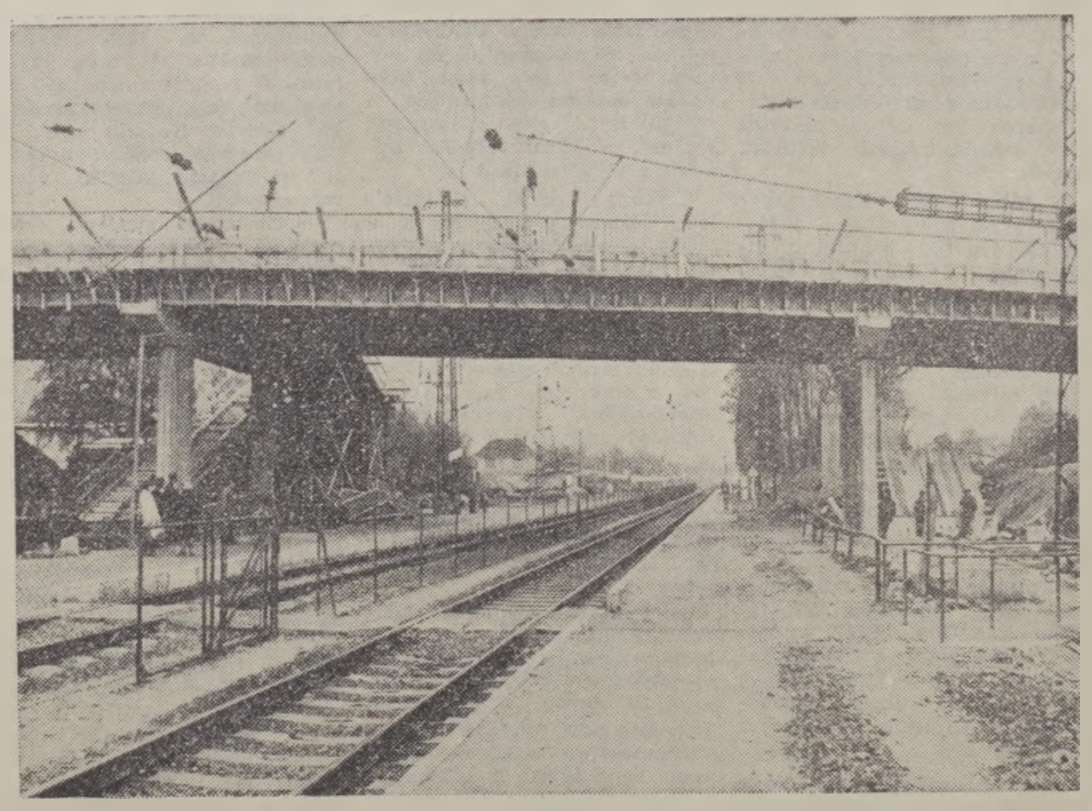
A jelentős szállítási igényre való tekintettel rendkívül fontos, hogy a szállításban érdekelt felek egymást kölcsönösen tájékoztassák, mivel csak ily módon biztosítható, hogy az áru időben, jó állapotban eljusson a fogyasztókhoz. E téren igen jó és szoros a kapcsolat az igazgatóság és a Csongrád megyei ZÖLDÉRT között. A vállalat hetente tájékoztatást ad a várható kocsiszükségletről, így az igazgatóság — amely kiemelten kezeli a zöldáruszállításokhoz szükséges kocsikat — időben felkészülhet a szállításokra, s az igényeknek megfelelő típusú, tiszta és műszakilag alkalmas kocsit tud a fuvaroztatóknak átadni.

A legtöbb kocsit, *5900-at, most is Bács-Kiskun megye területén igényelték.* Ebből 2630 a hűtőkocsi. Különösen jelentős feladásra számítanak *Kecskemét* térségében, de számottevő az állami gazdaságok *Helvécia, Izsák* és *Nyárlőrinc* állomásokra benyújtott kocsiigénye is. Csongrád megyéből *Kiskundorozsma, Szatymaz, Szentes* és *Makó* tartozik a legnagyobb berakó állomások közé.

A friss zöldségfélék vasúti fuvarozása először *Szentesen* kezdődött. Május első hetétől már naponta 10—15, majd később 20—30 hűtőkocsiban adtak fel káposztát és karalábét a svéd, a nyugatnémet és az osztrák megrendelőknek. Szatymazról május közepén indult el az első 13 kocsiból álló karalábé szállítmány az NDK-ba és Csehszlovákiába. Azóta már innen is folyamatosan szállítanak káposztát, karalábét, salátát és spárgát a hazai és külföldi piacokra. A közeli hetekben pedig megkezdődik a szabadföldi zöldségáruk és a gyümölcs szállítása is.

Az igazgatóság területén a feladott zöldség, gyümölcs, burgonya és egyéb, gyors továbbítást igénylő árukat expressz- és gyorstehervonatokkal továbbítják. Ezzel elérik, hogy a késő esti órákban útnak indított áru másnap reggelre már eljut a budapesti piacokra. **(Gellért)**

Közúti felüljáró



A hegyeshalmi fővonalon Bicske-Alsó megálló helynél új közúti felüljáró épül. Átadására előreláthatólag a nyár végén kerül sor

(Tenta György felv.)

Továbbképző tanfolyam

A *szegedi igazgatóság* munkaügyi osztálya és az oktatási főnökség egyhetes továbbképző tanfolyamot rendezett a közelmúltban a szolgálati helyek munkaügyi vezetői részére. Az előadások és a konzultációk sokrétű témával foglalkoztak.

Megvitatták többek között a munkaerő-gazdálkodás és a munkaidő jobb kihasználásának összefüggéseit, a munkaügyi ügyintézők hatáskörét, munkájuk körülményeit, a túlórák csökkentésének lehetőségeit, a munkaszervezésben rejlő tartalékok hasznosítását.

Részletesen elemezték az ifjúság- és népolitikai határozatok gyakorlati alkalmazását, a szolgálati helyeken dolgozó fiatalok és nők helyzetét. Az egyhetes továbbképző tanfolyam résztvevői kicserélték tapasztalataikat, felfrissítették munkaügyi ismereteiket, amit munkájuk során hasznosíthatnak majd.

Szakbizottsági ülés

Hogyan lehet korszerűsíteni a vágányfektetés technológiáját?

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő építési, pályafenntartási, távközlő- és biztosítóberendezési szakbizottságának májusi kihelyezett ülésére a szentesi építési főnökség csongrádi Tisza-hídfőjénél levő üdülőházában került sor. *Dr. Ritoók Pál*, a 6. D. osztály fejlesztési, szervezési és számítástechnikai csoportjának vezetője tartott előadást a vágányfektetés hatékonyságának növelésére kidolgozott új technológiáról.

Az utóbbi években az ágyazat rostálásban, az alépítmény javításában, az ágyazat pótlásában és a vágányszabályozásban jó eredmények születtek. *A jövőben a vágánycserék és a hézagnélküli vágányok építésének technológiáját kell korszerűsíteni.* A jelenlegi technológia ugyanis nehezen, vagy egyáltalán nem alkalmazható állomási vágányok építésénél, és olyan alépítményi-technológiákhoz kapcsolva, amikor a bontás a fektetéstől szétszakad.

A szakbizottság tagjai ezután megvitatták a gazdaságosabb vágányépítés lehetőségeit, az újabb javaslatokat. *Dr. Telek János* szakosztályvezető többek között arról beszélt, hogy a hatékonyságot nemcsak a géppark cseréjével, korszerűsítésével lehet növelni, hanem a dolgozók, a szakértők, irányítók szellemi kapacitásának, tapasztalatainak hasznosításával is.

A hozzászólók beszámoltak a pályaépítés során szerzett tapasztalataikról és több javaslatot tettek. *Béldi László* dombóvári főmérnök például arról beszélt, hogy a *Bicsérd—Pécs* közötti gyorsított vágánycsere a szellemi kapacitás jó hasznosításának az eredménye. A gyorsított eljárásokat az eszközök koncentrálásával, rugalmas átcsoportosítással és centrális irányítással lehet megvalósítani.

Nagy Gyula debreceni főmérnök a felépítményi kötőelemek fontosságát, fejlesztésének szükségességét hangsúlyozta.

Befejezésül *Feleky Pál*, a szakbizottság vezetője foglalta össze a tanácskozás tapasztalatait, majd dr. Telek János szakosztályvezető zárszavával ért véget az értekezlet.

Fogas

Veszprém

Tiszta étterem, gyors kiszolgálás

Az Utasellátó Vállalat veszprémi 82-es számú üzeme az idén nyerte el harmadszor a *Kiváló üzem* megtisztelő címet. Pedig a százesztendős, korszerűtlen állomáson levő munkahelyük már alig alkalmas a színvonalas utasellátásra. A tiszta étterem, a gyors és figyelmes kiszolgálás, a finom ételek azonban feledtetik a rosszabb munkahelyi körülményeket.

— *Harminchat dolgozónk van* — mondja *Deák Józsefné* üzletvezető, aki huszonegy éve dolgozik az üzemben. — *Igyekszünk tájjellegű ételeket is készíteni, talán ezért ülnek be ide szívesen az utasok ebédelni.* Dolgozóink közéleti aktivitása is elismerésre méltó. *Ady Endre* szocialista brigádunk például kimagasló munkájáért tavaly a Vállalat kiváló brigádja kitüntetésben részesült. Patronálnak egy tízéves kisfiút és két nyolcvanéves asszonyt is. Büszkék vagyunk a három, a honvédségtől nemrég leszerelt felszolgálónkra — *Kovács Árpádra, Lohn Jánosra és Répási Zoltánra* —, akik a Magyar Néphadsereg Kiváló katonája kitüntetést kapták a példás szolgálatért.

A kis kollektíva tagjai élen járnak az önképzésben is. Két dolgozó üzletvezetői tanfolyamon, egy pedig a vendéglátóipari szakközépiskola levelező tagozatán tanul. Valamennyien várják már munkahelyük felújítását, mert a konyha és egyéb helyiségek korszerűsítésre szorulnak. Addig azonban továbbra is a Kiváló címhez méltóan végzik szolgáltató munkájukat.

Drégely

Sziklai János:

Ízig-vérig közéleti ember

Sziklai János, a hatvani vontatási főnökség szakszervezeti bizottságnak egykori elnöke civilben jött el a megbeszélt találkozóra. *Az orvosok nyugalmat parancsoltak neki, pedig még csak 58 éves. A vasúttól és a szakszervezeti munkától azonban nem tud elszakadni.* Rendszeresen visszajár régi munkahelyére, a hatvani vontatási főnökségre, ahol kocsivizsgálóként dolgozott és az elmúlt négy esztendőben a szakszervezeti bizottság elnöki tisztségét is betöltötte. Nyugdíjba vonulása alkalmából kapta meg a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatát.

Nem szívesen beszél magáról. *Ő a munkájának élt, ízig-vérig közéleti ember volt.* Talán ez a nyughatatlanság is hozzájárult ahhoz, hogy hat évvel ezelőtt rakoncátlankodni kezdett a szíve.

— Édesapám és két bátyám is vasutas volt. Annak idején ők beszéltek rá, hogy jöjjek én is a MÁV-hoz. A miskolci járműjavítóban kezdtem a vasutaséletet 1949-ben. Vámosgyörkről jártam dolgozni. *A vonatom éjjel kettőkor indult, négy előtt már Miskolcon volt és 7-kor kezdődött a munka. Este későn értem haza, csak néhány óra jutott a pihenésre.* Ezért kértem az áthelyezésemet Hatvanba. Előbb a kocsiszolgálatnál féklakatos voltam, majd kocsivizsgáló, a leszázalékolásomig.

— Mikor kapcsolódott be a szakszervezeti munkába?

— *Először bizalminak választottak 1953-ban. Ezt követte a műhelybizottsági, majd az szb-tagság. A szakszervezti bizottságnak én voltam a munkásellátási felelőse.*

Sziklai János addig kilincselt a vontatási főnökség dolgozóinak ügyében a területi bizottságon, míg ott is felfigyeltek a munkájára. A budapesti területi bizottság munkásellátási bizottságának, majd a szociálpolitikai bizottságnak lett a tagja. Munkahelyén a legutóbbi választásokon (1975-ben) a szakszervezeti bizottság elnökének választották.

— *Sokat fáradozott a dolgozók ügyében* — mondja róla *Piroska József*, a vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának titkára. — *Gyerekkorom óta ismerem, mindenki tisztelte és szerette a munkahelyén.* Ha például valaki kamatmentes kölcsönt kért, mindig azt mérlegelte, hogy indokolják-e azt a szociális körülmények, és helyt állt-e a munkában. Sokat tett azért, hogy a szakszervezet kezdeményezésére elkészüljön az üzemi konyha.

Közéleti aktivitását több kitüntetés, köztük a Kiváló dolgozó és a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozata fémjelzi. A vasúttal még most is tartja a kapcsolatot. Segít utódjának, *Varga Jánosnak*, aki villamos-mozdonyvezető és a szakszervezeti bizottság elnöke.

K. L.

Mit ad a szakszervezet?

Az alapszervezetek tervszerű gazdálkodásához az anyagi fedezetet biztosítja a költségvetés

SZAKSZERVEZETÜNK elnöksége 1978. december 14-én hagyta jóvá a szakszervezeti mozgalom 1979. évi költségvetését, és elfogadta az alapszervezetek gazdálkodásának főbb bevételi és felhasználási előirányzatait. Ezekről megállapítható, hogy a kongresszusi határozat előírásai, valamint az ennek alapján kiadott intézkedési tervek és irányelvek figyelembevételével lettek kialakítva.

Alapszervezeteink reálisan, a tagság valóságos igényeinek megfelelően mérték fel az anyagi lehetőségeket. A tervezésnél elsősorban a kulturális nevelőmunka sokrétű feladatainak fedezetét, a tömegsportmozgalom és a szociális tennivalók, ezen belül az üdültetés szükségleteit igyekeztek biztosítani, szem előtt tartva természetesen az anyagi lehetőségek és a mozgalmi célkitűzések kötelező összhangját.

Megállapítható, hogy a terv szerinti munkához a szükséges pénz biztosítva van. A legdöntőbb forrás a tagdíjbevétel. Ennek megalapozottságát szakszervezeti bizottságaink az egyébként is kedvező szervezettség (97.5 százalék) és tagdíjmorál (98,1 százalék) további javításával is igyekeznek reálissá tenni. Ahol a tagdíjbevétel kevés volt, *ott központi forrásból (pl. jóléti alapból) biztosított elnökségünk külön támogatást az alapszervezet részére.*

ALAPSZERVEZETEINK a költségvetések összesített adatai szerint 1979-ben 53 millió 482 ezer forint bevétellel gazdálkodnak, amely 1 millió 895 ezer forinttal több az előző évinél. Ennek 62 százaléka tagdíjbevételi részesedésből, 28 százaléka a jóléti alap terhére, a központ által nyújtott támogatásból, majd a maradvány 10 százaléka különböző bevételekből származik.

A bevétel előző évinél kedvezőbb alakulása lehetővé tette, hogy alapszervezeteink (szociális, kulturális és sportcélokra) a tavalyinál nagyobb összegeket tervezzenek.

A szociális kiadások között szerepel többek között (amely 23 millió 476 ezer forintot tesz ki) az szb kezelésű üdülők működtetése és fenntartása, a dolgozók üdültetési költségeihez való hozzájárulás, beteglátogatás és aktivisták jutalmazása.

A segélyezés lehetőségei a legtöbb alapszervnél az előző évihez hasonlóak. *Ez azt bizonyítja, hogy a segélykérelmek elbírálása sablonos.* Még nem eléggé differenciálnak a rászorultság mértéke szerint. Ezt bizonyítja az egy személyre eső segélyek alacsony összege is. Ezen a téren szemléletváltoztatásra van szükség. *A legjobban rászorulók (több gyermekes családok, gyermeküket egyedül nevelő szülők stb.) részére az eddiginél hatékonyabb segítséget kell adni.* Az is előfordult, hogy néhány alapszervezet a tervezett éves segélykeretét sem használja fel. A legjobban rászorulók részére csak 400—500 forint segélyt adnak.

A szociális juttatások egyik legnagyobb érdeklődést kiváltó formája a kedvezményes üdültetés. Az 1978-as év ezen a téren minőségi és mennyiségi fejlődést eredményezett. *Balatonboglár és Balatonkenese rekonstrukciója majdnem befejeződött; ezzel emelkedett a családos és a gyermeküdültetés színvonala.*

A fejlesztést az tette lehetővé, hogy a rendelkezésünkre álló pénzt a központi feladatok megvalósítására vettük igénybe.

AZ ALAPSZERVEZETEK kezelésében levő 31 üdülő korszerűsítése is kedvezően alakul, egyre több hely lesz ezekben a kisebb üdülőkben, amelyek egy része teljes ellátást nyújt a beutalt dolgozóknak. *Egyes alapszervezetek a kezelésükben levő üdülőjükben külföldi csereüdültetést is szerveztek.* Nagyobb gondot kell azonban fordítaniuk üdülőik elő- és utószezon alatti kihasználására. Nem minden alapszervezet törekszik arra, hogy az üresen maradt helyeket felkínálják a közelükben levő többi alapszervezet dolgozói részére. *Így az elő- és utószezon még mindig nincs kihasználva.*

A különböző kulturális célú tervekre az alapszervezetek költségvetésében *10 millió 839 ezer forint jut, amely 400 ezer forinttal több az előző évinél.* Ez arra utal, hogy a szakszervezeti bizottságok különös figyelmet fordítottak a klubélet, a tudatformálás, a munkásműveltség szélesítésére, valamint a szocialista jellegű családi és társadalmi ünnepségek rendezésére. *A könyvtárfejlesztésre és ismeretterjesztésre fordított összegek emelkedtek ugyan, de az emelkedés mértéke még nem kielégítő*, viszont számos szakszervezeti bizottságnál soknak tartják a nőnapra, a fenyőünnepre tervezett összeget.

A tömegsportra is több pénzt terveztek alapszervezeteink az az előző évinél, de ennek mértéke igen szerény (plusz 105 ezer forint), alig haladja meg az árváltozás okozta költségtöbbletet. Ebből a tömegsport szerény fejlődésére lehet következtetni, holott az igények, az általános érdeklődés és a rendelkezésre álló szervező erő nagyobb támogatást érdemelne.

Az eddigiekből arra lehet következtetni, hogy az alapszervezetek tervszerű gazdálkodása ellenére is vannak még olyan hiányosságok, amelyek a pénzügyi adatok tükrében feltárhatók, és körültekintőbb intézkedésekkel kiküszöbölhetők.

NEM ELEGENDŐ a pénzügyi forrásokat csupán szabályosan, tervszerűen felhasználni, hanem gondot kell fordítani a gazdasági munka nyilvánosságára is. Fontos politikai érdek, hogy a szakszervezeti tagokkal rendszeresen ismertessék: *a szakszervezeti mozgalom milyen feladatokat old meg.* Ahol a felvilágosító munka jó, ott ritkábban hangzik el az a kérdés: *mit ad a szakszervezet*, mert tisztában vannak azzal, hogy mit tesz a dolgozók érdekében.

S. K.

Fazekas Lajos

Mesekirály

Naphosszat csak szundikál
trónján a Mesekirály.
Úgy megvénült, dolgozni
nem is tud, csak trónolni.

S lámcsak, egyszer betoppan
— már nem alázatosan —
a föld vándorlegénye,
s áll a király elébe.

Amit látott, elmondja:
más lett az ember dolga,
mint régen volt; nem szolgál
királyt, urat, szabad már!

Mesekirály hallgatja
a beszédet, s parancsa
nincs, mint hajdan, számtalan,
csak meseország van.

Szegényebb a szegénynél;
maga is csak azért él,
hogy mesélők elmondják:
milyen a Meseország.

Olvasói ankét Záhonyban

Május 23-án olvasói ankétot tartott Záhonyban a Magyar Vasutas szerkesztősége, amelyen jelen voltak a körzet szakszervezeti aktivistái, szocialista brigádjainak tagjai és Verba Ferenc, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a titkára.

Visi Ferenc, a lap felelős szerkesztője tájékoztatta az olvasókat a Magyar Vasutas szakszervezeti mozgalomban betöltött szerepéről, céljáról, a lapszerkesztés néhány alapelvéről, majd kérdésekre válaszolt. Az ankéton sok javaslat is elhangzott, melyeket a jövőben a lapszerkesztési munka során hasznosítunk majd.

KÖNYVISMERTETÉS

Móricz Zsigmond:

Tanulmányok

Móricz Zsigmond cikkeiről, tanulmányairól alig tudunk. Az Új kozonség című riportján kívül nagyon keveset olvastunk az író ilyen jellegű írásaiból. Háttérbe szorítják a jobbnál jobb Móricz-regények, novellák. Még drámáit is jobban ismerjük, mint cikkeit, tanulmányait. Pedig Móricz Zsigmond életművében ezek is fontosak.

Ezt az adósságunkat törleszthetjük most, amikor a *Szépirodalmi Kiadónál megjelentek Móricz tanulmányai.* Az 1973-ban indult Móricz Zsigmond összegyűjtött műveinek tizedik kötete ez. A könyv *Szabó Ferencet* is dicséri, aki a szöveget gondozta és a kötetet összeállította. Szinte a teljes magyar irodalom helyet kap benne. Ez is azt igazolja, hogy Móricz Zsigmond érdeklődési köre igen-igen tágas volt. Tanulmányaiban föltámasztja *Petőfit, Garayt, Csokonait* — hogy csak néhány igazán nagy nevet említsünk.

A tanulmánykötet legszebb fejezete a Móricz-novellákra emlékeztető portré-sorozat, amelyben az író lenyügözően szól *Babits Mihályról, József Attiláról.* Itt olvashatjuk az *Oláh Gáborról* szóló nekrológot is, amelyben Móricz Zsigmond önmagát is elsiratja. Mintha megérezte volna, hogy néhány hét múlva ő is eltávozik az élők sorából.

A centenárium jegyében ajánljuk Móricz tanulmányait minden irodalmat szerető vasutas kezébe.

M. J.

Esztergályos Cecília előadóestje a ferencvárosi művelődési házban

Két nagy sikerű rendezvény szervezője és házigazdája volt az elmúlt héten a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Ház.

A vasutas pódium 5. előadására május 17-én került sor. A közönség elé ez alkalommal *Esztergályos Cecília*, a Thália Színház művésznője lépett. Részleteket adott elő a *Petruska, a Bal négyes páholy*, valamint a *Fecsegő ékszerek* című darabokból, és felelevenítette Zola hősnőjének, *Nanának* az alakját. Egy csokorra való izelítőt adott *Weöres Sándor* verseinek énekfeldolgozásából, végül a közönség megismerkedhetett Cili pályára kerülésének körülményeivel, művészi hitvallásával.

A változatos, igazán jó, másfél órás összeállítás, és nem utolsó sorban a kedves, szimpatikus színésznő személyes varázsa méltán aratott sikert a hallgatóság körében, amit a nyolcvan főnyi közönség vastapsa igazolt.

★

A szocialista brigádklub legutóbbi, május 21-i összejövetelére *Szabó Lászlót*, a Népszabadság munkatársát, a Kék fény című televíziós műsor szerkesztőjét várta harminc főnyi érdeklődő. Mivel más elfoglaltsága miatt nem tudott részt venni a klubnapon, ezért *dr. Hitt Károlyt és dr. Bodrácska Győzőt* kérte meg, hogy válaszoljanak a ferencvárosiak kérdéseire. Ők egyébként a Kék fény szakértői és szerkesztő munkatársai.

A programban, *Mi van a Kék fény mögött* címmel meghirdetett kérdésre érdemi választ kaptak a klubfoglalkozás résztvevői. A megjelentek 10 perces bevezetőt hallottak a bűnüldözés- és megelőzés szerepéről. Ezután igazi ankét hangulat alakult ki. Mintegy 30—40 kérdés hangzott el az elmúlt évek nagy bűncselekményeivel kapcsolatban.

A műsor kulisszatitkairól is ismereteket szereztek az érdeklődők, nevezetesen, hogy milyen szempontok alapján válogatja a Kék fény stábja a képernyőre kerülő bűnügyeket, illetve hogy mi a tapasztalat és nem utolsó sorban a valóságos eredmény a műsor hatására a bűnüldözésben.

fazekas

Festmények, szobrok, grafikák

Együtt alkotott a pályamunkás, a lakatos és a menetirányító

Hagyomány már, hogy a Vasutasok Szakszervezete minden évben ideális feltételeket biztosít a vasutas amatőr képzőművészek nyár eleji alkotó táborozásához. Május végén 60 festő, szobrász, iparművész, grafikus alkothatott a szombathely járműjavító keszthelyi üdülőjében. A táborozáshoz az érdekelt főnökségek két hét rendkívüli jutalomszabadsággal járultak hozzá.

A tábor lakói *Kirchmayer Károly* szobrászművész és *Benedek György* Munkácsy-díjas festő — a vasutas képzőművészeti kör vezetőinek — irányításával végezték munkájukat.

— Tavaly nyolc amatőr képzőművészt vettek fel a képzőművészeti főiskolára. Ez a táborozás jó alkalom arra, hogy egymást segítve megvalósítsuk elképzeléseinket, ötleteinket — mondja *Kirchmayer Károly*, a tábor vezetője.

Esténként neves művészettörténészek tartottak előadásokat a hallgatóknak. Az alkotók többségét képviselő fiatalok a KISZ Alkotó Ifjúság pályázatának üzemi, csomóponti kiállításain is sikerrel szerepeltek.

— A mi célunk az, hogy közérthetően a nagyközönség számára alkossunk — tájékoztat *Benedek György* festőművész. — A vasutas képzőművészeti hagyományokat olyan ismeretekkel igyekszünk gazdagítani, amelyek birtokában amatőreink értő művelői lehetnek a művészeti irányzatoknak. *Kis közösségünkben együtt alkot a mozdonyvezető, a pályamunkás, a dizel-lakatos, a menetirányító, az adminisztrátor és még több vasúti szakma képviselője.* A szolgálati helyeken szeretnénk segíteni a közművelődési feladatok végrehajtását is.

Czikora László, az Utasellátó Vállalat nyugdíjasa is a tábor lakója. Éppen a *„Fuvolás fiú"* című képén végzi az utolsó ecsetvonásokat.

— Nagyon jól érzem itt magam — mondja. — *Kevés szakma teremt ilyen lehetőséget az amatőrművészek alkotó munkájához.* Természetesen jut elegendő idő a pihenésre is.

Pálfi József villamosgépszerelő az Északi járműjavítóból érkezett. Több festményét vásárolta már meg a vasutasszakszervezet.

— *A munkásábrázolás kedvenc témáim egyike*, de a Balaton szépségét is többször megörökítettem már a vásznon — vallja. — Igyekszem úgy kifejezni magam, hogy munkatársaim, a képzettséggel nem rendelkező brigádtagok is ugyanazt lássák (és értsék) a képen, mint amit én.

— Táborvezetőink sokat segítenek nekünk. Ötleteiket, tanácsaikat igyekszünk hasznosítani — magyarázza *Fodor József* szegedi főmenetirányító, akinek mindig szívesen választott témája volt a vasutasok élete.

Szorgalmasan dolgoznak a szobrászok is. Népi írókat, műépítészeket és még több hasonló portrét formálnak a vésőkkel, a csiszolóvásznakkal. *Csorba Katalin* például Sütő András erdélyi magyar író portréját készíti vörös márványból.

— Családom erdélyi származású, ezért rokonszenvezem a közismert íróval. A dunavölgyi népek kapcsolatának erősítésével hívta fel többek között magára a figyelmet. *Egyéniségét a vörös márványban szeretném valósághűen megörökíteni.* Örülök, hogy már hatodszor lehetek lakója ennek a képzőművészeti tábornak — mondta.

Látogatásunk során meggyőződhettünk arról, hogy a szombathelyi járműjavító keszthelyi üdülőjének vezetői mindent megtettek azért, hogy az amatőrművészek jól érezzék magukat a táborban. Az itt született alkotások némelyikével bizonyára a közelgő vasutasnap alkalmából megrendezésre kerülő kiállításon is találkozhatunk a vasutas képzőművészek Népszínház utcai kiállító termében.

Orosz Károly

Kitüntetés

A SZOT Elnöksége a szakszervezeti mozgalomban több évtizeden át végzett kiemelkedő tevékenységük elismeréseként, nyugállományba vonulásuk alkalmából, a *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozat kitüntetésben részesítette:

Pere Jánosnét, a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztályának munkatársát, *Rózsa Sándornét*, a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház könyvtárvezetőjét, *Kesjár Mihályt*, a békéscsabai pályafenntartási főnökség függetlenített szb-titkárát.

A kitüntetéseket május 17-én *Kajcsa József*, a Vasutasok Szakszervezete titkára adta át.

Borbély Sándor látogatása a MÁV-vezérigazgatóságon

Borbély Sándor, az MSZMP KB titkára május 23-án a MÁV vezérigazgatóságára látogatott *Bonifert Ádámnak,* az MSZMP KB ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztálya vezetőhelyettesének kíséretében. A vendéget *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi államtitkár, *Szücs Zoltán* főosztályvezető, a MÁV vezérigazgatója és *Nagy Károly*, a vezérigazgatóság pártbizottságának titkára fogadta.

A KB titkára megbeszélést folytatott a MÁV vezetőivel és *Koszorus Ferenccel,* a vasutas-szakszervezet főtitkárával. A megbeszélés során *Szücs Zoltán* vezérigazgató rövid tájékoztatást adott a vasút politikai-gazdasági helyzetéről, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulásáról, az éves feladatok végrehajtásának jelenlegi állásáról.

A tájékoztató felölelte — a többi között —, a személy és áruszállítás gondjait és eredményeit mind belföldi, mind nemzetközi vonatkozásban, a MÁV gazdálkodása mostani helyzetének ismertetését és a legfontosabb fejlesztési célkitűzéseket. Ezek közé tartozik a vágányhálózat rekonstrukciója, a vasúti csomópontok korszerűsítésére, valamint a feladatok megvalósításában döntő jelentőségű járművek beszerzése. Hangsúlyt kapott a társközlekedési ágakkal való szorosabb együttműködés szükségessége is.

Elemezte a vezérigazgató a létszám- és bérhelyzetet, foglalkozott nő- és ifjúságpolitikai kérdésekkel. Kitért a munka- és üzemszervezésre és ismertette a VI. ötéves terv előkészítésével kapcsolatos tevékenységet. Említést tett a záhonyi átrakókörzet egyre emelkedő teljesítményéről és ezzel összefüggésben a KGST-országok közötti együttműködésben betöltött szerepéről.

A tájékoztatást követően, a programnak megfelelően *Borbély Sándor* vendéglátói kíséretében meglátogatta a Nyugati pályaudvart, ahol *dr. Telek János,* az építési és pályafenntartási szakosztály vezetője, *Kijácz József* állomásfőnök és *Koncz József,* a csomóponti PB titkára fogadta a vendégeket. Dr. Telek János tájékoztatást adott a vonatfogadó csarnok korszerűsítésének előzményeiről, a Marx-tér rendezésének és a felvételi épület felújításának összefüggéseiről, továbbá a csarnok tetőszerkezetének átépítéséről. Érdekes színfoltja volt a programnak az utolsó előtti főtartó beemelése.

A vendégek ezután az Északi járműjavítót keresték fel, ahol *Kardos Tibor,* a járműjavító szakosztály vezetője, *Balogh Sándor* üzemigazgató és *Nyulász János,* az üzem PB titkára fogadta őket. Kardos Tibor információt adott a szakszolgálat fejlődéséről, feladatairól és megemlékezett az üzem munkásmozgalmi múltjáról is.

Az üzemlátogatás alkalmából megtekintették a forgóvázjavító üzemrészt, ahol a MÁV állagában levő több száz nagy teljesítményű dízel- és villamosmozdony javítását végzik. Megnézték a múzeális értékű Kandó-rendszerű fázisváltó és főmotor eredeti példányát. A villamosgépek tekercselő műhelyében Borbély Sándor elismerő sorokat írt be a *„Béke”* tekercskészítő szocialista brigád naplójába.

A szalagszerű motorjavító sor megtekintésével fejeződött be az üzemi munkaterületek bemutatása, majd a vezérigazgatóságon újabb eszmecserére került sor, melyen részt vettek a szakosztályvezetők és a vasútigazgatóságok vezetői is. Beszámoltak a vezetésük alatt állo terület munkájáról, a közeljövő feladatairól és a még meglevő nehézségekről. Szó esett a kereskedelmi — forgalomszervezői — munka fontosságáról és annak megkívánt színvonaláról. Felvetették a mozdonyjavításoknál gyakran jelentkező alkatrész-hiányokat, a rekonstrukcióknál mutatkozó lassú kivitelezést, továbbá az ezekkel kapcsolatos ipari háttér problémáit.

Borbély Sándor az Északi Járműjavítóban, üzemlátogatás közben munkásokkal beszélget

A látottak és a tájékoztatók tapasztalatai alapján *Borbély Sándor* kijelentette: *a vasút az elmúlt években eredményesen látta el feladatát, mégpedig anélkül, hogy jelentős mértékben növelte volna eszközállományát.* Hangsúlyozta, hogy a vasúton egész évben csúcsforgalom van. Ennek zavartalan lebonyolítása csak alapos szervezési, jó üzemviteli, kereskedelmi és karbantartási munkával lehetséges. *Mind a szállítási, mind a tervezési tevékenységnél a minőség emelésére kell törekedni és a fontos csomópontokat kiemelten kell kezelni a fejlesztési programban.* Rámutatott arra, hogy a személyszállítás kulturáltságának, színvonalának további növelése elsőrendű feladat. Az emberekről való fokozott gondoskodás fontosságára is felhívta a figyelmet. Helyes bérgazdálkdással — mondotta —, elkerülhető, hogy a súlyponti munkakörökben munkaerőhiány jelentkezzék.

Marika, a fizetőtiszt

1956 nyarán egy fiatalasszony kopogtatott a miskolci fűtőház személyzeti csoportjának ajtaján. *Vojvoda Jánosné, Marika* felvételét kérte a vasúthoz. Felvették vontatási számadónak. A szerény és szorgalmas fiatalasszony munkájára hamarosan felfigyeltek a fűtőház vezetői, és több beosztásban dolgozott. Volt bérelszámoló, ellenőr, bércsoportvezető. Nyolc éve pedig a vontatási főnökség fizetőtisztjeként végzi felelősségteljes munkáját.

Szakvonali munkája mellett részt vesz a főnökség közéleti tevékenységében, politikai munkájában is. *Kezdetben a Vöröskeresztes szervezetben végzett aktív társadalmi munkát, később a szakszervezet nőbizottságának tagja, majd titkára lett. Tíz éve pártbizalmi.* Kiemelkedő, lelkiismeretes munkáját eddig több kitüntetés, köztük a Kiváló dolgozó, Miniszteri dicséret és az idén kapott Kiváló munkáért fémjelzi. Családjában már hagyomány a vasút szolgálata. Férje az igazgatóság számviteli főnökségén dolgozik, a fia pedig a vontatási főnökség lakatosa.

Sepsi Gyula

— **Kommunista műszak.** A hatvani csomóponton kommunista műszakot szerveztek május 5-én, amelyen több mint félezren vettek részt. A műszak bevételének hatvan százalékát a nemzetközi gyermekév szolidaritási számlájára fizették be, negyven százalékát pedig a helyi KISZ-bizottság támogatására ajánlották fel.

Vasút és áruellátás

Társadalmunk, politikánk több évtizedes, egészséges gyakorlata immár: *óvakodunk az illúzióktól.* Következésképpen hamis képzetet keltene, aki azt bizonygatná, hogy a jelenlegi — meglehetősen szövevényes — világgazdasági közegben, a hazai munkaintenzitás mellett gazdasági életünk alapjaiban rendezett. Gondokkal birkózunk, az életszínvonal lassabban fejlődik, mint a hetvenes évek első felében, s ilyen helyzetben mind lényegesebb: *milyen a lakosság közhangulatát döntően meghatározó áruellátás, a szolgáltatások színvonala.* Fogalmazhatnánk úgy is: mennyire élünk ama lehetőségekkel, amelyek forintráfordítás nélkül, önnön erőnkből-akarásunkból könnyítik hétköznapjainkat?

Korántsem véletlen tehát, hogy a Szakszervezetek Országos Tanácsa éppen most — május 20-án — foglalt állást *„A lakosság áruellátásáról és a tennivalókról”.* Áruházban, boltban, piacon valamennyien látjuk-tapasztaljuk (és elismerően szólnak erről a milliószámra hazánkba látogató külföldiek is), hogy — idézvén az állásfoglalásban is megfogalmazottakat: *„A lakosság áruellátása népgazdaságunk fejlődése alapján egyre kiegyensúlyozottabb, és fejlődése jó irányú... A lakosság fogyasztása jelentős mértékben nőtt, és szerkezetében is módosult... Bővült az üzlethálózat, s ez nagy mértékben javította a vásárlási körülményeket is...”.*

Sorolhatnánk az eredményeket tovább, ám a SZOT állásfoglalása sem azért látott napvilágot, hogy — külön utalva a szakszervezeti sajtó feladatára is — erre ösztönözzön. A Szaktanács célja éppen az volt, hogy a lakosság ellátásában elért jelentős eredmények mellett a hiányosságokra is ráirányítsa a figyelmet. Jelesül arra: *miként lehetne jobban dolgozni, a lakosságnak — a fogyasztóknak — még kevesebb bosszúságot okozni.* S bár a vasút nem tartozik a kereskedelemhez (jóllehet az utasok ellátásával is foglalkozik), mégis szolgáltatást végez; érdemes számot vetni saját lehetőségeinkkel, bár ha az állásfoglalás nem szólít erre.

Azazhogy szólít. Ha áttételesen is. Leíródott: *„A lakossági áruellátást zavarja az ipar és a kereskedelem nem mindig kielégítő kapcsolata, a szerződéskötések, a szállítás terén tapasztalható lazaságok.”* S ha a szállítások ütemességét elsődlegesen a szállíttatók hozzáállása határozza meg, rajtunk is múlik, hogy milyen gyorsan érkezik az áru a feladótól a címzettig. Különösen fontos ez az élelmiszerek szállításánál, az immár küszöbön levő zöldség-gyümölcsszezon idején; a későbbiekben, a gabona betakarításakor; és az esztendő minden napján, az export-import szállítmányok lehetőségekhez képest gyors — időbeni — és hiánytalan továbbításakor.

Folytathatjuk az áttételes utalást: *„A belföldi turizmus fejlesztése érdekében fontos a turistaházak rekonsrukciója, az olcsó szálláshelyek bővítése”* — olvashatjuk. És hozzátehetjük: közútjaink telítődnek, hét végén gépkocsit vezetni még az autópályán sem tartozik az idegnyugtató kikapcsolódások sorába — *várhatóan mind többen fogják felismerni ismét a vasút előnyeit. Kiváltképpen ha a személyszállításban is képesek leszünk felnőni a követelményekhez.* Ha ritkul a késések száma, ha rövidül a menetidő, ha tisztábbak lesznek (kétségkívül ez nemcsak rajtunk, az utasokon is múlik) a kocsik, ha csökken a zsúfoltság, ha rövidül a sor a pénztárak előtt... Erre is érvényes — miként a kereskedelmi munkára, s minden más népgazdasági tevékenységre —, hogy *jobban fel kell használni a munka- és üzemszervezés lehetőségeit”.*

Mindehhez tegyük hozzá: feladataink nemcsak közvetettek. Hiszen nemcsak a vasút foglalkozik kereskedelemmel, hanem nevében utal erre az Utasellátó is, amely — leírhatjuk — az utóbbi időben sokat javított színvonalán. „A kereskedelem fejlődésének — az áruellátás javítása mellett — fő feltétele az udvarias, szakszerű kiszolgálás, a kulturált vásárlási, étkezési környezet”. Nos: *éttermeink, bisztróink korszerűsödnek, a szerelvényeken mozgó szolgálatot teljesítő eladók árukészletét sem a száraz „bécsis zsömle” jellemzi immár.* Meghatározó tényező: mennyire hűs a hűsítő, forró-e a kávé. „Sok a tennivaló... a vásárlói szokások megváltoztatásában.” Hadat üzentünk a vasúti italozásnak, emlékét is szeretnénk feledni ama „fekete vonatoknak”. (De szólhatunk a GySEV-ről is, amely szállodát is fönntart, méghozzá jóhírű szállodát!)

A vasút — sajátos, szerteágazó tevékenységével — egyike a szolgáltatóknak. Rajtunk is múlik, *mindenekelőtt a szervezett dolgozókon, a feladataikat átérző szocialista brigádok tagjain,* hogy a SZOT állásfoglalásában szereplő óhaj — a lakosság áruellátásának további javítása — miként valósul meg.

Ezen munkálkodunk.

F. T.

A GYERMEKÉV ALKALMÁBÓL

Jutalomkirándulás különvonattal

A hatvani vontatási főnökség dolgozói 560 kisdiáknak szereztek felejthetetlen élményt

Sokan megcsodálták Hatvanban és Salgótarjánban azt a feldíszített vonatot, amely május 15-én 560 kisiskolást szállított a Karancsaljara. *Az öreg 424-es is ragyogott a tisztaságtól, hagy lássák a gyerekek, milyen igyekezettel készültek a vasutasok erre a kirándulásra.* A mozdonyon és a kocsikon zászlócskák, virágok és feliratok hirdették, hogy ez egy rendkívüli ünnepi járat. *A Nemzetközi Gyermekév tiszteletére szervezték a kirándulást a hatvani vontatási főnökség dolgozói,* kis patronáltjaiknak, a hatvani II-es számú iskola tanulóinak. Büszkék is voltak a gyerekek, különösen azok, akiknek az édesanyjuk, édesapjuk is vasutas. Ebbe az iskolába ugyanis sok vasutasgyerek jár.

Gőzös továbbította a feldíszített vonatot

— A kezdeményező az Alkotmány brigád volt — tájékoztatott *Somoskői Árpád* alapszervezeti párttitkár, aki — mint műszaki ügyintéző — ezt a brigádot patronálja. A kiránduláson ő is részt vett, sőt a szervezésben is segítette a brigádot. *A kollektíva tagjai valamennyien villamosmozdony vezetők.* Hogy mégis gőzös vitte a vonatot? Nos, ennek az a magyarázata, hogy a gyerekek romantikusabbnak találták a fekete gőzöst.

Először csak arról volt szó, hogy engedélyt kérnek arra, hogy különvonattal kirándulni vihessék a gyerekeket, de a MÁV felső vezetése úgy döntött, hogy jegyet sem kell váltani az útra. A Nemzetközi Gyermekév alkalmából ezt az ajándékot kapták a vasúttól a hatvani gyerekek. Amikor az engedély megérkezett az *Alkotmány* brigád tagjai — akik az *„Egy brigád, egy iskola”* mozgalom keretében patronálják a II-es számú iskolát — *úgy határoztak, hogy maguk hozzák rendbe a mozdonyt és a gépszemélyzetet is ők adják.* A villamosmozdony vezetők közül került ki a gőzös masinisztája, a két fűtő, a többiek pedig — néhány fűtőházi vezető társaságában —, elkísérték a pajtásokat a kirándulásra. A szép kezdeményezéshez csatlakozott Hatvan állomás több dolgozója is. *Két vonatvezető, s jegyvizsgáló is került társadalmi munkában a vonatra, noha a kalauznőnek ezúttal csak a vonat rendjére kellett ügyelnie.*

Salgótarjánból a nagyobbak gyalog, a kisebbek ingyenes VOLÁN járaton tették meg az utat az Eresztvényi turistaházig. Itt aztán megkezdődött az egész napos program, a túrázás, a foci, a játék. Többen önellátásra rendezkedtek be és bográcsban főzték meg az ebédet. A finom falatokat a patronáló brigád tagjai is megkóstolták.

Kapcsolat az iskolával

A vonatási főnökség dolgozói nem most találkoztak először az iskola diákjaival. *Öt éve patronálja az iskolát az Alkotmány brigád.* Megjavítják a megrongálódott padokat, a kerítést, sőt — több brigád összefogásával —, klubot varázsoltak az iskola elhagyatott pincéjéből, az úttörők nagy-nagy örömére.

— Miért teszik mindezt?

— *Talán azért, mert dolgozóink közül sokan ennek az iskolának voltak a tanulói, no, meg a vasutas utánpótlásra is gondolni kell* — mondja *Piroska János,* a szakszervezeti bizottság titkára. — *KISZ-titkárunk például szakkört vezet az iskolában, pontosabban a gyerekek részére a vontatási főnökségen.* Bartha Laci foglalkozásaira 20—30 gyerek jár, hogy megismerjék a mozdonytípusokat, a mozdony- és kocsijavítás fogásait, de hallanak a forgalmi szolgálat munkájáról is. A szakkörökből minden évben kerülnek gyerekek a fűtőházhoz, mint szakmunkás tanulók. *Jelenleg is 34 fiú gyakorolja itt a különböző szakmák mesterfogásait.* Olyan fiatalember is akad már, aki a II-es számú iskolába járt, a vontatáshoz került és ma már villamos mozdonyvezető. Reviczki Józsefnek hívják — az édesanyja is itt dolgozik — és a szakkörösök közül sokan szeretnék követni a példáját.

Ismerkedés a brigádokkal

Az úttörő csapat riporter őrse is „dolgozott” már a vontatási főnökségen. Ők a *Makarenkó* brigádot keresték fel, hogy megismerkedjenek munkájukkal és a brigádélettel. Riportjuk aztán elhangzott az iskolarádióban, hogy újabb — eddig még nem ismert — szakmákkal ismertessék meg az iskola tanulóit.

Minden évben ellátogatnak a vasutasokhoz a végzős diákok, a nyolcadikosok. Ezeknek a látogatásoknak is a pályaválasztás megkönnyítése a célja. *A mozdonyok még a lányoknak is tetszenek.* Érdeklődésükre elmagyarázták, hogy a lányokat elsősorban a vonatvezetői, jegyvizsgálói és a forgalomirányítói munkakörökbe várja a vasút.

A jól sikerült kirándulás után a különvonat gyermekutasai vidáman tértek vissza Hatvanba. A vasutasok és az iskola kapcsolata ezzel a túrával tovább erősödött.

Kőhidi László

Gondoskodás az öregekről

Az ÖTA 25 millió forintot ajánlott fel a vonyarcvashegyi üdülő rekonstrukciójára

A vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási osztálya 1974-ben — a vasútegészségügyi igazgatósággal együttműködve — hozta létre *Vonyarcvashegyen* az időszakos gondozót. Az volt a cél, hogy az idős házaspárok, vagy egyedülálló nyugdíjasok egy hónapig ott pihenhessenek díjtalanul.

Az időszakos szociális gondozóban gyorsan megteremtették a gondtalan pihenés feltételeit. Kényelmesen berendezett szobák és orvosi rendelő (nappalos és éjszakai ügyeletes nővérekkel) áll az idős emberek rendelkezésére.

Az elmúlt öt év alatt 2274 nyugdíjast utaltak be ide társadalombiztosítási bizottságaink. Ebből egyedülálló nő 970 és 440 férfi. 432 pedig házaspár volt. Érdekes az életkor szerinti megoszlás is: *244-en 60 év alattiak, 936-an 60—70 év, 936-an 70—80 év közöttiek, 158-an pedig 80 év felettiek.*

Az egy beutaltra eső anyagi támogatás 2400—2600 forint. Az alacsony összegű nyugdíjasok közül — a MÁV-nál 33 ezren vannak — egyre többen szeretnének itt eltölteni egy hónapot.

A vonyarcvashegyi időszakos szociális gondozó rekonstrukciójára *az OTA 25 millió forintot ajánlot: fel.* Az átépítés azonban itt is gondokkal jár, a kivitelezés a tervezettnél később kezdődött. *Az építkezés előreláthatóan 1980. május 30-ra fejeződik be.* Az átépítés alatt is gondoskodnak az időszakos szociális gondozó átmeneti elhelyezéséről — *valószínűleg Balatonboglárон.* Jövőre tehát már újra birtokba vehetik az intézményt a nyugdíjasok.

SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓ:

A szabad időt is együtt töltik az üzem szocialista brigádjai

„A folyamatos művelődés, önképzés keretében — a növekvő szabadidő értelmes eltöltését is segítve — fokozni kell az érdeklődést a korszerű társadalmi, természettudományos, műszaki ismeretek iránt. Legyen szorosabb a kultúra, a művészetek és a tömegek kapcsolata." (MSZMP XI. kongresszusa) — Ezzel a mottóval adta közkézre a szolnoki járműjavítóban a Szocialista Brigádklub társadalmi vezetősége a klub ez évi programját. A benne szereplő érdekes, színes program valóban alkalmas arra, hogy a brigádok hasznosan töltsék a szabadidőt, hogy kulturálódjanak, művelődjenek, megismerjék hazánk legszebb tájait.

A rendezvények gazdái

— Milyen elvek szerint állították össze a programot?

— A klub aktivistái évről-évre széleskörű felmérést végeznek, véleményeket, javaslatokat gyűjtenek, elemzik az előző esztendő tapasztalatait — tájékoztat *D. Nagy János*, a művelődési központ igazgatója. — *A programot megkapja a járműjavító valamennyi brigádvezetője.*

— Hogyan vállalnak részt a brigádok a programok megszervezéséből?

— *A rendezvényeknek mindig egy vagy több szocialista brigád a felelőse.* Természetesen ők részt vesznek a rendezvényen, de azért is versengnek, hogy más brigádokból is minél többen vegyenek részt az általuk szervezett programon. A rendezvényekre meghívják az üzemrészek műszaki vezetőit is.

— Mikor alakult a szocialista brigádklub?

— *1971-ben kezdte meg működését 300 résztvevővel.*

Ma már azzal dicsekedhetünk, hogy valamennyi szocialista brigád megfordul a rendezvényeken. Sokan — munkaidő után — látogatják a klubot. Általában 16 órától 20 óráig van nyitva, de a brigádok kérésére esti rendezvények megtartására is van lehetőség. Akik délután jönnek a klubba, megtalálják a szabadpolcos folyóiratolvasóban a legfrissebb szépirodalmi, tudományos és műszaki folyóiratokat. Akik szórakozni akarnak, nézhetik a televíziót, rádiót hallgathatnak, de lemezjátszó és magnetofon is rendelkezésükre áll. Nem hiányzik a klubból a játék sem. Lehet sakkozni, biliárdozni, dominózni, asztalifocizni.

Vetélkedő brigádok

— A klub életében már hagyomány a vetélkedők szervezése — folytatta. — A tavasszal kezdődött a *„Dicsőséges 133 nap"* című vetélkedő. Hogy a brigádok alaposan felkészülhessenek, előadásokat szerveztünk, amelyekből megismerhették a Tanácsköztársaság eseményeit, *többek között azt is, hogy a szolnoki vasutasság és az üzem akkori munkásai miként vettek részt a tanácshatalom kiépítésében és védelmében.* A vetélkedő márciusban kezdődött és augusztusban — a döntővel — fejeződött be. A másik vetélkedőt a megyei Közlekedési Biztonsági Tanács közreműködésével szervezzük. Célja, hogy a közlekedési szabályok alaposabb megismerésével dolgozóink elkerüljék a közlekedési baleseteket. Helyes közlekedési magatartásukkal járuljanak hozzá a közlekedési morál alapvető megváltoztatásához.

A két vetélkedővel párhuzamosan *megkezdtük a felkészülést a Vasutas Szocialista Brigádok II. Országos vetélkedőjére*, amelyet a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete hirdetett meg hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére.

Jelentős helyet foglal el a klub programjában az országjáró kirándulások szervezése. A program mottója: *„Ismerd meg hazádat!"* Ennek keretében minden hónapban szerveznek országjáró kirándulást, nyári táborozást. Februárban a klub Budapestre szervezett kirándulást *és megtekintették a Mezőgazdasági Múzeumot.* Márciusban Nyíregyházára látogattak. Itt a *Jósa András múzeumot* és a város nevezetességeit nézték meg. Áprilisban Szegeden, májusban pedig Salgótarjánban jártak. Június második felében hét napos balatoni táborozás szerepel a tervben. *A klub tagjai már azt is tudják, hogy novemberben, decemberben hová mehetnek kirándulni, ismerkedni az ország nevezetességeivel.* A csoportokat nagy tapasztalattal rendelkező túravezetők kalauzolják, ők is a járműjavító dolgozói, akik több évtizede hódolnak a turisztikának. A kiránduláson a brigádtagok családtagjai is részt vehetnek.

Színes programok

— Egyéb rendezvények?

— *Rendszeresek az író-olvasó találkozók. Más alkalommal újságírókkal, politikusokkal találkozhatnak dolgozóink a klubban.* Rendszeresek a filmvetítések is. Képzőművészeti tárgyú előadásaink is vannak, sőt tárlatokat is rendezünk. Itt szervezzük meg a szocialista brigádvezetők továbbképzését. A fiatalok — havonta egyszer — klubestet szerveznek. A brigádtagok ezen is részt vehetnek. Gyakoriak a politikai fórumok. Különösen közkedvelt, amikor az üzem párt-, KISZ- és szakszervezeti vezetői válaszolnak a dolgozókat érintő kérdésekre.

Gondolunk a nyugdíjasainkra is. Rendszeresen megszervezzük a nyugdíjasok délutánját, amelynek keretében vendégül látjuk azokat a volt klubtagjainkat, akik már nyugállományba vonultak.

A szocialista brigádok vállalásai még ma is termelés centrikusak. Nos, a szolnoki járműjavítóban *a kulturális vállalások is tartalmasak*, mert segítségükre van a művelődési központ és a szocialista brigádklub. Segítségükkel szorosabbá vált a kultúra, a művészetek és a tömegek kapcsolata. Tevékenységük, programszervezésük figyelemre méltó. Érdemes példájukból tanulni!

Kőhidi László

Közös munka — közös siker

Curtici román—magyar közös határállomáson több mint másfél évtizede dolgoznak együtt a két ország vasutasai. A tavalyi, kimagaslóan eredményes, gazdaságos munkájukra nemcsak a vasúti, hanem az állami szervek is felfigyeltek. Május 1-én a C. F. R. dolgozók — állomásuk fennállása óta először — a Román Szocialista Köztársaság Munka Érdemrendjének arany fokozatát kapták meg, a vele járó 205 ezer lei pénzjutalommal.

Május 15-én Lokósháza MÁV kultúrtermében a MÁV határforgalmi dolgozók tartottak ünnepséget, melyen a C. F. R. részéről jelen volt: *Tirla Joan*, Temesvár Körzet főigazgatója, *Balintoni Mircea*, Curtici állomásfőnök és *Junc Aurél* curtici művezető. Ott volt *Megyik Ferenc*, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője, *Rácz Kálmán* kereskedelmi osztályvezető, *Valkó Pál* Békéscsaba körzeti üzemfőnök és *Vajda János*, a Körzeti Üzemfőnökség szb-titkára is.

Faragó Béla jelentése után Megyik Ferenc mondott ünnepi beszédet, majd átadta a Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elismerő oklevelét és pénzjutalmat.

Pacz József

Kovácsné, a mindenes

Kovács Lajosnét amolyan mindenesfélének tekintik Püspökladányban, a vontatási főnökségen. Valójában egyfajta elismerés nyilvánul meg ebben a megjelölésben. Meg is érdemli, hiszen napi munkájának ellátása mellett a mozgalom aktivistájaként is igyekszik szolgálni azt a szűkebb közösséget, amelyben él és dolgozik.

Munkaköre szerint: *üzemgazdasági ügyintéző.* Részt vesz az évi tervek készítésében, s a hónapokra és negyedévekre bontott terv adataival sorra-rendre egybeveti a teljesítményeket. Az időarányos teljesítések számfejtése, százalékolása — szabályosan visszatérő, meghatározott, időnként ismétlődő feladata. Aztán ott van az anyagfelhasználás elszámolása, és ezzel kapcsolatos a megtakarított üzemanyag után járó prémiumok kiszámítása. *Éppen elegendő dolga van mindezzel is, jóllehet a felsorolás korántsem teljes.*

Ezeket a munkaközi beszélgetéseket is felhasználja az emberek gondjaival való ismerkedésre. *Leginkább két réteg, a munkatársnők és a fiatalok helyzete, sorsa, jövője foglalkoztatja.* Az őszinte érdeklődés mögött önzetlen segítőkészség húzódik meg. Nemhiába volt hosszú ideig a szakszervezeti bizottság nőfelelőse. Most meg a segélyezési albizottság vezetőjeként tevékenykedik. *Tagja az szb-nek, így a testületi ülések részvevőjeként, az előterjesztések ismerőjeként is állandóan tájékozott a szakszervezeti munka egészéről.* Ezért van az, hogy figyelme túlterjed a segélyezés nagyon fontos, bár mégiscsak egyszerű kérdésein.

Pontosabban szólva, nemcsak választott tisztségének teendőit látja el nagy igyekezettel és határtalan jóindulattal, hanem más módon is keresi az érdekvédelem sajátos érvényesítésének lehetőségeit. Voltaképpen ezért lett takarékossági aktivista is. *Évek óta szervezi az ifjúsági takarékbetéteket.* De ennek története van.

Úgy kezdődött, hogy Kovács Lajosné alaposan átlanulmányozta ennek a takarékossági formának a tudnivalóit. Ő maga is édesanya lévén, megragadta ennek szép és nemes célkitűzése, rendeltetése: *anyagi alapot teremteni a fiataloknak az életbe induláshoz, az önálló életre való berendezkedéshez. Senki nem kérte rá, magától, önszántából e gondolat hirdetőjévé, a fiatalkori takarékoskodás szószólójává vált.* Szerényen mondja, hogy mezőgazdasági szakközépiskolás fiának, immár harmadik éve gyűjtik ily módon a pénzt. Akkor havi 100 forinttal kezdték, tavaly megduplázták, az idén megemelték 300-ra.

Kovács Lajosné a munkaügyi csoport dolgozóival került egy irodába. Jól megértik egymást mind a négyen. Természetesen náluk kezdte a szervezést. *Nagy Józsefné* csoportvezető jelentkezett elsőként, hogy kötne takarékossági megállapodást a fia javára. *Fernczik Györgyné* a lányát segíti ily módon, *Varga Józsefné* 200 forintot tesz félre minden hónapban.

A jó együttműködést mutatja, hogy a KISZ-szervezet is magáénak tekinti ezt a folyamatos akciót, s részt vállal a takarékossági meggyőző munkából. Szilágyi János KISZ-titkár évekkel ezelőtt külön ifjúsági gyűlést hívott egybe e betétforma ismertetésére, s utóda, *Kapus János* ugyancsak minden alkalmat megragad arra, hogy megmagyarázza társainak: takarékosan, beosztóan élni — mindenkinek jól felfogott érdeke.

Tervteljesítési kimutatások készítése, üzemanyag-megtakarítási prémium kiutaltatása, szb-tagság, segélyezés meg a takarékossági agitáció — így alkot szerves egységet Kovács Lajosné tevékenysége.

K. J.

Mikroszámítógépek a vasúton

KÉTNAPOS ORSZÁGOS KONFERENCIÁT RENDEZTEK SZEGEDEN

A Közlekedéstudományi Egyesület szegedi szervezetének rendezésében május 10—11-én Szegeden, a Tehnika Házában *Mikroszámítógépek alkalmazása a vasútüzemi folyamatok operatív irányításában* címmel országos konferenciát tartottak. A tanácskozás munkájában a vasút szakemberein kívül részt vettek a Számítógépalkalmazási Kutató Intézet, a Számítástechnikai Koordinációs Intézet és a VIDEOTON munkatársai is.

A kétnapos konferencia megnyitóját *Lovász Lázár*, a szegedi igazgatóság vezetője, a KTE szegedi területi szervezetének elnöke tartotta. Bevezetőjében elmondotta, hogy hazánkban a hatvanas években kapott „zöld utat" a számítástechnika, és jelentősebb fejlődését tulajdonképpen 1970-től számítjuk. Az utóbbi években a számítástechnikai eszközök közül a mikroszámítógépek elterjedésének lehetünk tanúi. *A MÁV is felismerte a mikroszámítógépekben rejlő lehetőségeket és előnyöket, ezért több irányítási és információs rendszerében ilyen gépeket kíván széles körben alkalmazni.* A vasútigazgatóság a továbbiakban említést tett a mikroszámítógép alkalmazásának szegedi tapasztalatairól is.

Gájer Ferencné, a Számítástechnikai Koordinációs Bizottság titkára előadásában ismertette a MÁV számítástechnikai koncepcióját. Többek között szólt arról, hogy a vasútfejlesztésben a jövőben fokozott szerephez jutnak a számítástechnikai rendszerek, amelyek kiépítése megkezdődött, az egyes fontosabb vasúti csomópontok, rendező-pályaudvarok számítógépes információs és irányítási szolgálatának szervezésével.

A már megvalósult mikroszámítógépes rendszerek közül az egyik legjelentősebb a *határállomási kocsiforgalmi információkkal kapcsolatos távadatfeldolgozó rendszer megvalósítása*, melyben úttörő szerepet vállalt a szegedi vasútigazgatóság. Mint ismeretes a vasúti szállítási teljesítmények jelentős hányadát az export-, import- és tranzitszállítások teszik ki. E szállítások igen nagy feladatot rónak a vámhatárállomásokra és az irányító szervekre. Ahhoz, hogy a nemzetközi forgalomban a vasúti kocsikkal helyesen gazdálkodjunk, megbízható, részletes információ szükséges. Ebben segítenek a mikroszámítógépek.

A szegedi igazgatóságra telepített VTS 56 100 M mikroszámítógép segítségével *az országban elsőként 1976-ban, kísérleti jelleggel beindult a határállomási kocsiadatok operatív feldolgozása.* Ennek keretében a határállomásokon kidolgozásra került az ellenőrzött, rádiós kocsifelvételi technológia, melyben távgépírót és törzsszámellenőrző készüléket alkalmaznak. Ez lényegesen gyorsabbá, és pontosabbá tette a munkát, s könnyítette a határállomási dolgozók és az irányító szervek munkáját. 1978. július 1-től — a sikeres kísérleti üzemeltetés eredményeként —, *Kelebia*, *Röszke* és *Kötegyán* állomásokat mentesíteni tudták a kocsiátvétellel kapcsolatos nyomtatványok egy részének kézi vezetése alól.

Jelentős eredményként könyvelhető el, hogy a jugoszláv vasút is elfogadja a távírón készített kocsikimutatásokat, így az összes magyar—jugoszláv határállomás mentesült a nagy munkát igénylő, hagyományos vonatonkénti kimutatások kézi készítése alól.

A konferencián nagy érdeklődés kísérte az erről szóló szegedi előadást —, melyet *Papp László* rendszerfejlesztő csoportvezető ismertetett.

Perei József, a MÁV Számítástechnikai Üzem igazgatója referátumában elmondotta, hogy a MÁV a VI. ötéves tervben 600 millió forintot tervez számítástechnikai fejlesztésekre. E nagyarányú állóeszköz-fejlesztésből többek között a határforgalmi információs rendszer véglegesen üzembe állítását; a záhonyi átrakókörzet automatizált információs rendszer teljes kiépítését és üzembe helyezését: Szolnok állomáson a gócponti számítógépre alapozott irányítási rendszer kiépítését; *mintegy 10 rendező pályaudvaron helyi csomóponti számítógépes rendszerek telepítését kívánják megvalósítani.* Természetesen a számítógépes rendszer kialakítása során is elsődleges feladat az üzemirányítás munkájának segítése.

Érdekes előadás hangzott el a mikroszámítógépes csomóponti vonatforgalmi tervezés *miskolci, és a rendező pályaudvari információs rendszer komáromi tapasztalatairól.* Az említetteken kívül még további hét előadás megtartására került sor, melyekből a jelenlévő szakemberek hű képet kaptak a mikroszámítógépek gyakorlati alkalmazásáról, és a fejlesztések főbb irányairól.

A kétnapos konferencián mikroszámítógépes gyakorlati bemutatót is tartottak.

G. J.

V. SZABÓ BÉLA

SZÖKEVÉNYEK

Vonatunk a kilencedik vágányon áll. A paklikocsi felé tartunk. Lerakjuk kézitáskánkat. Én seprővel gyorsan kilököm a szemetet. Fékező társaim ugratnak, hogy a tehervagonokat is söpörjem ki. Nem természetem a parancsolgatás mégis sürgetem őket.

— *Menjenek a gépért* — mondom és porfelhőt kavarok.

Amikor már a vonaton áll a gép. *Fülöp* kezdi az összekapcsolást és *Körmendivel* felváltva mennek a kocsik közé. Két rönkkel rakott kocsi a vonat vége. Felrakom a zárjelzőlámpát.

A mozdony légszivattyúja hangosan szuszog. Amíg a vezér feltölti a szerelvényt átvizsgáljuk a vonatot. Ismert mozzanatok ezek, rég belénk ivódtak...

Magasan jár a márciusi nap. Amikor menesztenek bennünket, a mozgó vonatra szokott mozdulattal lendülök fel. Taktust vernek a kerekek. Előveszem az utasítást. Kinyitom a sebességjelzőknél és a színek rám villognak a lapokról. *„Három hónap múlva vonatvezető leszel, ha hallgatsz rám és tanulsz"* — mondta az oktató.

A völgyhídról a mélység húz magához. Tulról gyönyörködöm a vasszerkezet ívében. P.-ben rendelkezést kapunk. Az erdészet iparvágányáról fel kell vennünk üres kocsikat és a rakottakat ki kell sorozni. Kutassy vonatvezető hátra kiált, kezemmel jelzem, hogy megértettem. Ismerem még a gondolatát is.

Lejtőre érünk. A mozdonyvezető megszólaltatja a gőz sípot. Az éles hangot visszaverik az erdő fál. Lassan fékez az iparvágány előtt. A kocsik megtorpannak.

Állunk a nyílt pályán. Behúzom a kéziféket. Jön felém Fülöp leakasztani. Vidám, szemei huncutul nevetnek. Arca kicsattan és haja bodrozik a sapkája alól.

— *Behúztad a féket öreg?* — kérdezi már messziről.

— Igen!

— *Biztos? Öreg?*

— Naná, hogy biztos — mondom. Tudja, hogy mérges vagyok ha öregnek szólít.

— *Mert az óvatosság sosem árt* — vág a szavamba. Lehajol és megy a kocsik közé. Atléta termete könnyedséggel tűnik el a kocsik között. De máris jön elő. Jelzést ad, melyre a gép megindul az üres kocsikkal. Ettől a mozgástól elfeleződik a vonat.

A vonatvezető ér hozzám és a felveendő kocsikat írja.

— *Jól behúztad a féket?* — kérdezi ő is.

— Persze, hogy behúztam — feleltem ingerülten.

— *Azért csak tekerj rajta még ha lehet, meredek a lejtő* — mondja és meg sem áll.

A nyíltpályán magasan vannak a lépcsők. Elég felkászálódni a vagonokra. Erőteljesen megragadom a fékkart és ahogy Kutassy parancsolta: *meghúzom.* Egy kattanást hallok. Olyan félét, mint amikor az acél eltörik, vagy egy rugó elpattan. A kocsik megmoccantak. Ereszkétekeikben megremegtek. *Néhány centit csúsztak előre... ijedten tovább tekerem a féket. Az orsó engedett.* A vagonok egy pillanatra megálltak, majd szép lassan gurulni kezdtek a megfutamodott vagonok.

A többiek is észrevették, hogy történt valami, *Kutassy* rám kiáltott:

— *Nem mondtam te szerencsétlen, hogy húzd be a féket! Mit tettél...* — futott utánunk és szüntelen üvöltött.

— Rakjatok alá valamit. Fogjátok meg az isten szerelmére...

Olyan hihetetlen volt mindez. Az előbb még mindenkinek meg volt a maga feladata. Most pedig vad csse-visszaság lett úrrá. Fejetlen rohangá.s és kiáltások törték meg az erdő csendjét.

A mozdonyfűtő is leugrott a gépről. Kétségbe esetten szórta lapátjával a sínekre a kavicsot. Fülöp fékdorongot és deszkadarabokat tett a sínre, s közben kiabált:

— *Húzd a féket!*

Egy pillanat alatt vált minden szabálytalanná. Már nem volt előttünk akadály. A kerekek utat találtak maguknak... és nem lehetett megállítani a vagonokat.

De hisz ez iszonyú — döbbent belém a felismerés. *„Mi lesz ennek a vége?"*

Időérzékem teljesen elveszítettem. Már átmentünk a váltón. Körmendi egy féksaruval loholt előttünk. Nem volt ideje lesenni a guruló vagonok elé.

Az erdészetiek ijedten néztek utánam. Fékező társaim

KIVÁLÓ FŐNÖKSÉG

A dombóvári sikerek titka: a munka magasfokú szervezettsége

A pécsi vasútigazgatóság területén végzett vonalkorszerűsítések és egyéb fontos építési feladatok teljesítése során ért el kiemelkedő eredményeket a múlt évben a dombóvári építési főnökség. Minőségi munkájuk alapján, melynek a szervezettség és a gazdaságosság volt a legfőbb jellemzője, méltán nyerték el a *„Kiváló Főnökség"* kitüntető címet.

A főnökség 111,7 százalékra teljesítette termelési tervét. 1978-ra 21 900 vágányfolyóméter vonalkorszerűsítést irányoztak elő. Teljesítésük a jól előkészített és ütemes munka nyomán ezt lényegesen meghaladta, hiszen 13 552 vfm volt. Építményátadási tervüket százszázalékosan teljesítették. Munkájuk termelékenységében — a bázishoz viszonyítva — 106,1 százalékot értek el.

Nehéz földmunkák

— Melyik volt a múlt évben a legjelentősebb vonalkorszerűsítési munkájuk? — kérdeztük *Béldi László* mérnök főtanácsostól, az építési főnökség főmérnökétől.

— *A földmunkát tekintve az Abaliget és Bükkösd állomások közötti nehéz nyomvonalú pálya rekonstrukciója* — válaszolta. — *A két állomás között a 8 kilométer hosszú pályát új nyomvonalon, korszerű vonalvezetéssel építjük ki. Ehhez a múlt évben több mint 1 millió köbméter földet kellett megmozgatnunk.* A nehéz talajviszonyok itt különösen próbára tettek embert, gépet egyaránt. A 30 méter mély bevágásban 200 ezer helyett 400 ezer köbméter földet kellett kitermelnünk, hogy megfelelő stabilitást érjünk el. Volt, hogy egyszerre 40 ezer köbméternyi föld csúszott meg a rezsüben...

Jól „sáfárkodott" a főnökség a rendelkezésére bocsátott nagyteljesítményű munkagépekkel. *Az ágyazatrostáló gépek fajlagos teljesítményét például 106,6 százalékra, az aláverőkét 104,4 százalékra növelték.* A gépek fokozott kihasználása segítette elő a termelékenység növelését, s egyúttal azt is, hogy az egy kilométer vágányhosszra számított élőmunka igényét a korábbi 14 ezer óráról 12 ezer órára sikerült lecsökkenteniök.

Műanyagszövet az alépítményben

— Számottevő eredményeket értünk el a korszerű technológiák alkalmazásában is — folytatta a főmérnök. — Felsőbb szerveink kezdeményezésére *úttörő jellegű munkánk volt a bányakavics javítóréteg helyett a műanyag textilia alkalmazása az alépítményekben.* Négy jelentős alapépítmény építési munkánknál, illetőleg az ágyazat rostálásával egyidejűleg mintegy 70 ezer négyzetméter műanyagszövet beépítését végeztük el. Ez a műanyagszövetes technológia jelentősen javítja az alapépítmény stabilitását, teherbíró képességét.

— Munkájuk minősítésekor kiemelten értékelték a magas színvonalú szervezettséget, az alapos technológiai előkészítést. Hallhatnánk bővebben is munkájuknak erről a részéről? — kérdeztük.

— *A gépek, sőt gépláncok kiterjedt alkalmazása ma már nélkülözhetetlenné teszi az alapos előkészítést, hogy a munka megkezdése előtt megfelelő technológiai terv álljon a rendelkezésünkre.* A társszolgálati ágakkal is csak ennek alapján tudjuk egyeztetni a feladatokat, megvalósítani a közös munkát elősegítő jó együttműködést — állapította meg Béldi László. — *Főnökségünk legjelentősebb szellemi termékének azt a munkát tartom, ami valójában még nem is szerepelt az éves munka értékelésében. 1978-ban készítettük elő ugyanis a Pécs—Bicsérd közötti gyorsított felépítménycserét.* Főnökségünk műszaki gárdája nagyon szép kollektív munkával végezte el ezt a feladatot, kidolgozva a gyorsított felépítménycsere pontos technológiáját, „lekottázva" szinte a munka minden mozzanatát. S, hogy milyen volt ez a „kotta"? Erről bárki meggyőződhetett, amikor március 21-től április 19-ig el is végeztük az idén ezt a tavaly megtervezett gyorsított felépítménycserét.

Az elért teljesítmény valóban rendkívüli volt. A munka gyorsaságát nem csupán az jellemezte, hogy naponta egy kilométer vágány lefektetését tudták elvégezni 12 órás vágányzár mellett, *hanem az is, hogy több mint 55 százalékos vágányzár-megtakarítást értek el.* A gépkihasználás, az előkészítettség magas színvonalapedig 37 százalékos élőmunkamegtakarítást tett lehetővé a gyorsított felépítménycsere során. Ezt az eredményt nem csupán az építők példás helytállása, hanem a pécsi vasútigazgatóság III. és IV. osztályával megvalósított mintaszerű együttműködésük tette lehetővé.

Szervezettebb lett a brigádok munkája

Vállalásait teljesítve a múlt évben a korábbiaknál magasabb követelményeknek tett eleget a főnökség 45 szocialista brigádja. *A brigádok munkájában is javult a szervezettség, tartalmasabb vállalásaik konkrétabb, jobban értékelhető teljesítményeket alapoztak meg.* A szocialista brigádok fegyelmezett munkája segítette elő, hogy csak három üzemi baleset fordult elő a főnökségnél és 191 volt a balesetek miatt kiesett munkanapok száma. Ez lényegesen kedvezőbb volt az utóbbi három év baleseti statisztikájának átlagánál. *Nemcsak megkövetelték a szakmai óvórendszabályok maradéktalan betartását, de a főnökség szakmai vezetői, a munka irányítói gondoskodtak is az ehhez szükséges tárgyi és személyi feltételekről.* Hat alumíniumház beszerzése szolgálta többek között a vonalon dolgozók étkezési és melegedési lehetőségeinek javítását.

L. J.

KIVÁLÓ ÜZEM

A pályakarbantartás „hátországa"

„Arra törekszünk, hogy amit csinálunk, az kifogástalan legyen!"

A MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzem gépláncai már kirajzottak a vasúti pályákra, a hosszú téli pihenő után ismét megkezdték a körültekintő szervezést, előkészítést igénylő pályajavító-felújító munkát. Jászkiséri telephelyükön sem állt azért meg az élet, van bőven tennivaló. A pályakarbantartás „hátországa", utánpótlásbázisa ilyenkor a telephely. A legfőbb irányítók, a parancsnokok a telefonok mellett ülnek és azonnal intézkednek, tanácsot adnak ha valamelyik géplánc kezelői „bajba" kerültek. A mágneses vasúti térképeken piros, zöld, barna korongok jelzik a gépláncok helyét.

Ösztönzőbb prémiumrendszer

Szabó László üzemeltetési- és szervizosztály vezető irodájában nagy a forgalom: munkatársak, vendégek jönnek-mennek, gyakoriak a vidéki telefonhívások. Eddig például már három munkavezető kért felvilágosítást az új teljesítmény-elszámolásról.

— *Az elmúlt évi siker (negyedik alkalommal nyertük el a Kiváló Üzem címet) többek között ennek a korszerűsített teljesítményprémiumos bérrendszernek köszönhető* — magyarázza az osztályvezető.

— Mi ennek a lényege?

— Tavaly huszonhat gépkezelőnk hiányzott és most is hiányzik néhány. Ilyen körülmények között gondot okozott a terv teljesítése. *Azonnal intézkedni kellett. Tudtuk, hogy teljesítmény-prémiumos bérrendszerünk már elavult, nem ösztönző.* A bajok orvoslását tehát ezzel kezdtük. A Vezérigazgatóság 6.D osztályával és munkaügyi szakosztályával közösen kidolgoztuk az új bérrendszert. *Ennek az a lényege, hogy ha növekszik a gépláncok teljesítménye, több lesz a dolgozók prémiuma is. Természetesen a minőséget is értékeljük.*

— Növelték tehát a dolgozók érdekeltségét, a több munkáért több bért fizettek. Mi lett a végeredmény?

— *Az elmúlt évi terv túlteljesítése.* A felépítmény karbantartó gépláncoknak a tervek szerint 6108 kilométer hosszú pályát kellett kijavítani. Az év végére 7690 kilométer lett a teljesítményük, 1617-tel több, mint 1977-ben. A kitérőaláverő gépek személyzete is példát mutatott. Az előírt 4404 csoport kitérő helyett 5278 csoport kitérőt újítottak fel, amely 819-cel szárnyalja túl a két évvel ezelőtti teljesítményt.

A minőség éve

A sikernek, az eredményes termelésnek még sok összetevője, láncszeme van. A legfontosabbakat *Pethes Sándor* igazgató fogalmazta meg.

— *Az üzem keritésén belüli munka nem annyira látványos, mint a kinti, mégis nagyon fontos, mert nélküle nem beszélhetnénk sikeres üzemeltetésről.* A gépláncokat a műhelyekben javítják. Tavaly 90 napról 64-re csökkent a javítási idő, tehát a gépek gyorsabban visszakerültek a termelésbe. Ez részben annak köszönhető, hogy nőtt a szerelők gyakorlata, javult az alkatrész-ellátás, tökéletesedett a szervezés. *Sokat javult az elmúlt évben a bizonylati fegyelem, a szociális helyzet és a munkahelyi légkör is.* Könnyítette továbbá munkánkat, hogy tavaly az üzemnek még egy főmérnök alkalmazását engedélyezték.

— Elégedettek-e a pályafenntartási főnökségek a gépláncok munkájával?

— *Általában igen. Tavaly jóval kevesebb reklamációt kaptunk, mint azelőtt és több köszönő levelet kézbesített a posta. Erősödtek kapcsolataink a megrendelőinkkel, de a munkaterületek előkészítése, a munkaszervezés még nem mindig kifogástalan. A pályák minősége tehát nemcsak rajtunk múlik.*

— Az üzem vezetőinek melyek a legfontosabb célkitűzései ebben az évben?

— *Az idei esztendőt a minőség évének tekintjük.* Nem a mindenáron való túlteljesítésre törekszünk, hanem arra, hogy amit csinálunk, az kifogástalan legyen. Ennek érdekében mégegyszer átdolgozzuk a teljesítményprémiumos bérrendszert. *Az a célunk, hogy hatékonyabban ösztönözzön a minőségi munkára.* Szeretnénk megteremteni a lehetőségét a gépkezelői utánpótlásnak is. Üzemünk már eddig is sokat tett a szakmunkástanulók képzéséért. Száznál több ipari tanulónk van és 90 százalékuk az üzemben marad. Nem sok vállalat büszkélkedhet ezzel. Most az a tervünk, hogy a jászapáti gépészeti szakközépiskola profilját — az illetékesek hozzájárulásával és segítségével —, megváltoztatjuk. *Pályafenntartási gépkezelő és szerelő képzést akarunk meghonosítani.* Már kidolgoztuk a tematikát és a tárgyalások is jó ütemben haladnak. Előreláthatóan 1980-ban kezdődne ez a képzés.

Lézersugár vezeti a gépet

— Az elmúlt esztendőben bebizonyította létjogosultságát a néhány géplánc személyzeténél bevezetett nyolc plusz hat napos munkarend. (Ez nyolc nap munkát és hat nap pihenést jelent.) Általánossá teszik-e ezt a munkarendet a gépláncok kezelőinek?

— *Kedvező tapasztalatok, eredmények bizonyítják ennek a munkáltatásnak a hasznosságát, általánossá azonban objektív okok miatt nem tehetjük.* A rövid vágányzárak nem teszik lehetővé a folyamatos munkát, ezért az idén is csak két géplánc személyzete dolgozik ebben a munkarendben. A két gépláncon négy csoport teljesít felváltva szolgálatot. A tervek szerint 1919 kilométer hosszú pálya karbantartását végzik majd el. A személyzetnek azonban előbb még gyakorlatot kell szereznie a két gépláncon, mert újak. A 0732-es Plasser szintező, irányító aláverő gépeket nemrég vásároltuk az osztrákoktól.

— Miben különböznek elődeiktől?

— Korszerűbbek, megbízhatóbbak. Ennek a típusnak a pontosságát lézersugár is segíti. A 400—500 méteres egyeneseken a sugár biztonsággal vezeti végig a gépet. A kezelési, mérési hibából származó pontatlanság tehát minimálisra csökken. Mindemellett a munkára való előkészítésük sokkal gyorsabb, mint a régi gépeknek. Ez a vágányzárak jobb kihasználását teszi lehetővé. Bízunk benne, hogy az új gépek is eredményesen szolgálják majd idei terveink megvalósítását.

Kaszala Sándor

Erősödő kapcsolatok

A putnoki téglagyár vezetője elégedett a vasutasok munkájával

Kerekes János vonatvezetővel, *Sipeki József* mozdonyvezetővel és *Dubenkó Lajos* vonatvezető gyakornokkal a putnoki téglagyárban találkoztam.

— Putnok állomás létszámába tartozunk — mondta Kerekes János, amikor tolatás közben megálltak egy szusszanásnyi időre. — *Tizenegy kocsiból álló szerelvényt hoztunk a téglagyárnak, ebből tíz üres, egy pedig fűrészporral rakott* — magyarázza. — A téglagyár naponta 18 üres kocsit igényel a vasúttól. Ezt a mennyiséget minden nap mi hozzuk be a gyár területére, majd téglával megrakva továbbítjuk az állomásra.

— *Pernyei Gusztáv állomásfőnökkel jó a kapcsolatunk* — mondja *Bárdi István*, a téglagyár vezetője. — Termékeink elszállításához elegendő vasúti kocsit kapunk. Az idén ötödször nyerte el gyárunk az Élüzem címet. *Ezt Putnok állomás dolgozóinak is köszönhetjük*, hiszen sokat tesznek a folyamatos szállítás érdekében. Remélem kapcsolatunk az idén tovább erősödik, és az év végén is ilyen megelégedéssel nyilatkozhatom a vasutasok munkájáról.

Kesztyűs

Megjegyezzük

Fekete arany — parlagon

Az intézkedések sorát kezdték az anyag- és energiatakarékosság érdekében. *Sajnos a Mátravidéki Erőmű állomáson mintha ennek az ellenkezőjét határozták volna el.* Február elején 1 vagon 100 mázsa ajkai darabos szén érkezett, ám kirakták csupán anélkül, hogy zárt helyre helyezték volna. Naponta csak annyit voltak hajlandók behordani, amennyit a tüzeléshez szükségesnek véltek.

A mintegy három hónapja szabadban levő szén nagy része elporladt, tönkrement, úgy hogy most már csak „villázzák" a még tüzelésre felhasználható szenet. Az előző évben is ez volt a sorsa a drága brikettnek. Pedig ne feledjük: a szenet sokan — méltán — fekete aranynak nevezik.

Néhány évvel ezelőtt az állomás környéke szépségében a balatonmenti állomásokkal versenghetett volna — ma az Erőmű tóra és környékére kirándulók, a strandolók *a hatvan—salgótarjáni vonal egyik legelhanyagoltabb állomásaként könyvelhetik el.*

Szűcs Ferenc

Arca is eltorzult. Kutassy utánam üvöltött: — *Ugorj le Mátyás!...* Hangja féltést és reménytelenséget fejezett ki. Egyre távolodtam tőlük. Mind kisebbek lettek, míg egy éles ív után el nem tűntek szemem elől.

A féket hol felengedtem, majd ismét húztam. A surlódás zörejéből tudtam, hogy a féktuskók ölelik a kerekeket. Ettől mintha mérséklődött volna a sebesség. Keményen szorítottam a vasat és konokul hajtogattam:

— *Meg kell állnunk... meg kell állnunk.* Hisz velünk szemben közeledik majd a huszonnégyes személy.

Mintha élőlények lettek volna a kocsik, úgy kiabáltam rájuk: — *Álljatok meg..., álljatok meg...*

Az orsó minden szorításakor hallottam a kattanást! Belső remegés fogott el. Szívem ritmusa is felgyorsult. Már csak a homokbányában bíztam, ahol másfél kilométert fut emelkedőnek a pálya. Mindjárt ott leszünk... csak sikerülne? Kezdtem előlről. Módszeresen teszek mozdulatokat. Ismét éreztem a hatást, csökken a sebességünk. Hallom a fémek durva zörejét.

Győztem... győztem! — kiáltom az erdő fáinak.

Úgy tűnt, hogy valóban lelassultunk. A felhalmozott homokra ugorhatnék, de nem teszem. Ám az emelkedő egyre fogy. Félő, hogy átbukunk a lejtőbe. Lassan húzok a fékkaron. Indulataim feszültsége feloldódott, a reményt nem adtam fel. Már csak méterek vannak vissza... Ekkor ismét hallottam a félelmetes kattanást. Teljesen elvesztek illúzióim.

Kutassy dühösen csapkodott. Fülöpöt és Körmendit okolta, mintha azok bármiben is vétkesek lettek volna. Futva tartott az erdészeti faházhoz és messziről kiabálta:

— *Hívjátok meg az állomást. Hívjátok meg az állomást. Elszaladtak a kocsik.*

Egy fiatal asszonyt talált bent, aki éppen evett. Nem tudta mi történt, miért a kiabálás, üvöltés.

— *Hadd fussanak* — mondta kedélyesen — *hiszen az a dolguk!* — Lassan a falhoz ballagott és kurblizni kezdett egy régimódi telefonon.

— *Különben mit óbégat* — szólt sértődötten a fiatal asszony, és abbahagyta a hívást.

— Ne álljon meg. Minden perc fontos.

Kutassy indulatától elragadva félrelökte az asszonyt és maga kezdte hajtani az induktort.

— *Halló! Elszaladt két kocsink. Két rönkös...* — mondta a vonatvezető. — *Rajta van egy fékezőnk, csináljatok valamit!*

— Mit mondasz? Méghogy eljöttek a kocsik... Én meg engedélyt adtam a huszonnégyesnek!

Az erdészetiek tanácstalanul álltak. Nem fogták fel a dolgok lényegét. Körmendi és Fülöp elsápadt és szemeikben rémület tükröződött.

— Most mi lesz — kérdezte Fülöp.

— *Itt hagyjuk a vonatot és utánuk megyünk* — szólt Kutassy, aki visszanyerte határozottságát. — *Hozzátok a gépet a paklival!*

Gyorsan megindult kifelé. Az emberek követték. A forgalmista hívta a szomszédos állomást.

— *Elküldted a huszonnégyest?* — kérdezte izgatottan.

— Most megyek indítani...

— *Várj vele!* — vágott szavába. — *Két rönkös kocsi fut felém a hegyről... az erdészettől Egy fékező rajta maradt.* Át kell, hogy engedjük.

Levágta a telefont, s nyomban felvett egy másikat. A váltókezelőknek körözött a készülékén.

— *Egyes, kettes. Egyes őrhely...* — kiáltott a telefonba. — *Mihály! Két kocsi elfutott föntről, mindjárt ideérnek. Hagyjátok futni, ember van rajta és ha hirtelen fékeznénk a rönk lesodorná...*

Nem folytathatta. *Timár Mihály* váltókezelő felkiáltott:

— *Látom őket, most buktak ki az erdőből.*

— Kiáltsd fel a fékezőnek, hogy szabad a pálya.

A váltókezelő nem felelt, mert a következő pillanatban az átmenő fővágányon kavicsot, papírdarabokat kavarva robogtak át a kocsik.

A jelző megálljra állt, a váltó egyenes állásban. A váltókezelőt láttam, amint kijött az őrhelyről és futott felém. Karjaival hadonászott, s mintha valamit mondott volna. Nem értettem. Szájának mozgásából láttam, hogy előttem szabad az út.

Nem féltem már. Síkpályára értünk. És megnyugtatott, hogy társaim intézkedtek. Száguldásunk mind jobban mérséklődött. A fékkel sem kísérleteztem tovább.

Egyszercsak megálltunk. A kocsik nem mozdultak. A féktuskók füstöltek. Lábaim remegtek, ahogy leereszkedtem a lépcsőn. Leültem a töltés oldalába. Gyomrom émelygett és vártam, hogy történjen valami. Átvonult képzeletemen életem utolsó néhány perce.

Gondolataim megálltak egy pontnál. Mi történik, ha a váltó foglalt vágányra vezet?

A huszonnégyes személyvonat lassan elhúz mellettem. Az utasok az ablakból figyelnek. Egy idősebb korú asszony megjegyzi:

— *Csak tudnám miért álltunk ennyit. Még ha történt volna valami...*

Aszód és Gödöllő között

Súlyos anyagi károkat okozott két tehervonat összeütközése

A rádió május 23-án kellemetlen hírrel ébresztette a hallgatókat. Aszód-Gödöllő állomások között két tehervonat összeütközött. A súlyos anyagi kárt előidéző baleset részleteiről *Lotz Árpád*, a budapesti igazgatóság vasútüzembiztonsági osztályának vezetője a következőket mondotta:

— A baleset 23-án 1 óra 55 perckor következett be, amikor a V. 43-as 1028 pályaszámú villamosmozdonnyal vontatott 2374 számú vonat (üres „G" szerelvény) *szabálytalan felzárkózása következtében utolérte a körülbelül 7 kilométer óra sebességel haladó, Aszód állomás bejárati jelzőjéhez közeledő 474 számú vonatot, majd annak a végébe mintegy 60 kilométeres sebességgel beleütközött.*

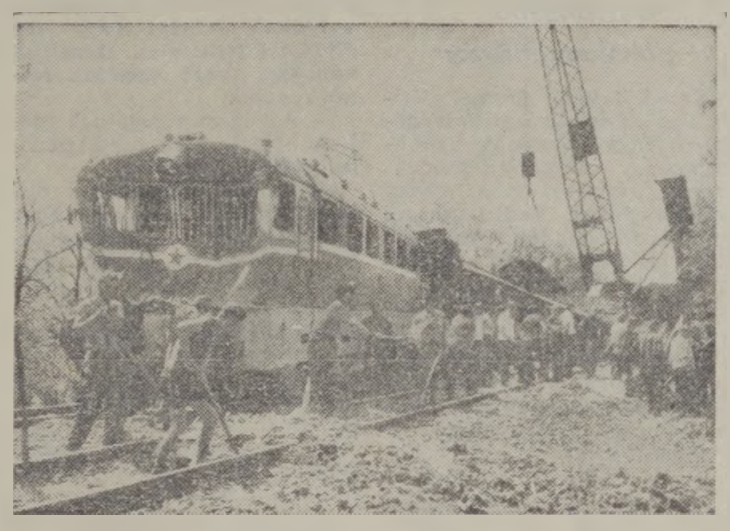
A 2374 számú vonat mozdonyvezetője *Varga István*, valamint *Balogh János* vontatási kísérő zúzódásos balesetet szenvedett. A vonatból 17 kocsi siklott ki, ebből tizenöt súlyosan megrongálódott. Ugyancsak megrongálódott a pálya is mintegy 250 méteres szakaszon. Ezenkívül egy felsővezeték oszlop kidőlt és két önműködő térközjelző, valamint két térközszekrény pedig összetört.

A baleset színhelyére három óra körül elsőnek a ferencvárosi pályafenntartási főnökség készenléti csapata érkezett meg. Nem sokkal később már ott voltak a gödöllői, a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség, a Budapesti Építési Főnökség brigádjai, valamint a közelben állomásozó szovjet alakulat harcosai.

A helyreállítási munkálatokat *Nagyrónai László*, a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetője irányította, akitől az alábbi tájékoztatást kaptuk:

— A helyszínre érve megdöbbentő látvány fogadott: *roncs, roncs hátán, s mindkét pálya teljesen el volt zárva.*

Felismerhetetlenségig összetört vagonok



Megfeszített munkával folyik a helyreállítás
(Óvári Árpád felvételei)

Az volt tehát az első teendőnk, hogy a kocsikból szétszóródott árut összeszedjük, majd darukkal megkezdjük az összetört kocsik eltávolítását, amelybe a szovjet katonák is besegítettek. Ezután került sor az össze-vissza görbült sínek és betonaljak felszedésére.

A jó összehangoltság, a feszített munka eredményeként a bal vágányt 14 óra harmincöt perckor már átadtuk a forgalomnak, a jobb vágányon pedig húsz óra előtt öt perccel megindulhattak a vonatok.

A baleset okának kivizsgálása lapzártakor még tart.

(Séra)

MÁJUS 26-ÁN

Elment az utolsó személyvonat

A Székesfehérvár és Bicske között közlekedő személyvonatoknak talán soha sem volt annyi nézője, mint május 26-án a 17 óra 20 perckor indított vonatnak. Ez volt ugyanis az utolsó személyvonat.

— A többi megszüntetett szárnyvonallal ellentétben azt nem sajnálják a környék lakói — mondja *Arany János*, Székesfehérvár állomás személyszállítási vezetője. — *Nem csoda, hiszen a 49 kilométeres távolságot 2 óra 33 perc alatt tette meg, ha nem késett.* A Székesfehérvár Lovasberény közötti szakaszon az utóbbi években a legtöbb esetben 10 kilométeres sebességet engedélyeztek a pálya elhasznált állapota miatt. A környékbeliek azért is nélkülözték a vasutat, mert a falvak, települések messze vannak a megállóktól. A Volán-buszok viszont a községek központjából indulnak, illetve oda érkeznek és az utazási idő is jóval kevesebb, mint a vicinálisé volt. Ezen a vonalon a MÁV több millió forintott fizetett rá az üzemeltetésre.

— Mi lesz a sorsa a pályának és a vonalon dolgozó vasutasoknak?

— *Egyelőre a vonalon nem szűnik meg a teherforgalom, így a vasutasok sorsáról nem született még döntés. De szinte bizonyos, hogy akik feleslegessé váltak a szanálás miatt, azokat Székesfehérvár, illetve Bicske állomásokra helyezik majd át.*

Ugyancsak május 26-án szűnt meg a forgalom a 54 kilométer hosszú *Celldömölk—Fertőszentmiklós* közötti gazdaságtalan mellékvonalon. A vonal megszüntetése alkalmával Fertőszentmiklóson a GYSEV Vezérigazgatósága ünnepséget rendezett. Ezúttal jutalmazták meg azokat, akik több évtizeden át becsülettel szolgáltak a vasútvonalon.

Celldömölk és Fertőszentmiklós között ezentúl autóbusszal bonyolítják le a forgalmat.

Méltatlanul

A nehezen meghatározható korú férfit ritkán látni józannak. Ami még szomorúbb: rendszerint vasutas egyenruhában mutatkozik a nagy nyilvánosság előtt. Számomra pedig egyenesen kínos: mivel valamiféle befolyásos embernek hisz, állandóan nekem magyarázza sérelmeit. Hogy róla azt merészelték állítani: ittasan jelent meg a munkahelyén. Meg hogy ő csak ennyi meg ennyi fizetésemelést kapott, de bezzeg „a górék felmarkolják a nagy dohányt".

Nehéz kitérni előle. Általában arra hivatkozom, hogy rohannom kell. Ez, végtére, szinte mindig igaz is.

A napokban, szokásomtól eltérően, nem hagytam rövid úton faképnél a szesztől bűzlő ismerőst.

— Kilépek a MÁV-tól — újságolta harsogva. — Elég volt.

Néhány keresetlen szóval kiállította főnökei nem minden vonatkozásban hízelgő káderlapját, majd leendő, elsősorban anyagiakban sokkal kecsegtetőbb állása előnyeit ecsetelgette. Végül, csodák csodájára, ezúttal ő köszönt el.

Elmenőben visszanéztem utána. Igen, most is vasutas egyenruhát viselt. Méltatlanul. Lehet, hogy utoljára?

Újházy

A tettek emberei

A Lokomotív brigádra mindig lehet számítani

Józsefváros állomás *Lokomotív* ifjúsági brigádja 1976-ban alakult és az idén, május elsején a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* címmel tüntették ki a kollektívát. A brigád életéről, munkájáról *Kiss Gyula* brigádvezetőt faggatom.

— *Én már csak néhány napig leszek brigádvezető* — mondja. — *A közelmúltban ugyanis előléptettek állomásfőnök-helyettessé*, s a szabályok értelmében le kell mondanom a brigádvezetői tisztségről. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a kollektívával megszakad a kapcsolat.

— Három évvel ezelőtt alakult a briád. Hogyan kezdődött a közös munka?

— Elhatároztuk, hogy elsősorban a munkahelyi légkört változtatjuk meg, barátibb, fegyelmezettebb munkakapcsolatot teremtünk. Ebben *Cserepes Józsefné* visszkereső járt az élen. A fiatalasszony nemcsak szavakkal, hanem szorgalmas, odaadó munkával igyekezett kivívni munkatársai tiszteletét. Fontosnak tartottuk azt is, hogy szolgálati helyünkön rend legyen. Rendszeresen összegyűjtöttük a pályaudvaron szétdobált papírokat, bekapcsolódtunk a KISZ-szervezet által rendezett fémgyűjtési akciókba, aztán munkaidő után áru ki- és berakodást is vállaltunk.

— Jutott-e idő a tanulásra?

— A legtöbben igyekeztünk tovább képezni magunkat. *Juhász József* például beiratkozott a tisztképző kereskedelmi tagozatára. Rá nagyon büszkék vagyunk, mert tanfolyamelső lett. Én politikai-gazdasági ismereteket oktatok a szemináriumokon. Most mindannyian *Oszlánczi István* szerelőlakatos társunkért izgulunk, aki érettségi nélkül egyetemi előkészítőre jár. Az a célunk, hogy néhány éven belül mindannyiunknak meglegyen az érettségi bizonyítványa.

A Lokomotiv brigádra mindig lehet számítani, mondták az állomás KISZ-fiataljai. Most új brigádvezető-választás foglalkoztatja őket. A terveik között szerepel a létszámuk növelése is. Soraikba azonban nem lesz könnyű bejutni, hiszen magasra emelték a mércét. Helyesen cselekedtek.

(séra)

GŐZÖSÖK HELYETT DÍZELEK

A miskolci vontatási főnökségen májusban M41-es sorozatú dízelmozdonyokat állítottak üzembe. Az új gépek a *Hidasnémeti—Ózd*, illetve a tornanádaskai személyfordulóban közlekedett 424-es gőzösöket helyettesítik.

A gőzmozdonyokon szolgálatot teljesített mozdonyvezetők egy része korszerűbb vontató járművekre kerül, a fűtőket pedig vontatási vonatkísérőként alkalmazzák a jövőben.

Egészségügy és brigádmozgalom

SZAKTUDÁSSAL, GYÓGYSZERREL, EMBERSÉGGEL

Munkaversenymozgalom a kórházakban? Első hallásra igencsak szokatlan a fülnek, hiszen a szocialista brigádoknak néhány éve még a hivatalokban sem jósoltak sok jövőt.

Az MSZMP XI. kongresszusa és hazánk felszabadításának 30. évfordulója tiszteletére kibontakozó munkaverseny mozgalom az egészségügyi dolgozók körében is nagy érdeklődést váltott ki. A budapesti és a szolnoki MÁV Kórházban 1975-ben munkamegjavító mozgalom kezdődött, amelyhez 1978-ban a MÁV Tüdőgyógyintézet dolgozói is csatlakoztak.

A gyógyítás terén önmagában a munkaköri feladatok ellátása is felelősségteljes és fárasztó. *Az orvosok, a gyógyszerészek, az ápolónők ekkor mégis többletre vállalkoztak a szakmai gyógyító-megelőző, a közegészségügyi, a szociális gondozási munka, és a munkaszervezés korszerűsítése területén.* Törekvéseik között szerepel a szakmai, a politikai, és az általános műveltség növelése, az alkotó munka megbecsülése.

Eredményeiket nem mindig lehet — de nem is célszerű — a számok tükrében értékelni. Ki képes kifejezni százalékban azt, ha egy magatehetetlen beteg homlokáról letörlik a verítéket. Ha a nővér éjszaka csendben megáll a betegágy mellett, és a gyógyulásra váró érzi biztató, megnyugtató tekintetét. Ha a pohár víz mellé néhány kedves szót is kapnak a bent fekvők. *A betegek számára fél gyógyulást jelent, ha a kórházban jó a légkör, ha kedvesek az ápolók, ha bízhatnak az orvosban.*

A mozgalmat a helyi szakszervezeti szervek szervezik. Rendszeresen és gondosan állítják ösze a vállalásaikat segítő szempontokat: *egységes rendszert dolgoztak ki a vállalások értékelésére, a brigádmunka rögzítésére.* A kollektívák vezetői többségükben fiatal orvosok, ápolónők. A mozgalom keretében szép eredményeket értek el: *javult a munkahelyi légkör, az osztályok munkakapcsolata.* Észszerűbbé vált a munkaerőfoglalkoztatás, betegség, szabadság, társadalmi elfoglaltság esetén a helyettesítések megszervezése.

Az egyes osztályok újszerű munkakapcsolata kiszűri a kettős vizsgálatokat. Arra törekszenek, hogy a beteget minél kevesebb felesleges izgalomnak tegyék ki, gyógyulásukat minél előbb elősegítsék. *A hozzátartozókat tájékoztatják az eltávozó beteg helyes életmódjáról, táplálkozásáról.* A gyógyszerfelhasználásnál is törekszenek az észszerű takarékosságra, figyelik a szavatossági idő lejártát, a fölös készleteket átirányítják.

Az anyai hivatás, a gyermekáldás, a családok egyik legszentebb célja. Különösen az első terhesség jár szorongással, félelemmel. A terhesgondozó a vizsgálatok, a felvilágosító munka mellett *kismama fórumokat szervez*, amelyen orvosi, gyógyászati — de a GYES-re vonatkozó jogi — problémákra is választ kapnak az érdeklődők.

A gyógyításnál a munkamegjavító mozgalom közösségformáló ereje döntő. A hárrom kórház 86 brigádjának 1542 tagja van. A tavalyi teljesítmények alapján 21-en a *Példamutató dolgozó* címet kapták meg, 18 kollektíva pedig a *Példamutató közösség* érmét nyerte el.

Nagy Zoltán

Kommunista műszak

A MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség társadalmi és gazdasági vezetőinek kezdeményezésére május 19-én kommunista műszakot tartottak a főnökség dolgozói. Az üzem központjában, és a telephelyeken *összesen 416-an végeztek társadalmi munkát.* A legtöbben szereléssel, kábelfektetéssel és árok betakarással foglalkoztak.

A kommunista műszakért kapott 40 ezer forintból 20 ezret a XIV. kerületi tanács kommunális számlájára fizettek be.

Kommunista szombat Szegeden

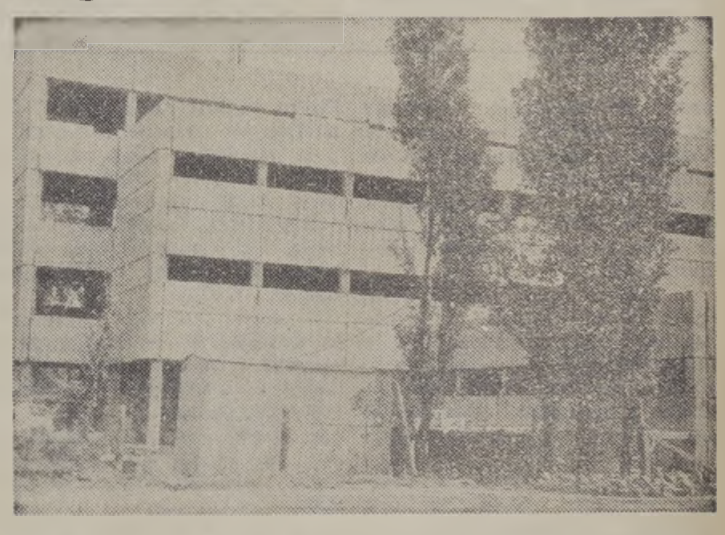
Társadalmi munka a gyermekekért

A nemzetközi gyermekév alkalmából a szegedi biztosítóberendezési fenntartási főnökség dolgozói május 5-én *kommunista szombatot tartottak.* A főnökség — az igazgatóság egész területére kiterjedő — munkahelyein 355-en álltak munkába. A nyolcórás műszak alatt beruházási és nagyjavításos munkákat, valamint megrongálódott berendezések helyreállítását végezték el. Az ezért járó 94 ezer forint munkabéreket a *Gyermekszolidaritási Alap* számlájára ajánlották fel.

Mint a BFF-en elmondották, az utóbbi tíz évben nem volt ilyen sikeres kommunista műszakjuk.

A körzetesítés eredménye:

Cegléden nincs munkaerőhiány



Befejezéshez közeledik a ceglédi szociális épület építése
(A szerző felv.)

Cegléd állomáson — az 1978. január elsején bevezetett körzetesítés óta — nincs munkaerő gond. A Vecséstől Abonyig tartó körzetben sem váltókezelő, sem forgalmi szolgálattevő hiány nincs. Az elmúlt év vége óta ezen a vonalon már kirendeltekre sincs szükség.

— *A körzetesítés óta mindenkinek ki tudjuk adni a szabadságát* — mondja Nagy Sándor állomásfőnök. — *Megszüntettük a huszonnégy órás szolgálatokat is.* A munkaerőt oda irányítjuk, ahol a legnagyobb szükség van rá. Az állomás forgalma hamarosan növekszik, mert nemrég kezdte meg a termelést az újonnan épített ceglédi Fűrész és Hordóüzem, amelynek öt iparvágánya van. Naponta 15 kocsit raknak meg, többnyire külföldre irányuló áruval.

A hantházi vonal szanálása óta 8—10 kocsival többet raknak meg az állomáson. Napi egy-két vagonnal emelkedett a hulladékvas-szállítás is.

— Az elkövetkező másfél év sok gondot okoz majd — folytatja az állomásfőnök —, mert a Cegléd—Kinkunfélegyháza—Kiskunhalas közötti vonalon villamosítás miatt hosszan tartó vágányzárak lesznek. A villamos felsővezeték-építési főnökség és a szegedi igazgatóság mindent megtesz annak érdekében, hogy a forgalom zavartalan legyen, *ám az egyvágányú pályán a leggondosabb szervezéssel sem lehet úgy megoldani, hogy ne adódjanak elő néha torlódások.*

Cegléd állomáson hamarosan megkezdik a peronok betonozását, készül az új szociális épület is. Az új létesítményben a mosdókon, zuhanyozókon és fekete-fehér öltözőn kívül lesz egy orvosi rendelő és egy 300 adagos konyha is, étteremmel együtt.

A felvételi épület fűtését sajnos, még nem tudták elkészíteni, pedig 1970-ben kezdtek hozzá egy gázkazán beszereléséhez. Egy 411-es sorozatú mozdony termeli a gőzt, a környező lakók és a mi bosszúságunkra. Ez a korszerűtlen fűtés negyedévenként 800 ezer forintba kerül.

Séra Sándor

Jelenkori népvándorlás (1)

A vendégmunkás olcsó munkaerő

Több mint két évtizede egymillió feletti azoknak a felnőtteknek a száma, akik munkát keresve, évente átlépik a különböző európai országok határait.

Ellentétben a második világháborút megelőző és az azt követő tíz évvel, napjainkra Európa mind a belső (Dél-Európából az Északra fekvő országok felé irányuló), mind a külső (főleg az Észak-afrikai országokból, Törökországból és Jugoszláviából Európába irányuló) munkaerővándorlásnak a legjelentősebb területévé vált.

A „népvándorlás" okai

Ez a jelenkori „népvándorlás" az állammonopolista kapitalizmus viszonyai között főleg a termelőerők koncentrációjának és nemzetközivé válásának, a nagy fejlődésbeli különbségeknek, valamint a világ egyes részeiben uralkodó kolonialista és neokolonialista kizsákmányolásnak a következménye. De következménye a nyugati kormányok által gyakorolt politikának is, amelyet a munkáltatók ösztönzésére — azok érdekeinek megfelelően — folytatnak a beruházások monopolista koncentrálásával a fejlett ipari bázissal és kedvező infrastruktúrával rendelkező területeken.

Ez a politika csak súlyosbítja e területek problémáit és tovább mélyíti a különböző országok fejlődése közötti egyenlőtlenséget.

A tőkések számára a vendégmunkások egyrészt olcsó munkaerőt jelentenek, mert elősegítik a munkaerőpiacon folyó verseny fokozódását és sajnos elég gyakran gyengítik a munkásosztály egységét. Másrészt olyan „rugalmas" bérmunkás tömeget jelentenek, akiktől különösebb nehézség nélkül lehet megszabadulni, akadálytalanul átirányíthatók egyik területről a másikra, könnyebben manipulálhatók, mint abban az országban, ahonnan jöttek, (főleg ha szezonmunkások) *ezért mindig is könnyebb kizsákmányolásuk.* A munkáltatók azért sem akarnak megválni tőlük, mert munkaeszköznek tekintve őket, üzemüket nem kell modernizálni vagy automatizálni, amely azonkívül, hogy költséges beruházást igényel, szakképzett, tehát drágább munkaerő alkalmazására kényszerítené őket.

Természetesen az utóbbi években a munkanélküliség súlyosbodása miatt történtek változások a nyugati bevándorlási politikában. Egyes tőkés országokban azt kívánták elérni, hogy csökkenjen a külföldi munkaerő bevándorlása azokra a helyekre, ahol a legtöbb elbocsátás volt.

Végül is a külföldi munkaerő általános foglalkoztatása a nyugat-európai gazdaság munkaerő struktúrájának tartós faktorává vált.

A vándormunkásnak nincsenek jogai

A vándormunkások élet- és munkakörülménye országonként és földrészenként eltérő és függ a bevándorlás formájától (időszaki, állandó, szezonális vagy engedély nélküli), az érvényben levő törvényektől, a kormánypolitikától a lakosság külföldiekkel szembeni magatartásától és végül a gazdasági helyzet alakulásától.

Az engedély nélkül bevándorlók élnek a legnehezebb körülmények között. Semmilyen joggal nem rendelkeznek abban az országban, ahol dolgoznak és a munkáltatók jól tudják, hogyan használják ki hátrányos helyzetüket.

Ami a szezonmunkásokat illeti — bár helyzetük viszonylag jobb mint az engedély nélkül bevándoroltaké —, életkörülményeik kedvezőtlenebbek mint az időszaki vagy az állandó vándormunkásoké.

A szezonmunkások nem hozhatják magukkal családjukat és lakást sem bérelhetnek. Munkaterületüket, sőt néha még munkaadójukat sem választhatják meg szabadon. *Nem részesülnek semmiféle társadalombiztosítási juttatásban,* mivel csak korlátozott időtartamú tartózkodási engedélyük van. Kötelesek adót fizetni, ugyanakkor nem használhatják a szociális létesítményeket. A munkáltatók mindössze 24 órás előzetes értesítés után felmondhatnak nekik.

A vándormunkások többsége szakképzetlen. Csak ritkán érhetnek el magasabb beosztást, mint a szakképzett munkások. Egyébként a munkáltatóknak — akik azért alkalmaznak vándormunkásokat, hogy ne kelljen üzemüket modernizálni — semmilyen érdeke nem fűződik ahhoz, hogy szakmai képzésüket biztosítsák.

A vándormunkások életkörülményeivel kapcsolatos nehézségek természetesen társadalmi helyzetükből fakadnak. Egy család kivándorlása rendszerint magának a dolgozónak az elutazásával kezdődik. Ez a helyzet azért előnyös a munkáltatónak — aki ezeket az „újoncokat" általában egy helyen szállásolja el —, mert utaztatás címén hatalmában tartva az érdekelteket, állandó függő viszonyban vannak tőle. Nem ritkaság, hogy 8 dolgozó lakik egy 4 ágyas szobában, egymást felváltva.

Drákói rendszabályok a munkásszállásokon

A legális szálláshelyek — mind a kivándorolt családoké, mind pedig a nőtlen dolgozóké — elszigeteltségükkel, nyomorúságos körülményeikkel jellemezhetők, amely a bevándoroltakban erősíti az elszigeteltség érzését. *Ezek az egészségtelen, kényelmetlen és rosszul felszerelt szállások drákói rendszabályaikkal inkább szigorított laktanyákhoz hasonlítanak.*

A bevándoroltak gyermekeinek helyzetét illetően, ugyancsak számos, nagyon is összetett probléma merül fel. Közülük legjelentősebb gond iskoláztatásuk, főleg azoknál, akik csak hazájuk nyelvét beszélik. Ezzel egyidejűleg mindig fennáll annak a kockázata is, hogy nemzeti kultúrájuk feledésbe merül.

Egészségileg a vándormunkásoknak nem csupán a magukkal hozott trópusi betegséggel kell szembenézniük, hanem az új helyükön „szerzett" betegségekkel, többek között a tüdőbajjal, valamint a beilleszkedéssel járó megrázkódtatásokkal: *a gyökértelenség érzésével, a nosztalgiával és az előre nem látott nehézségek okozta sokk hatással.*

Az üzemi baleseteket tekintve azok nagy aránya figyelhető meg a vándormunkások körében. Különösen jellemző ez az építőiparban, ahol legnagyobb a vándormunkások száma, mert itt az üzemi balesetek egyébként is jóval gyakoribbak, főleg az elégtelen biztonsági előírások miatt.

Ha a vándormunkások élet- és munkakörülményeit nyomorúságosnak nevezzük, *akkor az engedélynélkül bevándorlóké még kegyetlenebb.* Itt nem csupán azokról van szó, akik turista vízummal érkeztek az országba és anélkül, hogy tovább maradásukat rendezték volna ott maradtak munkát keresni, hanem — és főleg — azokról is, akik a rabszolgakereskedelem határait súroló bűnszövetkezetek útján kerültek valamelyik országba. *Ez a probléma nem csupán Európában létezik, hanem az Egyesült Államokban is, ahol 12 millióra becsülik az engedély nélkül ott tartózkodók számát.* Valójában a vízum nélküliek már szinte állandó elemévé váltak az USA munkaerő összetételének és gazdaságának. Az országban dolgozóknak ez a kategóriája van a legkedvezőtlenebb helyzetben. *Teljes mértékben a munkáltatótól függenek és semmilyen védelemben nem részesülnek a szakszervezetektől.* Sőt, az AFL—CIO ezeket a dolgozókat vádolja, hogy főleg a gazdasági válság periódusaiban ők az elbocsátások okozói.

Dél-Afrikában tragikus a helyzet

A vándormunkások létfeltételeit elemezve nem lehet mellőzni a dél-afrikai apartheid rezsimben élő vendégmunkások tragikus helyzetét. *Közel félmillió bevándorolt szenved a kettős kizsákmányolástól;* egyrészt úgy, mint minden vándormunkás bárhol a világon, másrészt a faji megkülönböztetésből eredően, amelynek az ország fekete bőrű dolgozóin kívül áldozatai azok is, akik Malawiból, Botswanából és Lesothoból jönnek. Ennek a munkaerőnek a fokozott kizsákmányolása, a valóságos rabszolgaság viszonyai között, forrása a multinacionális társaságok dél-afrikai leányvállalatai hatalmas profitjának. *A többségében segédmunkás dolgozók bére a réz-, az arany- és a gyémántbányákban majdnem hússzor kevesebb, mint az európai származású bányászoké.*

A jelenlegi dél-afrikai törvények megtiltják a fekete bőrű dolgozóknak, hogy szabadon letelepedjenek, munkahelyet választhassanak vagy a városok ipari övezetében kereshessenek munkát. Családjukat tilos magukkal hozni és „legénységszállásokon" helyezik el őket, olyan embertelen körülmények között, mint egykor a gályarabokat.

Az amerikai imperializmus, hogy megszilárdítsa hatalmát a közép-keleti olajforrások felett, új csatához folyamodott a vándormunkások kérdésében.

Kihasználva az arab félsziget olajtermelő országainak munkaerő hiányát *(Szaud-Arábia, Kuvait, Bahrain, Katar, Arab Emirség stb...)* és félve az arab országokból érkező azon dolgozók számának növekedésétől, akik egyre jobban tudatában vannak nemzeti és osztályérdekeik azonosságának, az imperialista hatalmaktól támogatott amerikai társaságok munkaerőt kezdtek szállítani az említett országokba. *Jelenleg 80 000 toborzott dél-koreaiból 70 000 Szaud-Arábiában és 6000 Kuvaitban dolgozik.*

Ugyancsak az arab félsziget olajtermelő országaiban dolgozik még *40 000 vendégmunkás Tajvanról, Thaiföldről és a Fülöp-szigetekről,* amelyeknek kormányai hűséges szövetségesei az amerikai imperializmusnak.

Baranyai Zoltán

(Folytatjuk)

NEMZETKÖZI ÉLET

Japán és jugoszláv delegáció tanulmányozta szakszervezetünk munkáját

Szakszervezetünk vendégeként május 14—20-ig három tagú japán vasutas szakszervezeti delegáció tartózkodott hazánkban. A delegációt KIYOMI KATSUMATA, a japán vasutas-szakszervezet kutatóintézetének igazgatója vezette. Tagjai voltak: SHOJI IIOA, a tokiói Ohi járműjavító üzem szb elnöke és TSUGIO KURASHIGE, a tokiói villamos vasutak szb elnöke.

A japán delegációt egyhetes magyarországi tartózkodása alatt zsúfolt program várta. Így lehetőség nyílt arra, hogy betekintsenek a vasút és a vasutasszakszervezet életébe. *Szolnokon* például megtekintették a személy- és teherpályaudvart, a járműjavítót és szociális létesítményeit, a MÁV Kórházat, majd este a csomópont művelődési intézményét.

A következő napokban a Balaton mentén levő létesítményekkel ismerkedtek a vendégek. Elsőnek szakszervezetünk *balatonkenesei oktatási központját, majd a balatonboglári családos üdülőt tekintették meg.* Balatonboglár után *Keszthely,* majd *Hévíz* következett. Hévízen megnézték a gyógyfürdőt és a MÁV Szanatóriumot. Délután pedig útban *Balatonfüred* felé, rövid időt töltöttek a *tapolcai Batsányi Művelődési központban.* Végül Füreden, az Általános Biztosító Egyesület üdülőjének megtekintésével ért véget a kétnapos balatoni program.

Találkoztak és kicserélték tapasztalataikat a vendégek szakszervezetünk vezetőivel és fogadta őket *Timmer József,* a SZOT titkára is.

Kiyomi Katsumata, a delegáció vezetője, aki 1970-ben, a SZOT vendégeként járt már hazánkban a következőképpen foglalta össze a látogatás tapasztalatait.

— Kilenc évvel ezelőtt, amikor először jártam Magyarországon, május 1. alkalmából hívtak meg, de az ünnep után a főváros és néhány nagyobb vidéki város nevezetességeivel is megismerkedhettem. *Örömmel tapasztaltam, hogy országuk nagy fejlődésen ment keresztül. Mindenütt sok új lakás épül. Nekünk az is feltűnt, hogy a városokban mindenütt megőrzik, karbantartják a régi, ma már műemléknek számító épületeket. Nagyon tetszettek az üdülők és a szanatóriumok is.*

Koszorús Ferenc főtitkár üdvözli a japán delegáció vezetőjét

Arra a kérdésünkre, hogyan értékeli a japán vasutasszakszervezet ez évi tavaszi harcát, a következő választ kaptuk:

— *Nem járt teljes sikerrel.*

A jugoszláv delegáció a vasutas-szakszervezetben (Skoda László felvételei)

Az államvasutak és a tőkés vállalkozók csak a bérköveteléseknek tettek eleget. Az állami vasutak alkalmazottai 5,45, a magánvasutaké 5,8 százalékos béremelést vívtak ki. Nem léptünk viszont előbbre a társadalombiztosításban. Sajnos, a szakszervezetek nem tudtak megegyezni a különböző pártok vezetőivel. S ez a tőkéseknek kedvezett.

Ha figyelembe vesszük, hogy Japánban *1 millió 300 ezer a munkanélküliek száma,* s a nők is rosszabb körülmények között dolgoznak és azonos munkáért kevesebb bért kapnak, mint a férfiak, van miért harcolniok a japán szakszervezeteknek.

Május 21-től 25-ig a vasutas-szakszervezet vendége volt *Luka Markek,* a jugoszláv közlekedési dolgozók szakszervezetének elnökhelyettese és *Hafizademi Abdurrahim,* a rigómezei vontatási főnökség igazgatója.

A küldöttség tanulmányozta többek között szakszervezetünk szervezeti felépítését, az üzemi és munkahelyi demokrácia formáit, a magyar vasút fejlesztésének terveit, a dolgozók élet- és munkakörülményeit. A gazdag program lehetővé tette mindezek megismerését. Ellátogattak többek között a GANZ-MÁVAG Mozdony- és Vagongyárába, találkoztak szakszervezetünk titkáraival, akik a szakszervezeti munka aktuális feladatairól tájékoztatták a vendégeket. Fogadta a küldöttséget *Koszorús Ferenc* főtitkár is, akivel a két szakszervezet együttműködéséről, a szakszervezeti mozgalom időszerű kérdéseiről beszélgettek és kölcsönösen tájékoztatták egymást a legfontosabb tennivalókról.

Fogadta jugoszláv vendégeinket *Debkumar Ganguli,* a közlekedési szakszervezetek nemzetközi szövetségének főtitkára is.

Az ötnapos itt-tartózkodás során megtekintették Szolnok állomást, és eszmecserét folytattak az állomás szakszervezeti bizottságának titkárával. Ezután ellátogattak a debreceni igazgatóságra és a területi bizottságra. Megismerkedtek az igazgatóság irányító és szervező tevékenységével, valamint a területi bizottság munkájával. A vendégeket különösen a bizalmiak jog- és hatásköre, a bizalmi küldöttértekezletek szerepe, jogköre, gyakorlati jelentősége érdekelte. A debreceni vontatási főnökségen elismeréssel szóltak a szociális létesítményekről és nagy érdeklődéssel tanulmányozták a vezénylési rendet, a szolgálati és távolléti órák alakulását, a dolgozók bérezési rendszerét, a munkavédelmet.

Hajdúszoboszlón a szanatóriumi beutalás, az utókezelés gyakorlatát tanulmányozták.

BARÁTI TALÁLKOZÓ

a Győzelem Napja alkalmából

A *Landler Jenő járműjavítóban* évek óta hagyomány, hogy a fasizmus felett aratott győzelem napját, május 9-ét együtt ünneplik meg a hazánkban ideiglenesen állomásozó egyik szovjet katonai alakulat képviselőivel. A műsorral egybekötött találkozón az üzem gazdasági és társadalmi vezetőin kívül részt vett *Nagy Károly,* a Vasúti Főosztály Pártbizottságának titkára és *Kardos Tibor,* a járműjavító szakosztály vezetője.

Képünkön *Sebestyén József,* a járműjavító pártbizottságának titkára pohárköszöntőt mond.

A jugoszláv partizánvasutak

Időszaki kiállítás a Közlekedési Múzeumban

Jugoszlávia felszabadított területein már 1941 júniusában, a felkelés első napjaiban megkezdték a partizánvasút szervezését. A *Népi Felszabadító Hadsereg Vasútja* a maga nemében egyedülálló jelenség volt a második világháború idején. A lelgázott Európában még hatalma teljében dúlt a hitleri hadsereg, amely ellen éppen az a kitűnően megszervezett, mintegy 1000 kilométer hosszú, *Észak-Szlovéniától Horvátországon, Szlovénián* és *Bosznia-Hercegovinán* át *Dél-Macedóniáig* terjedő vonalon működő vasút nagy mértékben segítette győzelemre a jugoszláv nép szocialista forradalmát.

A *Közlekedési Múzeum,* időszaki kiállítási termében, *A jugoszláv partizánvasutak 1941—1945* címen mutatja be a *Zseleznicski Muzej* — Belgrádi Vasúti Múzeum — kiállítását. Az ünnepélyes megnyitóra — lapunk zárta után — június 1-én, pénteken délelőtt 11 órakor került sor. A kiállítás mektekintését mindenekelőtt a vasutas szocialista brigádok figyelmébe ajánljuk.

A vasutassport élő lexikona

A régi ismerős amolyan nyughatatlan lélek. Mágnesként vonzzák a sportesemények. Tavasszal, ősszel a foci tartja bűvkörében, télen a Ferencvárosi Vasutas csarnokában folyó teremkézilabda-bajnokság elmaradhatatlan vendége.

A hatvan-egynéhány esztendős férfi a vasutassport két lábon járó élő lexikona. Évekre visszamenőleg emlékszik rangadókra, gólokra, helyzetekre, edzőkre, játékosokra. Nélküle szinte el sem akarják kezdeni a BVSC, a Törekvés, a Fer. vasutas meccseit.

Újházy

Kitüntetés MHSZ-munkáért

A honvédelmi nevelő- és szervezőmunkában elért, több éves kimagasló eredményéért *Berendi Tibort*, Budapest—Ferencváros állomásfőnökét az MHSZ Kiváló Munkáért érem arany, *Krecska Jánost*, a csomóponti pb szervező titkárát bronz fokozattal tüntették ki. *Falusi Géza* állomásfőnok-helyettes főtitkári dicséretben, *Szabó József* vezető váltóőr és *Molnár László* lövészklub titkár MHSZ Eredményes Munkáért kitüntető jelvényben részesült, míg *Tóth Zoltán* forgalmi szolgálattevő az MHSZ budapesti titkárának elismerését érdemelte ki.

A kitüntetéseket *Amfer István*, a IX. kerület MHSZ titkára adta át.

CSILLAGTÚRA BARANYÁBAN

A *Vasutas Természetbarát* társadalmi szakbizottság május 5—7. között rendezte meg baranyai csillagtúráját, melynek központja a pécsi camping volt. Az első napon 18 vasutas természetjáró szakosztály 90 tagja ismerkedett Pécs város nevezetességeivel.

Másnap a barcsi védett ősborókásban tettek gyalogtúrát és utána Szigetvárra látogattak el. Vasárnap autóbuszos túrán vettek rész: *Pécs—Siklós—Nagyharsány—Villány alkotóbánya kiállítás—Mohács csatatér emlékkert, valamint Mohács—Pécsvárad—Meseknádasd—Pécs útvonalon.*

Hétfőn a Mecsek hegység pécsi oldalán kisebb gyalogtúra zárta a négynapos túrát.

Phenjani hétköznapok, ünnepnapok

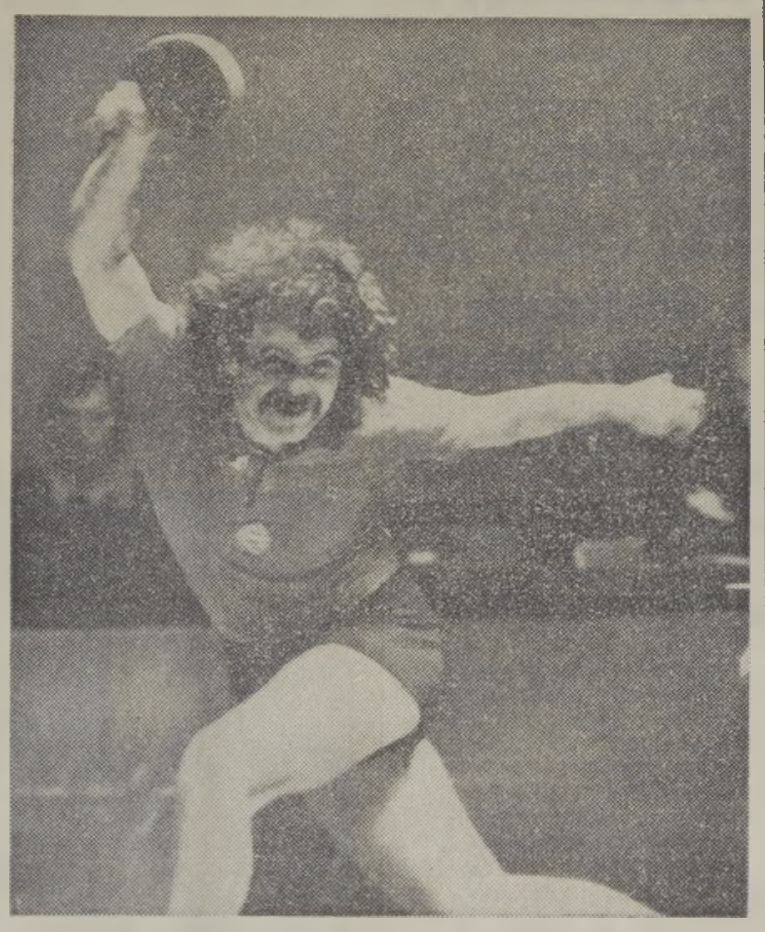
Gergely és Takács (BVSC) a világbajnok asztalitenisz-csapatban

Egy távoli országba eljutni még ma is különleges esemény, pedig soha nem volt olyan nagy a turizmus, mint mostanában. A sportolók viszont —, s több esetben a tudósítók is —, kedvezőbb helyzetben vannak, mert hol erre, hol arra a világbajnokságra, nemzetközi találkozóra utazhatnak Európán túl is. Az asztaliteniszezők pedig igazán nem panaszkodhatnak mert például a *nagoyai* (1971) és *calcuttai* (1975) világbajnokság után az idén *Phenjanban*, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság fővárosában volt a sportág „csúcstalálkozója". S a tekintélyes számú magyar küldöttségben *Gergely Gábor* és *Takács János* személyében a vasutas sport, a BVSC képviselőit is megtalálhattuk, s *Berczik Zoltán*, a válogatott vezető-edzője is régebben a mi „nagy családunkhoz" tartozott. E sorok írója pedig ugyancsak ott volt, átélte a phenjani hétköznapokat, ünnepnapokat. Mert mi magyarok többször is „ünnepnapokat" ülhettünk, egy-egy szép siker, kimagasló eredmény, világbajnoki csapatgyőzelem után.

— Négy évvel ezelőtt Calcuttában a párosban Jónyer Istvánnal már világbajnok voltam, de a mostani csapatelsőség egészen más! — mondta beszélgetésünk alkalmával *Gergely Gábor*, aki tavalyi három Európa-bajnoki aranya után most sem adta alább a legfényesebb éremnél. — *Ez a szám az egyik leghagyományosabb, legértékesebb, s erejét, tudását bizonyítja, hanem egy ország válogatottjáét. Ezért óriási az öröm, boldog vagyok, hogy tagja lehettem a győztes együttesnek.*

Gergely örülhet is, hiszen a csapatbajnoki találkozók alkalmával 19 mérkőzést játszott, s ezekből 14 végződött az ő győzelmével. A legyőzött ellenfelei között szerepel a koreai *Hong Chol*, a *Shi Chin-hao*, a kínai *Liang Ko-liang, Kua Yao-hua és Li Chen-shi*, a japán *Takashima*, nem is beszélve több európai kitűnőségről. Melyik volt a legfontosabb, a legemlékezetesebb győzelem? — kérdeztük.

— Én minden győzelemnek egyformán örülök, hiszen a sportban erre törekszik az ember —, válaszolta. — *Ezúttal viszont a legértékesebb a csapatdöntőben a Li Chen-shi elleni volt.* Hogy miért? Már 3:0-ra vezettünk, amikor Jónyer balszerencsés vereségével a kínaiak szépítettek az álláson. Nagyon fontos volt, hogy nyerjek, mert 3:2-nél még „meleg" lehetett volna a találkozó. Sikerült, s újabb nagy lépéssel kerültünk előbbre, hogy huszonhét év után megnyerjük a csapatvilágbajnokságot.



Gergely Gábor világ- és Európa-bajnok asztaliteniszező

Felejthetetlen nap, felejthetetlen percek voltak, s bár *Takács János*, a BVSC másik VB-részvevője nem jutott játékhoz a legfontosabb találkozón, ő is megkapta az ünnepélyes eredményhirdetéskor az aranyérmet.

— Nem is akarom elhinni, hogy az enyém — mondta a Szőnyi-útiak tehetséges játékosa. — *Én csak a románok ellen játszottam, igaz, mindkét mérkőzésemet megnyertem, de nagyon messze voltam a legjobbaktól.*

Takács — s ezt a világbajnokságról készült tv-film vetítése is bizonyította — legalább biztatásaival, lelkesítő szavaival igyekezett a döntőben is a csapat tagja lenni. Igaz utána két napig a hangját sem hallottuk, annyira berekedt.

Siker, nagy siker a csapatversenyben, a folytatás azonban az egyénikben és párosokban elmaradt. *Gergely a férfi egyesben ugyan eljutott a legjobb nyolc közé, de Li Chen-shi ezúttal visszavágott a csapatban elszenvedett vereségért.* Európa-bajnokunk nagyszerűen küzdött, de még érezte, hogy előtte drámai, idegtépő csatában 3:2-re nyert Shi Chin-hao ellen, s ez nagyon sok energiáját felemésztette. Takács a japánok egyik legjobbjával szemben maradt alul (Takashima 3:0-ra legyőzte), s talán csak az egyetlen szépséghiba a BVSC két játékosának a szereplésében, *hogy Gergely Európa-bajnok párjával, a csehszlovák Orlowskival nagyon hamar kiesett...*

Phenjan először rendezett világbajnokságot, még egyetlen más sportágban sem volt hasonló esemény házigazdája. A barátságos koreai nép mindent megtett, hogy méltó körülményeket teremtsen fővárosában, s annak 20 ezernél több nézőt befogadó sportcsarnokában. Nagyszerűen vizsgáztak, koszönet érte.

Kozák Mihály

HÍREK

Pihenőpark a Duna partján

A Hámán Kató vontatási főnökség *Münnich Ferenc* szocialista brigádja május 1-re pihenőparkká alakította a népszigeti vízmű melletti elhanyagolt, bozótos vasúti területet. A társadalmi munkába bekapcsolódott a főnökség több dolgozója is. *Így született meg a Duna partján a pihenőpark*, ahol a farönkökből ácsolt asztalok, székek, szalonnasütő várja a vasutasokat.

A pihenőparkban tervezett majálist elmosta ugyan az eső, de a dolgozók azóta már nagyon megkedvelték ezt a hangulatos ligetet.

— Nyugdíjasok taggyűlése. A nagykanizsai csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas tagcsoportja május 19-én a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában tartotta taggyűlését, amelyen majdnem kétszázan vettek részt. Az elmúlt időszak eseményeiről, a csoport munkájáról **Hunyadi Mátyás** elnök tájékoztatta a résztvevőket. A tanácskozást baráti beszélgetés, zenés szórakozás követte.

— Kiállítás. Május 21-én a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban kézimunka kiállítást rendeztek, amelyen a díszítőművészeti szakkör vasutas tagjainak 150 alkotását mutatták be.

— A gyermekekért. A szolnoki MÁV kórház nőgyógyászati osztályának dolgozói egy napi keresetüket ajánlották fel a nemzetközi gyermekév alkalmából nyitott szolidaritási alapra.

— Tűzoltó verseny. Május 12-én és 13-án Budapesten rendezték az országos Ifjú Gárda tűzoltó versenyt, amelyen a vésztői vontatási főnökség önkéntes tűzoltó csapata harmadik helyezést ért el.

— Vasutasok Nyíregyházáért. A nyíregyházi vontatási főnökség dolgozói a „háromszázperces akció" keretében több mint ezer óra társadalmi munkát végeztek a közelmúltban. A Ságvári telepen levő ABC áruház közelében tereprendezést végeztek, segítették a játszótér építését, majd a felüljáró két oldalán rendezték a terepet és az árkokat és a csatornákat is kitisztították.

— Tanulmányi verseny. A közelmúltban Miskolcon rendezték a vasúti szakközépiskolások diákjainak szakmai versenyét. A legeredményesebbek a szegedi vasutas szakközépiskola diákjai voltak. **Csatári József** második, **Kávai József** harmadik, **Molnár Mária** ötödik helyezést ért el a forgalmi tagozatosok kategóriájában.

Közlemény

Június 4-től, előreláthatólag szeptember 11-ig a *Szerencs—Nyíregyháza* vonalon pályafelújítási munkák miatt hétfőn 8 órától pénteken 15 óráig négy személyszállító vonat kivételével valamennyi személyvonat utasforgalmát *Tarcal és Nyíregyháza között átszállással, vonatpótló autóbuszokkal bonyolítják le.* A vonatpótló autóbuszok menetrendje eltér a menetrendben hirdetett közlekedési adatoktól és emiatt kisebb késések is előfordulnak. Az autóbuszok útvonala megegyezik a közúti forgalommal. A vonatpótló autóbuszok megállási helyéről az utazóközönséget hirdetmény útján értesítik. A vonatpótló autóbuszokon a vonatra váltott jegyek érvényesek.

— Komunista szombat. A Járműjavítók Üzemszervezési és Munkaerőgazdálkodási Technológiai Irodájának szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kommunista szombatot szervezett. A dolgozók munkahelyük takarításával és a műszaki dokumentációk rendezésével foglalkoztak. A kommunista műszakért járó mintegy tizezer forintot a nemzetközi gyermekév szolidaritási számlájára fizették be.

Tapolcai nyugdíjas klub

Előadás Indiáról

Indiában jártam! címmel érdekes előadást tartott a tapolcai Batsányi János Művelődési Központ színháztermében, a „Nyugdíjas klub" tagjai részére *dr. Mihály György* járási tisztiorvos. Ez a vasutasok által kezdeményezett klub hároméves, s igen sok előadást rendezett már eddig is. Ilyen hosszú, kétórás előadás viszont még nem volt — de ilyen értékes sem.

Dr. Mihály György részletességgel szólt e hatalmas, ázsiai országról, hogy azoknak is tudott újat, érdekeset mondani, akik útleírásokból, újságokból egyet-mást ismertek India múltjáról, jelenéről.

Az előadást *Ertli Olga* népművelő vezette be.

Bognár Károly

BFF-vándorkupa

Celldömölkön maradtak a serlegek

A szombathelyi biztosítóberendezési fenntartási főnökség gazdasági és társadalmi vezetői szellemi- és sportvetélkedők évenkénti szervezését határozták el. A verseny fődíjául egy-egy kupát ajánlottak fel az eredményes résztvevőknek.

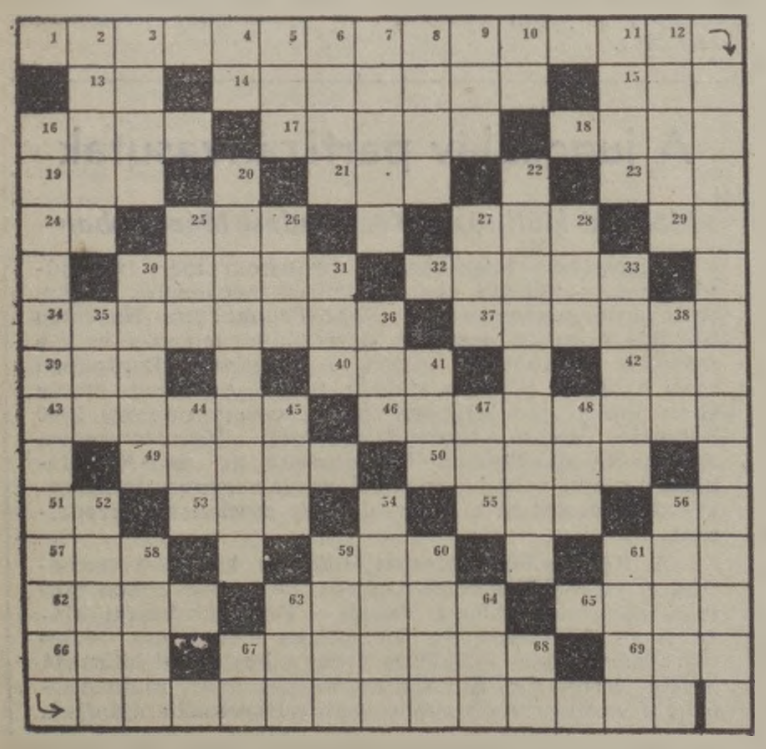
Első alkalommal május 5-én, *Celldömölkön került sor a vetélkedőre.* Délelőtt az állomás új szociális épületében a főnökség öt szolgálati helyének hat-hat tagú csapata szellemiekben mérte össze képességeit: *politikai, művészeti, sport és nagy részében szakmai kérdésekre kellett választ adniok.* Délután pedig a vasutas pályán kispályás labdarúgó-mérkőzéseket játszottak.

A szellemi vetélkedésben és a kispályás labdarúgásban — híven a kifráshoz — különkülön került sor eredményhirdetésre. *A két kupa a BFF celldömölki üzeménél maradt ideiglenes megőrzésre.* A helyiek győztek ugyanis a szellemi összecsapáson és a labdarúgó tornán is. A vetélkedő második helyezettje a szombathelyi központi javítóműhely brigádja lett. Labdarúgásban a második helyet a tapolcaiak harcolták ki, megelőzve a bronzérmes veszprémieket.

Sz. Jakab István

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI. Benczúr utca 41.
Telefon városi: 329—872.
üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII. Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: dr. Sutb Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
79—2284 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Fontos követelmény az ügyfelekkel foglalkozó vasutasoknál. 13. Rag. 14. Női név, és zenedarab nyitánya. 15. Idegen összetételekben légi. 16. Folyó Szibériában. 17. 1707-es országgyűlés. 18. Egyik flatal városunk lakója. 19. Kor, időhatár (latin). 21. Állóvíz. 23. Menyasszony. 24. Japán társasjáték. 25. Világtalan. 27. Tajték. 29. Az arzén vegyjele. 30 Időpont. 32. Kubai tenger. 34. Kistehetségű utánzók 37. Európai főváros. 39. Latin nem. 40. Maró folyadék 42. Hatalmas termetű kutya. 43. Betegség. 46. Tengeri nimfa a görög mitológiában. 49. Lép a sakkban 50. Szerep a Bánk bánban. 51. Juttat. 53. Vízi állat. 55. Német Demokratikus Köztársaság. 56. A protaktinium vegyjele. 57. Neves olasz futballkapus. 59. Vissza: becézett apu. 61. A hegedű tartozéka. 62. Svéd folyó 63. Muskotály-féle. 65. Isten németül 66. A Tisza mellékfolyója. 67. Fúvós hangszer 69. Kevert vár.

Függőleges: 2. ... Amerika. 3. Afrikai állam (fon). 4. Igekötő. 5. Férfinév. 6. ... Lisa. 7. Ez a dal. 8. Melegen tálalt mártás. 9. Érinti. 10. A szamarium vegyjele. 11. Gríz. 12. Vízi állat. **16. Ez is a vízszintes 1-gyel kapcsolatos.** 20. Honvédség. 22. Olasz szabadsághős. 25. A Dunába ömlik. 26. Ilyen halmok találhatók az Alföldön. 27. Számnév. 28. Birtokol. 30. Bútordarab. 31. Ruhát tisztít. 33. Osztrák fürdőhely. 35. Divatos zene. 36. Kagyló fele. 38. Visszza: elektromos töltésű anyagi részecske. 41. Fémes elem. 44. Szeszes ital. 45. Község Vas megyében. 47. A vízszintes 50. vége. 48. Tartó. 52. Bútoráruház. 54. Nem mezőgazdasági. 56. Hevenyészett lakhely. 58. ... citas, vadság, kegyetlenség 59. Cári leirat. 60. Éppenhogy. 61. Kérdőszó. 63. Sakál, a végek nélkül. 64. Testének összekötő szalagja. 67. Ohajtó szó. 68. Névelő.

Beküldendő a vízszintes 1 és függőleges 16.

Beküldési határidő: 1979. június 22.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szakosított üzemorvosi rendelők. A munkahelyi rehabilitáció.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 9. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szalai Ferencné, Vép, Arany J. u. 17. sz. 9751: Asbóth Katalin, Szombathely, Barátság u. 20. sz. 9700; Budai Antalné, Bicske, Ady E. u. 30. sz. 2060; Gelencsér Lajos, Göd-alsó, December 8 u. 11. sz. 2131; Kovács Csilla, Tata, II. Jázmin u. 34/a. sz. 2890.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti két szoba konyhás MÁV bérlakásomat hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet hétfő, szerda, péntek 15—16 óra között. Kollár István Budapest, VII. Landler J. út 6. sz. II. 37.

Elcserélném a „nyolcházban" levő második emeleti egy szoba összkomfortos, gázfűtéses lakásomat hasonló minőségű tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Külső kerület is érdekel. Molnárné Németh Ilona, Budapest, VIII. Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 48.

Elcserélném budai kettő szoba összkomfortos vállalati bérlakásomat három vagy ennél nagyobb tanácsi, egyéb (nem vasúti) lakásra megegyezéssel. Érdeklődni: Szenes, Budapest I. Avar u. 2/B.

Elcserélném váci egyszoba, komfortos, kertes, különbejáratú napfényes MÁV bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Cím: özv. Moravecz Vilmosné, 2600 Vác, MÁV-telep 26.

Elcserélném budai egy szoba összkomfortos, földszintes MÁV-lakásomat hasonló budai nagyobbra, megegyezéssel. Tanácsi is érdekel. Érdeklődni lehet személyesen, vagy levélben: Csesznok József, Budapest Avar u. 2/B. 1016.

Elcserélném szolnoki másfél szobás, 36 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni lehet: 220—660/437, vagy 01+33—18 telefonszámon.

Elcserélném vasutas dolgozóval Dunaharaszti vasútállomáshoz közel lévő kétszoba komfortos lakásomat, melyhez kert és gazdasági udvar tartozik, budapesti 2 vagy másfél szobás összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet 16 órától telefonon 155—610/102, vagy üzemi 01+57—02 Reményi Magdolna.

Elcserélném kelenföldi (nem lakótelepi), reprezentatív, 70 négyzetméteres, I. emeleti vállalati bérlakásomat hasonló vagy kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: este 6 óra után a 862—103 telefonszámon.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ARA: 1 FORINT 1979. JÚNIUS 16.

NDK-kitüntetés magyar vasutasoknak

Az NDK budapesti nagykövetségén kedden ünnepségen emlékeztek meg az NDK vasutas és közlekedési dolgozóinak napjáról. Az ünnep alkalmából *Ottó Arndt* NDK közlekedési miniszter kitüntetéseket adományozott a két ország közlekedési együttműködésének fejlesztésében kitűnt magyar dolgozóknak. Az NDK vasutainak érdemérme III. legmagasabbnak számító fokozatát kapta *Bonifert Ádám*, az MSZMP Központi Bizottságának osztályvezető-helyettese.

Az érdemérem 4. fokozatával tüntették ki *Fodor Zoltánt*, a MÁV Vezérigazgatósága ügyintézőjét, *Száraz Jánost*, a Budapest-Keleti állomásfőnökség raktárnokát, *Szögi Sándort*, a Budapest-Nyugati állomásfőnökség forgalmi szolgálattevőjét, és *dr. Varga Gyulát*, a MÁV-vezérigazgatóság osztályvezető-helyettesét.

A kitüntetéseket a miniszter nevében Dieter Zibelius, az NDK nagykövetségének ideiglenes ügyvivője adta át.

A vasút májusi szállítási teljesítménye:

25 millió 428 ezer utas és 11 millió 663 ezer tonna áru

A vasút májusban *25 millió 428 ezer utast szállított*, amely a bázishoz képest 95,9, a tervhez viszonyítva 100 százalékos tervteljesítést jelent. Az utaskilométerben mért teljesítménynél kissé mérsékeltebb 96,4, illetve 98,4 százalékos a várható teljesítés.

A személyszállító vonatok közlekedésére jellemző mutatók közül a menetrendszerűség a bázisszintnek megfelelően alakult, míg a fajlagos késési idő romlott. A személyszállító vonatok átlagos utazási sebessége sem emelkedett számottevően.

A májusi áruszállítási teljesítmény *11 millió 663 ezer tonna volt*. Ez a bázisidőszakhoz viszonyítva 101,1, a tervhez képest 99,8 százalékos teljesítésnek felel meg. Az árutonnakilométerben mért teljesítménynél közel 100 százalékos a teljesítés.

Az export- és tranzitszállítások volumene a bázisidőszakhoz képest jelentősen nőtt, míg a belföldi és import küldeményeknél csökkenés következett be. E szállítások a tervhez képest is közel azonos mértékben alakultak. A kiemelt áru-cikkek közül csupán kavics és cementküldeményekből volt nagyobb arányú szállítás, míg a tégla és cserép, a cementgyártmányoknál és a mészküldeményeknél az elszállított árumennyiség nem érte el a bázisidőszak szintjét.

Az áruszállítás minőségét tekintve *a késetten közlekedett tehervonatok részaránya nem javult*. Emelkedett viszont a tehervonatok átlagos utazási sebessége. Ugyancsak kedvezően alakult a teherkocsik átlagos statikus terhelése is, amely 29,03 tonna egy kocsira eső értékével 5,6 százalékos túlteljesítést mutat a bázisidőszakhoz viszonyítva.

Kedvezőtlenül alakult a teherkocsik átlagos fordulóideje, amely 2,7 százalékkal nőtt a bázishoz mérten. *A hálózaton feloszlatott vonatok, valamint a géprevárási esetek száma is lényegesen meghaladta a bázisidőszak szintjét.*

A korszerű tehervonati mozdonyok fajlagos teljesítményeinek alakulását tekintve a villamos-mozdonyok kihasználásánál kedvező, míg a dízelmozdonyoknál kedvezőtlen volt a fejlődés a bázisidőszakhoz képest.

Az elkövetkezendő időszakban fontos feladat a felkínált árumennyiség továbbítása és a növekedő tranzitforgalommal számolva biztosítani kell a küldemények zavartalan továbbítását. Alapvető feladat a záhonyi térség üres kocsikkal való ellátása, amely a félév utolsó hónapjára való tekintettel a várhatóan növekvő belső forgalom miatt még jobban összehangolt munkavégzést igényel.

Nyugati pályaudvar

Helyére került az utolsó főtartó

A TERVEK SZERINT HALAD A CSARNOK REKONSTRUKCIÓJA

Június 5-én kilenc órakor a hatalmas daru a helyére emelte a Nyugati pályaudvar új tetőszerkezetének utolsó főtartóját. Mindössze öt percig tartott a művelet, majd hozzáláttak a 13,5 tonna súlyú vaselem rögzítéséhez. Ezzel a pályaudvar rekonstrukciójának újabb szakasza zárult le.

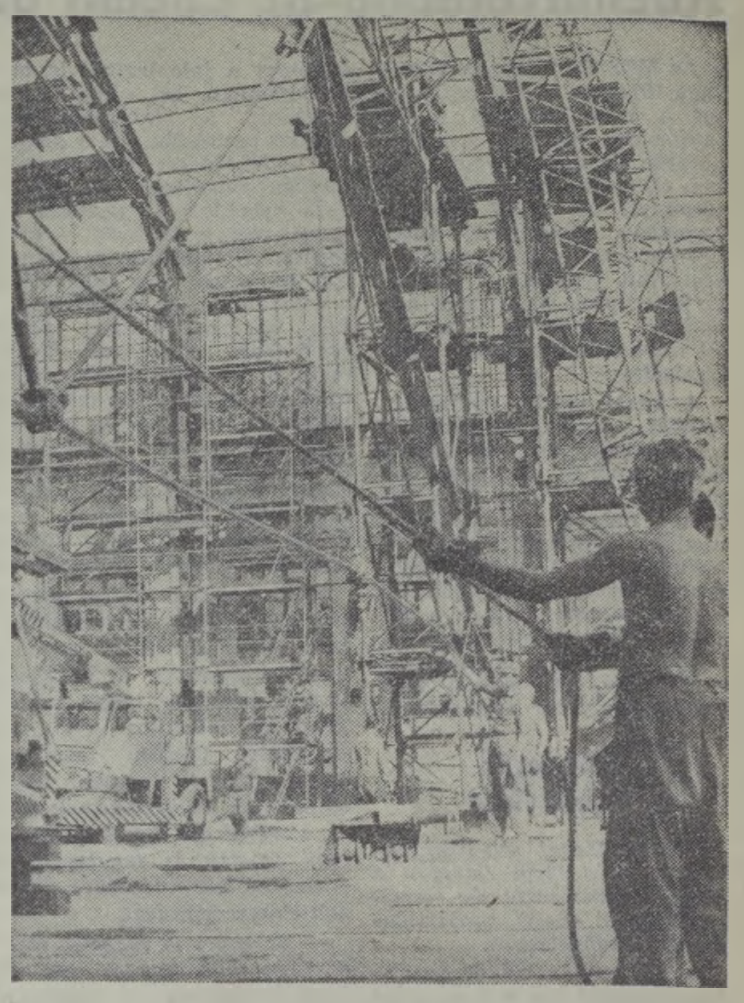
Csaknem másfél évvel ezelőtt kezdték a Nyugati pályaudvar átépítését. Mint ismeretes, előbb felszedték a vágányokat, majd lebontották a csarnok háromszáz tonnányi acélszerkezetét. A szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemében készítették az új főtartókat. Az elsőt tavaly novemberben emelték be, s most került sor az utolsóra.

A Nyugati már a budapesti városkép szerves részévé vált, ezért a tervezők különös gondot fordítanak eredeti külsejének megőrzésére. A körút felőli függönyfalat csak felújították. *A másik oldal újraépítését hamarosan megkezdik és várhatóan szeptember végére berakják az összes mintegy 5200 négyzetméternyi üveget is.* Utána a vágányokat fektetik le.

Az építők bíznak abban, hogy karácsonykor már ismét befuthatnak a vonatok a helyreállított csarnokba.

A főtartó beemelését követően *dr. Telek János*, az építési és pályafenntartási szakosztály vezetője munkaebédet adott a Nyugati pályaudvar csarnokának tetőszerkezeti munkáiban részt vevő dolgozók tiszteletére. Ezen megjelent *Kajcsa József*, a vasutasszakszervezet titkára, *Kardos Tibor*, a járműjavító szakosztály vezetője, *Koncz József*, a Nyugati csomópont és *Kovács János*, a X. kerület vasútüzemi pártbizottságának titkára.

Elsőnek *Hella Ferenc*, a szak- és szerelőipari főnökség művezetője, a csarnok tetőszerelési munkáinak irányítója tájékoztatta a vezetőket a végzett munkáról. Ezután *dr. Telek János*, majd *Kardos Tibor és Kajcsa József* köszönte meg a munkában részt vett dolgozóknak példás helytállásukat, hiszen az utóbbi hetekben több mint 30 fokos melegben kellett a magasban dolgozniok.



A daru lassan emeli a magasba a csarnok tetőszerkezetének utolsó főtartóját.

Tisztképzősök segédkeznek a csarnok tetőzetének faburkolásánál

(Tenta György felvételei)

Mindenki tudja, mit várnak tőle

Mezőhegyesi hétköznapok

Mezőhegyes csomópont dolgozói sikeresen birkóztak meg tavaly a megnövekedett feladatokkal. Amint azt *Czikora Sándor* állomásfőnök elmondta, valamennyi tervteljesítési mutatójukat túlteljesítették. Ez azt jelenti, hogy az elmúlt évben közel hétezer vasúti kocsiban 153 ezer tonna árut fuvaroztak, ami 101,61 százalékos teljesítésnek felel meg. Vonatközlekedési tervüket 97,26 százalékra, a tehervonatok menetrend szerinti indítását 96,25-re, míg a személyvonatokét 99,65 százalékra teljesítették. Legnagyobb munkát, mint minden évben a cukorrépa jelentette, ami összes áruforgalmuk háromnegyedrészét teszi ki. A répát főleg fordavonatokkal szállították Mezőhegyesre.

— *Fennakadásunk sem a répa ideszállításában, sem más munkánkban nem volt* — mondja az állomásfőnök. — Ezt annak köszönhetjük, hogy a múlt év elején felmértük a várható feladatokat, s így minden dolgozónk megtudta, mit várnak tőle, mit kell teljesítenie. A csomópont szociális brigádjai külön vállalásokat is tettek a nagyobb erőfeszítést igénylő őszi szállítási feladatok végrehajtására.

A vontatási dolgozók a járművek üzemkészségének javításában értek el szép eredményeket. Külön kell szólni az újítómozgalomban elért eredményükről, amely tavaly két és fél millió forint hasznot eredményezett. A két szakszolgálat szoros kapcsolatot alakított ki a cukorgyárral és az állami gazdasággal. Elvállalták a két üzemben a belső tolatást is, ami 20 ezer forint bevételt jelentett a vasútnak.

— Hogyan alakultak az 1979-es év első negyedévének eredményei?

— *Az év első három hónapjában 23 ezer tonna árut szállítottunk el. Nemrégen kezdődött meg a mésziszap szállítása. Naponta 30 kocsival küldünk talajjavításra Szeghalom térségébe.* A tervek szerint idén Mezőhegyesről a kampány beindulásáig 35 ezer tonna mésziszapot adnak fel. Állomásunkon naponta két, két és fél ezer utas fordul meg, ezért nem közömbös számunkra, hogy az emberek milyen körülmények között várakoznak, utaznak. Április elejétől tovább javítottuk az utazási körülményeket, a gőzösök egy része helyett dízelmozdonyokat állítottunk be. Fokozott gondot fordítunk a vonatok és az állomás tisztaságára.

Mezőhegyesen az elmúlt évben sokat tettek a szociális körülmények javítása érdekében. *A régi, elavult kereskedelmi raktárat korszerűsítették.* Bevezették a vizet, falakat emeltek, ezáltal új irodákat alakítottak ki. Megvalósították a körzetesített ruhakiosztóhely feltételeit — még próbafülkéket is kiképeztek. *Az idén korszerűsítették a laktanyaszobák berendezéseit, s az orvosi rendelőbe is új fogorvosi szék került.*

Gellért József

KONFERENCIA TATÁN

Napirenden a konténeres fuvarozás

A KTE budapesti igazgatósági és Komárom megyei területi szervezete rendezésében június 7-én és 8-án konferenciát tartottak Tatán, a konténeres fuvarozásról.

A konferencián részt vevő szakemberek, vállalati megbízottak, előadásaikban ez alkalommal nem a szállítótartályos fuvarozás előnyeit igyekeztek ismertetni — hiszen kilenc év alatt ezt már sokszor megtették — hanem az volt a cél, hogy az eddig elért eredményeket túlszárnyalják és javítsák a fuvarozók, illetve a fuvaroztatók közötti jó összhangot, valamint a rendszeres információcserét. A gazdaságos konténeres szállítási módnak ugyanis ezek a legfontosabb alapfeltételei.

A szocialista országok között hazánkban a legkevesebb, mindössze egy százalék a szállítótartályban fuvarozott áruk mennyisége. Ez a szám természetesen — áruértéket alapul véve — ennél sokkal nagyobb, mert nálunk többnyire csak a kényesebb küldeményeket adják fel konténerben.

A hazai konténerizáció viszonylag sokat fejlődött, s egy évtized sem kellett ahhoz, hogy az új szállítási mód elterjedjen. A tartályok fogadására huszonöt nagyobb vasútállomást alakítottak ki. Ez azt jelenti, hogy határainkon belül vasúton bárhová eljuttatható a konténer. Ezzel kapcsolatban *Csoltó László*, a Központi Szállítási Tanács titkára elmondta, hogy a MÁV és a Volán között még nem kellően tisztázottak a részfeladatok; Budapest, Miskolc és Debrecen kivételével ugyanis a *Volán kötelessége lenne a megyeszékhelyeket ellátni mobil- és autódarukkal, mivel ez profiljukba tartozik.* Ehelyett a MÁV szerzi be ezeket a gépeket. Hátráltató tényezőként említhető meg, hogy sajnos *vannak vállalatok, amelyek kerékkötői a konténerizálásnak.* Most épül például a sok ezer négyzetméter alapterületű törökbálinti raktárváros, s tervezőinek, beruházóinak eszébe sem jutott, hogy a bázist konténerek fogadására is alkalmassá tegyék.

Juhász Miklós, a MÁV kereskedelmi szakosztályának vezetője arról tájékoztatta a résztvevőket, *hogyan alakul a későbbiekben a konténerben fuvarozott áruk mennyisége.* Mint mondotta, a szállítás mennyisége a fuvaroztatóktól is függ. Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság véleménye szerint *2000-re el kell érni, hogy hazánkban az elfuvarozandó áruknak legkevesebb 15 százaléka konténerben utazzon.* Ez a mennyiség fele-fele arányban oszlik meg a bel- és a nemzetközi forgalomban.

A kétnapos konferencia *dr. Fehér Istvánnak*, a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetőjének zárszavával fejeződött be.

Séra Sándor

Tisztképzősök üzemi gyakorlaton

Százhatvankilenc forgalmi és kereskedelmi tisztjelölt kezdte meg június 1-én tanfolyam előtti, három és fél hónapos üzemi gyakorlatát a budapesti pályaudvarokon. Az ország különböző tájairól érkezett fiatal vasutasokat ünnepélyesen fogadták a ferencvárosi művelődési házban. Az egyenruhás tisztjelölteket *dr. Kun Dezső*, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója üdvözölte elsőként, majd *dr. Fehér István*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője ismertette a tennivalókat. A gyakorlatra érkezők fogadásán jelen volt *Rékasi István* igazgatóhelyettes, valamint az érdekelt fővárosi állomások főnökei, megbízottai.

A leendő vasúti tisztek közül negyvenhárman a ferencvárosi pályaudvaron töltik gyakorlati idejüket. Rákosrendezőre 29-en, a Keleti pályaudvarra 20-an, Józsefvárosba pedig 15-en kerültek. Az első ízben tavaly bevezetett üzemi gyakorlaton a fiatalok különböző beosztásokban, kirendeltként dolgoznak. Munkájuk során megismerkednek a fővárosi nagypályaudvarokkal — enyhítve egyben azok krónikus munkaerőhiányát — és tapasztalatokat szereznek a koncentrált elegyfeldolgozás és személyszállítás terén is.

Brigádnapló naprakészen

A békéscsabai pályafenntartási főnökség II. pályamesteri szakszát *Szabó László* pályamester vezeti. Hetven ember munkáját irányítja. A *Kossuth*, a *Petőfi* és a *Vörös Csillag* brigád balesetmentesen dolgozik, s az éves felajánlásokon kívül minden ünnepnapra vállalnak valamit.

A brigádnaplót naprakészen vezetik. Társadalmi munkájuk az elmúlt évben elérte a 297 órát; óvodát, iskolát tataroztak munkaidő után. A virágoskertek ápolásából, a tereprendezésből is részt vállalnak; ebben az évben már több mint 60 óra társadalmi munkával dicsekedhetnek.

Felkészítő a nyári forgalomra

A Vasúti főosztály személyszállítási osztálya, a budapesti vasútigazgatóság bevonásával, május 15. és 16-án a hangosbemondó-kezelők és információsok; 23-án a pályaudvarok és nagyállomások ügyeletes tisztjei részére *egésznapos felkészítőt tartott.*

A felkészítő célja az volt, hogy az érdekelteket érzelmileg is előkészítse a nagy nyári forgalom pontos, fegyelmezett munkájára. A hangosbemondóknál követelmény, hogy a korszerű beszédtechnikai ismeretek birtokában modorosságtól mentes szövegmondásukkal, közérthetően tájékoztassák az utasokat.

Az egésznapos oktatást követő konzultáció keretében a felkészítő szervezői is hasznos ismeretekhez jutottak.

Bizottság már van, de alig végzett valamit

Közművelődés az Északi Járműjavítóban

Az MSZMP Központi Bizottsága 1974-ben hozott határozatot a közművelődési munka javítására, majd e határozat alapján az országgyűlés 1976-ban elfogadta a közművelődési törvényt. A *MÁV Hivatalos Lapjában* megjelent vasúti végrehajtási utasítás szerint a szolgálati helyek, és üzemek szakszervezeti bizottságai hozzáláttak a törvény által előírt művelődési bizottság létrehozásához.

A hazai vasúti vontatójárművek tervszerű megelőző karbantartásának legnagyobb bázisüzemében az Északi járműjavítóban 1978 elején alakították meg a közművelődési munka irányítására hivatott bizottságot. A 11 tagú művelődési bizottságban az előírások szerint szerepet kaptak a társadalmi szervezetek, szocialista brigádok és nem utolsósorban a Törekvés Művelődési Központ és könyvtár képviselői is.

Útkeresés, buktatókkal

Kassai József szb-titkárhelyettessel és *Siegl Lajossal* a közművelődési bizottság társelnökével az eddigi tapasztalatokról beszélgettünk.

— Viszonylag rövid, de ahhoz elegendő idő telt el a bizottság létrehozása óta, hogy a tapasztalatokból okuljunk, s az idei feladatokat körültekintőbben hangoljuk össze — kezdte a beszélgetést *Siegl Lajos.* — *Már az elején sok problémával kellett szembenéznünk, s mikor az üzemi pártbizottság napirendre tűzte a művelődési bizottság munkájának vizsgálatát a végzett munkáról és a tervezett intézkedésekről való tájékozódást, egy kicsit meglepődve néztünk egymásra. Írásos beszámolót nem készítettünk, de nem is készíthettünk. Mit írtunk volna le, amikor jóformán alig végeztünk valamit? A szokásos sablon szövegekkel csak áltattuk volna egymást. Egyébként még írásos munkatervünk se készült.*

A párt VB és a szakszervezeti bizottság látva a gondokat, megpróbálta a közösséget felrázni, s kérni a műhelybizottságok és szocialista brigádok támogatását. Átmenetileg sikerült is, hasznos útkeresés indult meg. *A szocialista brigádok és a Törekvés Művelődési Központ között bővültek a kapcsolatok.* Csakhogy ezek a puhatolódzások is szalmalángszerűek voltak. A legnagyobb gond: *az irányító szervezetek eddig még nagyon kevés hasznosítható információt, segítséget adtak munkájukhoz.*

Hiányzott a központi akarat közvetítése, s a szomszédos üzemekkel sincs egységes mederben a közművelődés ügye.

— *Saját hatáskörben teszszük, amit tenni tudunk, meg amit jónak látunk* — folytatta a művelődési bizottság társelnöke. — Ezek többségét a törvény megjelenése előtt is csináltuk. Most az szb., a KISZ, az oktatási csoport beszámolóiban is szerepelnek az azonos művelődési témák, *mindenki magáénak vallja azt, amit nem mindig sikerült megvalósítani.* Hogy mi szükség van erre? Fölösleges dolognak tartom rózsaszínűre festeni azt, amiről tudjuk, hogy fekete! Sem a X. kerülettől, sem a területi bizottságtól nem kértek tőlünk írásos beszámolót. Jobb is, mert minek írjuk le, hogy így a munkásművelődés, meg úgy a munkásművelődés, amikor egy-egy előadásról a termelési tanácskozásokhoz hasonlóan: *„Megy a vonatom!"* felkiáltással távoznak a dolgozók.

Nemcsak rajtuk múlik

Mindenesetre elgondolkoztató, hogy sem írásban, sem szóban nem kérdezik az illetékesek. *mit csinált vagy mit nem csinált az Északi Járműjavító művelődési bizottsága.* Persze nemcsak rajtuk múlik, mert ők szívesen szerveznek, a Törekvés Művelődési Központ a jelenleginél is hatékonyabban be tudna kapcsolódni a közművelődési munka javításába, *de a dolgozók érdeklődését nem sikerült kellően felkelteni.* A szocialista brigádok — tisztelet az igen kevés kivételnek — kulturális vállalásaikat csak papíron teljesítik, csak kipipálják a feladatokat, *a brigádmozgalom hármas jelszava pedig csak írott szó marad.* Tény, hogy a legnagyobb probléma és feladat a termelési előírások teljesítése, de mellette biztosítani kellene egy kis lehetőséget a művelődésnek is. A szocialista brigádklub és az ifjúsági klub munkájában van ugyan előrelépés, de a közösségi életen sok a javítanivaló.

Az üzemi művelődési bizottság is aktívabb részt vállalhatna a közérdeklődésre számottartó programok kialakításában. A bizottság tagjai között mind az irányítást, mind a szervezést illetően nézetbeli különbségek is vannak. *Ideje volna már közös nevezőre jutni, s elérni azt, hogy a gazdasági vezetők is feladatuknak érezzék a közművelődés ügyének előremozdítását.*

— *Ez azért is sürgető, mert az idén még egyszer sem ült össze tervszerűen a bizottság, amiben saját magunk is hibásak voltunk. Ez még akkor sem elfogadható, ha a bizottság tagjai külön-külön rendszeres munkakapcsolatban vannak egymással* — mondta Kassai József.

Megszívlelendő tanulságok

Az valóban nem viszi előre a művelődési bizottság munkáját, ha sokan sok irányba húzzák a „szekeret". Jó lenne, ha a bizottság egységes szemlélettel valóban a közművelődés gazdájának érezné magát, s a korszerű üzemi oktatási központ lehetőségeit is jobban hasznosítanák. Erre azért is szükség volna, mert *az üzemben több mint négyszázan nem végezték el a nyolc általános iskolát.* Igaz, hogy többségük a 45 éven felüli korosztályhoz tartozik, de ez sem mentség teljesen arra, hogy a kihelyezett általános iskolai tagozat is megszűnt az üzemben.

— *A jelenlegi munkaerőhiány miatt nem tudjuk kellően érdekeltté tenni a dolgozót az iskola elvégzésében. Hiába minden erőfeszítésünk, ha a dolgozók nem érzik az általános iskola szükségét, mert csak azt kérdezik, menynyivel emelik utána órabérüket?* Kedveltek viszont a szakmásító tanfolyamok, igyekszünk is ezekkel a lehetőségekkel élni, mivel az a munkaerő-átcsoportosítást is elősegíti. Megvizsgáltuk az érettségizett szakmunkások helyzetét, de ismétlem, ezekkel a feladatokkal a bizottság létrejötte előtt is foglalkoztunk, hiszen ez káderpolitikai feladat is — teszi hozzá az oktatási csoport vezetője.

Az Északi Járműjavító Üzem szakszervezeti és közművelődési bizottsága vezetőjének őszinte, tárgyilagos véleményét azért adtuk közre, hogy tanulságul szolgáljon. Mi tagadás: *a dolgozókat egyre nehezebb közös megmozdulásra szervezni az ingázás, a rádió és a televízió műsorai miatt,* de az is igaz, hogy írásos munkaterv nélkül beszámolót sem lehet készíteni. Azt is leszögezhetjük, hogy nem lehet minden probléma megoldását az irányító szervektől várni! A művelődési bizottságok tagjai közti felfogásbeli és nézetkülönbségek mellőzésével pedig aligha lehet a törvényerőre emelt közművelődési dokumentumokat a gyakorlatban realizálni, a munkásművelődést erősíteni.

Orosz Károly

ÉVFORDULÓK JEGYÉBEN

Szellemi vetélkedő Szombathelyen

A szombathelyi csomóponti KISZ-bizottság tíz alapszervezete *kéthavonta rendszeresen szervez szellemi vetélkedőt.* A legutóbbit május 17-én a szertárfőnökség tanácstermében rendezték meg. Ekkor általános műveltségi, zenetörténeti, népművészeti, sport és természetesen irodalmi kérdésekre kellett választ adni a fiataloknak. Ezen a vetélkedőn különösen nagy szerepet kapott az irodalom. Az évfordulók jegyében főleg *Radnóti Miklós* és *Móricz Zsigmond* életét és munkásságát kellett ismerni a csapatoknak.

Az ügyességi játékokkal is tarkított vetélkedőt a vontatás I. alapszervezetének csapata nyerte, második a vontatás II., harmadik az állomás I. csapata lett.

Sz. Jakab

A közös tennivalók tükrében

Kibővített koordinációs értekezlet Pécsett

A Vasúti Főosztály pártbizottsága május 24-én és 25-én kihelyezett koordinációs értekezletet tartott Pécsett. Az értekezletre a vasútigazgatósági PB-titkárokon kívül meghívást kaptak a Vasutasok Szakszervezete területi bizottságainak képviselői is.

Az együttes értekezletet *Nagy Károly,* a pártbizottság titkára nyitotta meg, külön köszöntötte *Szűcs Zoltánt,* a MÁV vezérigazgatóját, *Molnár Györgyöt,* a Vasutasok Szakszervezetének titkárát, *Petőházi Szilvesztert,* az MSZMP Pécs Városi Bizottságának titkárát, *Kiss Istvánnét,* az MSZMP VI. kerületi Bizottságának munkatársát.

A megnyitó után *dr. Szabó Tibor* vasútigazgató, *Nyáry Gyula,* az MSZMP pécsi Vasutas Bizottsága titkára és *Halmay Árpád,* a vasutas-szakszervezet pécsi területi bizottságának titkára bemutatták a pécsi vasútigazgatóság gazdasági, politikai és mozgalmi munkáját.

Az első napirend előadójaként *Szűcs Zoltán* a MÁV vezetését foglalkoztató néhány fontos kérdésről, a jelen és távolabbi évek feladatairól beszélt. Ezután szólt az első negyedévi tervhez mutatkozó lemaradásokról és arról, hogy a teljesítményeket milyen módszerekkel tudjuk a kívánt szintre emelni. Felhívta a figyelmet a komplex gazdálkodásra, a káros általánosítások helyett a konkrétságra.

Az ismertetést vita, majd a hosszabb távú szervezési elképzelésekről szóló előadás követte. A MÁV vezérigazgatója ezt követően válaszolt a résztvevők előre leadott kérdéseire.

Második napirendként a pártszervek közötti koordinációs tevékenység aktuális kérdéseit vitatták meg. *Nagy Károly* vitaindítójában arra hívta fel a figyelmet, hogy nagyobb gondot kell fordítani a gazdaságpolitikai kérdésekre. A testületi szerveknek a helyi politika kialakításában hatékonyabban kell közreműködni.

A vitában részt vevők a gyorsabb információs áramlást sürgették, és javaslatok hangzottak el, hogy a koordináció milyen főbb kérdéseket fogjon át.

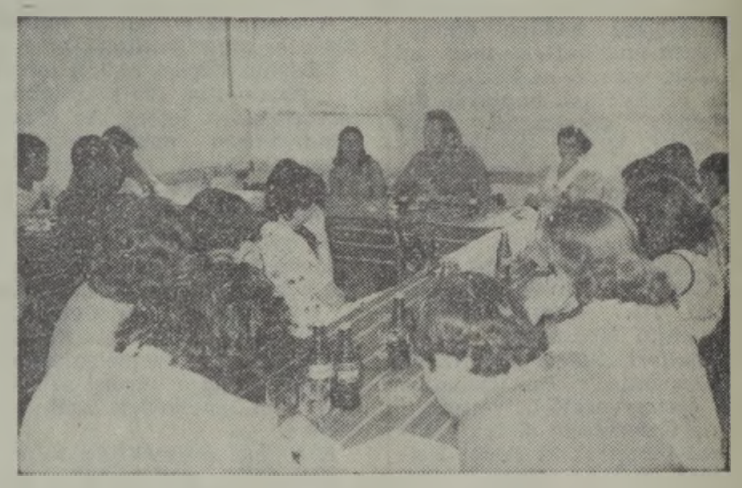
A rendezvény második napján a párt- és szakszervezeti szervek együttműködése, a párt szakszervezeti politikájának gyakorlata került megtárgyalásra. *Molnár György* vitaindítójában szólt a vonatkozó határozatok elvi kérdéseiről és sok példán keresztül szemléltette a kialakult gyakorlatot. Elmondta, hogy a szakszervezeti mozgalomban a tisztségviselők döntő többsége párttag, akik pártfeladatként végezve munkájukat, segítik a párthatározatok megvalósítását a különböző szintű testületekben.

A választásokra készülve felhívta a figyelmet a helyes káderkiválasztás elveire és ebben a párt és szakszervezeti szervek szoros együttműködésére. Külön kiemelte, hogy a bizalmiak között kevés a párttag, a választások alkalmával ezt az arányt javítani szükséges. Szólt továbbá a szakszervezetekben várható szervezeti változásokról és az ezzel kapcsolatos választást megelőző közös feladatokról.

A kibővített koordinációs értekezlet tanulságait *Nagy Károly* foglalta össze. Kiemelte, hogy az értekezlet elérte célját, a tárgyalt napirendekben alkotó és előremutató érdemi vita alakult ki.

Végezetül *Halmay Árpád* mondott köszönetet azért, hogy a pécsi igazgatóság láthatta el a házigazda megtisztelő szerepét, megköszönve az előadók értékes vitaindítóit, a résztvevők aktivitását.

Író-olvasó találkozó



Az 50. ünnepi könyvhét alkalmából június 4-én író-olvasó találkozót rendezett a miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza és könyvtára. A találkozó vendége *Szakonyi Károly* volt. Ebből az alkalomból a könyvtár kis bibliográfiát adott ki, amelyben az író életrajzi adatain kívül szerepeltek a legkiemelkedőbb novellaskötetek, drámák címei és az azokról írt tanulmányok. (Képünkön: a találkozó résztvevői Szakonyi Károlyt hallgatják.)

Járműlakatos — spiccvésővel

Szobrait közérthetően, modernkedés nélkül alkotja

Kulturális és közművelődési intézményeink egyre tágabb teret nyújtanak az önművelésre, a hobby és amatőr tevékenység kiteljesedéséhez. Ezek közé tartozik a budapesti vasutas képzőművészek Népszínház utcai műterme is, ahol 186 amatőr tanulhat, alkothat. Többségük fiatal, húsz-harmincéves.

Péter Nándor is KISZ-korosztályú, s a kérdéseink közben is formálja a tanulmányfej homlokráncait.

— *Egy évtizede kerültem a vasúthoz, a dunakeszi járműjavítóba* — mondja. — *Már akkor is szerettem szabad időmben festeni. Czinege István amatőr társam tanácsára léptem kapcsolatba a vasutasszakszervezet képzőművészeti körével. Nem bántam meg, itt mindenki a legmesszebbmenőkig segít!*

Kezében ügyesen mozog a spiccvéső, s kalapácsával óvatosan ütögeti a faragó szerszám végét. *Péter Nándor élt az amatőr művészeknek biztosított kedvezményekkel. Festményei mellett jól megtervezett szobrai életszerűségükkel, valósághűségükkel tűntek ki.* Négy éve rendszeresen részt vesz az amatőr művészek kiállításain. Legutóbb Ózdon *Magvető* című, mészkőből készült szobrát a harmadik helyre rangsorolta a bíráló bizottság. Részt vett 3 éve Drezdában, a nemzetközi vasutas amatőr képzőművészek kiállításán is, ahol a szigorú zsüri elfogadta ízlésesen formált női akt szobrát.

Sikeresen szerepel az *Alkotó Ifjúság* hobby kategóriájában is. Az utóbbi három évben akvarelljei, szobrai mindig helyezettek voltak. Az idén a járműjavítóban az ő művészi munkáját tartották a legjobbnak, ezért is részesült külön díjazásban. A közérthető ábrázolás áll közelebb hozzá, nem rokonszenvezik a különféle modernkedő, cikornyás irányzatokkal.

A teljességhez tartozik, hogy Péter Nándor a járműjavító MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett *„József Attila"* szocialista kollektívájának szorgalmas járműlakatosa.

O. K.

SZÓKIMONDÓ SZABÓNÉNAK:

Dicséret a minisztertől

Szabó Pálné néhány hete elérte a nyugdíjkorhatárt, mégis szorgalmasan dolgozik a *dunakeszi járműjavító* kocsijavító osztályának villanyszerelő műhelyében. Családi hagyomány náluk a vasúti elkötelezettség. Férje is az üzem dolgozója, lánya pedig csak iskolai tanulmányai miatt vált meg az üzemtől, miután fia áthelyezéssel került az egyik vasútigazgatósághoz.

— *Huszonöt éve vagyok a műhelyben betanított villanyszerelő.* Gyermekkoromban korán árvaságra jutottam, magamnak kellett a kenyeret megkeresni, az általános iskolából is kimaradtam miatta. *Biztatott a brigád, hogy szerezzem meg a szakmunkásvizsgát, de előtte még az iskolát, a hiányzó osztályokat kellett volna elvégezni, ám ebben a korban már nem mertem vállalni ezt a többletet.* Most a személykocsik világítási főkapcsolójának karbantartását, javítását végzem. Minőségi kifogást eddig soha nem emeltek a munkám ellen.

Jól végzett munkája jutalmául korábban megkapta már a kiváló dolgozó kitüntetést, s legutóbb negyedszázada végzett becsületes munkáját *Miniszteri dicsérettel* ismerték el. A *Juhász Gyula* szocialista brigád, amelynek tagja, többször érdemelte ki az aranykoszorús jelvényt, tavaly pedig a KISZ Központi Bizottsága ifjúsági nívódíját kapták meg. Ebben a közösségben Szabóné már régóta társadalmi aktivista. *Hosszú ideig szakszervezeti bizalmi volt a műhelyben, majd az szb segélyelosztó bizottságának tagja* lett. A helyi Vöröskereszt Szervezet egyik legaktívabb csoportjának ő a bizalmija. Biztató szavaira legutóbb 14 villanyszerelő vállalkozott véradásra. Elvállalta a közkedvelt *„Családi lap"* terjesztését is, csak az a baj, hogy az egyre több igénylőnek nem tud minden esetben kellő példányszámot biztosítani. Szóvá is tette ezt, s reméli, támogatják majd javaslatát.

— *Jelenleg 18 forint 60 fillér az órabérem. Elégedett vagyok, ezért is vállalkoztam arra, hogy ne menjek még nyugdíjba.* Egyelőre két évet tervezek, de lehet, hogy több is lesz belőle, mert a gyerekek már nagyok, otthon meg az örökös kézimunkázásban úgyis unatkoznék, itt a brigádban pedig jól érzem magam.

Szabónét csendes, szókimondó dolgozónak ismerik.

— *Az eltelt negyedszázadban szerzett tapasztalatai alapján a hatékonyabb munka érdekében mit javasolna?* — kézdeztük tőle a beszélgetés végén.

— *Jobban meg kellene teremteni a szervezettebb munka feltételeit. Az utóbbi években nagyon elterjedt az a szokás, hogy az egyik kocsiról lecseréljük az alkatrészeket, hogy felrakjuk a másikra.* Ezt kielégítő alkatrészellátással, a vezetők és dolgozók szemléletének változtatásával el lehetne kerülni. Így termelékenyebb lenne a munka, és a minőséget is javítani lehetne, s nem érkezne annyi kocsi vissza a műhelybe futópróba után . . .

Orosz

Munka és műveltség

Szocialista brigádok vetélkedője Szegeden

Csongrád megyében véget ért a szocialista brigádok legjelentősebb kulturális mozgalma, a *Munka és Műveltség* vetélkedő. A megyei döntőre május 27-én került sor Szegeden, az Ifjúsági Házban.

A most ötödik alkalommal megtartott vetélkedőn minden eddiginél többen vettek részt. Amíg hat évvel ezelőtt összesen 264 brigád indult, *addig az idén már 900 brigád mintegy 13 ezer taggal küzdött a győzelemért.*

A megyei döntőbe végül nyolc brigád — *köztük egy vasutas brigád* — jutott. Itt három témakörben: politikai és művészeti ismeretekben, valamint különféle szaktantárgyakban mérték össze tudásukat, műveltségüket a brigádok. Egy ügyesen összeállított tesztlapon arról is számot kellett adniok a versenyzőknek, hogy menynyire ismerik egymást. A zsüri ezenkívül pontozta a döntős brigádok saját üzemét, munkáját bemutató kiállítását is, amelyet a brigádoknak kellett összeállítaniuk és megrendezniük.

A megyei döntőben végül is harmadik lett a *MÁV Szegedi Épület- és Hídfenntartási Főnökség Ifjúság szocialista brigádja.* A csapat tagjai — *Kása Edit, Ördögh Katalin, Tihanyi Béláné, P. Juhász János, Vincze Tibor* és *Varga István* — szereplésükért oklevelet, valamint észak-magyarországi jutalomüdülést kaptak.

(Gellért)

Megkezdődött a főidény

Vasutas üdülők a Balaton partján

AZ IDÉN VÁLLALATI ÉS SZOT BEUTALÓVAL

29 EZER 400 VASUTAS ÉS CSALÁDTAG ÜDÜLHET

Meglepett bennünket az idei május. Melegrekordok születtek, száz éve nem volt ilyen hőség. Akik nyaralásra az előszezont választották május 24-től, nem csalódtak. Igazi kánikula volt, és bizonyára sokan megbánták már, hogy nem fogadták el a beutalót. A főszezon június 5-én kezdődött. Meglátogattunk néhány Balaton-parti vasutas üdülőt azzal a céllal, hogy a helyszínen tapasztaljuk: hogyan készültek fel a vendégek fogadására, milyen körülmények között üdülhetnek az idén a MÁV dolgozói.

Húszmillió üzemeltetésre

Reggel hét óra, a hőmérséklet plusz 25 fok. A Lada ablakain betódul a szél, így elviselhetőbb a szikrázó napsütés. Az M7-esen még nincs csúcsforgalom. Az út szélén néhol fiatalok integetnek, hátha megszánja őket valamelyik autós. Úticéljuk nekik is a Balaton.

— *Az idén több mint 29 ezer 400 vasutas és családtag üdülhet SZOT-, illetve vállalati beutalóval* — tájékoztat a kocsiban *Pere József*, a vasutasszakszervezet pénzügyi és gazdasági osztályának vezetője. — *Szakszervezetünk minden évben húszmillió forintot fordít a MÁV jóléti keretéből az üdülők üzemeltetésére, tízmilliót pedig a felújításra. Tizenhárom teljes és ötven részleges ellátást nyújtó üdülőnk van. Panaszra tehát nincs okunk.*

Van üdülőjük az igazgatóságoknak, főnökségeknek, üzemeknek és a nagyobb szakszervezeti bizottságoknak. A vasutasok szorgalmas, törekvő emberek. Számtalan üdülő felújítását segítették társadalmi munkával, ötlettel, leleménnyel. Ezért vannak még nyilvántartáson kívüli, úgynevezett „vad" pihenőhelyek, hétvégi házak, kisebb üdülőcskék is. Az élelmesség példájaként emlegetik az egyik igazgatóság területén azt a lebontásra ítélt őrházat, amelyet gyorsan átalakítottak, „kipofoztak" a vasutasok. Csodálatos kis nyaraló lett belőle. A nyilvántartásban konyhaként szerepel.

Árnyas utcákon, kis családi házak, üdítő lugasok mellett fut a kocsink. *Zamárdiban vagyunk.* A pécsi igazgatóság üdülője közel van a tóhoz. A földszintes, hosszú épületet zöld kerítés fogja körül, a bejárati kaput kétoldalt piros futórózsa díszíti. A tágas udvar rövidre nyírt füvén néhány vendég napozik. *Bukovics József* gondnok már kora reggel elutazott valamit elintézni, ezért a felesége fogad. A hűvös hallban foglalunk helyet. Bejön utánunk egy hosszú szőrű puli, körülszimatol, aztán elnyújtózik a szőnyegen. A vendégek kedvence. Egy kisfiú valamikor Kántornak keresztelte, azóta erre a névre hallgat. Itt a szobákat tavaly újították fel, nemrég festettek. Még érezni a friss mészszagot.

— *Harmincegy szobánk van, egy turnusban 104 személy üdülhet* — magyarázza *Bukovics Józsefné.* — *Május 22-én fogadtuk az idén az első vendégeket. Az üdülő fele sajnos üres volt, az első turnusban csak 52-en nyaraltak. Június 5-én, tegnap jött a váltás. Négy szobánk erre a két hétre is üres marad, nincs beutalt.*

Tegnap érkezett *Braun János* kiskunhalasi pályamester is feleségével és ötéves fiával. Éppen sétálni indulnak.

— Szétnézünk a környéken, nagyon tetszik ez a táj. A feleségem is vasutas. A Balatonon még nem üdültünk, reméljük, nagyon szép lesz — mondja a pályamester és már búcsúznak is. Mi is indulunk. *Szemők Béla*, a Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának helyettes vezetője megjegyzi, hogy a VI. ötéves tervben valószínűleg lebontják ezt az üdülőt és emeleteset építenek helyette.

Van aki ezt szereti

Ismét úton vagyunk. A következő állomás Balatonszemes, a Vezérigazgatóság dolgozóinak üdülője. Ellentétben Zamárdival, itt nincs teljes ellátás. A beutaltaknak egy másik üdülőből szállítják az ebédet huszonöt forintért. *Itt naponta személyenként nyolc forintba kerül az üdülés, a hiányzó százvalahány forintot a vállalat fizeti.*

— Régen felvonulási épületek voltak ezek a blokkok — magyarázza *Szemők Béla.* — *Tizennyolc család, nyolcvan személy nyaralhat egyszerre ezekben az épületekben.* Mindegyik blokkban négy szoba, főzőfülke zuhanyozó és W. C. van. Az épületek már elhasználódtak, korszerűtlenek, ezért elhatároztuk, hogy valamennyit felújítjuk. Éppen most készült el az első; ötszázezer forintba került.

Körüljárjuk, csodáljuk a szép, kívül-belül ízléses épületet. Itt vannak az építők is, megérdemlik a dicséretet.

— *Márciusban kezdtük a munkát és három hónap alatt befejeztük* — mondja *Korontos Mihály*, a siófoki VI-os számú építésvezetőség vezetője. — Megfeszített munka folyt itt, nem sajnáltuk a fáradságot. A tervek szerint ebben az évben még egy blokkot újítunk majd fel, de azt már csak szeptemberben kezdjük, a szezon után.

— Most csak tíz család van itt. Még nincs iskolaszünet, ezért nem teljes a létszám — tájékoztat *Csontos Józsefné* gondnok.

Az önellátás, a családias kis épületek romantikusak, otthonosak. *Van, aki ilyen körülmények között szeret pihenni, kikapcsolódni.* A német vendégek is kedvelik. Az egyik épületben ők nyaralnak; csereüdülés alapon.

Kitűnő ellátás

Hipermodern, kényelmes, első osztályú. Ezek a jelzők, minősítési fokozatok illenek leginkább ellenőrző körutunk következő színhelyére: Balatonboglárra. *Pere József* erre a legbüszkébb. Nem hiába, hiszen az üdülő átépítése a tervek szerint halad. *1975-ben kezdődött itt a kényelmet teremtő, alkotó munka.*

A hangulatos presszó kis asztalainál pihenjük ki az út fáradalmait. Az ablakokon piros mintás függönyök, a falakon faburkolat, elöl a porta rangos szállók hangulatát idézi. Társaságunkban van *Mustos László* gondnok és felesége is. Egy kicsit izgatottak, mert ezekben az órákban várják az egyik kórházból negyedik unokájuk születésének a hírét.

— *Május 21-től nyaralt itt az első turnus, de a kétszáz helyett csak 148 beutalt volt. Július 19-én átadják a C épületet is. Akkor háromszáz vendéget fogadhatunk majd* — tájékoztat a gondnok.

— *Hetvenmillió forintba kerül az üdülő átépítése* — veszi át a szót *Pere József.* — *Szinte minden megújul itt. Ezért bosszantó, amikor azt tapasztalja az ember, hogy néhány szakszervezeti vagy területi bizottság „nincs rá igény" jelszóval visszaküldi a beutaló jegyeket. Legutóbb a szombathelyi tb-től kaptunk vissza tizenkettőt. Az első turnusra voltak érvényesek, kánikulában. Nem tudom, mit szólnak ehhez a dolgozók?!*

Sétára indulunk az üdülőben. Kint, az épületek közti terek még az építkezés sebeit viselik. Megkezdték azonban már a parkosítást, füvesítést. Az új épületek mellett egy régi, sárga házacska őrzi a múltat. Nem sokáig, mert azt is hamarosan lebontják és helyébe száz személyes terem, garázs, munkásszállás és karbantartó műhelyek épülnek majd.

Az A, B és a C épületek belső színdinamikája is különböző. Zöld, sárga vagy piros árnyalatú szőnyegek, kárpitok uralják a szobákat, apartmanokat, amelyekhez beépített szekrények, zuhanyozók tartoznak. Minden szobában minivizor (összesen 158), a társalgókban pedig színes televízió van. A vendégek kényelmét 48 tagú személyzet szolgálja. *Az ebédlőben magyaros egyenruhába öltözött lányok, asszonyok szolgálják fel a három menüből választott ebédet.* A konyhán automata mosogatók és gőzfőzőüstök könnyítik a személyzet munkáját. Az erkélyekről a Balatont látni, túloldalán Badacsony türkizkék hegyvonulatával. *Ilyen környezetben tölthetik napjaikat a beutaltak, amelyért mindössze negyvennégy forintot kell fizetni. A vállalat minden személynek 69 forinttal egészíti ki a napi önköltségét.*

Villa Lábdihegyen

Még egy pillantás a tájra és már indulnánk is, de előbb kedves kötelességünknek kell eleget tenni. Telefonon jött az örömhír, megszületett a gondnok negyedik fiú unokája. Gratulálunk, és valamennyien egy pohár vörösbort iszunk a jövevény egészségére, aztán megyünk tovább Badacsonylábdihegyre.

A harminc személy nyaralására alkalmas villa valamikor egy szőrmekereskedőé volt. Jelenleg nagy a felfordulás, mert felújítják az épületet. Falai között most a víz- és központifűtés szerelők dolgoznak. A nyitást július 4-re tervezik. *A felújítás egymillió 200 ezer forintba kerül.* Udvarán szalonnasütő és homokozó, a kerítésen túl pedig, a völgybe futó szőlőtáblák alján, kéklik a tó fényes karéja.

Búcsúzunk a balatoni táj szelíd lankáitól, amely az idén is sok vasutasnak nyújt majd pihenést, élményt, kikapcsolódást.

Kaszala Sándor

Mit kell tudni

a szanatóriumi és gyógyházi beutalásokról?

A magyar állampolgárok, ezen belül a vasutas-szakszervezeti biztosítottak gyógyítómegelőző ellátását rendeletek, jogszabályok és utasítások szabályozzák.

A szanatóriumok és a gyógyházak — a kórházak mellett — kezelést, környezetváltozást, pihenést és kiemelt táplálkozást biztosítanak azok számára, akik baleset, műtét, súlyos betegség vagy más ok miatt egészségileg leromlottak. MÁV-szanatórium működik: *Budakeszin, Balatonfüreden, Hévízen.*

Budakeszire a tüdő- és idegbetegeket, Balatonfüredre a szívbetegeket, Hévízre pedig a mozgásszervi, reumás megbetegedésben szenvedőket utalják.

MÁV-gyógyházak *Zalakaroson* és *Harkányban* vannak. Mindkét helyen mozgásszervi és idült nőgyógyászati bajokban szenvedőket, illetve gyomorfekélyes betegeket kezelnek.

A vasutasok gyermekei részére (3—14 éves korig) a Szabadsághegyen 35 ágyas gyermekgyógyház segíti egészségük helyreállítását. A jövőben a gyógyházakat is fokozatosan szanatóriumokká alakítják át, ami még magasabb szintű egészségügyi ellátást biztosít majd.

Az állami szanatóriumokba is van lehetőség korlátozott számban és indokolt esetben VSZ-biztosítottakat beutalni.

Ezek — az úgynevezett különleges gyógyintézetek — *Sopronban, Kékestetőn, Parádon* és *Visegrádon* vannak és a meghatározott kontingensen belül fogadnak vasutas biztosított betegeket.

A szanatóriumokba és gyógyházakba szóló beutalási javaslatokat az illetékes MÁV szakorvosi rendelőintézetekben, vagy ahol ez nem működik, a tanácsi szakorvosi rendelőintézetek illetékes osztályain állítják ki — a beteg előzetes orvosi vizsgálata alapján. *Az orvosi javaslat elbírálásához be kell kérni a szolgálati főnökség igényjogosultsági záradékát, amely alapbizonylatul szolgál arra vonatkozóan, hogy a beteg előző évben részesült-e és hol szanatóriumi vagy gyógyházi beutalásban.* Ugyanis beutalást — egyes rendkívül indokolt esettől eltekintve — a betegek csak évente egy ízben kaphatnak azonos profilú gyógyhelyre.

A szakorvosok a javaslatokat a záradékkal együtt a területi egészségügyi központokba vagy a vasútegészségügyi igazgatóságon működő szanatóriumi beutaló bizottságokhoz küldik meghatározott szempontok alapján. A bizottságok a következők alapján döntenek a beutalásokról: *egészségi állapot, orvosi szempontból azonos indokoltság esetén a tényleges, ezen belül a fizikai, a forgalmi, az utazó szolgálatot teljesítő és betegállományban levő dolgozókat részesítik előnyben.*

A hévízi és balatonfüredi MÁV-szanatóriumokba szóló beutalási javaslatokat a beutaló bizottságok elbírálás után továbbítják a szanatóriumokba. A bizottságoktól beérkezett javaslatok alapján a szanatórium igazgató főorvosa dönt a behívás sorrendjéről és meghatározza az ápolási időtartamot.

Fontos tudni, hogy gyógyházi vagy szanatóriumi beutalási javaslatot vasútüzemorvos vagy körzeti orvos nem állíthat ki, de indokolt esetben kezdeményezheti az illetékes szakorvosi rendelőintézetbe a beteg beutalását.

A gyógyházakba és szanatóriumokba beutalható betegek alsó korhatára 14 életév. Házaspárok vagy más családtagok egyidőben nem utalhatók be.

A gyógyházak és szanatóriumok által biztosított gyógyítás hatékonysága nagymértékben függ a beutalt betegek fegyelmezettségétől is, amelynek abban kell megnyilvánulnia, hogy betartják az orvosi utasításokat, a házirendet, és alkalmazkodnak betegtársaikhoz.

Dr. Bogdány Barna

Nyugdíjasnap Körmenden

Május 29-ére díszes meghívó invitált ünnepi szakszervezeti taggyűlésre és az azzal egybekötött nyugdíjas napra. *Körmend* állomás várótermében csaknem százötvenen gyűltek össze a 206 tagú nyugdíjas csoportból. Jöttek, mert mindig nagyon jól érzik magukat ezeken a rendezvényeken olyannyira, hogy például *Mosonyi Ferenc* körmendi nyugdíjas néhány nappal korábban jött csak ki a kórházból, ám a találkozót nem mulasztotta el.

Szente Gyula, a nyugdíjasok szakszervezeti csoportjának főbizalmija köszöntötte a megjelenteket. A várkerti általános iskola úttörői. *Pintér Pálné* tanárnő vezetésével, nagyon szép, megható műsorral kedveskedtek az öregeknek. *Kocsis Péter* állomásfőnök pedig meleg szavakkal szólt a megérdemelt pihenésüket töltő idős emberekhez és kijelentette: az állomás gazdasági, párt-, szakszervezeti, valamint ifjúsági vezetése nem feledkezett és a jövőben sem feledkezik meg a nyugdíjasokról.

Hegedűs László

Nyugdíjastalálkozó Karcagon

Karcag állomáson már hagyomány, hogy minden évben megrendezik a nyugdíjasok találkozóját. Az idén június 2-án került erre sor. A találkozón — a házastársakkal együtt — majdnem százan vettek részt. *Jóvér Jánosné* főbizalmi köszöntötte a megjelenteket, majd *H. Tóth Pál* állomásfőnök tartott beszámolót a vasút termelési eredményeiről, fejlődéséről. Ezután *dr. Makai Ferenc* főorvos adott hasznos egészségügyi tanácsokat a nyugdíjasoknak, amit szórakoztató műsor követett.

Orvosetika és hálapénz

Az egészségüggyel szemben támasztott igények és elvárások a biztosított lehetőségekkel párosulva évről évre fokozódnak. Ezeknek a növekvő körülményeknek kívánnak eleget tenni az egészségügy dolgozói, orvosok, ápolónők, gyógyszerészek, asszisztensek és mindazok, akik napi munkájuk során a betegek gyógyulásán, jobb ellátásán fáradoznak.

Munkájuk megítélésekor abból kell kiindulni, hogy túlnyomó többségük a szocialista erkölcsi felfogásnak, az eskünek megfelelően önzetlenül szolgálja a közérdeket. Ám, miként a társadalom egyéb területein, itt is vannak vadhajtások, a betegséggel együttjáró kiszolgáltatottsággal, rászorultsággal való visszaélés. *A kórházi beutalásoknak, a beteg megfelelő ellátásának nem lehet függvénye a „boríték", illetve annak vastagsága.* Egyértelműen elítélendő az a magatartás, amikor az orvos olyan kényszerérzetet kelt a betegben, mely szerint gyógyulása azon múlik: *ad-e vagy sem?* Ilyenkor a hőn óhajtott gyógyulás reményében — sokszor erőn felül is — kénytelen a beteg adni, holott éppen ilyenkor csökken a jövedelem.

A realitáshoz tartozik a másik oldal, a beteg magatartásának vizsgálata is. Egyesek a megkülönböztetett bánásmód, a kivételes előnyök szerzése érdekében *„hálájukat" már a gyógyító munkát megelőzően igyekeznek kifejezni.* Ismert az is, hogy a betegek egymás között, egymásnak tovább adva terjesztik a „tarifát", kinek mennyit kell vagy illik adni, függetlenül a betegség súlyosságától, az orvosi teljesítménytől, csupán az orvos nevének vagy presztízsének hódolva.

Utólag aztán elpanaszolják, hogy pénztárcájukat mennyire igénybe vette betegségük, nem gondolva szocialista rendszerünk óriási vívmányára, az ingyenes orvosi ellátásra, amely mindenki számára egyaránt biztosított.

Mi tehát a helyes: *adjunk vagy ne adjunk?* Úgy gondolom, az ajándékozási jogot nem lehet korlátozni. Ősi szokás, hogy kedveskedünk azoknak, akiket szeretünk, tisztelünk; apró tárgyakkal, virággal a tanítónőnek, mert megtanította a betűk ismeretét, a tanárnak vagy oktatónak, mert a több tudás örömével ajándékozott meg. Természetes, hogy a legdrágább kincset, az egészséget visszaadó vagy fájdalmainktól megszabadító orvos, a segítőkész nővér is hálára ösztönöz.

Az egészségügyi ellátás fejlődése és mindenki számára történő kiterjesztése találkozott a társadalom tagjainak igényével. Örvendetes, hogy ma már nemcsak betegség esetén, hanem a megelőzés érdekében is egyre többen keresik fel az egészségügyi intézményeket. Mindez növekvő feladatok elé állítja az egészségügy dolgozóit. Funkciójuk minél jobb betöltéséhez, a betegek érdekeinek védelméhez nyújtanak segítséget az egészségügy, így a MÁV intézményeiben is működő *etikai tanácsok.* Feladataik között tartják számon az orvosok egymás közötti harmonikus együttműködésének, orvosok, ápolónők és asszisztensek hatékony munkakapcsolatának segítését, ellenőrzését. *Őrködnek az orvos, ápolószemélyzet és betegek jó kapcsolata, az intézet rendje és fegyelme fölött.* Fellépnek a kivételezés, a kierőszakolt hálapénz gyakorlata ellen. Ez utóbbi nem könnyű feladat, hiszen a betegek többsége nem tud az etikai tanácsok létezéséről, észrevételeit, panaszait nem jelzi, ezáltal az etika ellen vétők felelősségre vonása többnyire elmarad.

Esetenként az orvost, illetve az intézet dolgozóit kell megvédeniük olyan betegekkel szemben, akik saját maguk állapítják meg a vélt betegséget és próbálják kierőszakolni a gyógyítás módját. S ha ez nem talál megértésre, minden fórumot megkeresnek panaszukkal, az intézet dolgozóinak hitelét rontva.

Az egészségügyi dolgozók közötti nevelő, tudatformáló tevékenység jelentős helyet foglal el az etikai tanácsok munkájában. Ma már elmondható, hogy a sokrétű etikai tevékenység a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége 1976. decemberi határozata szellemében, annak célkitűzéseit is szem előtt tartva történik. *Egészségügyi intézményeinkben javult az etikai helyzet, a személyi és tárgyi feltételek, a szervezett munka biztosítja a vasutas dolgozók magasszintű ellátását.* Meggyőződéssel valljuk, hogy dolgozóink fokozottan magukénak érzik ezeket az intézményeket, és bizalommal fordulnak az ott dolgozókhoz. Ez azonban nem adhat okot az elbizakodottságra, tennivaló mindig van.

A felsorolt példák tanúsítják, hogy az etikai tevékenység érvényesülése érdekében sokat tehetnek az egészségügy dolgozói, de a betegek és családtagjaik is.

Tóth Jánosné

GYŐR, KIVÁLÓ CSOMÓPONT

A mennyiség és a minőség tükrében

Az áruszállításban a GYSEV révén vasutunk „nyugati kapuja" a győri csomópont, amelynek dolgozói az 1978. évi teljesítmények alapján, hat esztendő után nyerték el ismét a *Kiváló vasúti csomópont* kitüntető címet.

Győr állomáson közel tízezer tonnával növelték a feladott árutonna mennyiségét, és a 80 százalékos célkitűzéssel szemben 81,43 százalékot értek el a tehervonatok mentrend szerinti indításában. Az is kiemelkedő teljesítmény volt, hogy a 73 százalékos célkitűzéssel szemben 76,84 százalékra teljesítették vonatközlekedési tervüket. Az az eredményük, hogy átlagosan 48 perccel csökkentették a múlt évben egy-egy kocsi tartózkodási idejét, az évi forgalmukat figyelembe véve, 257 ezer kocsióra megtakarítást jelentett.

A teherkocsik fokozott kihasználása 1469 tonna többlet elszállítását tette lehetővé. A tervezett 1907 irányvonat helyett 2458 irányvonatot indítottak Győr állomásról. Az egy kocsira jutó tolatási időt az előző évi 6.55 perről 6.41 percre csökkentették a magasabb színvonalon szervezett szocialista munkaverseny eredményeként.

Tranzit — sok gonddal

Győr állomás vezetőit és dolgozóit — akik joggal örülhettek a tavalyi munkasiker nyomán kapott elismerésnek — az idei, megnövekedett feladatok, s ezek teljesítésének gondjai foglalkoztatják elsősorban. Erről beszélt *Peczár István* állomásfőnök-helyettes és *Kedves Ferencné* szb-titkár, szakszervezetünk elnökségének tagja, amikor arról kérdeztük őket, mit tesznek Győr állomás dolgozói azért, hogy csomópontjuk meg is tarthassa *kiváló címét.*

— *Nagyon sok nehézséggel kell megküzdenünk ahhoz, hogy teljesíteni tudjuk feladatainkat* — kezdte Peczár István —, *Ez a mi állomásunk sajátos helyzetéből adódik. A nyugat felé haladó tranzit nagy része nálunk lép át a GYSEV vonalára. A kocsik átadása itt olyan követelményekkel történik, mintha innen már a külföld következne...* A járművek állapotára, rakományukra egyaránt a RIV szabályok az irányadók. Amelyik kocsi Győrig eljön, az nem biztos, hogy tovább is mehet. Nagyon sok rakományigazítást, átrakást kell végeznünk.

— *Különösen az idei első negyedévünk volt nehéz ilyen szempontból* — vette át a szót Kedves Ferencné. — Ez nagymérvű torlódásokat okozott teherpályaudvarunkon. Helyzetünket nehezítette, hogy nem rendelkezünk átrakógépekkel. Volt olyan nap, amikor 70 kocsi papírfát kellett átrakni. *Ezt már munkaerővel sem győztük...*

Amint megtudtuk, ilyen okai vannak, hogy idei célkitűzéseit csak „közelíteni" tudta Győr állomás az év eddig eltelt öt hónapjában — *teljesíteni még nem.*

„Érdeklődők" a vagongyárból

— Bár a szombathelyi igazgatóság öt kirendelt vasutas dolgozóval segíti munkánkat folytatta Kedves Ferencné —, nagyon erős a létszámhiányunk. *Többet vártunk a Győrött megindult munkaerő-átszervezési folyamattól, mint amennyit eddig kaptunk tőle.* Kezdettől fogva kapcsolatban állunk a vagongyár munkaügyi főosztályával, hogy aki szívesen jönne hozzánk, azt átvegyük a vasúthoz. *Eddig 42 ember érdeklődött* nálunk, kiképzési idejükre átlagfizetést ajánlottunk fel, de csak tizenegyet tudtunk felvenni közülük. Sajnos *kocsirendezőnek, váltókezelőnek senki sem jött hozzánk a vagongyárból.*

— Törzsgárdánkra, szocialista brigádjainkra, akik nagyon szépen kitettek magukért a múlt évben, most még fokozott feladatok hárulnak — jegyezte meg Peczár István. — Ez nem szólam: *magasabb követelményeknek kell megfelelnünk.* A tehervonati menetrendszerűségben például a célkitűzésünket 80-ról 82 százalékra, vonatközlekedési tervünk követelményét 73-ról 77 százalékra növelték. A személyvonati menetrendszerűségben tavaly 98,05 százalékot értünk el, most 98,10 a célkitűzés. Három éve fokozatosan javultak az eredményeink, és mindent megteszünk azért, hogy ez az idén is így legyen. *Júniusi eredményeink már lényegesen jobbak,* bízunk benne, hogy a harmadik negyedévben utolérjük magunkat.

Magas fokú üzemkészség

A *vontatási főnökség* szorosan együttműködött az állomással, méltó társa volt a célkitűzések teljesítésében. A fajlagos üzemanyag-felhasználási tervet 126,5 százalékra teljesítették. V 43-as mozdonyaiknál a 86 százalékos célkitűzéssel szemben *99,35 százalékos üzemkészséget biztosítottak.* A kocsik futójavítási tervét létszámgondjaik és a nehéz munkakörülmények ellenére 140,62 százalékra teljesítették.

A vontatási dolgozók fegyelmezetten végezték munkájukat, *sem halálos, sem csonkulásos balesetük nem volt.* A mozdonyjavító műhelyük dolgozóit tipustanfolyamon képezték tovább, hogy eredményesebben végezhessék a villamos mozdonyok javítását. A mozdonyszemélyzet folyamatos felkészítése érdekében megszervezték a *vezényelt oktatást.* A 14 elfogadott újításból tizenkettőt valósítottak meg, s *az ezek révén elért megtakarítás meghaladta a 620 ezer forintot.*

— Ennyit „dióhéjban" a vontatásiak eredményeiről, amihez még érdemes hozzátenni, hogy a munkaversenyben kitűnt a *Ságvári Endre* mozdonyvezető ifjúsági szocialista brigád, s *Hévei János* vezetésével elnyerte a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést.

Ütközőpontban az érdekeltség

— Dolgozóink, vállalásaikat teljesítve, ma is mindent megtesznek azért, hogy mi is megtarthassuk az elért kiváló színvonalat, s ha lehet, még jobb eredményeket érjünk el — válaszolta kérdésünkre *Fekete István* műszaki főfelügyelő, a főnökség vezetője. — A legtöbb gondot, problémát a kocsijavítás jelenti számunkra, amit egy röptető és főként *a szabad ég alatt* végzünk. Különösen sok ütközőt kell javítanunk, ami nagyon nehéz és a mi körülményeink között veszélyes munka. *1970-ben még 8—10 ütközőcserét kellett végeznünk naponta, most ezek száma tartósan 20 fölött van. Ma is 29 kocsin kellett ütközőjavítást végeznünk.*

— Miért van erre szükség, hogy ezt a nehéz munkát itt Győrött kénytelenek elvégezni, kézi erővel? — kérdeztük.

— *Mondjuk meg nyíltan: mert máshol nem bajlódnak vele! Ez okozza, hogy mi lassan már több rugóoszlopot, rugót használunk fel, mint egy járműjavító üzem... A GySEV nem veszi át tőlünk a kocsit, ha hibás rajta az ütköző. Olyan fontos követelmény ez, amelytől nálunk, a MÁV vonalain sem volna szabad sehol se eltekinteni.*

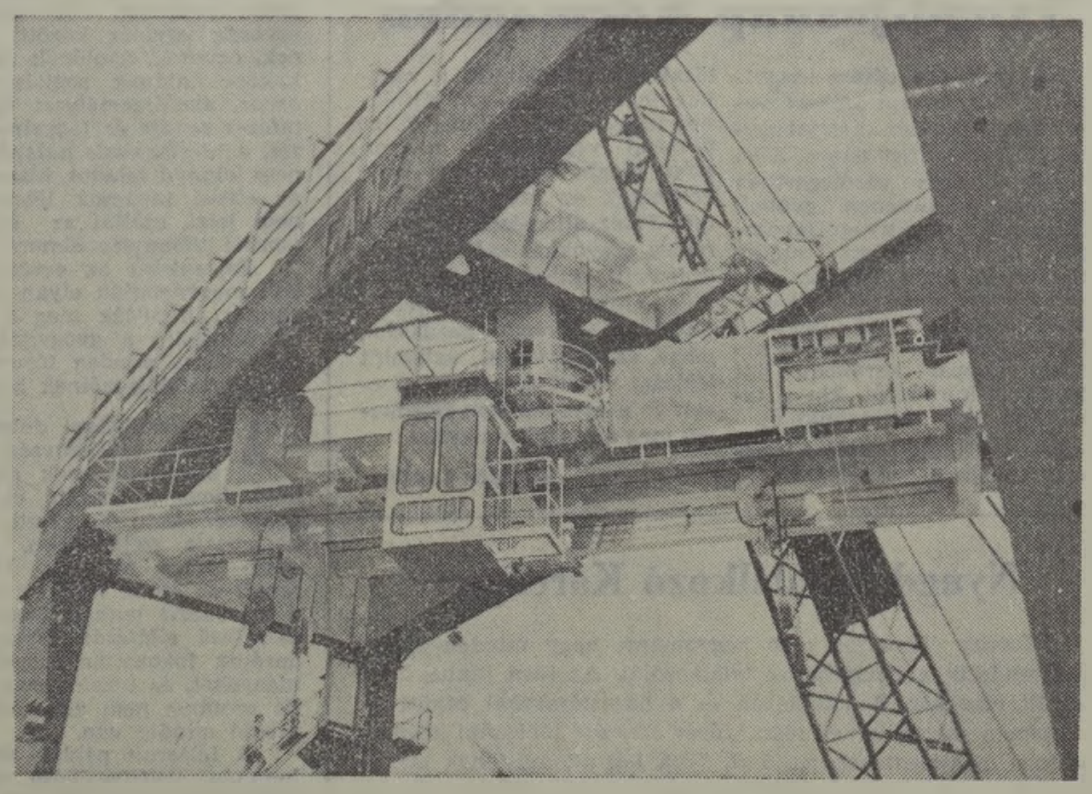
Lőrincz János

JÓZSEFVÁROSBAN

Próbaüzem előtt az új bakdaru

A konténerforgalom gyors ütemű fejlődésével a józsefvárosi pályaudvaron mind több gondot okozott az emelőgépek hiánya. A nyolckerekes mobil daruk már nehezen birkóztak meg a konténerekkel.

Július első napjaiban azonban megkezdi próbaüzemelését a 30 millió forintos költséggel épített, 40 tonna teherbírású bakdaru, amely 3 vágánypár felett három-négy percenként emeli le, illetve rakja fel a szállítótartályokat. Teljesítménye ötször nagyobb, mint a mobil daruké. A 180 tonna súlyú acélkolosszusnak 25 méter a fesztávja és 200 méter hosszú távolságon mozoghat. Nem kell hozzá például kötöző, emellett az emelő szerkezetébe egy automatikus mérleget építettek, amely pontosan regisztrálja az áru súlyát.



A Józsefvárosi konténerpályaudvaron hamarosan elkészül a 40 tonna teherbírású bakdaru, amely jelentősen megkönnyíti a konténerek mozgatását.
(Óvári Árpád felvétele)

A MÁV KIVÁLÓ BRIGÁDJA

Nyughatatlan emberek

Ha olyan szöveggel találkozunk, amelyben *„perselykiszerelő és -benyomató, dugattyúberakó és kézi motorforgató"* szerepel, többségünkben aligha kelt különösebb érdeklődést. Ha viszont ezt egy szocialista brigád naplójában olvassuk, és megnézzük a róluk készült fotókat is, biztosan ágaskodni kezd a kíváncsiságunk. Okkal.

Az említett elmés szerkezetek ugyanis megvalósított újítások. Segítségükkel az M43 sorozatú mozdonyok dízelmotorjainak a javítását szakszerűbben, gyorsabban és főleg precízebben, kisebb hibaszázalékkal lehet elvégezni, mint a hagyományos módszerekkel. A *kézi motorforgató* iránt a mozdonyokat gyártó román cég is érdeklődött már. Magyarországi szervizük főmérnöke elismerően nyilatkozott róla.

Ha hiányos a szerszámkészlet

A ferencvárosi vontatási főnökség motorszerelő műhelyének *„Budapest"* szocialista brigádja naplójában ilyen bejegyzés olvasható: *„Az 1978. évi újítási vállalásunkat túlteljesítettük".* Kettő helyett hármat ötlöttek ki, konstruáltak meg és alkalmazzák is. Erre az évre hármat vállaltak.

— *Ebből egyet, a perselykiszerelőt már megvalósítottuk* — büszkélkedik *Szatmári József* brigádvezető.

— Lehet ilyesmit felelősséggel vállalni? — kérdeztem.

— Igen. Több okból is. Egyik az, hogy az itt javításra kerülő gépek szakszerű szereléséhez *alig van, némely típusok, például az M43-asok javításához, szinte egyáltalán nincs megfelelő szerszámkészlet.* A speciális segédeszközökről nem is beszélek. A másik az, hogy az ember igyekszik eredményesebben dolgozni. A mi brigádunknál sok a nyughatatlan, ezermesterkedő, a megszokottba nehezen beletörődő, a nem könnyen megalkuvó szakember. Hol itt pattan egy „szikra", hol ott. Akkor összedugjuk a fejünket, és már csináljuk is... Nem félünk, hogy lemaradunk a tervünkkel.

— Van ötletgazda is a brigádban?

— Többen is vagyunk. De talán keresse meg *Árok Lajost,* ő éppen bent van.

Árok szaki — láthatólag az érettebb generáció tagja — éppen ebédel. Papírba csomagolt kenyér, felvágott, hideg hús a „menü". Asztala a szerszámszekrény, annak támaszkodva falatozik. Kérdésemre meglepően reagál.

— *Nézze, ha érdekli, itt vannak ezek a papírok... Olvassa!*

Az első, ami a kezembe kerül, egy, az ő nevére szóló értesítés a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályától. Benne az áll, hogy az általa megfellebbezett újítása tárgyában — jogosnak ítélve a panaszát — a kivizsgálást megindították. Az ügy dióhéjban ennyi: *Árok Lajos 1975-ben újítást nyújtott be az M43-as mozdonyok hűtővízgyűjtőjének az átalakítására. Ötletét helyileg és igazgatósági szinten is ésszerűnek, találékonynak és simán kivitelezhetőnek találták, a legfelső szakmai fórum mégis elutasította.* Csakhogy a múlt év őszén megjelent Ferencvárosban egy, a szolnoki járműjavítóban generálozott M43-as gép, és a motorján ott hivalkodott az Árok-féle újítás. Egy az egyben megvalósítva.

Ki állja ki a próbát?

Megértettem: nem a gyanútlan érdeklődőnek szánta Árok Lajos az indulatát. Csillapodván, hozzá is tette:

— *Azért nem mindegyiknek ez a sorsa. Érdemes itt elpiszmogni egy s mással, megbecsülik azt, akinek van egy kis sütnivalója.*

Kihasználva a kedvező fordulatot, témát váltottam.

— Azt hallottam, hogy iskolát is patronálnak.

— Valóban. Amikor a legkisebb fiam, aki negyedik osztályos, hazajön a suliból, gyakran bejelenti: *„Apu, vállaltam neked egy kis munkát." Mit tehet ilyenkor az ember?* Most éppen 150 méter kerítést fogok festeni. A brigád tagjaival együtt készítettünk már virágtartókat, állványt és egyéb hasznos kelléket.

Közben többen is körénk gyűlnek, köztük fiatalok is. Elmondják, hogy náluk nem könnyű a brigádtagok sorába kerülni. Ha valaki jelentkezik, azt előbb próbára teszik. Mint a *Kalcsó Gyurit* is. Idén januárban fogadták be, mert az elmúlt évben bizonyított. Ő a legfiatalabb közöttük: *huszonegy éves.*

Molnár István, a brigádvezető-helyettes érettségizett, betanított munkás. Az ez év januárjától tizenkettőről tizennégyre szaporodott brigádban *egy kivételével mindenki szakmunkás:* lakatos, kovács, hegesztő, motor- vagy villanyszerelő. Hárman továbbtanulnak: *Szabaczki István* a szakosító, *Tari József* az általános tagozat 2. évét végzi az MLE-n, *Szakál Géza* pedig a dolgozók esti gimnáziumába jár.

A betűkkel barátságban

— *Régebben könyvesboltban dolgoztam Gyöngyösön, ezért itt a műhelyben segítem a Kossuth-könyvek terjesztését* — magyarázza *Molnár István.* — Én szervezem a kulturális programokat is. Tavaly harmadik lettünk a *Tolsztoj olvasópályázaton.* Az idén a *Móricz Zsigmond* születésének 100. évfordulójára kiírt *irodalmi,* a Tanácsköztársaság megalakulásának 60. évfordulójára hirdetett *politikai és munkavédelmi vetélkedőkre* készülünk. A helyi művelődési ház által szervezett *Vasutas pódium* előadásait is kedveljük, rendszeresen látogatjuk. Az idén is többen vásároltuk meg az évi bérletet. Segítettük *Fehérvári Sándor* brigádtagunk családi házának építését is.

Sok mindent elmondhatnék még a „Budapest" brigádról, teljesítményeikről, terveikről, gondjaikról, sikereikről. Ám az írásnak is vannak határai.

Amikor legutóbb náluk jártam, rendkívüli megbeszélést tartottak. Az ok a MÁV Kiváló *Brigádja* cím elnyerése volt. A címmel járó 18 ezer forinton osztozkodtak. Kritikusan elemezték egymás tevékenységét, még önkritikusabban saját magukét. Nem volt hangos szó, vádaskodás, sértés, visszavágás, Ondicsérést sem hallottam, burkoltan sem. *Nem is lett belőle egyenlősdi.*

Mármarosi Pál

SZÁZHÚSZ ÉVE TÖRTÉNT

Miskolcra befutott az első vonat

A *Tiszavidéki Vasúttársaság* 1859-ben, tovább folytatta a *Szolnok—Debrecen—Nyíregyháza—Szerencs* közötti vasútépítést Miskolcig, az azonban nem végcélja volt a magánvállalkozásnak, hiszen Kassán át észak felé további vasútépítési tervei voltak. Éppen ezért — miután Miskolc város vezetőivel az „indóház" helyét tekintve nem tudott megegyezni — a várostól több mint 2 kmre telepítette pályaudvarát és haladéktalanul hozzákezdett a kassai vonal megépítéséhez, amelyet a következő évben már megnyitottak.

Az akkori pályaudvar Miskolc közelében mindent magában foglalt, amely a vasút üzemviteléhez szükséges volt. Az indóházon kívül két fűtőházat, vízvételhez kutakat, a gőzmozdonyok és vasúti kocsik javításához külön-külön épületeket, megmunkáló üzemet, kazánházat, pályafenntartási épületeket, raktárakat. A Vasúttársaság építette meg a Szinva-patakon keresztül átívelő hidat a közúti forgalom számára és egy bekötőutat a város felé vezető országúthoz.

A Vasúttársaság 1859. május 22-én megnyitotta a vonalat. Ebből az alkalomból Debrecenből külön kormányzati vonat futott be a pályaudvarra. Ezen a különvonaton a Vasúttársaság fő részvényesei, építési vállalkozói érkeztek meg. *Az eseményre a város vezetőit nem hívták meg.* Csupán — miután Orbán-napi vásár volt Miskolcon — a vásárosok közül mentek ki néhányan gyalogosan a vonatérkezés hírére, azonban a megeredt esőben sárosan, csalódottan tértek vissza.

Május 24-én reggel 7 óra 5 perckor indult az első személyszállító vonat Pestre és Debrecen—Szolnok érintésével este 8 óra 28 perckor érkezett meg. A másik vonat délután 1 órakor indult és ez csak másnap reggel 8 óra 10 perckor érkezett a fővárosba.

Csak tíz év múlva érkezett el az az idő, amikor az állam, az 1868-ban megvásárolt magánvasutak birtokában *Hatvan és Miskolc között a rövidebb Pest—Miskolc közötti vonal megépítéséhez hozzákezdett.* Egy év múlva, 1870. január 6-án megnyílt a Pesttel közvetlen összeköttetést létesítő hatvan—miskolci vonal, amely napon már Miskolcon ünnepélyes megnyitás is volt.

Pál István

Fémfüggöny a büfében

Nagykanizsán, az Utasellátó 49-es számú üzemének büféjében a közelmúltban szerelték fel az úgynevezett teleszkópos kaput, amely a váróteremben létesített büfé lezárását könnyíti. Eddig kézihajtású redőny szolgált erre a célra.

A motorral működő fémfüggöny (a hódmezővásárhelyi fémtechnikai szövetkezet terméke) nem balesetveszélyes, ugyanis érintésre azonnal megáll. Amennyiben megfelel a várakozásnak, a jövőben a bátaszéki büfében is felszerelnek hasonló teleszkópos kaput.

D. V.

Lakásgazdálkodás – gondokkal

A MÁV kizárólag üzemi érdekből épit és tart fenn szolgálati lakásokat

Az önálló otthon megteremtésére való törekvés minden család fáradozásainak középpontjában áll. A MÁV szociálpolitikájának is szerves része, sőt egyik legfontosabb tényezője a vasutas dolgozók lakásgondjának enyhítése.

Lakásgazdálkodásunk, lakásépítéshez vagy vásárláshoz nyújtott támogatásunk lehetőségeit, kereteit, feltételeit, állami jogszabályok és az ezek végrehajtására kiadott vállalati utasítások határozzák meg. *A problémát nem ez, hanem a lakásállomány összetétele okozza.* A MÁV kezelésében levő lakások döntő többsége a múlt században, illetve a XX. század első felében épült. Ezek a lakások általában egyszobás komfortnélküliek. Avultságuk miatt korszerűsítésükre, komfortosításukra sok esetben nincs lehetőség.

A lakásigények kielégítése a tanácsi szervek feladata

Nem kis gondot okoz az is, hogy a lakások mintegy negyedében nem vasutasok, hanem nyugdíjasok, vasutas szülők nem vasutas leszármazottai laknak. Velük kapcsolatban úgyszólván tanácsi házkezelői feladatokat kell ellátnunk. *A MÁV kezelésű lakásokban egy kisebb város lakosságának megfelelő számú népesség lakik, így a MÁV a tanácsi lakáskezelő szervek után a legnagyobb lakásgazdálkodó és -fenntartó szerv, de e tevékenységéhez már nem kap állami támogatást, mint a tanácsi szervek.*

Az előbbi gonddal együttesen jelentkezik a nem vasutas lakások felszabadításának gondja is. Szocialista jogunk ezt kizárólag szigorúan meghatározott feltételeknek megfelelő cserelakás biztosítása esetén teszi lehetővé (még a jogcím nélkül visszamaradt rosszhiszemű lakáshasználó sem tehető az utcára). Amikor pedig a többszázezer forintért vásárolt tanácsi bérlakás bérlőkiválasztási jogával kell élnünk, akkor ezt a modern, korszerű új lakást inkább tényleges vasutas elhelyezésére használjuk fel és nem arra, hogy nem vasutas részére történő kiutaltatásával vasutasdolgozó részére kiürítsük a régi vállalati bérlakást.

A MÁV-nak nem feladata és nem is tud arra vállalkozni, hogy a vasutas dolgozók lakásigényeinek kielégítését magára vállalja. *A vasút kizárólag üzemi érdekből épít és tart fenn lakásokat, hogy ezeket olyan tényleges dolgozói részére juttathassa, akik megfelelnek a vállalati lakásjuttatás feltételeinek és a vasúti szolgálat ellátása szempontjából a MÁV számára is előnyös a letelepítésük.* Szigorúbbak a szabályai és feltételei a zárt üzemi területen, az úgynevezett kisajátítási határon belül lévő munkaköri szolgálati lakás juttatásának. Az ilyen lakás kizárólag olyan személyek számára utalható ki, akiknek állandó jelenléte a vasútüzem forgalmának zavartalansága miatt, tehát üzemi érdekből fontos. Ismételten hangsúlyozzuk, *hogy MÁV kezelésű lakásoknak nem a lakásigény kielégítése a feladatuk.* Sajnos, ha elvétve is, de még most is előfordul olyan eset, hogy megalapozatlanul és felelőtlenül, a kiadott utasításokat megszegve záradékolnak vagy javasolnak lakásigények soron kívüli kielégítésére irányuló kérelmeket. *Tudomásul kell venni, hogy a lakásigények kielégítése kizárólagos tanácsi feladat.* Ezért mindazok részére, akiknek lakásproblémájuk van, állampolgári joguk, de egyúttal kötelességük is, hogy tanácsi lakásigénylést nyújtsanak be.

Elvétve ugyan, de olyan jelzés is érkezett, amely szerint egyes tanácsok a vasutas dolgozók lakásigénylését nem fogadják el, lakáskérelmükkel a MÁV-hoz küldik őket. Ezek az állítások legfeljebb félreértésen alapulnak, egyetlen egy esetben sem nyert bizonyítást, hogy az állandó lakóhely vagy a munkahely szerint illetékes tanács az előírásoknak megfelelő lakáskérelem átvételét és besorolását megtagadta volna. Ha esetleg mégis előfordulna, hogy a személyesen bevitt kérelmet nem veszik át, akkor azt ajánlott levélben kell a tanács címére feladni és lehetőség van a jogsegélyszolgálat igénybevételére is.

Önkényes lakásfoglalók

Az alábbiakban a vállalati lakásgazdálkodást alapvetően veszélyeztető, a szocialista joggal és erkölccsel szembenálló cselekménnyel, *az önkényes beköltözéssel kívánunk részletesebben foglalkozni.* Az ilyen rendkívül súlyos cselekmények értékelésénél abból kell kiindulni, hogy egy-egy lakás értéke több százezer, nem egy esetben több mint fél millió forint, tehát minden önkényes (kiutalás és bérleti szerződés megkötése nélküli) lakásfoglalás igen jelentős kárt okoz a MÁV-nak, illetőleg a vasutas dolgozóknak.

Ez szükségessé teszi, hogy az önkényes beköltözővel szemben olyan gyors és hatékony szankciókat alkalmazzunk, melyek az elkövetett rendkívül súlyos cselekmény megtorlásán túl alkalmasak arra is, hogy másokat hatékonyan visszatartsanak az önkényes beköltözéstől.

A gyors és hatékony intézkedések megtételét szabályozásaink is szorgalmazzák. A lakások elosztásáról és a lakásbérletről szóló 1/1971. (II. 8.) számú Kormányrendelet 124. §-a előírja, *hogy aki lakást vagy annak helyiségeit, illetőleg közös használatra szolgáló helyiséget önkényesen foglalt el, a végrehajtásra vonatkozó szabályok mellőzésével arra kell kötelezni, hogy azt minden elhelyezést igény nélkül haladéktalanul ürítse ki.* A MÁV lakásügyi utasítása (7. §. (13.) bekezdés) kötelezik a kezelőket (ÉHF, ÉF építésvezetőség, házfelügyelő gondnok stb.), *hogy az önkényes beköltözést azonnal jelentsék felettes szervüknek és az illetékes vasútigazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának.* Egyúttal minden vezetőt kötelez, hogy az önkényes beköltözésben vétkes beosztottját (tehát nemcsak az önkényes beköltözőt, hanem az ellenőrzés, jelentéstétel, intézkedés terén mulasztót is) állástól való felfüggesztés mellett fegyelmi úton vonja felelősségre.

Ott, ahol az önkényes beköltözéskor megteendő intézkedéseket azonnal és maradéktalanul végrehajtják és a felelősségrevonások is arányban állnak e gazdálkodási és társadalmi érdekeket súlyosan sértő cselekményekkel, egyáltalán nem, vagy legalábbis évekig nem fordul elő ilyen visszaélés.

Sajnos vannak vezetők — szerencsére kevesen —, akik álhumanizmusból, kényelemszeretetből vagy más önző okból nem tesznek eleget kötelességüknek, *megszegik az utasításokat, figyelmen kívül hagyják a szocialista törvényességet, megsértik a vasutas kollektíva érdekét.* Úgy kezelik az ügyet, mint külső jószívű szemlélő, akinek az önkényes beköltözésből közvetlen kára nincs, tehát miért bántsanak érte másokat. Ilyen helyeken azután megnő az önkényes beköltözők száma.

Az önkényes beköltözéssel elkövetett súlyos jogsértéseknek csak egyik formája, amikor valaki kiutalás és bérleti szerződés megkötése nélkül foglal el egy lakást. Találkozunk olykor olyan esettel is, amikor a lakás felett rendelkezni nem jogosult személy intézkedése alapján — *bérleti szerződés megkötése nélkül* — költözik valaki be a részére ki nem utalt lakásba. Íme néhány példa.

Bérleti szerződés nélkül

A városi tanács vb háromszobás összkomfortos tanácsi bérlakáshoz juttatta *B. Ferenc* nagycsaládos vasutast a Honvéd u. 21. fszt. 1. sz. alatt. A három kiskorú gyermeket nevelő öttagú család sokalta a lakás rezsijét és ezért úgy döntött, hogy a tágas minden igényt kielégítő lakását *elcseréli a MÁV Kolónia 16/4. sz. alatti kétszobás komfortnélküli lakást jogcím nélküli jóhiszemű minőségben használó K. Antalné 3 tagú családjával.* Cserekérelmét azonban nem a lakással rendelkező vasútigazgatósághoz, hanem a szolgálati főnöksége vezetőjéhez nyújtotta be. A vezető, bár nem tartozik a hatáskörébe, a MÁV nevében hozzájárult a cseréhez, amely egyébként jogszabályilag tilalomba ütközik, mert a használó nem cserélhet. *K. Antalné* elköltözött a vállalati bérlakásból anélkül, hogy azt a kezelő részére átadta volna, *B. Ferenc* pedig kiutalás és bérleti szerződés megkötése nélkül beköltözött, *így önkényes beköltözővé vált.* A hatáskörét túllépő, a kormány rendeletét figyelmen kívül hagyó személy szabálytalan intézkedését elsődlegesen *a három kisgyermek sinyli meg, akik a legmodernebb otthonból olyan lakásba kerültek, ahol fürdőszoba egyáltalán nincs és csak lakáson kívüli közös WC van.* A jogellenes cserét engedélyező határozatot a felettes tanácsi szerv hatályon kívül is helyezte.

K. István pályamunkás lakáskérelmet nyújtott be, melyben a dömsödi 34. sz. őrház kiutalását kérte maga és családja részére. A kérelmet felettes szervük nem küldte meg kiutalási javaslattal az MSzEO-nak, így az nem lett kiutalva. Ennek ellenére a szakaszkezelő pályamester 1977 novemberben az őrház kulcsait átadta K. Istvánnak, aki november 18-án, kiutalás és bérleti szerződés nélkül beköltözött, majd ezt követően a bejelentkezéshez is hozzájárultak. *Természetes, hogy ezek után K. István egy éven át lakáshasználati díjat sem fizetett.* Szerintük a problémát az okozta, hogy „ez miért jutott az illetékes szervek tudomására?!" Ahol a kezelő szerv így járhat el, nem véletlen, hogy megszaporodnak az önkényes beköltözések.

B. Lajos és felesége mindketten vasutasok, de egyikük sem jogosult munkaköre alapján szolgálati lakásra. 1977. augusztusában Veresegyházon 3 gyerekkel önkényesen költöztek be — az egyik szülő családi házából — egy selejtezés alatt álló szolgálati lakásba. Az önkényes beköltözés tényét saját maguk jelentették be, *de az eltelt több mint egy év alatt a „felelős" vezetők nem tettek eleget a rendelkezéseknek.*

Tatabánya-felső vasútállomáson, szolgálati helyén *N. Vilmos vasutas zárlefeszítés útján költözött be önkényesen egy üresen álló helyiségbe.* Ezt sem a kezelő szerv vagy a dolgozót létszámban tartó szolgálati főnöksége állapította meg, hanem mások tették szóvá, intézkedést kérve.

A Gyáli út 15/b. alagsor 1. sz. alatti lakást állagmegóvási munkák elvégzése céljából kiürítettük. A volt bérlő 1978. november 17-én pénteken du. fél 1 körül adta le a lakás kulcsait a kezelőnek. *Ugyanaznap 20 órakor már önkényesen beköltözött K. István, a Hídfenntartási Főnökség dolgozója, aki kulccsal (!) nyitotta fel a lakást.* A házfelügyelő, aki ugyanabban a házban, csak másik lépcsőházban lakik, sem aznap, sem a következő két nap alatt nem jelentette be az önkényes lakásfoglalást. Az illetékes bíróság K. Istvánt kiköltözésre kötelezte, amit végre is hajtottak, de a gyors, azonnali és hatékony felelősségrevonást nem érvényesítették.

Előzzük meg a visszaéléseket!

V. Imre szanálás miatt kiürített lakásba költözött be, a felelősségrevonás — igaz, csak az MSzEO kezdeményezésére indult meg —, több mint negyedév után elbocsátással zárult. Ezt azonban megváltoztatták lényegesen kisebb súlyú büntetésre.

A MÁV telep 34/2. sz. alatti lakás kiutalását intézték *B. László* lakatos javára. Az üresen álló lakásba 1978. július 15-én önkényesen beköltözött *J. Júlia* vonatvezető. A kezelő szerv csak július 29-én (két hét múlva) tett eleget az azonnali jelentéstételi kötelezettségnek. J. Júliát szigorú megrovásban részesítették, az azonnali jelentkezéstételi kötelezettségét nem teljesítőt pedig nem vonták felelősségre. *A kiutalással rendelkező kisgyermekes család azóta is albérletben lakik, az önkényes beköltöző pedig kényelmesen él a másnak kiutalt lakásban.*

Nem véletlen ezek után, hogy egy hónap múlva a vele azonos szolgálati főnökségen dolgozó *T. Attila* kocsirendező költözött be önkényesen a MÁV-telep 21/4. sz. alatti lakásba. Itt a felelősségrevonás már súlyosabb volt: *személyi alapbércsökkentés és utazási kedvezményből kizárás, de még mindig nem állt arányban az elkövetett cselekmény rendkívüli súlyosságával.* Azon már nem is lehet csodálkozni, hogy T. Attila esetében szolgálati főnöke javaslatot tett az önkényesen elfoglalt lakás kiutalására. Javaslatát a tényeket meghamisítva, valóságnak meg nem felelő adatok igazolásával támasztotta alá.

Milyen intézkedéssel előzhetők meg hasonló visszaélések? Íme néhány megszívlelendő tanács:

— *meg kell gyorsítani a lakáskiutalás menetét,*

— *az üresen álló lakásokat megfelelően le kell zárni és rendszeresen kell ellenőrizni,*

— *önkényes beköltözés esetén a kezelő azonnal tegye meg jelentését a felettes szervének* és a vasútigazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának, majd ezt követően állapítsa meg, szükség esetén rendőr segítségét kérve, az önkényes beköltöző(k) személyi adatait és jelentését írásban, a személyi adatokkal ismételje meg,

— *minden szintű vezetőnek biztosítania kell az önkényes beköltözésben vétkesek elleni azonnali, példás felelősségrevonás végrehajtását* az érvényes utasításnak megfelelően, a kiköltözésre kötelezés iránti kérelem és a szabálysértési feljelentés azonnali benyújtását,

— folyamatosan ellenőrizni kell, hogy az alárendelt szervek, vezetők maradéktalanul eleget tesznek-e kötelességeiknek, *mulasztás esetén itt is azonnali, szigorú felelősségrevonást kell alkalmazni,*

— *selejtezésre, szanálásra kijelölt lakások utolsó lakója kiköltözésének napján a nyílászáró szerkezeteket ki kell szedni, a padozatot felbontani és a kéményt kibontani.*

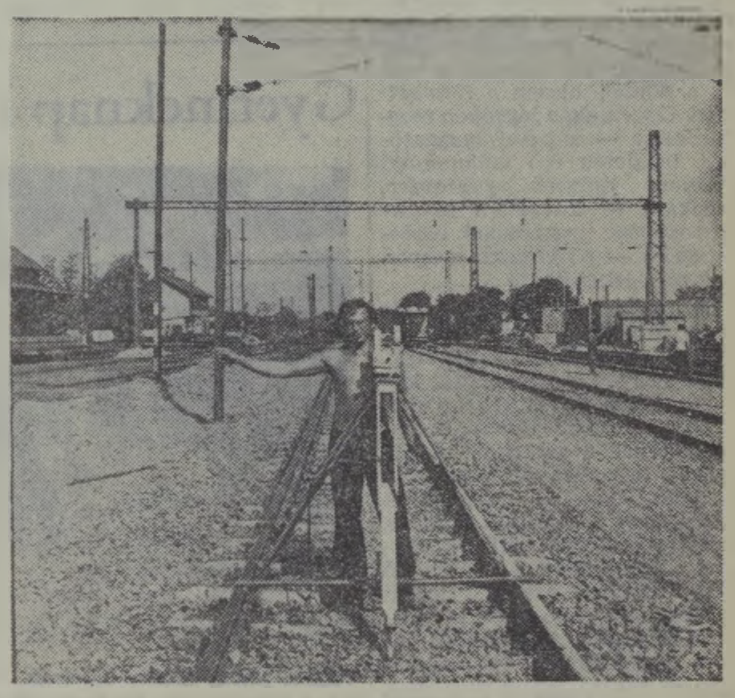
Lakásgazdálkodásunk gondjairól adtunk vázlatos tájékoztatást. Gondjaink közül részletesebben foglalkoztunk a legsúlyosabbal, az önkényes lakásfoglalással. Ezt azért tartottuk szükségesnek, hogy bemutassuk: a jogsértés, az utasítások be nem tartása, az álhumanizmus milyen eredményre vezet.

Dr. Bábiczky László

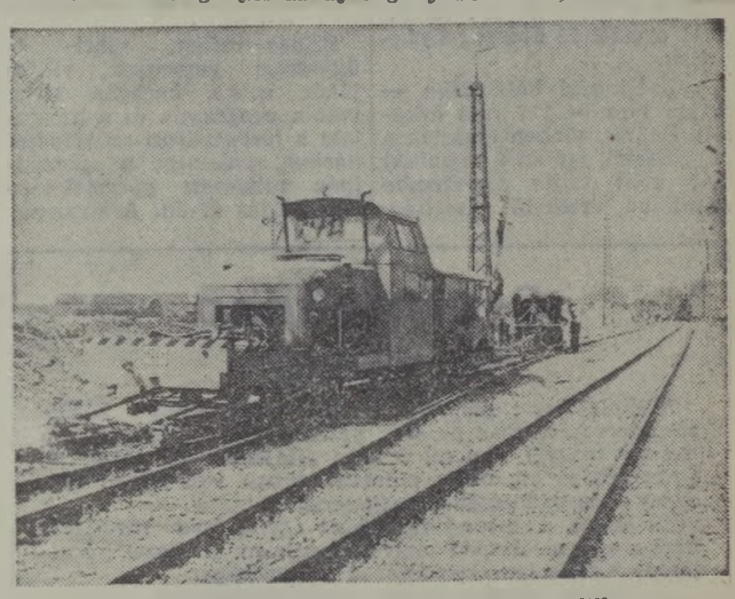
Rekonstrukció Bicskén

A budapest-hegyeshalmi vasútvonal rekonstrukciója során átépítik Bicske állomást is. Az új vágányok lefektetése előtt az elavult pályát és épületeket elbontják, a régi biztosító berendezéseket kicserélik. A nagyarányú építkezés miatt át kell szerelni a felső vezetéket, s ebben a munkában csehszlovák szakemberek is részt vesznek.

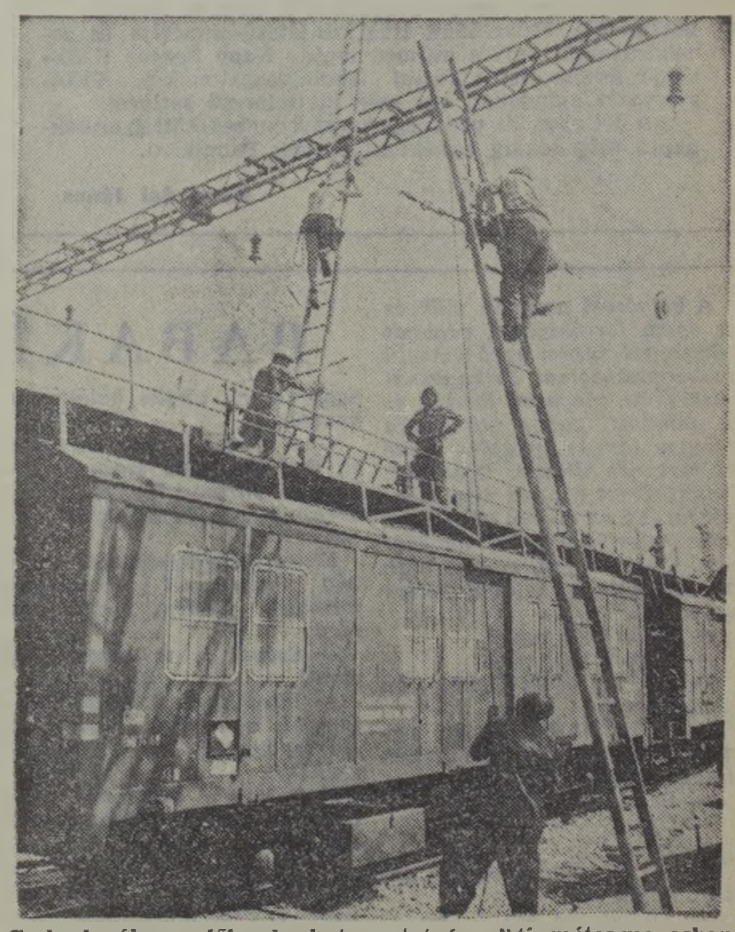
Bontják a II-es váltóállító központot



Precíz munkát igényel az új vágány bemérése, szintezése



A vágányépítést korszerű gépek segítik



Csehszlovák szerelők „akrobata mutatványa" tíz méter magasban
(Tenta György képriportja)

A NEMZETKÖZI GYERMEKÉV JEGYÉBEN

Rajzpályázat vasutas gyermekeknek

Kétévenként meghirdetik — A felnőttek gyermekfotókkal pályázhatnak

Rémálom. Ez a címe az egyik nagyon ügyes gyermekrajznak, ami a pályázatra érkezett. Balesetet ábrázol, vagyis olyan eseményt, ami valóban minden vasutas dolgozó rémálmai közé tartozik. A kisfiú mégis gyermekien örökítette meg ezt az eseményt, hiszen azon ritka vasúti balesetek egyikét formálta meg ceruzával, amit állat okozott. Ez alkalommal egy oktatlan állat, egy bika állta útját a mozdonynak...

Az állatok szorosan hozzátartoznak a gyermekek világához, s így nem szokatlan, hogy még a vasutas dolgozók gyermekei is belekombinálták rajzaikba az állatok jelenlétet. Igaz, nem is volt céljuk a rajzpályázat rendezőinek — a vasutasszakszervezet pécsi ifjúsági klubjának —, hogy kizárólag csak a vasút, a vasutas dolgozók életével, helyzetével kapcsolatos rajzokat készítsenek e pályázatra. Nem akarták megkötni a gyermekek kezét és fantáziáját. Szerencsés volt ez a döntés, hiszen a *Nemzetközi Gyermekév* jegyében meghirdetett — a pécsi igazgatóság területén élő valamennyi vasutas dolgozó gyermeke, unokája és közvetlen hozzátartozóinak gyeremekei részére szóló — pályázatra nagyon sok rajz érkezett.

A pályázat lebonyolítását nagyszabású előkészítő munka előzte meg. Megfogalmazták, hogy milyen rajztechnikai kategóriákban és milyen korosztály csoportosításában versenyezhetnek a gyerekek. A pályázati felhívást az igazgatóság nyomdájában — társadalmi munkában készítették, majd a pécsi csomóponti KISZ-bizottság irányításával működő KISZ-alapszervezetek tagjai postázták a több mint háromszáz felhívást. A gyerekek három rajztechnikai kategóriában — ceruza, kréta, vízfesték — négy korosztályba sorolva — 3-tól 6 év, 6-tól 8, 8-tól 11, és 11 évestől 14 évesig pályázhattak.

A beérkezési határidőre — május 1-re — 127 rajz érkezett. Sajnos, többen elkéstek a beküldéssel, így az ő rajzaikat már nem tudta figyelembe venni az értékelő bizottság. Szép számmal akadtak viszont olyan gyermekek, akik kettő, három, sőt ennél is több alkotást küldtek .A rajzok témaválasztása is meglehetősen széles skálán mozgott: *a vasutas hétköznapoktól a játékig, az óvodás élettől a kirándulásokig, szinte minden olyan pillanatot megörökítettek a gyermekek, amik az ő életükkel, közvetlen környezetükkel kapcsolatosak.*

A legjobb 98 alkotásból kiállítást rendezett a Vasutas Klubkönyvtár Ifjúsági Klubja. A kiállítást *Halmay Árpád*, a területi bizottság titkára nyitotta meg. Valamennyi kiállított alkotás készítője jutalomként játékot kapott. Külön jutalmazták a legjobb kilenc rajz — *Szabadkai Zsolt* Sárbogárd, *Révfalvi Péter* Dombóvár, *Horváth Péter* Bátaszék, *Inés Gábor* és *Inés Andrea* Kaposvár, *Váradi Zsolt* Bátaszék, *Halmai Zsolt* Dombóvár, *Nagy Beáta* Bétaszék, *Kalinics Zsuzsanna* Murakeresztúr — alkotóját.

A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Bizottsága és az Ifjúsági Klub e jól sikerült gyermekrajzpályázat nyomán tervbe vette, hogy kétévenként meghirdeti ezt a pályázatot. Ám nemcsak a gyermekek részére szerveztek hasznos programot a Nemzetközi Gyermekév alkalmából. Ezekben a napokban már postázzák azokat a felhívásokat, amelyek felnőttek részére szólnak és fotópályázaton való részvételre invitálják őket. Ám a fotók csak gyermekeket, a gyermekéletet ábrázolhatják...

T. É.

Gyermeknap Ferencvárosban

Vidám játék, móka, kacagás. A gyerekek jól érezték magukat a sportpályán

(Bihari Tamás felvétele)

Színes műsor, sport- és ügyességi versenyek, vidám játék, móka, kacagás. Ilyen volt a programja és a hangulata *a ferencvárosi művelődési házban, valamint a sportpályán rendezett gyermeknapnak május 27-én.* A vasárnapot mintegy 80 gyerek töltötte a művelődési házban, a nagyobbak egyedül, a kicsik szülеikkel.

A program a Pinceszínház kétórás műsorával kezdődött. *Keleti István* rendezésében a *Pacsuli palota* című vidám darabot élvezték a résztvevők. Ezután a „házimoziban" mese- és rajzfilmeket vetítettek. Délben a gyerekeket háromfogásos ebéd várta az étteremben. Utána jólesett a mozgás. A zsákbanfutás, a kötélhúzás és a különböző ügyességi versenyek győzteseit kisebb ajándékokkal jutalmazták, de a csokoládéból jutott bőven mindenkinek.

A gyermeknapi műsort *Rovó Gábor* bűvész, *Forgács Gábor* jódlis és *Retye-Rutyáék* fellépése zárta. Az együttes tagjai: *Koltai Zsuzsa* és *Antoni Judit* gitárkísérettel gyermekdalokat énekeltek és megénekeltették az apróságokat is.

A színes, jól szervezett gyermeknapnak délután öt órakor lett vége.

F. E.

Gyermeknapi ajándék

Kigyúlt a fény a 10-es őrházban

Nagy öröm érte *Domokos Vilmos* pályamunkást, a MÁV Szekszárdi Pályafenntartási Főnökség dolgozóját és családját. A 10-es számú őrházi lakásukban (amely közigazgatásilag Szedres községhez tartozik ugyan, de igen távol van a községtől), elkészült a villamosítás a gyermeknapra. A szülők és a hat kiskorú gyermek ennél szebb gyermeknapi ajándékot aligha kaphattak volna.

A családi fényképről csupán a 10 éves *Angéla* hiányzik. Ő jelenleg kórházi ápolás alatt áll.

A gyermeknapon

KISDOBOSOKAT AVATOTT A CURTICI KOSSUTH BRIGÁD

A curtici MÁV-képviselet „Kossuth" kereskedelmi-forgalmi brigádja május 27-én, a gyermeknap alkalmából Lökösháza határőrközség általános iskolája I. a. osztály 16 tanulójának kisdobos nyakkendőt ajándékozott. A nyakkendőt az avató szülők kötötték a kisdobosok nyakába.

A kisdobosokat a szolgálatban levő brigád nevében *Baranyi József* brigádvezető-helyettes köszöntötte, s meglepetésként hatott — a gyermekek nagy örömére —, hogy a felavatott új kisdobosok mellére tűzte a szép kivitelű: *Magyar Népköztársaság kisdobosa jelvényt.*

Pacz József

Műsoros délután a KISZ-klubban

Vidám műsoros délután színhelye volt május 24-én a miskolci vontatási főnökség KISZ-klubja. A KISZ-vezetőség meghívására ez alkalommal *Muzsai András* és *Kürti P. László* előadóművészek látogattak el a KISZ-fiatalokhoz. A *Moldova György* szatíráiból, valamint saját szerzeményükből összeállított *„Nem szeret a főnököm"* című műsor nagy sikert aratott.

Kemenesaljai napok

Május 20. és 27. között rendezték meg Celldömölkön a *XIV. kemenesaljai napokat.* A rendezvénysorozat egyik eseménye volt a munkáskórusok dunántúli találkozója. A fellépő nyolc kórus között szerepelt a szombathelyi vasutasok Haladás Férfikórusa. A dalárda eddig minden alkalommal ott volt a Kemenesalja fontos művészeti és kulturális seregszemléjén.

A könyvhét sikeréért

Jászberény állomás 12 tagú *„Székely Mihály"* szocialista brigádja, melynek *Dienes László* anyagleltár számadó a vezetője, sokat tesz a kulturált utazás érdekében. A brigád tele nő, személypénztárosok és takarítónők. Az elmúlt évben a brigád ezüstkoszorús jelvényt szerzett. Az idén többen közülük a vágány tisztítását végezték társadalmi munkában. Az idei 50. könyvhét sikere érdekében *június 1-től, nyolc napon keresztül, az állomás jegyváltó csarnokában könyvet árultak, szintén társadalmi munkában.* Már az első napon kétezer forint értékű könyvet adtak el.

Szűcs Ferenc

Műsoros délután — vasutas gyerekeknek

A szentesi vasúti csomóponton, az állomás szakszervezeti bizottságának kezdemenyezésére június 2-án délután gyermeknapi ünnepséget rendeztek a dolgozók gyermekeinek. A kicsiket a *Damjanich* utcai iskola bábszínháza szórakoztatta, majd zenés verses műsort adtak a résztvevő gyerekek egyéni jelentkezés alapján. Ugyancsak rövid műsort adott a *Kilián György* forgalmi KISZ-alapszervezet is.

A rendezvényen 90 gyerek vett részt és valamennyien nagyon jól érezték magukat. A résztvevők és a távol levők összesen 220 gyermek ajándékcsomagot kaptak. A vonalon dolgozó szülők gyermekei lakásukon kapták meg az ajándékcsomagot a szakszervezettől.

Rostás Klára

— **Ünnepi könyvhét.** Az 50. ünnepi könyvhéten Szentes állomás Kilián György forgalmi KISZ-szervezetének tagjai könyvárusítást vállaltak. Az állomáson több mint hatezer forint értékű könyvet adtak el.

Brigádok a gyerekekért

Kisújszálláson a szocialista brigádok többsége évek óta kapcsolatot tart a városi-községi gyermekintézményekkel. Rendszeresen végeznek parkosítási, tereprendezési, javítási munkát.

A pályafenntartási főnökség *Május 1.* szocialista brigádja különleges feladatra vállalkozott, amikor a Sásastó úti óvoda részére társas- és bábjátékokat, mesefigurákat készített. Az ilyen jellegű „támogatás" anyagiakban és társadalmi munkaórában is jelentős, az éves teljesítés mintegy egyötödét teszi ki e brigádnál. Cserében a gyerekek rendszeres műsorral készülnek a nőnapi ünnepségre. A Sásastó úti óvodának másik patronálója az I. főpályamesteri szakasz *Komarov*, míg az Ifjúság úti óvodának az I. főpályamesteri szakasz *Petőfi* brigádja. Ugyanitt a *Baross Gábor* KISZ-alapszervezet is tevékenykedik.

Gyermeknap Fancsalon

Miskolc-Tiszai pályaudvar *„Asztalos János"* KISZ-alapszervezete már öt éve patronálja és támogatja a Borsod megyei *Fancsal* község általános iskoláját. E gyümölcsöző kapcsolat minden évben valamilyen esemény megrendezésében csúcsosodik ki.

Ez évben a pedagógusnappal egybekötve rendezték meg a gyermeknapot, melyen megjelent a Tiszai pályaudvar KISZ-alapszervezetének küldöttsége.

A délelőtt megrendezett sportrendezvények győztes úttörői, érem és oklevél elismerésben részesültek, de valamennyi résztvevő ajándékot is kapott. Délután a Vörösmarty Művelődési Ház színjátszó-csoportja és zenekara adott nívós műsort, majd *Nagy Ferenc* KISZ-titkár átadta *Berta József* iskolaigazgatónak a KISZ-szervezet ajándékát, egy szép kivitelezésű serleget.

A jól sikerült pedagógusnappal egybekötött gyermeknapra még sokáig emlékezni fognak Fancsalon.

Kisvárdai János

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBÁ:
festőket mázolókat ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ 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, vontatási pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145–010.

BABAKÍVÁNSÁG

A belvárosi parkban ülök, és az égető forróságban, bágyadt tekintettel nézem apró termetű padszomszédomat. Erika dundi kezecskéje magasba lendül, és a szemközti padon ülő apuka vasutas tányérsapkáját, szőke hajfürtjeire illeszti. Újdonsült ismerősömet újra és újra megnézem. Ez az eleven kék szemű baba, szegfűcsokorral az ölében, igazán olyan, mintha csak a játékbolt kirakatából vették volna elő.

— Hány éves vagy?

— Három múltam.

— Mi szeretnél lenni, ha nagy leszel?

— Óvónéni! Tudod, én nagyon szeretem a gyerekeket. Imádom őket!

— És az óvónénit?

— Őt is.

— Miért?

— Mert... mert nagyon sok szép mesét tud.

— Tudod, mi ez? — mutatok az esernyőmre, közben vissza kell fognom magam, hogy fel ne törjön belőlem a nevetés...

— A varázspálcám. Ha eljön az este, én ezen szoktam lovagolni. Bizony! Ha felülök rá, keresztülrepülök az egész városon...

Erika megrökönyödött arcot vág, tágranyílt szemeiben mintha félelem csillanna meg...

— Szóval... te boszorkány vagy?

— Eltaláltad! A hosszú hajamban van minden erőm... Ha levágnák, akkor én meghalnék.

A csöppség homlokát ráncolja, hangjából bizonytalanság csendül.

— Én úgy tudtam, hogy ma már nincsenek boszorkányok .. Csak a mesében.

— Így igaz! A rossz boszorkányok valóban kihaltak. Ám, én jó boszorkány vagyok! Teljesítem a gyerekek kívánságát!

— És ha kívánnék egyet, teljesítenéd?

— Hát, ha nem haladja meg az erőm, akkor igen!

— Állítsd meg az időt! Nagyon szépen kérlek rá, jó? Hogy a drága nagymami, soha ne haljon meg!

— Hm, hm. Sajnos, ez már nem áll módomban. Az idő a világmindenség teljhatalmú ura. Megállítani bizony nem lehet!

Miután rosszalló pillantást vet rám, a zsebembe nyúlok és előveszem a bűvésznoteszt.

— Ide süss! — és azzal kétrét hajtom a kártyát. — Hipphopp! — S a baloldalon vigyorgó manóka, máris ellenkező oldalon jelent meg... — Tessék! Neked adom.

A babaarcon megilletődött derű fénylik, hálásan csilingelő szavakat hallat...

— Köszönöm. Én meg neked adom ezt a virágot. Nagymami kertjében rengeteg van belőle...

Felugrik, átfut a boldogan derülő, tárt karokkal váró apukához és az ölébe fészkelve magát, szégyenlősen visszakiált.

— És azt kívánom neked, hogy a hajad nőjön meg minél nagyobbra, olyanra..., olyanra, hogy a földig érjen. És, hogy tudjál majd küzdeni a gonosz boszorkányok ellen.

Az apukán szülői büszkeség ragyog. Igaz is. Ritka az olyan gyermek, aki ő maga is gyerekeket szeret. Ilyen megérdemli azt, hogy egy kívánsága valóra váljon. Hogyha felnő, legyen belőle óvónő!

Kovács László

Jelenkori népvándorlás (2.)

Az SZVSZ és a vándormunkások

A *Szakszervezeti Világszövetség* mindig támogatta a vándormunkások követeléseit az őket kizsákmányoló monopóliumokkal szemben. Ezzel egyidejűleg erőteljesen hangoztatta a faji, a társadalmi vagy nemzeti származásuk megkülönböztetés nélküli emberi léthez, a munkához való jog gyakorlását saját hazájukban, valamint az államok kötelességét olyan politika folytatására, amely garantálja a teljes foglalkoztatottságot.

Az SZVSZ tagszervezetei a vándormunkásokat kiengedő és az őket befogadó országokban állandó tevékenységet fejtenek ki annak érdekében, hogy vessenek véget a megkülönböztetésüknek, az idegengyűlölet és a fajgyűlölet minden megnyilvánulásának. *A tagszervezetek rendszeresen kinyilvánítják szolidaritásukat a dolgozók harcával, amelyet a kizsákmányolás, a munkáltatók és a monopóliumok ellen folytatnak.*

A világszövetség kezdeményezései

Az SZVSZ minden kezdeményezést támogatott a vándormunkások érdekében. Ennek megfelelően — közvetlenül vagy tag- és társult szervezeteinek közvetítésével — részt vett a szakszervezetek vagy más haladó szervezetek által összehívott nemzetközi konferenciákon, jelentősen hozzájárulva azok hatékonyságához.

Így például az SZVSZ több szakszervezeti központja jelentősen segítette az első két nemzetközi szakszervezeti konferencia munkájának eredményességét, amelyeket *Belgrádban* és *Isztambulban* szerveztek a kivándorlásról.

Az SZVSZ támogatta a *Demokratikus Jogászok* — 1974. januárjában tartott — Nemzetközi Konferenciájának határozatát, amelyben követelték, hogy valamennyi fogadó országra vonatkozó, a vándormunkások tényleges jogait tartalmazó nemzetközi törvény kerüljön kidolgozásra.

Az SZVSZ 1974 novemberében megfigyelői minőségben képviseltette magát *Wageningenben* a vándormunkások páneurópai konferenciáján, valamint 1975 februárjában, a *Rómában* tartott országos konferencián, amelyet a kivándorlás kérdésében tartottak. Jelentősen elősegítette, hogy mindenütt, ahol szükséges, a vándormunkások jogos követeléseit a legrövidebb időn belül kielégítsék és határozottan kitartott amellett, hogy ezek a követelések szerepeljenek a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet* új egyezményében. A Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 60. ülésén az SZVSZ megkülönböztetett figyelmet fordított a vándormunkásokkal foglalkozó hármas bizottság munkájára, amely az egyezményt és a követeléseket vizsgálta felül. Támogatta a munkásképviselők csoportjának javaslatait, akiknek végül is sikerült az egyezménybe két új paragrafust felvetetni, amelyek biztosítják a legálisan bevándorlók védelmét a munkanélküliségtől. Az „illegálisan" bevándorlók részére néhány jogot szintén sikerült kiharcolni.

Az SZVSZ önállóan is többször felvetette a vándormunkások problémáit a nemzetközi szervezeteknél és különböző dokumentumokban *számtalanszor kinyilatkoztatta készségét egy nemzetközi akció kibontakoztatásáért a vándormunkások nemzeti és polgári jogi egyenlősége érdekében minden területen.*

Kongresszusi dokumentumok

A vándormunkások jogaival, s a társadalombiztosítással kapcsolatos kérdések a *Szakszervezeti Világszövetség* — 1969-ben megtartott — VII. kongresszusa által elfogadott dokumentumban is hangsúlyt kaptak:

„Különösen fontos annak követelése, hogy a külföldi vándormunkások jogait garantálják — olvashatjuk a *„Határozat a társadalombiztosításról"* c. fejezetben — és az egyenlő bánásmód elve alapján biztosítsák szigorú és maradéktalan alkalmazásukat a társadalombiztosítás területén... A különböző tőkésországok dolgozóinak, szakszervezeteinek egységakciókat kellene kezdeményezniük a külföldi dolgozók érdekében: *a nemzeti törvények biztosítsák számukra, hogy hazájukba átutalhassák a társadalombiztosítás által kifizetett rokkantsági, öregségi járadékot és azokat a kedvezményeket, amelyeket a Közös Piachoz tartozó országok dolgozói már kiharcoltak."*

Egy másik kongresszusi dokumentumban, a „Szakmai képzés"-sel foglalkozó résznek a *„Bevándorolt dolgozók"* c. fejezete a bevándorolt dolgozóknak szakmai képzés és továbbképzés területén való teljes jogegyenlőségének követelését jelöli meg fő feladatként, amelyet garantálni kell a bevándorlási szerződésekben vagy a kollektív szerződésekben.

Az írástudatlanság megszüntetésére vonatkozó határozat lerögzíti, hogy a bevándorlási szerződésekben és a kollektív szerződésekben *garantálni kell a vándormunkásoknak az írás-olvasás megtanulásához való jogát.*

A Szakszervezeti Világszövetség VIII. kongresszusán a vándormunkások problémáit olyan széleskörűen vitatták meg, hogy a szakszervezeti jogok, valamint a gazdasági és társadalmi követelések Chartájában — amelyet a kongresszus jóváhagyott — szintén szerepel.

A Charta kikötései

Megállapíthatjuk, hogy korunk munkaerő-vándorlásának a legfőbb oka a tőkés gazdasági és társadalmi fejlődésben keresendő, amelyet egyedül a kapitalista tőkefelhalmozás érdekei irányítanak, s amely strukturális egyensúlyhiányt idéz elő a tőkésországok között. Ez a körülmény a férfiak és nők tízmillióit kényszeríti hazájuk elhagyására, hogy sokszor ellenséges és a hátrányos megkülönböztetés viszonyai között keressék meg kenyerüket. A Charta aláhúzza, hogy a bevándoroltak élet- és munkakörülményei többségében rendkívül kedvezőtlenek.

„Még kedvezőtlenebbek a körülményei a szezonmunkásoknak és a szomszédos állam határszéléről átjáró munkavállalóknak, akik gyakran a tiltott kereskedelem eszközei, s akiket a legszegényebb területekről toboroztak tömegével. *Ezek a jog nélküli, gyakran analfabéta férfiak és nők nyomorúságos életet hagytak maguk mögött egy még embertelenebb és jog nélküli életért."* — állapítja meg a dokumentum.

A munkaerő-vándorlás szabályozásának szükségességét hangsúlyozva, amelyben egységesen biztosítják a dolgozók és családjuk jogait, a Charta kiköti:

— *szigorúan meg kell büntetni mindenféle tiltott emberkereskedelmet, akár egyik országból a másikba, akár országon belül egyik vidékről a másikra történik;*

— *biztosítani kell a szakszervezetek részvételi jogát — a vendégmunkások teljes jogú képviseletével — a bevándoroltakra vonatkozó két- vagy több oldalú szerződések előkészítésébe, megtárgyalásába, a határozathozatalba és ellenőrzésébe.*

A dolgozók toborzása munkaszerződésben kikötött és a fogadó állam által biztosította garanciákkal a következő minimális jogok kikötésével történhessék:

— *teljes és maradéktalan szakszervezeti szabadság, beleértve a szakszervezeti posztokra történő megválaszthatóságukat;*

— *a foglalkoztatás és a különböző munkahelyek betölthetőségének és az előléptetésnek garantálása;*

— *egyenlő anyagi juttatások biztosítása, az egyenlő munkáért egyenlő bért elve alapján;*

— *az oktatásban és szakmai képzésben való részvétel, az és az állandó tanuláshoz való jog biztosítása;*

— *egyenlő elbánás a társadalombiztosítási szolgáltatások terén (családi pótlék, munkanélküli segély, anyasági segély orvosi kezelés, nyugdíj);*

— *jog és lehetőség ahhoz, hogy a vándormunkás magával hozhassa családját;*

— *a bevándoroltak gyermekeinek iskoláztatása.*

Mindig készen az együttműködésre

Az SZVSZ mindig kész volt az együttműködésre más, különböző orientációjú nemzetközi központokkal és nemzeti szervezetekkel a vándormunkások érdekében. A vándormunkások problémái gyakran szerepeltek különböző találkozókon a közösen megtárgyalt kérdések között. A tárgyalások során egymáshoz közel álló vélemények alakultak ki a vándormunkások gondjairól, valamint a közös akciókról, amelyeket a diszkrimináció megszüntetése érdekében kell tenni.

Akkor, amikor a tőkés világon átsöprő gazdasági válság súlyosbodása drámai helyzetbe hozza a vándormunkásokat, a világ szakszervezeti mozgalmának fontos feladata, hogy minden lehetséges erőfeszítést megtegyen polgári és szabadságjogaik tiszteletben tartása érdekében. **Baranyai Zoltán**

Vendégek Csehszlovákiából

A cschszlovák delegáció tagjai szakszervezetünk vezetőivel beszélgetnek
(Skoda László felvétele)

Május 28-tól június 1-ig kéttagú csehszlovák delegáció tartózkodott hazánkban, szakszervezetünk vendégeként. *Fajkus Karel*, a csehszlovák szakszervezeti szövetség központi bizottsága plénumának tagja és *Estefani Jozef*, szb-elnökhelyettes a szocialista munkaverseny szervezésével kapcsolatos módszereket tanulmányozta a MÁV-nál.

A vendégek megtekintették többek között a szombathelyi járműjavító és a jászkiséri építőgépjavító üzemet, továbbá megbeszélést folytattak szakszervezetünk közgazdasági osztályának vezetőivel a termelést segítő munkáról.

A delegációt fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár is.

Kanizsai fiatalok országjáró kirándulása

A MÁV Nagykanizsai Pályafenntartási Főnökség KISZ-alapszervezete kétnapos hétvégi kirándulást szervezett a Palócföldre. Elsőként *Salgótarjánt*, a hazai munkásmozgalom egyik fellegvárát keresték fel. Megismerkedtek a város nevezetességeivel, majd ellátogattak a Bányamúzeumba. Különösen nagy érdeklődéssel figyelték a bányaművelés hagyományos módszereit, munkaeszközeit, a fáradságos, áldozatos bányászélet emlékeit.

Az éjszakát a Karancs kies vidékén fekvő eresztvényi turistaházban töltötték, ahol hosszabb gyalogtúrát is tettek, melyet az *Edzett Ifjúságért* mozgalom eredményeinek ez évi értékelésénél is figyelembe fognak venni. Másnap *Szécsénybe* látogattak, ahol megtekintették a *Széchenyi Zsigmond* és *Kittenberger Kálmán* kalandos utazásait idéző vadászati kiállítást.

Szécsényből Balassagyarmatra folytatták útjukat. Ott a Palócmúzeumban a palóc népviselettel, a paraszti élet helyi emlékeivel, a helytörténeti anyaggal, valamint a Tanácsköztársaság történelmi emlékeivel ismerkedtek meg. A 25 tagú csoport felejthetetlen élményekkel és igen hasznos ismeretekkel gazdagodva tért haza Nagykanizsára.

Nagy Antal Géza

RENDHAGYÓ TALÁLKOZÓ

Írók futballmérkőzése

Az 50. ünnepi könyvhét alkalmából rendhagyó író-olvasó találkozóra került sor június 4-én a ferencvárosi munkásszállón. Az *Írószövetség Szocreál* nevű labdarúgó-együttese *Végh Antal* író, csapatkapitány vezetésével kétszer negyvenperces mérkőzést vívott a szálló lakóiból verbuválódott együttessel.

A vasutas fiatalok az első félidőben 3:2-re vezettek, de a győzelmet mégis a többnyire fiatal írókból, költőkből, újságírókból álló csapat szerezte meg. Az izgalmas mérkőzés után a csapatok tagjai és a lelkes közönség a szálló klubtermébe vonultak. Az írócsapat tagjait Végh Antal mutatta be, majd kötetlen beszélgetés következett. *Mezei András* felolvasta néhány versét és beszélt a sporthoz fűződő kapcsolatairól. *Dunai II. Antal* — a most készülő könyve kapcsán — labdarúgó-élményeit elevenítette fel és elemezte sportéletünk visszásságait is. A szárnypróbálgató fiatalok közül *Csigó Ernő* egy versét, *Pálfi Gyula* pedig munkástárgyú novelláját olvasta fel.

M. P.

Debrecen:

Kulturális hónap

A debreceni vontatási főnökség művelődési bizottsága, valamint a szakszervezet kulturális és sportbizottsága *júniust a kultúra és sport hónapjává jelölte ki.* Ennek keretében június 1-én egészségügyi előadássorozatot indítottak.

Június 3-án filmvetítéssel és fagylaltozással egybekötött gyermeknapot rendeztek. Több szocialista brigád megtekinti a *Régimódi történet* és a *Nebáncsvirág* színházi előadásait. A programhoz tartozik a Szocialista brigádok II. országos szellemi vetélkedőjének munkahelyi elődöntője. Könyvkiállítást rendeznek *Móricz Zsigmond* műveiből, születésének 100. évfordulója alkalmából. Vasutasnapi előzetesként képkiállítás nyílik a *„Vasút fejlődése képekben"* címmel.

Ami a sportot illeti: sakk- és asztalitenisz-versenyt, kispályás labdarúgó-bajnokságot szerveznek a brigádok között: a versenyek döntőire a vasutasnapon kerül sor.

RANG

— A főnök minden reggel lejátssza kedvenc lemezét
(Kesztyüs Ferenc rajza)

ÍGY ÉLÜNK MI

Az idén ötödik alkalommal rendezték meg *Szeghalmon* a sárréti napokat. A kulturális rendezvénysorozaton Püspökladány, Berettyóújfalu és a szeghalmi járás vállalatainak, üzemeinek szocialista brigádjai mérték össze erejüket. Az *„Így élünk mi!"* brigádnapló pályázatot a vésztői vontatási főnökség *Lenin* szocialista brigádja nyerte meg. A vésztőiek naplóia hű képet adott az üzem történetéből, a vasúti járművek fejlődéséről, és a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeiről. A győztes brigád oklevél elismerésben és pénzjutalomban részesült.

DÁVID JÓZSEF:

Első szerelem

Gyanítom én már egy ideje, hogy a kisunokámmal, Eszterrel — aki tulajdonképpen nem is olyan kicsi, mert elsős gimnazista — történt valami. De csak vártam. Majd kibújik a szög a zsákból. Ha valakinek, úgy nekem elmondja minden titkát, hamarabb, mint az édesanyjának, aki abban a tévhitben él, hogy Eszter még mindig gyermek.

Pedig Eszter már kész hölgy. Sudár termetén, kecses domborulatain már legelésznek a férfitekintetek, s ha egy kamasz fiút csábos mosolyával is kitüntet, rögvest tűz keletkezik, amelynek pirosa ott lobog a legényke arcán.

Felnőtt ember — akiben nem öregedett el a lélek — olvasni tud e jelekből.

Eszterrel történt valami.

Látom, hogy el-elrévedezik, hosszan bámul ki az ablakon az utca túlsó felére, verskönyveket búj, papírszeletkékre firkál, majd összetépi, és szalad az előszobába a nagy állótükör elé. És én, mintha már nem is lennék itt ezen a földön: legalább két hete, hogy nem vette elő azt a társasjátékot, amin kölcsönös csalások miatt nagyokat szoktunk civakodni.

A minap aztán csak odasündörög mellém:

— *Figyelsz, öregfiú?*

— Miőta csak a világon vagy, kicsi tündérem, egyfolytában azt teszem, hogy rád figyelek.

— *Ne hülyéskedj, mert most komoly dologról szeretnék veled tárgyalni!*

— Nocsak! — adtam a kíváncsit, s egyben a naivat is, majd megkérdeztem: — Talán beszedtél fizikából?

— *Annál sokkal, de sokkal komolyabb dolgok is vannak az ember életében...*

— Az ember életében? — meresztettem a szemem, pedig hunyorogva is jól látszott az a fizikai ismereteknél is sokkal, de sokkalta komolyabb dolog, ami a tizenhat éves leányka életébe csak úgy belecsapódott, mint egy fénytől megrészegült lepke az égő villanykörte bűvöletébe.

— Mondjad hát, bátran, ki vele.

— *Kérdezni szeretnék.*

— Hát akkor kérdezz!

— *Így görbülj meg?* — mutatta finom kis ujjacskájával — ha nem őszintén válaszolsz?

— Úgy.

— *No, akkor mondd meg nekem, te vén varázsló, hogy mit tegyen az ember, ha szerelmes?*

— Hűha! — kaptam fel a fejem.

— *Megijedtél, nagypapa?* — nézett rám rémülten.

— Hát... — adtam a meglepettet —, hogy úgy mondjam, egy kicsit mellbe vágott a kérdés.

— *Miért? Talán te sose voltál szerelmes?*

— Ilyet kérdezni! Ha nem lettem volna, vajon most te lehetnél-e?

— *Én... Én...*

— Ne hebegj, hápogj, kisasszony, mert a szerelem úgy, ahogy te mondtad, a legeslegnagyobb dolog az ember életében, ha...

— *Ha?*

— Ha igazi.

— *Hát honnan a csodából tudhatja azt meg az ember, hogy igazi?* — kapkodott levegő után Eszter, s úgy nézett rám, mintha csakugyan varázsló lennék.

Na, most légy okos Domonkos! De bölcs is nagypapa, hiszen ha eddig tudtál hatni erre a gyerekre, most nyíló virágszál korában úgy igazítsd felbolygatott kis lelkét, hogy szíve ki ne ugorjon a helyéből.

— *Hallgatsz, vén varázsló?*

— Látnom és ismernem kellene a lovagot — makogtam, s Eszter megfogta a kezem. Az ablakhoz vezetett, s lemutatott az utca forgatagára.

— *Ott van. Ő az, aki a textilüzlet előtti járdaszélről erre néz...*

No, hiszen az a nézés! A nyári nap sugarai sem vernek ide olyan tüzesen, mint a lent ácsorgó lobogó sörényű fiatalember tekintete.

Gyorsan kellett határoznom, s már siettem is le a fiúhoz. Mondom neki — nagy csodálkozására —, hogy én vagyok a vén varázsló, Eszter nagypapája. Ne ájuldozzon, hanem szedje össze magát, s jöjjön fel egy teára.

A fiú loholt mellettem. A lépcsőház egyik fordulójában aztán megállítottam:

— Párbajozott-e már?

— *Nem!* — nézett rám riadtan.

— De hallott már ilyesmiről?

— *Igen. Olvastam róla.*

— Hát csak azért — törölgettem deres bajuszom —, mert Eszternek én vagyok az elsőszámú testőre. S ha nem viselkedik vele szemben a legnagyobb tisztelettel, én nehéz lovassági kardda! csapom le mind a két kajla fülét.

— *Kérem szépen...* — hebegte a fiú.

— Tehát értjük egymást, ugye? A virág nem azért nyílik, hogy letépjük.

A lovag — akinek szabályos atléta termetén az én szemem is megakadt — akár ölbe is kaphatott volna, de úgy tipegett mellettem, mint egy riadt kisfiú.

Talán azt mondanom sem kell, hogy szerelmes kisunokám előbb az én nyakamba ugrott, mielőtt irulva-pirulva betessékelte volna a fiút.

A válasszal tehát megvolnánk — fújtam ki magam — de hogy velem mi lesz, ha a lányom Eszter édesanyja megtudja, hogy én igazgattam a gyerekek útját, hát arra gondolni sem merek. De hát ez még mindig tisztább és veszélytelenebb dolog, mintha ezek a fiatalok tüzes lobogásukkal a hazugságok köpenyébe burkolózva bujkálnának a szemünk elől...

Klubhűség

A hatvanhat esztendős *Pintér János* 1930-ban került az akkor az amatőr első osztályban szereplő Ferencvárosi Vasutashoz, amelynek negyvennégy éves koráig volt a kapusa. A felszabadulás óta pedig ő látja el a csapat intézői tennivalóit is.

— Játékosként mi volt a legnagyobb élménye?

— *Egyszer 1:0-ra nyertünk az MTK ellen úgy, hogy az utolsó percben kivédtem Haluska tizenegyesét...*

— Kik voltak a legnevezetesebb klubtársai és ellenfelei?

Játszottam együtt *Honti Györggyel*, az MLSZ néhai főtitkárával, valamint *Szendrődi Lajossal*, aki az Elektromosba távozott, majd később külföldön tett szert hírnévre. Katonakoromban ismertem meg közelebbről az újpesti *Polgárt* és *Seresst*, a kispesti *Szabó Gézát*, a fradista *Kiszelyt*...

— Tervei?

— *Amíg egészségem megengedi, s amíg az egyesületnek szüksége van rám, szeretném ellátni az intézői teendőket...*

Ujházy György

Tizenöt év után

a DVSC újra az NB I-ben!

„Debrecen köszönti az NB I-et!" — Ez a mondat szerepelt azon a meghívón, amely június 3-ra, a nagyerdei focijuniálisra csalogatta a vendégeket. Volt ott színész-újságíró mérkőzés és sok egyéb látványosság, a debrecenieket mégis elsősorban a *DVSC—Nyíregyházi Vasutas Spartacus* NB II-es rangadó vonzotta. A stadion szűknek bizonyult és még a salakpályán is székeket, padokat helyeztek el a lelkes rendezők, hogy minél többen láthassák a két vasutas együttes összecsapását, amely végleg eldöntötte, hogy 15 évi szünet után ismét az NB I-be jutott a debreceni vasutas gárda.

A Debreceni VSC bajnokcsapata: álló sor balról jobbra: Potyók, Mackó, Nérey, Szigeti, Pallai, Domán, Husztl, Teleki, Menyhárt, Halla, Kiss, Sipos. Középső sor: Szabó, Fodor, Szíjgyártó, Lukács, Répánszki, Szabó, Czikora, Lipők, Hegedüs. Guggolnak: Timár, Sallai, Tóth F., Belényesi, Tóth E., Bacsó.

Ünnepelt az egész város

28 ezren voltak kíváncsiak a találkozóra, többen, mint a szombati kettős rangadón a Népstadionban. A DVSC veszélyesebb támadójátéka eredményeként 2 : 1-re győzött és ez azt jelenti, hogy a bajnokság befejezése előtt két fordulóval már behozhatatlan a debreceniek előnye.

A mérkőzés végét jelző bírói sípszót már alig lehetett hallani, olyan nagy volt a lelkesedés, a hangorkán. Lengtek a piros-fehér zászlók és a játékosok, vezetők és szurkolók együtt ünnepelték a nagyszerű diadalt!

Az egész város ünnepel! Ez nem véletlen, hiszen a *Debreceni Vasutast* nemcsak a MÁV, hanem a város, sőt a megye csapatának tekintik.

Az egyesület elnöke, *Szombati András* öt pontba foglalta a siker titkát:

— *Mindenekelőtt azt kell kiemelnem, hogy nagyszerű a kollektív szellem. Ugyancsak a siker forrása, hogy jó képességű csapatot sikerült összehozni az 1978/79-es bajnokságra.* A feljutás kiharcolásához nagyban hozzájárult az edzői trió (*Teleki Gyula, Szabó Béla* és *Hegedűs Gábor*), amely jó összmunkával sikerre vezette a csapatot. A 13 tagú szakosztályvezetés azt reprezentálja, hogy a DVSC a vasút, a város és a megye csapata. Végül — de nem utolsósorban — a bázisszervek odaadó támogatásának is köszönhető, hogy másfél évtized után ismét az NB I-ben szerepelhetnek a Debreceni VSC labdarúgói.

Fülep Kornél, a labdarúgószakosztály elnöke úgy véli, hogy az elmúlt három esztendő kitartó, küzdelmes munkájának köszönhető a siker. Az NB I-be jutást már tavaly is joggal várták a szurkolók, de akkor nem sikerült megnyerni a bajnokságot. A szezon végén többen eltávoztak, de helyettük szorgalmas, jó szellemű játékosok jöttek, mint *Nérey, Szigeti, Lukács* és *Tóth Ferenc*. Hamar összekovácsolódott az új csapat és ma már a fővárosiak is debreceninek érzik magukat.

Az edző is elégedett a csapattal

Teleki Gyula edző, az egykori válogatott hátvéd, szinte mindenkivel elégedett:

— *Az egész NB II. legjobb védelmének tartom a miénket. Annak ellenére helytálltak, hogy mi valamennyi mérkőzésünkön győzelemre törtünk és négy csatárral, két középpályással játszottunk.* A védelem jól bírta az időnként ránehezedő nyomást, őket csak dicsérni tudom. Úgyszintén maradéktalanul elégedett vagyok a jobboldali középpályás, Menyhárt Ernő játékával.

— Igen eredményesen szerepelt a csatársor is, hiszen 36 mérkőzésen 80 gólt szereztek.

— *Valóban! Mi minden mérkőzésünkön gólokat igyekeztünk rúgni és ez hol egyik, hol másik csatárunknak sikerült is.* Nálunk nincsenek „gólszakok", akik ontanák a gólokat, de viszont gólképes a támadósor minden tagja. Külön ki kell emelni ebből a sorból *Néreyt*, lelkes, odaadó játékáért, de becsülettel helytállt *Tóth Ferenc, Timár, Szíjgyártó* és *Maczkó* is.

— Milyennek látta a csapatot *Kiss János* csapatkapitány?

— *Négy éve vagyok az egyesületnél, de úgy érzem, hogy erre a szezonra kovácsolódott össze a legjobb gárda. Ez vonatkozik az életformára és a játékra egyaránt. Vidám társaság a miénk és mindenki egy célért „hajtott". Amit akartunk, megvalósult. NB I-es focisták lettünk.*

Következik a csapatépítés

— Milyen erősítés kell ahhoz, hogy az első osztályban is sikeresen szerepeljen a csapat?

— *Négy-öt jól képzett labdarúgóra van szükségünk* — mondja az edző. — *Megkerestünk olyan játékosokat, akik az NB I-es csapatok tartalékegyütteseiben rúgják a labdát és ha eljönnek Debrecenbe, itt rendszeresen szóhoz juthatnak. Természetesen helybéli és környékbeli játékosokkal is erősítünk majd.*

Valóban, erre szükség is van, hiszen egy jó NB I-es csapatnak minden posztra két jó képességű játékosának kell lenni. Ez most nem okozhat nagy gondot, hiszen a bajnokság befejezése után egyesül a DVSC és a DMTE. Az egyesület új neve *Debreceni Munkás Vasutas Sport Egyesület*. Június 22-én lesz a közgyűlés, ahol a fúzióról döntenek. Az első osztályban kék-sárga színekben szerepelnek majd.

Az MLSZ máris bizalmat szavazott a csapatnak, ugyanis az elnökség döntése szerint az 1979/80-as *Közép-európai Kupa* mérkőzéssorozaton a Debrecen képviseli a magyar labdarúgást.

Gratulálunk a bajnokság megnyeréséhez a játékosoknak, edzőknek és vezetőknek.

Kőhidi László

Egyesült erővel

„Már megint eladtatok egy vasutas egyesületet!" — hallani innen-onnan az olykor aggódó, néha még igazi rosszindulatot is feltételező dohogást.

Kétségtelen, hogy a vasutas sportéletben — előre meghatározott koncepció alapján — az utóbbi időben jelentős változások történtek. *Tapolcán, Sopronban, Kaposváron, Nyíregyházán* egyesítettük erőinket más városi klubokkal. Most sportszempontból még nagyobb jelentőségű események küszöbén állunk: *a debreceni és a szolnoki fúzió van napirenden, ám az intézkedések társadalompolitikai jelentősége is nyilvánvalónak látszik.* A vasutasok — joggal — magukénak érzik, sajátjukként szeretik sportegyesületeiket, hétről hétre biztatják, figyelemmel kísérik kedvenceiket.

Valóban arról van szó, hogy „eladjuk" ezeket az egyesületeket? Kidobjuk, elherdáljuk azt, amit a vasutasok évtizedeken keresztül, sokszor a saját kezükkel létrehoztak? Felelőtlenül gazdálkodunk a magyar testnevelési és sportmozgalom alapjait lerakó elődeink örökségével?

Aki ezt komolyan gondolja, azzal nincs is miért vitatkozni. Nem nehéz belátni, hogy mennyire mások ma a vasutas sport adottságai, mint évtizedekkel ezelőtt. A vasút az egész magyar iparosodás, a várospolitika, a kulturálódás egyik fő hajtóereje volt. Hazai viszonylatban példátlan szervezettséggel és szinte versenytárs nélküli, számottevő anyagi erőkkel rendelkezett. Ez az utóbbi években megváltozott, és ebből le kell vonnunk a szükséges következtetéseket. *A húszas években még 249 vasutas sportegyesület működött.* Joggal merül fel a kérdés: *lehet-e és indokolt-e ma is Záhonytól Szombathelyig és Váctól Szegedig minden vasúti szempontból valamennyire is jelentős helyen önálló sportegyesületet fenntartanunk?* Nem indokoltabb-e az erőket egyesítve célszerűbben, okosabban felhasználni a rendelkezésre álló, különben sem túl nagy összegeket?

A létesítményi beruházásokat és felújításokat nem is számítva *évente 43 millió forintot költünk a vasutas sportmozgalomra.* Óriási összeg ez, tovább emelni azonban csak a kultúra vagy az üdültetés rovására lehetne és ez nincs is szándékunkban. Az élsportban viszont az igények és követelmények egyre nőnek. Ha ezekkel lépést akarunk tartani — már pedig akarunk! — egyetlen megoldás látszik kézenfekvőnek: *az erők koncentrálása.* Nemcsak mi járunk ezen az úton: hogy csak a jelentősebbeket említsük, a *Salgótarjáni TC*, a *Kecskeméti SC*, a *Pécsi MSC*, a *Szegedi EOL* létrejöttében a vasutas egyesületek nem vettek részt, mégis nagy, a város életét meghatározó klubok jöttek létre. *Nyíregyházán, Debrecenben és Szolnokon viszont* részben mi képviseljük, reprezentáljuk a városi sportmozgalmat.

A vasutas jelleg — és ehhez mindenütt következetesen ragaszkodunk — az egyesületek vezetésében, nevében, szimbólumaiban továbbra is érvényre jutnak. Az egyesületek által kezelt létesítmények is változatlanul vasúti tulajdonban és kezelésben maradnak, a létrejött megállapodásokat pedig rendszeresen ellenőrizzük.

Az eszközök, anyagi lehetőségek hatékonyabb, ésszerűbb és célszerűbb kihasználása egész népgazdaságunk egyre inkább sürgető követelménye. Hisszük, hogy a helyes úton járunk, ha ezeknek az elveknek a sport területén is következetesen érvényt szerzünk. Ezzel szolgáljuk helyesen a magyar sportmozgalom, valamint a vasút és a vasutas dolgozók érdekeit is.

Dr. Balázs Ákos

Honvédelmi nevelőmunka a debreceni járműjavítóban

A MÁV Debreceni Járműjavító Üzemben május 10-én tartották közös értekezletüket az MHSZ, a pártszervezet, a szakszervezet és a KISZ összekötői. Ott volt *Erdélyi Géza*, az üzemi pártbizottság titkára is. *Vértesi Lajos* MHSZ-titkár az 1967. júniusi határozatot követő eredményeket ismertette. A fiatalok nevelését, honvédelmi felkészítését, a határozat közös feladatul szabta meg.

Az üzemi pártbizottság 1978. május 23-i ülésén a határozat maradéktalan végrehajtására hívta fel a figyelmet, egyben meghatározta az összekötő hálózat feladatait is. E mostani értékelő megbeszélésen sok hasznos tanács hangzott el. Erdélyi Géza hozzászólásában elmondta, hogy a pártbizottság *az összekötők munkáját pártmunkaként és felelősségteljes feladatként ismeri el.*

Befejezésül Vértesi Lajos az 1979. évi feladatokat ismertette. Fő feladatként a sorkötelesek felkészítését, a tartalékosok éleslövészetét, valamint a járműjavító szakszolgálat III. MHSZ és Sport spartakiádjára való felkészülést határozta meg.

Éjszakai verseny a Pilis-hegységben

A Vasutasok Szakszervezetének Természetbarát Szakbizottsága június 2—3-án első ízben rendezte meg éjszakai tájékozódási versenyét a Pilisben. A győztes a *Dunakeszi VSE*, második a *Gyöngyöci VSE*, harmadik *a BVKH* csapata.

A jól kitűzött versenypályáért és a rendezésért a MÁVTI természetjáró szakosztályát illeti elismerés.

HÍREK

— **Kommunista műszak.** A debreceni építési főnökség az idén másodszor szervezett kommunista műszakot a gyermekév tiszteletére. A vasútépítési, felújítási és karbantartási munkában 870-en vettek részt és az érte járó százezer forintot óvodák fejlesztésére ajánlották fel. A főnökség tervezői társadalmi munkában készítették el az ebesi általános iskola fejlesztési tervét, amelynek értéke kétszázezer forint volt.

— **Véradás.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség Vöröskeresztes szervezete a közelmúltban véradónapot rendezett a városi vértranszfúziós állomáson, amelyen hatvan dolgozó jelent meg.

— **Ajándékműsor.** A Radnóti Miklós Irodalmi Színpad június 4-én ajándékműsort adott a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban a szocialista brigádok és családtagjaik részére. Közreműködött Keres Emil Kossuth-díjas Érdemes művész, Dőry Virág, Petrozsényi Eszter és Huszár László színművész, valamint Fiumei Dóra zongoraművész.

— **TV az oktatóteremben.** A mezőhegyesi vontatási főnökség oktatótermében a közelmúltban televíziókészüléket helyeztek el az utazószemélyzet részére. A szolgálat előtti, illetve utáni várakozás óráit tették ezzel kellemesebbé a szakvonali vezetők.

— **Tűzoltó verseny.** A Békés megyei vállalatok tűzoltó versenyét május 27-én tartották Zsadányban. A 800 liter/perc teljesítményű motoros fecskendő kategóriájában tizenhárom csapat közül a vésztői vontatási főnökség raja lett az első.

— **Brigádünnepség.** Rákosrendező állomás vonatkísérő szocialista brigádjai a közelmúltban ünnepséget rendeztek a már nyugdíjba vonult brigádtagok tiszteletére. Tájékoztatták a régi munkatársakat a legfontosabb eseményekről, terveikről, munkasikereikről és valamennyiüket megvendégelték.

— **Eszperantisták találkozója.** A Kelet-Szlovákiai Eszperantó Szövetség megalakulásának 10., valamint a kassai eszperentó klub fennállása 55. évfordulója alkalmából a közelmúltban találkozót rendeztek Kassán, amelyen a miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Házának eszperantócsoportja is képviseltette magát. A miskolci eszperantócsoport és a kassai klub tagjai elhatározták, nogy szerződést kötnek, amelynek pontjai között szerepel többek között könyvek, folyóiratok cseréje, a kölcsönös munkakapcsolat ápolása. A szerződés megkötésére június 30-án, az országos vasutas eszperantótalálkozó alkalmából kerül sor Miskolcon.

Új munkaerő

— Mondtam már Lajos, hogy hagyjon békén. Brigádon kívüli kollégával nem állok szóba

(Kesztyüs Ferenc rajza)

— **Magyarnóta-est.** A nemzetközi gyermekév alkalmából a MÁV Kórház és rendelőintézet szakszervezeti bizottsága — a gyermekrendelő Hugonnay Vilma brigádja kezdeményezésére — magyarnóta-estet rendezett. A nagy sikerű esten közreműködött Létai Klára színművésznő, Gaál Gabriella, Urbán Kata'in és Bojtor Imre magyarnóta-énekesek. Felléptek a vasutas-szakszervezet ének- és zeneiskolájának tagjai is. A rendezvény bevételét — tízezer forintot — a gyermekszolidaritási alap javára fizették be.

— **Dicsérő oklevél.** A MÁV Fatelítő Főnökség dombóvári üzeme Vöröskeresztes alapszervezetét — a véradás és az egészségügyi munka terén kifejtett eredményes munkájáért — a megyei Vöröskereszt szervezete Dicsérő oklevéllel jutalmazta.

— **Szakmai vetélkedő.** A Hámán Kató vontatási főnökség KISZ-alapszervezete a közelmúltban szakmai vetélkedőt rendezett a fiatal mozdonyvezetők és szerelők részére. A kétnapos versenyen a 31 fiatal elméleti és gyakorlati felkészültségéről adott számot. A villamos mozdonyokon utazók közül Gádorfalvi Iván és Bágyuj Attila; az M41-eseken vizsgázók közül pedig Fóris József bizonyult a legjobbnak. A motorszerelők versenyének győztese Szalai Géza lett. Az értékes jutalmakat a főnökség vezetői a vasutasnapi ünnepségen adják át.

Lakáscsere

Elcserélném két szoba összkomfortos, 54 négyzetméteres, déli fekvésű öröklakásomat szoba, konyhára, vagy jövő évi beköltözéssel eladnám. Érdeklődni: Budapest, XVIII. kerület, Vándor S. u. 14. fsz. 3. Vagy munkaidőben a 140—025, 28—02 telefonon: Csontosné.

Elcserélném Budapest XV. kerületben levő egy plusz két fél szobás, összkomfortos lakásomat Budapest vagy Pest környéki két szobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Levélcím: Budafalvi József, Budapest, XV., Rákos út 100 sz. X. e. 61.

Elcserélném budapesti két szoba konyhás MÁV bérlakásomat hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet hétfő, szerda, péntek 15—16 óra között. Kollár István. Budapest, VII., Landler J. út 6. sz. II. 37.

Elcserélném a „nyolcházban" levő második emeleti egy szoba összkomfortos, gázfűtéses lakásomat hasonló minőségű tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Kölső kerület is érdekel. Molnárné Németh Ilona, Budapest, VIII., Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 48.

Elcserélném budai kettő szoba összkomfortos vállalati bérlakásomat három vagy ennél nagyobb tanácsi, egyéb (nem vasúti) lakásra megegyezéssel. Érdeklődni. Szenes, Budapest, I., Avar u. 2/B.

Elcserélném váci, egyszoba, komfortos, kertes, különbejáratú, napfényes MÁV bérlakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Cím: özv. Moravecz Vilmosné, 2600, Vác, MÁV-telep 26.

Elcserélném budai, egy szoba, összkomfortos, földszintes MÁV-lakásomat hasonló budai nagyobbra, megegyezéssel. Tanácsi is érdekel. Érdeklődni lehet személyesen vagy levélben: Csesznok József, Budapest, I., Avar u. 2/B. 1016.

Elcserélném szolnoki másfél szobás, 36 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni lehet: 220—660/437, vagy 33—18 telefonszámon.

Elcserélném vasutas dolgozóval Dunaharaszti vasútállomáshoz közel levő kétszoba komfortos lakásomat, melyhez kert és gazdasági udvar tartozik, budapesti két vagy másfél szobás összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet 16 órától telefonon. 155—610/102, vagy üzemi 57—02, Reményi Magdolna.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1065 Bpest VI. Benczúr utca 61.
Telefon városi: 229—878.
üzemi: 10—71
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
Csekkszámlaszámunk:
MNB 218 — 11
79—2515 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. JÚNIUS 30.

A vasutasnap rendezvényei

A 29. vasutasnap, híven a hagyományokhoz, a fővárosban és vidéken, egyaránt bővelkedik rendezvényekben. Július 4-én, a MÁV Vezérigazgatóságán, az ünnep jegyében, vezetői értekezletet tartanak. Ugyanezen a napon kerül sor a MÁV Tisztképző Intézet ünnepélyes tanévzárójára.

Július 5-én délelőtt, a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében adják át a *Kiváló Vasutas* és a *Kiváló Munkáért* kitüntetéseket. Délután 18 órakor pedig, a vasutas-szakszervezet Központi Képzőművészeti Iskolájában — Budapest VIII. Népszínház u. 29. — ünnepélyesen megnyitják a *29. országos vasutas képzőművészeti kiállítást.*

A tisztavatásra az idén nem Budapesten, hanem a Kisaföld székhelyén, Győrben, az állomás előtti téren kerül sor. Ezt megelőzően, az állomás felvételi épületének csarnokában szoborátadás lesz.

A központi rendezvényeken kívül, a vasútigazgatóságokon, a szolgálati helyeken, üzemekben és főnökségeken is megemlékeznek a vasutasnapról. Nagyon sok helyen rendeznek nagyszabású kultúr- és sportműsort. Budapesten a BVSC *Tatai úti* és *Szőnyi úti* sporttelepa is változatos programmal várja a sportrajongókat. Július 5—8. között bonyolítják le a *Tisza Express* nemzetközi ifjúsági labdarúgó tornát, 6—8. között pedig az *öregfiúk nemzetközi páros teniszversenyt.* A Szőnyi úti uszodát 8-án vasárnap, *a vasutasok arcképes igazolványuk felmutatásával, díjtalanul vehetik igénybe.*

VERPELÉT:

Komplex brigád a gyorsabb rakodásért

Az elmúlt év elején alakult meg *Verpeléten* a 14 tagú ÁFÉSZ—MÁV komplexbrigád. Azóta, félévenként értekezleten elemzik munkájukat, és meghatározzák a legsürgősebb tennivalóikat. Legutóbb június 4-én értékelték az első félévben született eredményeket. Megállapították többek között, hogy a legnagyobb gondot az áruk kirakása okozta. A vártnál több betonáru érkezett, amelyek mozgatásához késve kaptak rakodógépeket, darukat.

A brigád tagjai elhatározták, hogy további tíz százalékkal csökkentik a késett kirakás miatt fizetett kocsiálláspénzt. A vasutasok gondoskodnak a kocsik mielőbbi rakodótérre történő beállításáról, a tüzép dolgozói pedig megszervezik a gyors rakodást.

Tavaly a verpeléti tüzépre 546 vasúti kocsi érkezett, és az állásidőért vagononként 138 forintot kellett fizetni. A komplexbrigád reméli, hogy erőfeszítéseik hatására kedvezőbb lesz ez a statisztika.

ARADI LÁTOGATÁS

A barátság jegyében

Az *aradi vagongyár* (IVA) évek óta gyárt pőre és fedett kocsikat a MÁV-nak. A magyar átvevők, illetve a román átadók között baráti kapcsolat szövődött. A *budapesti igazgatóság* sportklubja ennek folytán baráti látogatással egybekötött labdarúgó-mérkőzésre invitálta az elmúlt hónapban a vagongyár negyvenöt dolgozóját.

Az aradi vagongyár vezetősége viszonozta a meghívást. A magyar vasutas csoport a többi között megtekintette az üzemet, majd *Aradon* és *Temesváron* városnézésen vett részt, június 17-én pedig labdarúgó visszavágó barátságos mérkőzést játszottak egymással.

Az elnökség állásfoglalása:

Az agitáció minden eszközével segítsük a vasút előtt álló feladatok megoldását

A szakszervezet termelést, gazdálkodást segítő tevékenysége talán sohasem volt ennyire reflektorfényben, mint napjainkban. Nem érdemtelenül, hiszen a termelés minősége, mennyisége a dolgozók érdeke. Ennek logikai következménye, hogy a szakszervezetnek minden eszközzel képviselnie kell ezt az érdeket. *Hogyan képviselte eddig, és mit kell tenni a jövőben?* Ezekre a kérdésekre is választ adott többek között szakszervezetünk elnökségének június 14-i ülése, amelynek ez volt egyik napirendi pontja.

A szakszervezet a termelést, gazdálkodást jól szervezett és irányított agitációval, propagandával is eredményesen segítheti. Ennek első lépcsője a gazdasági tennivalók ismerete és ismertetése. Év elején például a szakszervezeti szervek és a gazdasági vezetők nyílt fórumokon: *munkásgyűléseken, műszaki- és bizalmi konferenciákon, termelési tanácskozásokon körvonalazták a legfontosabb tennivalókat, szállítási és egyéb feladatokat.*

A gazdaságpolitikai célok megértetésének, elemzésének hatékony eszköze *az írásos agitáció a határozatok, módszertani útmutatók, elvi, gyakorlati összefüggéseket elemző kiadványok megjelentetése, de fontos szerep jut a szemléltető agitációs propagandának is.* A munkaversenyben élenjárók népszerűsítését szolgálta például az a vándorkiállítás, amelyen kiváló brigádokat, fizikai dolgozókat mutattunk be a területi bizottságok segítségével. A termelést, a munkahelyi légkört regisztráló kiállítások közül *érdemes megemlíteni a ferencvárosi művelődési házban rendezett szocialista brigádnapló és brigádvállalás-kiállítást,* amely hűen tükrözte többek között a ferencvárosi vasutasok teljesítményét, kezdeményezéseit.

A szóbeli agitáció és propaganda legfontosabb területe a bizalmi csoport. A tapasztalatok szerint azonban nem használják ki eléggé a meggyőző szó erejét. *A bizalmiak jogaik gyakorlását csak az érdekvédelemre szűkítik, a kötelességek teljesítésére való mozgósítás még háttérbe szorul.* Fontos központi feladat tehát, hogy a 12 ezer bizalmi és kilencezer helyettese jól tájékozott, felkészült legyen. Ennek a célnak megvalósítását segítik a balatonkenesei oktatási központban szervezett tanfolyamok is, amelyeken eddig majdnem kétezer tisztségviselő vett részt. Az előadásokon, konzultációkon a központi vezetőség titkárai és a vasúti főosztály vezetői adtak hasznos ismereteket. *A szakszervezeti tömegpolitikai oktatásokon mintegy 42 ezer vasutas ismerkedhetett meg a népgazdaság és a vasút terveivel, feladataival.* Mintegy 25 ezer tisztségviselő, szocialista brigádvezető külön tanfolyamon kapott tájékoztatást az agitációs munka aktuális tennivalóiról.

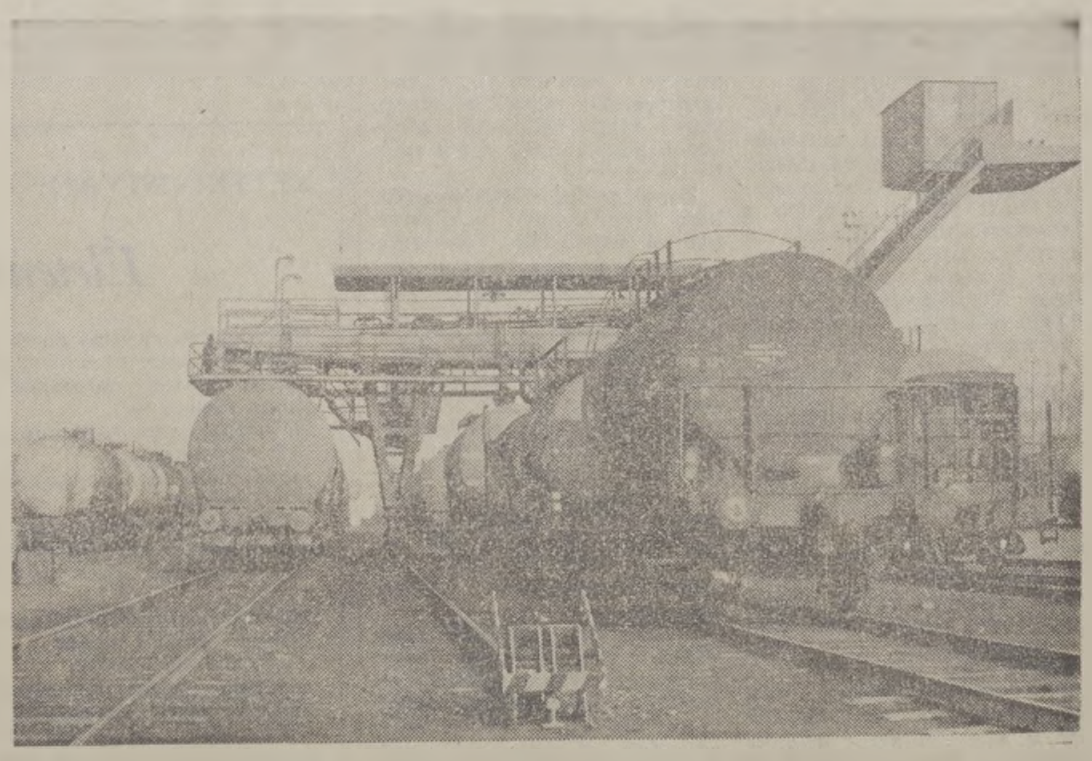
Az üzemi demokrácia egyéb fórumai — például a termelési tanácskozások — is kedvező lehetőséget teremtenek a szóbeli agitációnak. *Sajnos több szolgálati helyen, csomóponton ezek a tanácskozások formálisak, hiányzik az őszinte, a gondokat is tárgyilagosan elemző vita.* A vezetők gyakran nem mernek nyíltan állást foglalni a vitás kérdésekben. A jövőben több, a valóságos helyzetet tükröző értékelésre lesz szükség. A szóbeli agitációs, propagandamunkát átgondolt intézkedésekkel lehet javítani.

Az elnökség felhívta a figyelmet arra, hogy az eddiginél eröteljesebben kell támogatni a munkaverseny és a komplex-brigádmozalom célkitűzéseit. Az üzemi demokrácia fórumait pedig céltudatosabban kell a munkaverseny-eredmények népszerűsítése, a gondok, megismertetése szolgálatába állítani. Propagandatéma ezenkívül az újítómozgalom lényegének, eredményeinek ismertetése, a fuvaroztatókkal való kapcsolat ápolásának lehetőségei, a prémiumok, jutalmak differenciált elosztásának módszere stb.

Az elnökség hangsúlyozta többek között, hogy továbbra is *megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a szóbeli agitációra, az üzemi demokrácia fórumain való tájékoztatásra, információszerzésre.* Érdemes bővíteni azok körét is, akik szívesen vállalják az agitációs munkát. Kulcsszerep jut ebben a bizalmiaknak, szocialista brigádvezetőknek, propagandistáknak, szakszervezeti aktivistáknak, mozgalmi munkát vállaló gazdasági vezetőknek.

A testület ezúttal is megerősítette, hogy a szakszervezeti munka homlokterében továbbra is a termelést, gazdálkodást segítő tevékenység áll. Éppen ezért az agitáció minden eszközét a vasút előtt álló feladatok megvalósítása, a dolgozók helyes gazdasági szemléletének kialakítása szolgálatába kell állítani. Javasolta továbbá, hogy évente egy alkalommal a területi és a szakszervezeti bizottságok is értékeljék a szemléltető és szóbeli agitációs-propaganda munkát, dolgozzanak ki javaslatokat, valamint adjanak több gyakorlati segítséget az alapszervezetek részére.

ZÁHONYI ERŐVONALAK



Vegyianyagátfejtő telep Záhonyban

(Riport az 5. oldalon)

Vasutasnapi köszöntő

Írta: Sólyom Ferenc, a SZOT titkára

Hazánkban immár több évtizedes hagyománya van annak, hogy az év egy napján köszöntjük a különböző szakmák dolgozóit. Június első felében előbb a pedagógusok, majd rá egy hétre az építők előtt tisztelegtünk. Most, július második vasárnapján a vasutasokra tekint az ország népe.

A vasútnak, mint egyik legnagyobb fuvarozó vállalatnak, megkülönböztetett szerepe van az ország gazdasági életében. Érthető, hiszen a megtermelt javak eljuttatása a felhasználókhoz, az export és import termékek elszállítása rendeltetési helyükre, alapvetően befolyásolja a népgazdasági tervek teljesítését. Természetesen az sem közömbös, sem az utasok, sem a vasutasok számára: *hogyan alakul a személyszállítás minősége? Pontosan, tisztán közlekednek-e a vonatok? Szolgálatkészek, udvariasak-e a vasutasok. Milyen az utasok ellátása a pályaudvarokon és a vonatokon?*

Nos, ha e tekintetben, a munka hevében itt-ott még elő is fordulnak hiányosságok, alapjában véve a közvélemény úgy tarja számon, hogy a vasút és a vasutasok mindig becsülettel, fegyelmezetten, nagyfokú hivatástudattal végezték, s napjainkban is így végzik felelősségteljes munkájukat.

Fegyelem, hivatástudat. A vasúti munkát pontosan az különbözteti meg más szakmáktól, hogy ebben a hétköznap és ünnepnap, éjjel és nappal folyamatosan dolgozó nagy üzemben nincs, nem lehet egypercnyi megállás. *Nem lehet elháríthatatlan akadály, mert a vonatoknak nyári kánikulában, zuhogó esőben téli fagyban és hóviharban is menni kell.*

A vasutasok, a felszabadulástól napjainkig sokszor bizonyítottak. Gondoljunk csak 1945 tavaszára, az *„Arccal a vasút felé"* ma már közhelynek tűnő, de akkor a felemelkedés útját jelentő szó nyomán vette kezdetét a romokban heverő magyar vasút újjáépítése, az ország vérkeringésének megindítása. *A vasutasok abban a történelmi helyzetben is tudták kötelességüket. Minden bizonnyal, az országépítésben tanúsított derekas helytállásuknak is része volt abban, hogy a párt és a kormány 1951-ben az év egy napját vasutasnappá nyilvánította.* Azóta minden évben méltó külsőségek között került sor a vasutasnap megünneplésére. Még azokban az években is ünnep volt ez a nap, amikor világszerte arról beszéltek, hogy elérkezett a vasút alkonya.

Ez a jóslás azonban nem vált valóra. Hamarosan kiderült, hogy a vasutat a technikai fejlődés jelenlegi szakaszában sem lehet mással helyettesíteni. *Hazánkban ez a felismerés vezetett el a közlekedéspolitikai koncepció megszületéséhez,* amely a vasút korszerűsítése mellett foglalt állást, s melyet az országgyűlés 1968. évi ülése fogadott el. S hogy a koncepció kidolgozása helyes volt, arra legfőbb bizonyság: a múlt év őszén — tíz év távlatából — a képviselők jóváhagyólag tudomásul vették a közlekedés- és postaügyi miniszternek a végrehajtásról szóló beszámolóját.

A vasút fejlődése, műszaki, technikai fejlesztése ma már vitathatatlan. S ez a jövőre nézve is perspektívát nyújt a vasutasoknak, annál is inkább, *mivel mindenki számára az előrehaladás, a megújulás életpályáját is jelenti. Olyan életpályát, ahol a fiatalok nem kevesebb, mint 160 szakma közül választhatnak.* A villamos- és dízelmozdony-vezetés, a vasútépítés, a vasútvillamosítás, az automatizálás, a kibernetika, a járműjavítás, mind-mind olyan szakma, melyek az alkotni vágyás örömét is magukban hordozzák. Arról nem is szólva, hogy az állandóan fejlődő munkahelyeken az emberek is fejlődnek. *Ez törvényszerű, miként az is, hogy a vasútnál is mindenki számára biztosítva van a tanulás és az előbbrejutás lehetősége. Csak élni kell vele.*

Az élet minden területére érvényes, hogy a fejlődés üteme, az eredményes munka nagy mértékben függ a gazdasági vezetők helyes irányító, a szakszervezeti szervek eredményes termelést segítő, érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységétől. *A szocialista munkaverseny eredményességének pedig alapkövetelménye a termelés és gazdálkodás egymással összefüggő sokoldalú feltételeinek biztosítása.* Ahhoz, hogy a munkaversenyben részt vevő dolgozók lelkes, odaadó erőkifejtése jól hasznosuljon, *a feltételeket elsősorban a termelés irányítóinak, a munkahelyek gazdasági vezetőinek kell megteremteniük.* Ebben a munkában a szakszervezeteknek sajátos a szerepük. A vasutas-szakszervezet —, széles körű aktivista hálózata bevonásával — sokat tesz annak érdekében, hogy a termelést segítő munkában mind fokozottabban érvényesüljön a vasutasok kezdeményezése.

Nem kétséges, ezt ma már mindenki elismeri: *a vasutas-szakszervezet termelést segítő munkájának, a vasutasok áldozatkész helytállásának nagy része van abban, hogy a vasút eddig minden fuvarozásra felkínált árut elszállított rendeltetési helyére.* Mint erényt külön is szeretném hangsúlyozni: bármilyen nehéz körülmények között kellett dolgozni, a vasutasok érdekvédelméről és érdekképviseletéről a szakszervezet vezetőtestületei, tisztségviselői soha nem feledkeztek meg.

A jövőben is ezen az úton kell haladni. A jó munkahelyi légkörnek ugyanis legfontosabb feltétele a dolgozók közérzete. Minél több megelégedett ember dolgozik egy munkahelyen, annál jobb eredmények születnek. *Meggyőződésem, hogy a MÁV és a vasutas-szakszervezet vezetői, miként eddig, ezután is azon fáradoznak, hogy a vasút műszaki-technikai fejlesztésével arányosan javuljanak a dolgozók élet- és munkakörülményei, szociális és egészségügyi ellátásuk színvonala.*

A 29. vasutasnap alkalmából mind magam, mind a SZOT titkársága nevében szívből köszöntöm a vasutasokat, kedves hozzátartozóikat, a vasutas nyugdíjasokat és kívánom, hogy az idén is sikeresen teljesítsék a szállítási terveket.

Vizsgaidőszak idején Győrben

Az idén 420 hallgató végez a Közlekedési és Távközlési Főiskolán

Meglehetősen üres ezekben a napokban a *Győri Közlekedési és Távközlési Főiskola* épülettömbje. A hallgatók többsége otthon tanul, mások pedig már eleget tettek a vizsgakötelezettségnek. Olyanok is akadnak szép számmal, akik a jól végzett munka után a szomszédos strand hűs hullámait választják időtöltésül. Az oktatók közül viszont még délután is sokan a munkaszobáikban szorgoskodnak. Vannak, akik értékelik a vizsgaidőszak tapasztalatait, mások felvételiztetnek és arra készülnek. Hátra van még a főiskola nagy eseménye, az államvizsga. Erre tanárnak és diáknak egyaránt készülni kell. Július elején kerül sor erre az eseményre, majd jön a jól megérdemelt pihenés és — a most államvizsgázók számára — szeptember 1-től a munka. Izgalommal várják, hogy fogadja őket az új munkahely? És természetesen tele vannak tenniakarással. A három év alatt összegyűjtött ismeretanyagot mielőbb hasznosítani szeretnék.

Fiatal oktatók

— *Az idén 420 hallgatónk végez* — tájékoztat *Szénásy István* KISZ-titkár, a vasútgépészeti osztály adjunktusa. — *A végzősök egyharmada a vasúti szakokon fejezi be tanulmányait.* Vasútgépészek, vasútépítők, vasútüzemi szakemberek és közlekedésautomatikával foglalkozó üzemmérnökök kerülnek ki tőlünk. *Általában az a tapasztalat, hogy a végzős hallgatók 70 százaléka a MÁV-nál helyezkedik el,* a többiek pedig a BKV-nál, valamint az iparvágánnyal rendelkező nagyvállalatoknál. Tulajdonképpen ők is szoros kapcsolatba kerülnek a vasúttal.

Feltűnően sok Győrött a fiatal oktató. *Szénásy István* is közéjük tartozik, csakúgy, mint másik beszélgető partnerem, *Bozóki László*, a vasútgépészeti osztály főiskolai docense. Mindketten vasutasok voltak, mielőtt a főiskolára kerültek. *Szénásy István* a gyakornoki idő letöltése után a győri vontatási főnökségen dolgozott. Öt évig volt vasutas, közben szakmérnöki képesítést szerzett, és ezt követően került a főiskolára. *Bozóki László* korábban négy évig dolgozott a szegedi vontatási főnökségen.

Fiatalok az oktatók, akár a főiskola. Élvezet lehet itt tanulni, hiszen a fiatal tanárok életkorban is közel állnak a hallgatókhoz. Így gondjaikkal, problémáikkal gyakran felkeresik a hozzájuk legközelebb álló tanárt. A vasutas osztályok hallgatói természetesen azokhoz vannak a legnagyobb bizalommal, akik már dolgoztak a vasútnál, mert ők a gyakorlati élet problémáiban is segítenek eligazodni a jövő vasutasainak.

Új technika az oktatásban

A fiatal tanárok tele vannak tenniakarással, új módszereket igyekeznek kikísérletezni, még a vizsgáztatásban is. *Bozóki László* erről a következőket mondta:

— *A fejlett, korszerű technika korát éljük és az új technika bevonult az oktatásba, még a vizsgáztatás gyakorlatába is.* Hallgatóink már a második évfolyamon megismerkedtek a számítógéppel. Végzőseink évvégi vizsgáján így természetesen olyan feladat is szerepelt, amelyet számítógépünk segítségével kellett megoldani. *R—20-as számítógépünk van. A vizsgán menetdinamikai számításokat végeztettünk a hallgatókkal a gép segítségével.* Akik a főiskolás évek alatt megtanulták, hogy miben segíthet a gép, azok az életben is keresni fogják a számítógép alkalmazásának lehetőségeit.

— Milyen eredménnyel vizsgáztak a hallgatók?

— *Én vontatási mechanikából vizsgáztattam a harmadéveseket. Ők már rutinos vizsgázók és a többség alaposan felkészült. Mindössze két olyan hallgatót vizsgáztattam, aki nem felelt meg a követelményeknek és ismételni kényszerül.*

Szó esett ezután a tudományos diákköri munkáról. Bozóki László megelégedéssel mondta el, hogy az Országos Tudományos Diákköri Konferenciát ebben az évben Győrött rendezték, és a tudományos vetélkedő első hat helyezettje közül három a győri főiskola hallgatói közül került ki.

Kezdődnek az államvizsgák

— Július elején lesz az államvizsga. Milyen tárgyakból kell itt a hallgatóknak bizonyítani, hogy hasznosan töltötték a három esztendőt?

— Mindenekelőtt meg kell védeni a szakdolgozatot. Természetes, hogy a szakdolgozat olyan vasúti témát ölel fel, amellyel a hallgató majd a munkája során is találkozik. Ilyen lehet például a járműjavítási technológia, vagy a vontatási telepek és járműjavító üzemek témakör. A szakdolgozatra kapott érdemjegy, az államvizsga osztályzata, valamint a matematika, a mechanika és a politikai gazdaságtan szigorlat összesített eredménye adja az életbe kilépő szakember oklevelének átlagosztályzatát.

— Közben folynak a felvételi vizsgák. Milyen a jelentkezési arány a vasutas szakokon?

— *Jelentkezhettek volna többen is, főképpen olyanok, akik a középiskolában is kitűntek szorgalmukkal. Vasútépítő szakra 30 fiatalt vehetnénk fel, de mindössze 15-en tesznek szóbeli felvételi vizsgát. A többi vasutas szakon valamivel jobb az arány.* A keretek azért feltöltődnek, mert például a főiskola autógépész szakára jóval több a jelentkező, mint amennyit fel lehet venni. Innen sok hallgatót átirányítanak a vasutas szakokra is. Persze, jobb lenne, ha mondjuk jövőre már eleve többen szánnák rá magukat arra, hogy egyenesen a vasutas szakokra jelentkezzenek. Így nem érheti őket csalódás, arra a szakra veszik fel őket — ha megfelelő az előképzettségük —, amelyet választottak. Hiszen a vasutas szakok legalább annyira izgalmasak, mint az autógépész. A vasúti üzemmérnökök munkájára is nagy szükség van — mondja Szénásy István.

Elismerés KISZ-munkáért

— Kiemelkedő KISZ-munkájuk alapján kik kaptak elismerést az év végén?

— A ballagáson 15 emlékplakettet és 50 könyvjutalmat adtunk át. Egy vasútgépész, *Patonai Tivadar* kapott plakettet. Ő a tanulmányok mellett a többiek szórakoztatását is vállalta, a disco főrendezője volt. *Lukács György*, akinek a tanulmányi eredménye is kiemelkedő volt, könyvjutalmat kapott eredményes KISZ-titkári munkásságáért. *Kende Péter* azért kapott könyvjutalmat, mert jól végezte az agit. prop.-titkári feladatokkal együtt járó munkát.

A KISZ-bizottság titkára elismeréssel szólt *Vámos János* és *Paróczai József* munkájáról. Ők a főiskolai tanulmányok előtt a MÁV-nál dolgoztak, mint szakmunkások és a vasút javaslatára mentek az egyéves előkészítőre, majd a főiskolára. Mindketten családosok, de így is szorgalmasan eleget tettek a főiskolai követelményeknek. A KISZ-titkár szerint jól jár velük a vasút!

Kőhidi László

MEGTANULTÁK A BETŰVETÉST

Követésre méltó kezdeményezés az analfabétizmus felszámolására

A TBÉF Tatai úti központjában tizenhárman vették át az általános iskola elvégzéséről szóló bizonyítványt

Immár négy éve annak, hogy a MÁV Budapesti Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség gazdasági és szakszervezeti vezetőinek összefogásával hasznos kezdeményezés indult meg *az analfabétizmus felszámolására.* Széles körű agitáció eredményeként a társszolgálati ágazatokkal együttműködve *17 írástudatlan dolgozót, köztük ősszülő halántékú családapákat, anyákat, huszonéves KISZ-korosztályú, cigány származású fiatalt ültettek iskolapadokba.* Jóllehet, az intenzív, kihelyezett tagozatról négyen időközben kimaradtak, de a végzősöknek a minap megtartott évzárón a MÁV Vezérigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya, a budapesti területi bizottság képviselőinek, valamint a végzősök gazdasági vezetőinek jelenlétében *Gáspár Sándor* osztályfőnök és *Hazaffi Béla*, a TBÉF művelődési bizottságának titkára átadhatta a bizonyítványokat.

A végzős öregdiákok átveszik a bizonyítványt

Mint az osztályfőnök és *Kajcsa Attila*, a területi bizottság munkatársa üdvözlő szavaiban is elhangzott, a megtett út nem volt könnyű. A kihelyezett tagozat tanulóitól (és azok gazdasági vezetőitől) kitartó munkát, szorgalmat igényelt, amíg elérkezhettek az évzáróig.

— *Ne elégedjenek meg az elért eredményekkel, képezzék tovább magukat, hogy a vasúti technika fejlődésével lépést tarthassanak. A megszerzett tudással próbáljanak úgy sáfárkodni, hogy azzal saját boldogulásuk és a társadalom javát is szolgálják* — mondta *Kiss József*, a TBÉF igazgatója a bizonyítványosztás utáni szerény, kedves ünnepségen.

Hogy a gazdasági vezetők is milyen figyelemmel, segítőkészséggel mozdították elő az írástudatlanság felszámolását, bizonyítja, hogy Rákosrendező állomás helyettes főnöke, a Terézvárosi Pft személyzeti vezetője az évzáróhoz eredményesen eljutó vasutasokat pénzjutalomban részesítette. A területi bizottság pedig minden végzős diákot könyvjutalomban részesített.

— *Törekvésünk csak akkor lesz eredményes, ha a most végzett diákok munkahelyükön húzóerőt jelentenek majd az analfabetizmus elleni küzdelemben, s tovább segítenek bennünket, hogy a mag elhintése sikeres legyen* — mondta *Hazaffi Béla* a szerény ünnepség végén.

Az építési főnökség vezetői nemcsak a fővárosi központi telepen szerveztek ilyen tanfolyamot. Kezdeményezésükre a tornyospálcai általános iskolával együttműködve a cigány származású dolgozók beilleszkedését, iskolázottsági szintjének növelését elősegítendő kihelyezett tagozatot indítottak. *Ezek a kezdeményezések hasznosan szolgálják a Vasutasok Szakszervezete közművelődési célkitűzéseinek valóra váltását még akkor is, ha a nyolc általánost el nem végzettek között az újratermelődés fokozódik.* A tanulmányi szabadság, az iskolába járáshoz biztosított munkaidő-kedvezmények, tanszersegélyek pedig mindenképpen megtérülnek a vasútnak, ha a végzős dolgozók nagyobb hozzáértéssel végzik munkájukat, s olyan helyeken segítenek a problémák megoldásában, ahol a munkaerőhiány szorítása egyre nagyobb feladat elé állítja a gazdasági vezetőket. *Ezért is követésre méltó kezdeményezés a budapesti TBÉF-nél elindult folyamat, ami a szakágak közti együttműködést is hasznosan előmozdítja.*

Orosz Károly

Vasutas fúvószenekarok találkozója Békéscsabán

A kiskőrösi úttörő fúvószenekar

A szegedi területi bizottság szervezésében június 10-én *Békéscsabán* kilencedik alkalommal került sor a vasutas fúvószenekarok területi bemutatójára. A találkozón a *kiskunhalasi*, a *kiskőrösi*, a *szegedi*, a *szentesi* és a *békéscsabai* fúvósok vettek részt.

Délelőtt a zenekarok a város különböző pontjain adtak térzenét. A délutáni hangversenyre a Széchenyi ligetben került sor. A zenekarok tagjait és a vendégeket *Hajdú Antal*, a Szakszervezetek Békés megyei Tanácsa kulturális, agitációs és propagandaosztályának vezetője köszöntötte. A hangversenyt Kiskőrös állomás úttörő-zenekara nyitotta meg, *Filus Lajos* karnagy vezetésével. Ezután a fúvószenekarok műsora következett. A kellemes környezetben rendezett találkozó maradandó zenei élményt nyújtott a hallgatóknak.

Krizsán Sándorné

IFJÚ FŐVEL FELELŐS POSZTON

Hogy mennek a dolgok, titkár elvtárs?

— *Nem könnyű manapság titkárnak lenni* — sóhajt beszélgetésünk bevezetéseként *Takács Tibor* állomási tartalékos, aki alig több mint két hónapja vette át elődjétől, a kereskedelmi állomásfőnök-helyettessé előléptetett *Mikos Józseftől*, az szb-titkári teendőket. Az új titkár egyébként fiatal ember, de az iránta megnyilvánult bizalomra már korábban rászolgált. *Gyerekkora óta ismerik Szentgotthárdon,* ahol az édesapja több évtizeden át forgalmi szolgálattevői beosztásban dolgozott, s ahol most személypénztáros.

— *Engem is itt vettek fel a vasút kötelékébe 13 évvel ezelőtt, a középiskolai érettségi után* — szól némi büszkeséggel, de legalább is jogos önérzettel az ifjú titkár. Hát hogyne! Nehéz „iskolát" járt meg azóta: volt vonatkísérő *Szombathelyen*, térfelvigyázó *Várpalotán*, majd ismét Szombathely állomás következett, míg segédtiszti, illetve tiszti tanfolyammal a háta mögött visszatérhetett Szentgotthárdra. Csakhamar bizalmi, majd az szb sportfelelőse lett, s jelenleg — mint tartalékos — 8—10 poszton rendszeresen helyettesíti a távollevőket.

— *Most éppen átmeneti pénztáros vagyok* — jegyzi meg, majd hozzáteszi: — *Titkárként mégsem boldogulnék, ha nem segítenének a mozgalom „veteránjai".* Mikos Józsefen kívül — aki több mint egy évtizeden át töltötte be a titkári tisztet — közéjük sorolom az szb több vezetőségi tagját, például *Déri Márton* vámkezelőt, szakszervezeti bizottságunk munkavédelmi felügyelőjét, *Póczi Eleket*, a gazdasági felelőst, *Bucsi Évát*, aki sokáig kultúros volt, de jelenleg az ifjúsági, valamint a közgazdasági ügyek felelőse.

Takács Tibor ezután segítő partnerként említi meg az immár nyugdíj felé közeledő *Bácskai János* állomásfőnököt és az ugyancsak veteránnak számító *Puskás Imre* sorompókezelőt, az állomás párttitkárát.

— Ahol ilyen szoros egységet alkot a munkahely gazdasági-, párt- és szakszervezeti vezetése, ott nem lehet különösebb gond — szakítom félbe az szb-titkárt, célozva az előbbi kijelentésre, amely szerint „nehéz időkben" vállalkozott a helyi szakszervezeti mozgalom vezetésére.

— *Hát, igaz, ami igaz* — bólint helyeslően Takács Tibor —, *közös erővel könnyebben megoldjuk gondjainkat. Mégis fáj, hogy a kocsirendezők közül négyen kiléptek a szakszervezetből. Többen a vasutat is itt akarják hagyni, pedig kevesen vagyunk. A közeli kaszagyárban, illetve a selyemiparnál „leépítették" a létszámot, de hozzánk csak egy ember jött át tanulónak. A rossz hangulatot a bérfeszültség okozza, pontosabban az, hogy a kocsirendezők nálunk csak 8 százalékos műszakpótlékot kapnak — a váltókezelők 30 százalékával szemben —, mivel 16/32-es műszakban nem éjszakáznak, de reggel 6-tól este 21 óráig szinte megállás nélkül talpalnak.* S igaz persze az is, hogy a váltókezelőket tető, fűtött helyiség védi az időjárástól, míg a kocsirendezőnek kint kell lennie, ha esik, ha fúj. *Azt is nehezen értik meg az emberek, hogy a legutóbbi besorolás óta miért kap 1000—2000 forinttal többet az a forgalmi szolgálattevő, aki tiszti rangot visel, mint a 30 éve ugyanazt a munkakört betöltő segédtiszt kollégája. Az öreg vasutasok sérelme ezenkívül, hogy* — mint az én apám — *a nyugdíj előtti években egészségi okokból 1000—1500 forinttal kisebb keresettel járó munkakört kénytelenek betölteni... Szóval, ilyen gondok nyomják manapság a titkár vállát, de előbbutóbb sikerül szót érteni mindenkivel.*

Ennek pedig előfeltétele Takács Tibor szerint is a *bizalom.* A vasutasok Szentgotthárdon is tudják, hogy a szakszervezet érdekvédelmi tevékenységét az évek folyamatában kell vizsgálni és értékelni. *Az új bérbesorolás kedvezően érintett egy eléggé széles réteget,* s ez előtérbe állította az újabb, a jövőben orvoslásra váró feladatokat. De így volt ez mindig, évtizedekre visszamenően, mert egyszerre 140 000 vasutas igényét kielégíteni soha nem lehet. Az a fontos, hogy hol ebben, hol abban a kérdésben előbbre jutunk.

— *Ám az előrelépés gyorsítása, a reszortjainkra háruló tennivalók minél lelkiismeretesebb elvégzése mindannyiunkon múlik. Én is ezért vállaltam el megannyi gondjával együtt a titkári posztot.*

K. J.

KETYKÓ ISTVÁN:

Életem filmje

Tizenhárom vasutas évem vérembe szivódott
röggé állt össze és szivem felé halad
nyitva felejtett sorompók égnek meredő rúdjai között
suhan életem —
elaludtak bennem fáradt őreim:
volt szerelmeim
felelősségre nem vonhatók a körém sereglő
fiatal lányok,
kiknek egykor oly boldogan nyújtottam
angyallábast cseresznyeérés idején,
sem a miattuk jelzők előtt ácsorgó vonatok...

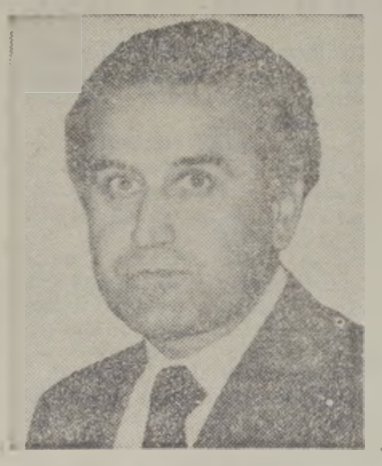
Ma már esténként kislányom vár reám boldogan
ölembe fészkeli magát
s az előszoba fogasán
a fáradt vasutas gönceimről csillagok álmodnak —
reggelre fényes szemekkel ébred családom,
de én már újra pöfögő gőzös tolta vonaton ülök
s az ablak előtt a kora tavaszi vásznon
életem filmje tovább pereg...

A vasút fejlődése töretlen

Interjú Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkárral

Az országgyűlés a múlt év őszén — a közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztésében — tárgyalta az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció végrehajtását, közlekedésünk jelenlegi helyzetét és fejlődésének főbb irányait. Tíz év távlatában az élet igazolta, hogy a koncepciónak előrelátó, bátor célja volt a vasút tervszerű rekonstrukciója, a törzshálózat erőteljesebb ütemű korszerűsítése, a villamosítás és az automatizálás meggyorsítása, egyszóval a fejlesztésben kialakult elmaradások megszüntetése.

A vasutasok mindig nagy érdeklődéssel figyelik a közlekedés, ezen belül a vasút eredményeit, fejlődésének perspektíváit. Ezért kerestük fel most, a 29. vasutasnap előtt Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkárt és megkértük, hogy válaszoljon kérdéseinkre.



— A közlekedéspolitikai koncepció tükrében hol tart a vasút a fejlődésben?

— A népgazdaság szállítási szükségleteit, az előirányzott volumeneknél jelentősebb növekedés mellett is sikerült kielégíteni, bár csúcsforgalmi időszakokban — elsősorban az áruszállításban — voltak és vannak átmeneti nehézségek. Egyes minőségi mutatók tekintetében a személyszállítás is elmaradt a jogos igényektől.

Az áruszállítási teljesítmények tíz év alatt 70 százalékkal emelkedtek. Ebből a vasút teljesítménynövekedése 30 százalék volt. Bár a növekedésből egyre nagyobb részt vállal a közúti közlekedés, *a nagy távolságokra történő belföldi és a külkereskedelemmel összefüggő szállítások lebonyolítása továbbra is a vasút feladata lesz.* Ez pedig azt jelenti, hogy a vasutasoknak áldozatkész munkáját, példás helytállását még sokáig nem nélkülözhetjük.

A fejlesztések és a körültekintő szervezés eredményeként a legtöbb területen javult az áruellátás színvonala. Ez feltétlenül közrejátszott abban, hogy úgyszólván mindegyik közlekedési alágazatban csökkent a forgalmi zavarok száma és időtartama. *S ami külön örvendetes számunkra, mind a vasúton, mind a közúton növekedett az árufuvarozás sebessége, fejlődött az állomási fel és elfuvarozás szervezettsége, javult a fuvarozó vállalatok együttműködése.*

A fuvaroztatók és a fuvarozók közötti jó kapcsolatok és együttműködési módszerek állandó keresése és alkalmazása ellenére sem kielégítő a hétvégi és az éjszakai rakodás és egyes területeken az árufogadási készség, ami akadályozza a szállítási kapacitások kihasználását. Sajnos, a korszerű áruszállítási módszerek — *elsősorban a konténeres és a rakodólapos szállítás* — sem terjedt még el a kívánt mértékben.

Miután a magyar vasúthálózat szervesen kapcsolódik az európai hálózathoz, érdekünk fűződik az ország kedvező földrajzi helyzetének kihasználásához, export-, import- és tranzitforgalmunk további növeléséhez. Ehhez azonban a vasútnak olyan fejlettségi színvonalat kell elérni, amely képessé teszi a fejlődő szocialista integrációban és az egész európai közlekedési rendszerben betölthető szerepének megbízható, zavartalan ellátására.

— Hogyan értékeli a vasút személyszállítási tevékenységét?

— *A személyszállításban kiemelhető, hogy a fejlesztéseknél előnyben részesített tömegközlekedés zsúfoltsága csökkent.* Ehhez a korszerű, kényelmesebb járművek beszerzésén kívül szervezési intézkedések is hozzájárultak. Ilyen volt például a lépcsőzetes munkakezdés. A vasúton például az utazási lehetőségek köre *elsősorban újabb expressz- és gyorsvonatok beállításával* bővült. A gazdasági lehetőségek hiánya miatt azonban nem lehetett az arányos fejlesztés követelményeit betartani. Emiatt csak kismértékben került sor állomásbővítésekre, korszerű utasperonok, aluljárók létesítésére.

El kell ismerni: *ennek is köze van ahhoz, hogy a személyszállítás kulturáltsága, az utaskiszolgálás színvonala ma meg sok kívánnivalót hagy maga után. De az utazás kulturáltsága nem csak ezen múlik.* Ez nagyon is emberi tényező. Utas- és vasutas egyaránt sokat tehet azért, hogy jobb feltételek között utazhassanak.

A személyszállításban nagyobb figyelmet kell fordítani a munkásszállításra is. Ebben a legnagyobb szerep az elővárosi közlekedésnek jut. Eddig ez sem fejlődött az igényeknek megfelelően. Éppen ezért a jövőben többet kell tenni azért, hogy a hivatásforgalom minőségi normái is javuljanak.

— A vasút életében az elmúlt tíz évben a vonóerő összetételét illetően következett be a legszembetűnőbb változás. Milyen mértékben változtatta ez meg az egyes vontatási nemek közti arányokat?

— *Valóban úgy van. A vontatási szakszolgálat fejlődött a legdinamikusabban.* Ezt a számok is igazolják. Míg 1968-ban a gőzvontatás 51,9, a dízel 30,2, a villamos vontatás pedig 17,9 százalékban részesült a szállítási teljesítményekből, addig ez az arány 1978-ban így módosult: *a gőzvontatás 7,1, a dízel 44, a villamos vontatás pedig 48,9 százalékban részesedik.* Ebből következik, hogy nagyot léptünk előre a vasútvonalak villamosításában. *Tíz év alatt összesen 693 kilométer hosszú vonalat villamosítottunk.* A villamosítás ütemét a következő tervidőszakban is folytatjuk.

Tervszerűen fejlesztjük a vasút személy- és teherkocsi parkját is. Az elmúlt tíz évben nem kevesebb, mint 1700 új személykocsit szereztünk be. Ezzel elértük, hogy a személykocsipark mintegy 90 százaléka négytengelyes kocsikból áll.

— A közlekedéspolitikai koncepció fontos feladatként jelölte meg a vasúti pályák rekonstrukciójának megvalósítását. Hol tartunk ezzel a nagyon fontos munkával?

— 1968-ban a normálnyomtávú pályák hossza 7950 kilométer volt, mely 7468 kilométerre csökkent. Egyébként a pályafenntartási szakszolgálatról is elmondható, hogy a változások jelentősek. Az évente géppel szabályozott vágányhossz például az 1970 előtti 400 kilométerről a múlt évben már 5600 kilométerre nőtt. A gépi ágyazatrostálás pedig 1970 és 1975 között, évi átlagban nem érte el az 50 kilométert. 1976 óta ez évente 260—280 kilométer között mozog.

Az utóbbi években nagy változások történtek a pályafenntartási munkák gépesítésében. *1970 óta beszereztünk 26 vágányszabályozó gépet, 21 ágyazatrendezőt, 7 ágyazatrostálót és 3 vágányfektető darut.* Ma már ott tartunk, hogy a szakszolgálat gépeinek összteljesítménye tavaly elérte a 252 ezer lóerőt.

— Az országgyűlés elmúlt évi őszi ülésszaka is megerősítette a koncepciónak azt a tételét, mely szerint a népgazdaság közlekedési rendszere továbbra is a vasútra és a közúti közlekedésre épül. A vasutasoknak azért, hogy megfeleljenek ezeknek a követelményeknek?

— *A vasút munkájának fogyatékossága között jelenleg leginkább a menetrend szerinti közlekedés, az iparvágányok ütemes kiszolgálása, az előértesítések terén fennálló és kielégítőnek nem nevezhető helyzetet, általában a fuvaroztatók kiszolgálásának hiányosságait kell megemlíteni. Ezek nemcsak a fuvaroztatók munkáját akadályozzák, hanem a meglévő szállító kapacitás hatékony kihasználását is károsan befolyásolják.*

A múlt évben a vasúti szállítási kapacitás korlátai miatt a közúti közlekedés néhány millió tonna olyan árut is kénytelen volt elszállítani, amit vasúton sokkal kisebb ráfordítással lehetett volna szállítani. Meggyőződésem, hogy a fuvaroztatókkal való szorosabb együttműködéssel, a szakszolgálatok jobb munkájával a vasút ezeket az árukat is el tudta volna szállítani.

— Az év hátralévő részében, a vasút munkájában milyen feladatok megoldását tartja a legfontosabbnak?

— *Őszi forgalom előtt állunk, az ipari és a mezőgazdasági termelésből származó szállítási igény várhatóan ez évben is — bár kissé mérsékeltebben — tovább növekszik. Ahhoz, hogy a népgazdaság előtt álló feladatok megoldását segítsük, minden vasutasnak többet és hatékonyabban kell dolgoznia.* A szállítási igény kielégítésének egyik kulcsa a közúti közlekedési vállalatokkal való együttműködés és a meglevő kapacitások ésszerű, egyre fokozódó kihasználása.

Az elmúlt időszakban sok kritikai észrevétel hangzott el az utazóközönség részéről az utazás kulturáltságával kapcsolatban. Most, a nyári idényben megnövekszik a belföldi és nemzetközi személyforgalom, így e területen is nagyobbak a követelmények. *A vonatok menetrendszerű továbbítása, a személyszállító kocsik tisztasága, a vonatszemélyzet magatartása, a jó tájékoztatás mind befolyásolják az utasok közérzetét és a vasutasokról kialakuló véleményt.* Ha valahol lehet anyagi ráfordítás nélkül előbbre lépni, véleményem szerint akkor ezen a területen lehet igazán. Bízom abban, hogy a vasutasok minden tőlük telhetőt megtesznek azért, hogy kivívják az utazóközönség elismerését.

Befejezésül, élve az alkalommal, engedjék meg, hogy a közelgő vasutasnap alkalmából ezúton is megköszönjem a vasutasok eddig végzett munkáját, áldozatkész helytállását. Szívből kívánok mindannyiuknak további munkasikereket, egyéni életükben, családjukkal együtt nagyon sok boldogságot.

— Köszönjük az interjút.

VISI FERENC

Mindennapok takarékossága

Vajon sokan tudják-e napjainkban — kiváltképp az ifjabb évjárat szerencsés tagjai —, miféle foglalatosság volt hajdan a guberálóké? Mi volt a „tuja", milyen fényt adott a 15 wattos lámpaizzó, kik voltak a csikkszedők?

Dehogy kívánom, hogy a jelen társadalmában élők munka közben lássák a szemétben turkáló guberálókat, s hogy miként gyűjtik össze egyesek a városok aszfaltján szanaszét szórt cigarettacsikket; *mindenkit óvok attól, hogy esténként, halványan pislákoló lámpa fényénél rontsák szemüket.* Ám az egykor volt kényszerszokások emlékét mégsem árt néhanapján felidézni. Nem csupán azért, hogy különbséget tegyünk a tegnapelőtt és a ma életszínvonala között, hanem hogy ráébredjünk: *a bőség zavarában, a jólét évtizedeiben mennyire pazarlókká lettünk.*

Ismerősömet, hivatalos kiküldetése során, baleset érte a Német Szövetségi Köztársaságban. Abban az országban, amely nem is oly rég a „gazdasági csodá"-val kérkedett, s amelyet a fogyasztói társadalmak közül talán legkevésbé rázott meg a hetvenes évek világgazdasági krízise. Ismerősöm klinikai szobatársa egy jól kereső orvos volt, akit — látogatáskor, annak rendjemódja szerint — friss gyümölccsel örvendeztetett meg a felesége. Egy fürt szőlővel. S mit tett a városában felkapott, jómódú-jónevű doktor? Ollójával három darabra szabdalta a fürtöt; *jó lesz vacsora után, meg másnap a reggeli kiegészítőjeként* — mondotta...Nem mintha nem telne akár fél kiló szőlőre is, nem mintha a baleset a jövőtől való félelmet is okozott volna. Így szokta meg. Takarékos ember — mi korántsem magyarul, mégis „magyarosan" tán smucignak, skótnak neveznénk —, aki megveti a pazarlást. Feltehetőleg igencsak meglepődne — még az is előadódhat, hogy „szuper fogyasztói társadalomnak" vélné a miénket —, ha a takarékosság (pontosabban: *a pazarlás*) *magyar módozatait megismerné.*

A hajdani guberálók abban reménykedtek: *hogyhogyan-nem arany ékszert találnak a szemétben.* Valamilyen szórakozott nagysága vesztette el, s a hulladék közé került. Persze, ha nem volt aranyholmi, megtette a száraz kenyér is. S hogy mi minden rejlik ma a szemétben? *Arany ékszer aligha, de száraz kenyér csakúgy, mint papírnemű, kopottas — de még használható — cipő, ruha, gyermekjáték, faanyag... az ipari üzemek környékén pedig értékesíthető vas-, fém- és egyéb hulladék.*

Pazarlunk otthon — amikor bekapcsoljuk a tévét, majd félórákra kimegyünk a szobából, *hadd sugározzon a semminek-senkinek*, égetjük a villanyt már kora délután, túlfűtjük a lakást (s hogy ne legyen oly elviselhetetlen a hőség — kinyitjuk az ablakot: fűtjük az utcát!), sörösüvegre folyatjuk a néhol már hiánycikknek számító természeti kincset, a hideg vizet —, s ezt tesszük a közutakon (*fogy-fogy az üzemanyag*), *a munkahelyünkön is.*

Kinek van erre energiája? Kérdez a jól ismert reklám, és felelünk mi: *nekünk van.* Legalábbis egyes jelek szerint. Még van — de fogytán. S ami van, az fölöttébb sokba kerül a népgazdaságnak. Tavaly az energiaigények fedezése — a termelés, a feldolgozás, az import és a szállítás költségeit is figyelembe véve — hozzávetőleg 50 milliárd forintba került. Osszunk, szorozzunk: *ha csak egyetlen százalékát megtakarítottuk volna, körülbelül ezerrel több lakás épülhetett volna (ezzel szemben, csupán az első félévben, az energiahordozó-felhasználás országosan 2 százalékkal meghaladta a tervezettet!).* S mennyi gép működik rossz hatásfokkal, pontatlanul beszabályozva a műhelyekben és otthonunkban, pazarolva-pocsékolva valamennyiünk pénzét.

Sok szó esik manapság a tartalékok feltárásáról, a népgazdasági hatékonyságról, az ésszerűbb gazdálkodási módszerek alkalmazásáról, az együttdolgozás — és együttes cselekvés — fontosságáról. *Nem öncélú programokról van szó;* értenünk-éreznünk kell (kellene) ezt mindannyiunknak.

Hogy milyen mértékben: bőven hallhattunk erről az elmúlt hetekben is, az országgyűlés nyári ülésszakán. Választott képviselőink — munkások és munkairányítók —, a párt vezetői, a kormány tagjai egyaránt szóltak erről.

Faluvégi Lajos pénzügyminiszter expozéjában egyebek között ekként fogalmazott: *„Halaszthatatlanok az energiatakarékosság, az ezzel kapcsolatos ésszerűsítés feladatai...* A központi intézkedéseken túl a vállalatok a lakossággal együtt szintén nagyon sokat tehetnek a takarékosabb energiafelhasználásért".

Sarlós István, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának főtitkára pedig hozzászólásában a következőképp vélekedett: *„Minden, amit értelmetlenül pusztulni hagyunk — emberi munka terméke. Így az anyagi kár, a pazarlás a legfontosabb értékalkotó tevékenység, a munka lebecsülését is jelenti".* Márpedig követhetünk-e el súlyosabb vétséget ennél ama társadalomban, amelynek alapja a munka?

A takarékoskodás — és annak riasztó ellentéte, a pazarlás — *valamennyiünk zsebére megy.*

(földes)

PONTOS DIAGNOSZTIKA, GAZDASÁGOSABB ÜZEM

Dízelmozdony-diagnosztikai konferencia kezdődött június 18-án *Székesfehérváron*, a Technika Házában. Az ötnapos tudományos tanácskozáson a hazaiakon kívül bolgár, lengyel, NDK és szovjet vontatási szakemberek vettek részt. *Az összejövetelen a dízelmozdonyok gazdaságosabb üzemeltetéséről hangzottak el referátumok.* A szocialista országok vasútügyi szervezetének szakértő bizottsága az új motordiagnosztikai műszerek elterjesztésének lehetőségeit is megvitatta, illetve ajánlást dolgozott ki az egységes karbantartási módszerekről.

Barcsi János, a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Szakosztályának vezetőhelyettese a többi között elmondta, hogy a szakértői bizottság új karbantartási rendszer bevezetését ajánlja a KGST közlekedési állandó bizottságának. *Az új diagnosztikai műszerek elterjesztésével ugyanis elkerülhető lenne a motorok időt pazarló szétszerelése.* Ezzel az eljárással csak a folyamatos vizsgálatokat, ellenőrzéseket kellene végezni. Így nemcsak a karbantartás válna olcsóbbá, hanem a dízelmozdonyok üzemanyag-fogyasztása is csökkenne.

A dízelmozdonyok karbantartásával [illegible] több vizsgálóműszer és egyéb eszköz bevezetését javasolták még a résztvevők. A MÁV szakemberei például a hazai fejlesztésű hengertömörségmérő, illetve a kipufogógáz-hőmérsékletmérő műszer bevezetését ajánlották. A szovjet szakemberek az olajcsere optimális idejének meghatározásához egy olajvizsgáló berendezés használatát javasolták.

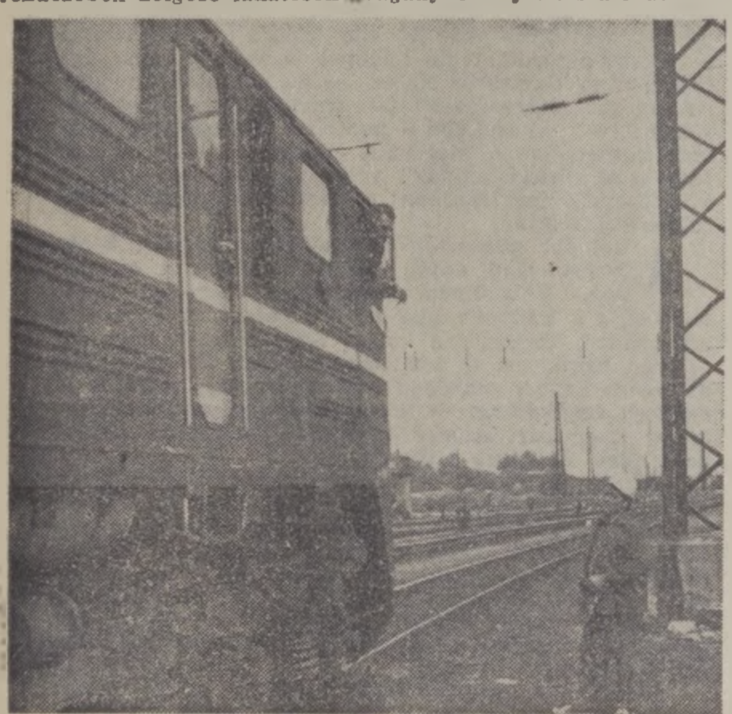
A szocialista országok dízelmozdony-diagnosztikai tudományos tanácskozása június 22-én, a jegyzőkönyv aláírásával és az említett ajánlások elfogadásával ért véget.

(S.)

Ferencvárosi pillanatképek

Ferencváros pályaudvaron rendezik a legtöbb vonatot, itt gurítják a legtöbb kocsit, naponta négy-ötezret, Vontatási főnöksége negyven tolatómozdonyt üzemeltet, és a ferencvárosi pft. főnökségé az ország kitérőinek több mint nyolc százaléka. Képriportunkban a ferencvárosi hétköznapokból örökítettünk meg egy-egy pillanatot.

Dömsödi Pál művezető a soron következő munkát beszéli meg Seres Sándor és Hörömpő János kocsivizsgálókkal. A Nyugati rendezőben dolgozó lakatosok „vágányközi" javításra indulnak



Magda György kocsirendező a „felhúzás" előtt szót vált Gulya Imre mozdonyvezetővel

A kelenföldi XXI. számú építési főnökség dolgozói a felhúzó vágány mellett a lecserélt kitérőket bontják

A Nyugati rendező gurító tornyában Herczeg II. János asztalkezelő éppen a 6. fogást engedte le. Naponta átlag 1300 kocsit gurítanak Lukács István és Nemesi Mihály vágányfékkezelőkkel közösen

(Óvári Árpád képriportja)

Kecskemét kiváló csomópont

Rugalmasabb a fuvaroztatók kiszolgálása, jelentősen csökkent a kocsitartózkodás

Valamennyi célkitűzését teljesítette a múlt évben a kecskeméti vasúti csomópont kollektívája. *Kiváló Vasúti Csomópont* címmel történt kitüntetésüket eredményes, a hálózat egészének munkáját jól segítő gazdasági és mozgalmi tevékenységükkel érdemelték ki.

Mielőtt arról szólnánk, mit tesznek napjainkban a kitüntető cím megtartásáért, röviden érdemes áttekinteni az állomásfőnökség, a vontatási főnökség és a szertárfőnökség néhány legfontosabb múlt esztendei eredményét is.

Jobb szervezéssel pótolják a hiányt

Kecskemét állomás dolgozóinak munkáját változatlan adottságok, mégis nehezebb körülmények jellemezték 1978-ban. S itt az utóbbit kell kiemelni, hiszen állományi létszámuk átlagosan 103 dolgozóval volt kevesebb a tervezettnél. A dolgozók fokozott helytállására, gondosan szervezett és fegyelmezett munkájára volt szükség ahhoz, hogy a hiány — amely például a kocsirendezőknél 33, a vonatkísérőknél 28 főnyi volt — ne érződjön a főnökség teljesítményén.

Áruszállítási tervüket 10 ezer tonnával teljesítették túl a szállító felekkel, a vállalatokkal megvalósított szoros együttműködésük alapján. A vontatásaikkal kialakítot eredményes munkakapcsolatuknak is jelentős szerepe volt a személyvonati menetrendszerűség 97,56 százalékos, a tehervonati menetrendszerűség 79,2 százalékos, a vállalásukat meghaladó teljesítésében. Különös gondot fordítottak egész évben a helyes kocsigazdálkodásra. *A fuvaroztatók rugalmas kiszolgálásával, különféle helyi szervezésekkel elérték, hogy a kocsitartózkodás a célkitűzésben megszabott 12,18 óráról 11,94 órára csökkenjen.* Az idegen kocsikat sem kezelték mostohán, sőt ezekkel még többet törődve, mintegy másfél órával csökentették az egy idegen kocsira eső tartózkodási időt.

A vontatási főnökség a gazdaságosságot tekintette legfontosabb feladatának — érvényt is szereztek ennek az 1978. évi munkájuk során. *A fajlagos üzemanyag-fogyasztás csökkentésének célkitűzését 113 százalékra teljesítették. A fajlagos üzemanyag-költség csökkentésében 111,5 százalékot értek el.* Dízelmozdonyaik üzemkészségét az előző évihez képest 9,3 százalékkal javították. A fajlagos önköltséget (Ft/100 etkm) hat százalékkal csökkentették a múlt esztendőben.

Eredményeket értek el az utánpótlás nevelésében is. A múlt évben négy érettségizett fiatal és hat átképzős végzett motorvezető tanfolyamot és megkezdték további 17 motorvezető-gyakornok képzését. Mozdonyjavító fiókműhelyük hat lakatosa féléves továbbképző tanfolyamot végzett eredményesen.

A kecskeméti vontatási dolgozók — ezt nagyon érdemes kiemelni — évek óta jó eredményeket érnek el az újítási mozgalomban. Tavaly a főnökség *Jedlik Ányos* szocialista brigádja első helyezést, míg a főnökség harmadik helyezést ért el a szegedi igazgatóság újítási versenyében. *A megvalósított 34 újítással 1 millió 50 ezer forint megtakarítást értek el, háromszor annyit, mint az előző évben.*

A szertárfőnökség ésszerű készletezés mellett, takarékosan gazdálkodott és munkájával jól elégítette ki a felhasználható szakszolgálatok igényeit. Elfekvő készleteiket *48,9 százalékkal csökkentettek.*

Hogyan dolgoznak most, a kiváló cím birtokában a kecskeméti vasutasok? — Erről először *Lőrincz Antal* állomásfőnököt kérdeztük.

— *Nem árulok el titkot, ha elmondom* — kezdte mosolyogva —, *hogy az idén nagyobb faba vágtuk a fejszénket... Szeretnénk elérni, hogy ne csak az állomás, a vontatás és a szertár, de tényleg az egész csomópont versenyben legyen a kiváló címért. A pályafenntartásiakra és a blokkosokra gondolok, mert velük együtt több mint ezren vagyunk mi, kecskeméti vasutasok.* Csomóponti értekezletünkön megbeszéltük az ezzel kapcsolatos feladatokat. A munkaverseny lendületének fokozása érdekében valamenynyi szolgálati ág magáévá tette. Nem elérhetetlen cél ez, ha összefogunk és az eddigieknél is jobban segítjük egymás munkáját...

Nem állnak rosszul

— S az állomás hol tart az idei célkitűzések teljesítésében?

— Eppen a minap összegeztük, mit végeztünk eddig, az idei esztendő első öt hónapjában — felelte az állomásfőnök. — Nem állunk rosszul, bár a nagyobb áruszállítási feladatok csak júliustól kezdve jelentkeznek. Akkorra várható a gyümölcs- és zöldségfélék és más élelmiszerek „dömpingje". *A helyi vállalatok és a környékbeli gazdaságok kocsiigényeit a hozzánk tartozó Kecskemét-alsó pályaudvarral szorosan együttműködve elégítjük ki. A két állomásról eddig 110 ezer tonna árut indítottunk útnak,* s ez mintegy százszázalékos teljesítést jelentett. Nem volt könnyű dolgunk, mert a feladások jelentős része exportküldemény volt. Az erre alkalmas kocsikat, a szigorú exportvizsgálati követelmények mellett bizony nehéz előteremteni...

— Hogyan segítik az elegymozgás meggyorsítását?

— *Forgalmi és kereskedelmi szocialista brigádjaink most kiemelt feladatul kapták a késett kocsik felszámolását* — válaszolta Lőrincz Antal. — A leadási kocsiknál már jobb eredményt értünk el, mint a tartózkodási normaidő, de a feladásiaknál még 0,5 órát javítanunk kell, hogy elérjük a 7,9 órában megszabott tartózkodási normát. Arra különösen ügyelnünk kell, hogy mindig időben bejelentsük a továbbítandó elegyet, mert itt a 700-as vonalon mostanában jól kiterhelt vonatok járnak. Minőségi munkánk alapkövetelményének tekintjük, hogy az élő-romló szállítmányok az első alkalmas vonattal továbbításra kerüljenek.

Korszerűsítik a térvilágítást

A fejlesztést szolgáló építkezések is folynak most Kecskemét állomáson. *Öt stadionlámpa felállításával kiváltják azt a mintegy száz régi villanyoszlopot, amelyek mindig baleseti veszélyt jelentettek a vágányok között.* A rakodóvágányokat átépítve megoldják a csapadékvíz elvezetését és a rendes kezelési helyen mintegy 2500 négyzetméteres területet lebetonoznak. Belülről tatarozzák a felvételi épületet és már elkészült az új, háromszintes épület alapja.

A vontatási főnökség vezetője, *Szénási László* elmondotta, hogy a százelegytonna tervet 106 százalékra teljesítették az első öt hónapban. Kedvező a haszonkilométer tervük 101,4 százalékos teljesítése is. A fajlagos energiafelhasználásban, az első négy hónap adatai szerint, csak 98,8 százaléknál tartottak, de bíznak abban, hogy az első félév végével ebben is teljesítik a célkitűzésben megszabott követelményt.

— *Rendkívüli feladatot is kaptunk* — újságolta Szénási László. — *Villamosítják a vonalunkat és a Kiskunfélegyházán létesítendő villamos vonalfelügyelőséget nekünk kell megszerveznünk. Ez elég nehéz feladatnak ígérkezik, mert mérnöktől a hálózatszerelőig hetven ember kell hozzá...*

L. J.

Csekő Mihályné

kiváló óvónő

Alacsony, őszhajú asszonynak képzeltem Csekő Mihálynét, ám a valóságban magas, sőt fiatal koránál is ifjabbnak tűnik. Az óvónők szobájába vezet, majd egy szekrényhez lépve megmutatja a polcokon sorakozó játékkellékeket, amelyek közül némelyik munkaeszköze is. Dobókockáktól a szemléltető kartonfigurákig itt minden fellelhető.

— Itt, Hatvanban születtem, 1941-ben — mondja. — A nyolcadik osztály befejezése után az aszódi óvónőképzőbe jelentkeztem, amit jelessel végeztem el. A munkahelyemen 1960-tól dolgozom, jelenleg 32 óvodás tartozik hozzám.

— Ki válhat jó óvónővé?

— Elsősorban az, aki gyermekszerető. A mai óvodai pedagógia megalapozott, tervszerű oktatáson alapszik. Rendszeresen ott vagyok a MÁV és a tanács által megtartott nevelési tanfolyamokon. Az állandó szakmai továbbképzés sokoldalúvá tesz. Például tavaly végeztem el az úszóoktatási iskolát, most meg Egerbe járok, beszédjavító továbbképzésre. A vizsga birtokában a mi óvodánk beszédhibás apróságainak tisztább kiejtését segíthetem majd elő.

Háromszor vett részt a véradómozgalomban, a férje Budapest—Keleti vontatási főnökségnél teljesít szolgálatot. Kétgyermekes családanya. Nemcsak munkahelyén, hanem a magánéletben is sokoldalú. A háztartás vezetésén, családi kötöttségein kívül kézimunkázik, autót vezet.

— A *Kiváló dolgozó* kitüntetést 1964-ben, az *Igazgatói dicséretet* 1976-ban kaptam meg. Tavaly decemberben neveztek ki az óvoda és a bölcsőde vezetőhelyettesévé, majd az idén április 4-én *Miniszteri dicséretben* részesültem. Nagyon örültem.

Az elődök nyomdokában

Állomásfőnök — huszonnyolc évesen

Az állomásfőnök szó hallatán a legtöbb ember olyan vasutasra gondol, aki *„megette már a kenyere javát".* S íme, az ellenpélda, a kivétel: *Fülöp Frigyes,* huszonnyolc éves.

— Hogyan lesz valaki ilyen ifjan állomásfőnök — kérdezem — amikor a fiatalok általában nem vonzódnak a nagy felelősséggel járó főnöki beosztás iránt?

— A családunkban hagyomány vasutasnak lenni, mármár az elődök iránti tisztelet. Nagyapám pályamunkás volt, édesapám is itt kezdett és mint állomásfőnök ment nyugdíjba.

Más pályát is választhatott volna 14 éves korában, mikoris egyidejüleg vették fel a vegyipari és a vasútforgalmi technikumba. Ő a szegedi tanulmányok mellett döntött, hogy az elődök nyomdokaiba lépjen. Érettségi után *Eger* állomáson kezdett, mint kocsiíró, távírász és elérkezett a gyermekkorban — *Csokvaomány* és *Bódvaszilas* állomásokon — megálmodott forgalmi szolgálattevői beosztáshoz. Elvégezte a Marxizmus—Leninizmus egyéves középiskolát, és az esti egyetem általános tagozatát. Az állomás fiataljai 1970-ben őt választották KISZ-titkárnak. A MÁV Tisztképzőt jeles eredménnyel végezte el, majd 1978. július 1-én megbízták *Eger—Tihamér* állomás vezetésével.

A három vágányos állomásnak meglepően nagy a teherforgalma. A két nagy iparvágányon rakodik Eger valamennyi jelentős vállalata, és a környék termelőszövetkezetei közül is jó néhány. Amikor egy átszervezés során a tihaméri állomast megszüntették, *Fülöp Frigyest Kálkápolnára helyezték forgalmi ügyintézőnek.* Ám két nap múltán újra vezetői teendőkkel bízták meg. Jelenleg *Nagyúton* állomásfőnök.

— *Az átlagéletkor husz év az állomáson Nincs olyan tennivaló, amit ne végeznének szívesen a fiatalok* — mondja.

Rövid időre mégis letette a karszalagot és visszatért az alma-mater falai közé. Oktató-tiszti tanfolyamon vesz részt. S reméli, hogy a *Makláron* élő kisfia — aki három és fél éves — folytatja a dédnagyapa által megkezdett, nagyon szép hivatást.

Zsoldos Barnabás

Sárga mellényben a váltók között

A június eleji kánikula embert, gépet egyaránt próbára tett. Ilyenkor a sinek lineáris hőtágulása, a váltók alkatrészeinek a szokásosnál is nagyobb igénybevétele miatt fokozni kell az ellenőrző munkát, hogy az árut és az utasokat biztonságosan szállíthassa a vasút.

Jól tudja ezt *Sztahó János*, Monor állomás váltókezelője is. A messziről is jól látható, sárga mellényben körbejárja az állomás 21 váltóját, megáll a bejárati váltónál, s rövid tisztítás után beolajozza az egymáson elmozduló fémalkatrészeket.

— 1947-ben álltam a vasút szolgálatába. Akkor nem volt könnyű dolgunk, mindent meg kellett csinálni, ha nyugdíjas álláshoz akartunk jutni. *Afféle kétlaki ember voltam. Egy kis föld biztosította a vasút mellett a család kenyerét. Ahogy a harmadik gyerekünk is megszületett, újabb lehetőség után kellett nézni. Pályamunkás társaimmal együtt. Hatvan környékén vállaltunk részes aratást. Vándorolni nem szerettem, ezért maradtam a vasútnál.* — vallja

A sikeres szakvizsgák letétele után sorompóőr lett. Akkor *Újlengyelből* járt *Vecsésre*, a Steinmetz szobor melletti vasúti átkelőhelyhez, majd *Pilisre* költözött.

Szakszervezeti bizalmiként egy [illegible] becsülettel képviselte kollégái érdekeit a munkahelyi fórumokon.

— *Vecsésen több mint egy évtizedet dolgoztam a sorompónál. A fénysorompó felszerelése után kerültem Monorra Itt afféle mindenes szerepet töltök be. Sajnos ilyen munkakört a fiatalok nem szívesen vállalnak, pedig a szállítások zavartalansága miatt nagy szükség lenne rá.* Az akadozó utánpótláson kívül a pályák állapota okozza a legnagyobb gondot. Jelenleg javítják ugyan a ceglédi vasútvonalat, de a 12 órás műszakban Záhony felé vagy onnan a főváros irányába robogó 110—120 szerelvény nagyon igénybe veszi az alépítményt. *Három évem van még a nyugdíjig, utána kertészkedem majd otthon, mert nagyon szeretem a természetet...*

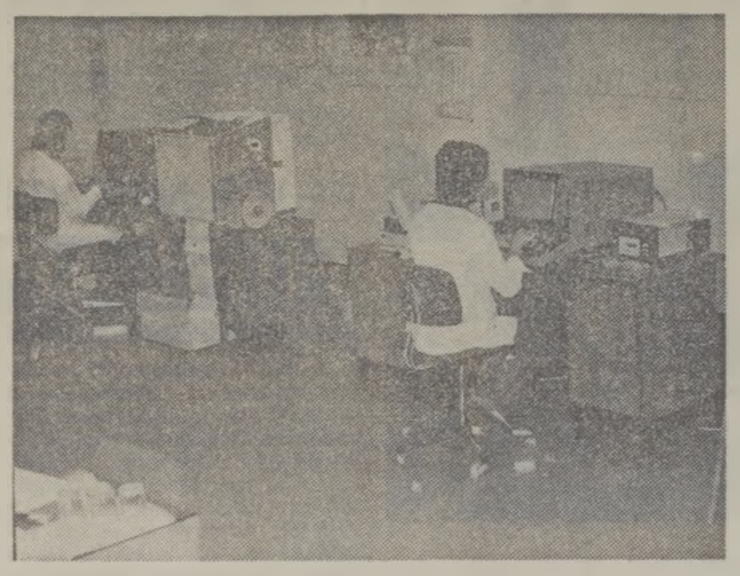
Orosz

ZÁHONYI ERŐVONALAK

Öt-hatezer kocsi fordul naponta

A *záhonyi átrakókörzet* a MÁV áruszállítási teljesítményének a tizenkét százalékát produkálja. Nem véletlen tehát, hogy roppant mechanizmusának működését mindig *megkülönböztetett figyelemmel kísérik a vasút vezetői.* A nagy szárazföldi kikötő „pulzusát" naponta ellenőrzik; ha rendellenességet tapasztalnak (kevés a kocsi, vagy nem győzik az áruk átrakását) azonnal intézkednek. Az átrakókörzet munkájával való törődésnek a bizonyítéka az is, hogy *június 19-én* — a körzetben tett látogatásom napján — *éppen a közlekedés- és postaügyi miniszter érkezését várták az üzemfőnökség vezetői.*

Rigó Zoltán igazgató már a nemrég átadott impozáns, négyemeletes üzemirányító épület irodájában fogad. Elkísért ide *Verba Ferenc*, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a titkára is. A legizgalmasabb témáról, a tervteljesítésről, Záhony jelenéről és jövőjéről beszélgetünk.



Mikroszámítógépek a MÁV Számítástechnikai központ záhonyi üzemegységében

Nehéz félév következik

— *Az első félév végéhez közeledünk. Jó alkalom ez arra, hogy összegezzük az eddigi eredményeket, tapasztalatokat, és megfogalmazzuk a legsürgősebb tennivalókat. Kibontakoztak-e már ezek körvonalai?*

— Pontos adatok, körültekintően elemzett szállítási tapasztalatok birtokában vagyunk — válaszolja Rigó Zoltán. — *Első félévi tervünket előreláthatóan 96 százalékra teljesítjük. Ez hatmillió 900 ezer tonna áru elszállítását jelenti.* A bázishoz viszonyított lemaradás különösen az első negyedévben volt számottevő, mintegy 240 ezer tonna. Ennek oka többek között a rendkívüli időjárásból adódó *egyenetlen „árubelépés" és a fedett kocsikban érkezett küldemények nagy tömege.* (Az áruk mintegy 66 százaléka érkezett ilyen kocsikban; ez nehezítette az átrakást.) Szaporította a gondokat az is, hogy *az első öt hónapban 190 ezer tonnával több tranzit áru érkezett, mint az elmúlt év hasonló időszakában. Ennek átrakása is megfeszített munkát igényelt.*

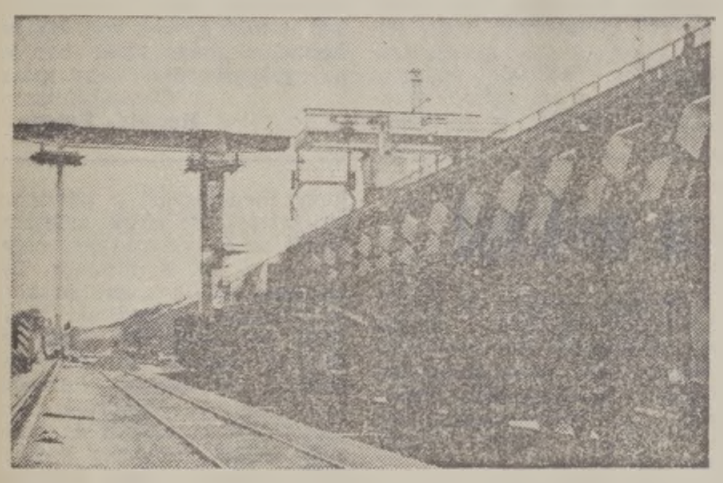
Az év első öt hónapjában — a tavalyi statisztikához viszonyítva — 400 ezer tonnával kevesebb darabáru érkezett Záhonyba. Műtrágyából viszont 50, cementből pedig 40 ezer tonnával több jött a szokásosnál. Az előbbi összmennyisége 711, az utóbbié 350 ezer tonna volt.

— *Egész évi tervünk százezer tonnával több a tavalyinál* — folytatja az igazgató. — *Az eddigi lemaradás, ami nem rajtunk múlott, feszített ütemű második félévet sejtet.* A teljesítmény növekedésének erővonalai júniusban már kedvezőbbek. Gyorsabban alkalmazkodunk a belépő árukhoz, ha indokolt, tartalékokat szüntetünk meg, stb. *A jobb munkaszervezés hatására megszűnt a túlórák számának növekedése, és javult a munkaidő kihasználása. Elégedettek vagyunk a kocsiellátással is.*

Gépek és emberek

A záhonyi eredményeket tükröző számok mindig elképesztőek, tartalmukat a laikusnak nehéz értelmezni. A millió tonnák nagy erőfeszítések, áldozatok árán születnek. A körzetben *naponta öthatezer kocsi mozdul, fordul. A szocialista brigádok, munkáskollektívák többet akaró szándéka nélkül aligha lehetne megbirkózni az áruátrakás gondjaival.* Áprilisban és májusban például társadalmi munkások siettek a kéziátrakók segítségére. *A záhonyi brigádok májusban 160 széles nyomtávú kocsi tartalmát rakták át 332 normálba.* A debreceni igazgatóság egyéb szolgálati helyeiről is érkeztek vasutasok. Ők ötvenhat széles nyomtávú kocsi tartalmát helyezték át 124 normálba.

— *A cél Záhonyban is a gépesítés, a nehéz fizikai munka könnyítése* — mondja Verba Ferenc szb-titkár. — *Ha lehetőség nyílik a zsákos áruk géppel történő átrakására, mozgatására, akkor több mint a felére csökken majd a kézzel, fizikai erővel mozgatott áruk mennyisége. A munkakörülmények javítására már eddig is több intézkedés született. Fejlesztettük például a kisgépekkel történő átrakást, ezenkívül 1981-ben adják át a fedett kézi átrakót Záhonyban. Tovább bővül Fényeslitke Északi rendezője. A vasutasnapra adják át az indító vágánycsoportot. A vámáruk rendezése ebben az évben már ott történik. Több lehetőség lesz majd a rakott elegy guritódombos rendezésére is. Előreláthatóan 1983-ra elkészül Eperjeskén a gépesített műtrágyaátrakó. Záhony állomás teljes rekonstrukciójának része a folyamatos vágányépítés, az automatizálás, a biztosítóberendezések felszerelése is.*



Vasérccsúszda Eperjeskén

Bizakodó hangulatban

— Október 12-én alakult meg Záhonyban a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága. Mint minden átszervezés, bizonyára ez is gondokkal járt. *Mik a mostani tapasztalatok?*

— *A dolgozók hangulata jó, az átszervezés beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Szakszervezeti bizottságunkhoz 11 szb, 21 műhelybizottság és 404 bizalmi, illetve -helyettes tartozik. Ez a szervezeti felépítés helyesnek bizonyult. Az üzemfőnökség szolgálati helyein önálló szakszervezeti bizottságok működnek. Ez lehetővé teszi, hogy a tagság aktivabban vegyen részt a helyes döntések meghozatalában.*

— Melyek most a szakszervezeti bizottság legfontosabb, a termelést, gazdálkodást konkrétan segítő feladatai?

— *Elsősorban az érkező áruk gyors átrakását szolgáló munkaerő átcsoportosítása.* Ha például a gépkezelőknek nincs elég munkájuk, a kézi rakodást kell segíteniük. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy például a darukezelő otthagyja gépét és cementes zsákokat emelget.

— Ilyen egyszerű az egész?

— Nem egészen. *A szakszervezetnek, elsősorban a bizalmiaknak kell meggyőzni a dolgozókat ennek szükségességéről.* Ez nem megy mindig könyen, hiszen aki gépkezelő, nem szívesen végez nehéz fizikai munkát. A gőzmozdonyvezető sem örül például annak, ha ismét a tüzelőlapátot kell kézbe vennie. A szükség azonban törvényt bont.

A jövő század atmoszférája

Az URH-rádiók, a nagyteljesítményű rakodógépek, az automatikus biztosítóberendezések, az Eperjeskén nemrég átadott kétezer adagos üzemi konyha, a tervezett szociális létesítmények *mind Záhony erőteljes fejlődésének újabb bizonyítékai.* Vajon milyen lesz az átrakókörzet öt-tíz év múlva? — kíváncsiskodhat a látogató. A választ az üzemirányító épület másik szárnyában, a számítástechnikai üzemben kaptam meg. *Aki ide belép, a jövőbe lépett...* A komputerek, a tudomány világába.

Mikó Ádám, a MÁV számítástechnikai üzem záhonyi üzemegységének a vezetője szokványos irodában fogad: íróasztal, székek, beépített szekrények, műszaki dokumentumok. A gyanútlan látogató mitsem sejt az üzem rendeltetéséről, céljáról. Pedig a lépcsőház fantasztikus filmek hangulatát idéző ablakai, kő- és alumíniumötvözet elemei már a XXI. század atmoszféráját sugallják.

— *A számítástechnika a MÁV-nál is egyre nagyobb teret hódít* — magyarázza. — *Már minden igazgatóságon vannak kisebb üzemegységek, ezenkívül Szolnokon és Záhonyban. Mi 1973 óta foglalkozunk a számítástechnikai program megvalósításával. A szovjet vasutak képviselőivel akkor készítettünk egy közös feladattervet.* Ebben tulajdonképpen azt fogalmaztuk meg, hogy a körzet munkáját hogyan lehetne segíteni, irányítani, ellenőrizni számítógépek alkalmazásával. *Záhonyi automatizált információs rendszer* nevet kapta ez a kezdeményezés, amelyet a MÁV vezetői elfogadtak és beruházási program szintjére emeltek.

— Mit tudnak a számítógépek, hogyan segíthetik a vasutasok munkáját? — kíváncsiskodom.

— Az átrakókörzetben naponta több ezer kocsi fordul meg, több száz fajta áru ezertonnáit kell mozgatni, átrakni. Az irányító apparátus szinte képtelen mindent tudni erről a roppant mechanizmusról, kocsik, áruk, gépek pillanatnyi helyzetéről. 1977-ben készült itt egy felmérés, amely bizonyította, hogy *az átrakókörzetben az állóeszközök kihasználása nagyon rossz.* Ennek oka éppen az, hogy *az irányítók birtokában kevés információ van, emiatt nem tudnak a pillanatnyi helyzetnek legmegfelelőbb döntést hozni. A hagyományos információszerzés, adatgyűjtés nagyon lassú. Vonatfogadási, beállítási terveket kell készíteni kettő és huszonnégy óránként. Szükség van csoportosítási adatokra, tudni kell, hogy a beérkezett szerelvényben milyen áru van, milyen legyen a kirakási technológia* stb. Mindezeket az adatokat nyilvántartani képtelenség, *erre csak a számítógép képes.*

— Mikor szerelik be a számítógépeket az épületbe?

— Előreláthatóan 1980-ra. Akkor kezdődik a *kísérleti üzemeltetés.* Központi számítógépünkhöz a körzet állomásaira telepített úgynevezett információs központokban lévő *terminálok* (mikroszámítógépek) kapcsolódnak. Ezek segítségével történik az adatfelvétel, kocsikról, árukról, rakodógépekről stb. Egy szerelvény megérkezése után a „kocsifelíró" kezébe vesz egy URH-adóvevőt és diktálni kezdi az információs központ terminálkezelőjének a legfontosabb adatokat. *A képernyőre is író berendezés rögzíti és ellenőrzi azokat.* Ha például helytelen kocsiszámot akarnak beprogramozni, a készülék „tiltakozik", nem írja le.

— Mire ad választ ez az adatbázis?

— Az adatszolgáltatás sokrétű. Készítünk majd például a vasúti folyamatok ellenőrzéséhez szükséges bizonylatokat, kimutatásokat, bizonyos időszakokra vonatkozó táblázatokat, szolgálatváltozások előtti összesítéseket, stb. A legérdekesebb szolgáltatás a *kérésre közölt információ.* Az irányítók asztalán ugyanis lesz egy képernyős mikroszámítógép. Ennek segítségével *a számítógépes központtól kérdezni lehet. Néhány másodperc múlva a képernyőn megjelenik a válasz, az információs sor, egy kocsiszámhoz tartozó minden adat. A berendezés — ha szükséges — a választ „írásba adja", kinyomtatja.*

A számítógépek alkalmazása tehát rendkívül meggyorsítja majd az adminisztrációt, hatékonyabb lesz a gépek, kocsik kihasználása, meggyorsul az elegymozgás, csökken a várakozási idő. Mindezek csak töredékei az ember alkotta gépek „tudásának". Memóriaegységeik, kábelereik, villogó képernyőik, fémcelláik parancsokat teljesítenek — *embert kímélnek.*

A lift halkan zümmögve suhan velem lefelé az üzem betonfalai között. A jövőből hozott vissza — *a mába.* Az üvegajtón kívül forró sugarakat zúdít rám a nap... Ismét hallom Záhony jellegzetes hangjait, az egymáshoz csapódó ütközők zaját, a féktuskók csikorgását, a mozdonyok türelmetlen kürtjeleit...

Kaszala Sándor

A széles vágányok kocsimestere

Záhonyban úgy tartják, hogy a széles vágányú pályaudvar kocsimesterének munkáján sokminden múlik. Megerősítették ezt az átrakókörzet szakszervezeti bizottságán is a következőképpen: — *Ha például éjszakai műszakban egy mester rosszul dolgozna, akkor másnap a rakodóbrigádok nem tudnának mihez kezdeni. Záhonyban, Komorón, Tuzséron, Eperjeskén, Fényeslitkén a feje tetejére állna minden...*

A kocsimester szinte elsőként szerez tudomást a Szovjetunióból érkező vagonok mennyiségéről, tartalmáról, az áruk rendeltetési helyéről. Ennél fogva úgy kell irányítania a munkát, ahogy az az összes lehetőség ismeretében a legcélszerűbb. Elengedhetetlen feltétel ehhez a rutin, az önállóság, a szervezőkészség, az emberismeret. *E tulajdonságok jellemzik Driszku Istvánt is, a Kun Béla szocialista brigád vezetőjét, a széles pályaudvar legrégibb kocsimesterét.*

★

A jól megtermett, tekintélyes külsejű, pödrött bajuszú férfi éppen húsz évvel ezelőtt szegődött a vasúthoz, miután leszerelt a katonaságtól. Apósa tanácsát követte, aki Záhonyban átrakómunkás volt.

— *Kovács mesterséget tanultam* — emlékszik Driszku István —, *s mivel a lópatkolásnak, a szekérvasalásnak már nem mutatkozott jövője, a fűtőházhoz próbáltam bekerülni. Persze, akkoriban még sok volt a munkaerő, örülhettem, hogy egyáltalán felvettek a MÁV-hoz, egyelőre kocsirendezőnek. Később már átmehettem volna a vontatási szakszolgálathoz, de nemet mondtam, úgy megkedveltem ezt az érdekes, változatos munkát...*

Driszku István 1965-ben lett kocsimester, s akkor alakította meg a brigádját is, amely azóta számos elismerést szerzett, s többek között a *MÁV kiváló brigádja* címet és az MSZMP *kongresszusi oklevelét* is kiérdemelte. A brigádvezető kitüntetéseit sem könnyű már összeszámolni — *érdemes és kiváló vasutas*, azon túlmenően, hogy a minisztertől is kapott már dicséretet —, ő azonban arra a legbüszkébb, hogy *1966 óta a párt tagjaként mutathat példát.* Helytállása nyomán a járási pártbizottságba is beválasztották. Szerénysége azonban tiltja, hogy egyéni érdemeiről beszéljen, illetve minderről ezt mondja:

— *A siker mindig az egész kollektíván múlik. A brigádot például öten alakítottuk, s örülök neki, hogy mind az öten most is ennek a kis közösségnek a tagjai vagyunk. Kovács Géza* tartalékos kocsimester, *Fehér Béla* kocsirendező — a szakszervezeti bizalmink —, *Fodor Pál* sarus, *Balogh Gyuláné* mérlegelőraktárnok, aki kezdettől fogva a brigádnaplót vezeti, ők azok, akikkel kezdtük az egészet. Aztán sokat erősödtünk a *Papp Gábor* vezette brigádból hozzánk került tagokkal is. Közéjük tartozik *Antal Gyuláné* gurításvezető, *III. Szabó József* és *Nemes Ferenc* váltőőr (ez utóbbi a műhelybizottság tt-felelőse), s nem utolsósorban *Tóth Ferencné* gurításvezető, aki ugyancsak műhelybizottságunk tagja, de jelenleg gyermekgondozási szabadságát tölti.

★

Szóba kerülnek természetesen a brigádon kívüli, sőt, a többi szakszolgálathoz tartozó vasutasok is, mert Záhonyban különösen nem lehetnek „válaszfalak" a közös munka résztvevői, az egyes reszortok, munkakörök betöltői között.

— *Révész András átrakásvezető már tíz esztendeje a partnerem* — mondja a kocsimester. — *Képzelhető, hogy egymás természetét, sőt, a gondolatát is ismerjük.* De csaknem ugyanúgy értjük egymást a többi átrakásvezetővel is, hiszen amióta Fényeslitke északi rendezője is bekapcsolódott, vagyis az oda irányított 40 ember hiánya miatt nálunk megszűnt a negyedik műszak, minden szolgálatban más-más átrakásvezetővel kerülünk össze. Most például *Keller János* van szolgálatban, máskor *Szalontai Gyuszival*, ismét más alkalommal *Takács Dezsővel* szolgálunk. *Rengeteg a munka, de vita nincs.* Ha ömlik a vasérc odaátról, akkor gyakran a sok fedett kocsi miatt fő a fejünk, ha viszont a kézi átrakás a több, biztos, hogy nyitott vagonokból van dömpingünk. *Mi lenne, ha az ilyen nehéz helyzetekben még veszekednénk is, ahelyett, hogy együtt próbáljunk okoskodni és segíteni a gondokon...?!*

Az együttműködés és egymásra utaltság említése közben lehetetlen meg nem említeni a szovjet vasutasokat.

— *Főként a szovjet mozdonyvezetőket, akikkel naponta találkozunk* — jelenti ki Driszku István. — *Olyanok ők valamennyien, mintha ide tartoznának, azzal a különbséggel, hogy nem Záhonyban, hanem Csapon kapják a fizetésüket. Az érdekeink és a céljaink ugyanazok.*

★

A kocsimester rajongó odaadással sorolja a kölcsönös segítőkészség megkapó példáit, majd hirtelen azt mondja:

— *Zsuzsa lányom elhatározását is ez a jól összehangolt tevékenység érlelte meg: vasutasnak készül. Itt tanul Záhonyban, a forgalmi szakközépiskola első osztályát most fejezte be. Osztálytársaival jelenleg Litkében van szakmai gyakorlaton, s mindennap nagy lelkesedéssel meséli a „szolgálatban" szerzett élményeit. A forgalmi szolgálattevő mellé osztották be* — jelentéseket vesz, írásbeli rendelkezéseket kézbesít stb. —, *s azt mondja, hogy a gyakorlatban még nagyszerűbb minden, mint elméletben, az iskolapadban. Én ezt persze, jól tudom, hiszen ezt csináljuk. S azt is tudom, hogy a bátor, talpraesett nők — mint azok, akik velem dolgoznak, s mint amilyen az én Zsuzsa lányom is —, megtalálják helyüket, számításukat a vasútnál. Még a kereseti lehetőségek is itt a legjobbak. Szabó Erzsébet például nálunk vonatmenesztőként megkeresi a 6000 forintot. S nem utolsó szempont az se, hogy a fiatalok közül legutóbb is hárman mentek el tőlünk tiszti tanfolyamra...*

A III-as őrhely előtt — ahol beszélgetünk —, a MÁV M62—507-es, széles nyomtávú dízel-mozdonya a Csapról érkezett 3607-es számú vonat elegyét húzza a gurítóra. *Orgován Katalin* kocsifelíró átadja a rendezési jegyzéket a mesternek, majd rövid tanácskozás következik *Medvés Zoltán* tolatásvezetővel. Amerre nézek, mindenütt mozgás, amelynek gyorsaságát az előttem gördülő fogás egyes kocsijai határozzák meg.

(kovács)

Nagyberecken, a falu szélén

Hogyan él a 11 gyerekes Gombos család?

Különös játéka az életnek, hogy egy bodrogközi falucska temetőkertjének tőszomszédságában 11 eleven, életrevaló gyermek hancúrozik, éppen, amikor valakit temetnek.

Mintha csúfolódnának az elmúlással.

A népes Gombos család hajléka ugyanis Nagyberecki község legszélén, a temető mellett áll, s mivel a kis udvar kerítetlen, a gyerekek játszótér-birodalmához tartozik a temetőkert is.

Gombos Istvánné legkisebb gyermekével és asszonylányával Sátoraljaújhely állomás peronján

A család portréja

Amikor felkerestem őket, a tizenegyből öt — *Ferenc, Illés, Tamás, Marika* és *Mónika* — éppen egy tarka szárnyú lepkét kergetett.

— Hát édesanyátok?

— *Az előbb ment el autóbusszal Ujhelbe* — mondja Ferkó.

— *Nem Ujhelbe, hanem Pestre* — igazítja ki bátyját Illés, s azt is megtudom, hogy a mama magával vitte a legkisebbiket, *a hároméves Ritát*, meg hogy elkísérte őt *Jolán* is, aki már férjnél van.

No, szaladhatok a sátoraljaújhelyi vasútállomásra a mama után — ha találkozni akarok vele is —, mielőtt elvinné a vonat Budapestre, de ha már itt vagyok, egy kicsit körülnézek a család portáján.

A két szoba, konyhás ház vályogtéglából épült. Végében fáskamra, kisebb ólak, a kertben néhány gyümölcsfa, és jókora konyhakert.

A ház bejáratát színes függöny takarja. Bent példás tisztaság. A szobákat a fekvőhelyek uralják, amiből összesen hét van. Van rádió, televízió, sőt magnetofonkészülék is, s a konyhában a korunk megfelelő technikai berendezések: *palackos gáztűzhely, mosógép, centrifuga, villanyvasaló stb.*

A tűzhelyen tízliteres fazék, frissen főtt paprikáskrumplival.

— Hány napra főzött a mama?

— *Csak mára* — mondják a gyerekek, mert Jolán jön haza (ő is itt lakik a férjével, és a gyermekével), aztán holnap ő csinál valamit.

— Szeretitek a paprikáskrumplit?

A gyerekek szeme csillog, majd Marika megjegyzi:

— *De a legeslegjobban a zsíros, meg a cukroskenyeret.*

— És van belőle elég?

— *Mindennap nyolc kiló kenyeret hozunk a boltból* — mondja Ferkó, aki most fejezte be az általánost, s összel tanulónak megy a MÁV-hoz.

A nagyobbak szakmát tanulnak

— Mi szeretnél lenni?

— *Mozdonyvezető* — húzza ki magát a kis legény, majd a többiek is sorolják terveiket: *Illés* gépkocsivezető, mert a legidősebb bátyja is az. *Tamás* rendőr, *Marika*, aki elsős és *Mónika*, aki még iskolába sem jár, még nem döntöttek.

A nagyobbak jó példával járnak előttük. Szakmát tanulnak, vagy már szakmunkások.

Búcsúzom a Gombos gyerekektől, akik lelkesen integetnek, és biztatnak, hogy hamar siessek, mert utolérem anyjukat a sátoraljaújhelyi vasútállomáson.

Gombos Istvánné —, a tizenegy gyermek édesanyja, mint kocsitakarító dolgozik az állomáson. Egy óra múlva indul a vonata, így van idő beszélgetni.

Az alig harmincon túli fiatalasszonyon nem igen látszik, hogy 11 gyermek édesanyja.

— Miért utazik Pestre?

— *Hát az uramhoz* — mondja, majd ravaszkás mosollyal megjegyzi: — *ma van a fizetés, és jobb, ha ilyenkor mellette vagyok.*

— Nem szokta hazaadni a keresetét?

— *Dehogynem. De biztos, ami biztos. Háromezret keres. Ebből ezer kell neki. A többit ideadja. Szabadjegyem van. Nem kerül semmibe, hogy felugrok hozzá. Aztán van, amikor ő jön haza.*

— Mennyi pénz jön össze havonta?

— *Az én keresetem kettőezerötszáz forint, a családi pótlék kettőezerhatszáz, az uramtól kétezer, így összesen hétezeregyszáz. De hát ez mind elmegy a kosztra, meg a tisztító szerekre. Annyi a mosnivaló hetenként, mint egy mosodában.*

Minden perc drága

— Hogy bírja a munkája mellett?

— Joli, az asszonylányom, aki most gyesen van, sokat segít. Ami meg az anyagiakat illeti, *a szakszervezet, meg a tanács is támogat bennünket.* Nemrég a gyermeknapon is kaptam háromezer forint jutalmat. Egy dolgot azonban sehogy sem tudok keresztülvinni.

— Éspedig?

— *Azt, hogy Felsőbereckiből bejöjjek lakni Sátoraljaújhelybe.*

— De hiszen ott, Bereckin szép kis házuk van.

— Az igaz, de nekem nagyon fárasztó autóbusszal ide bejárni a munkahelyemre. Aztán a három felsőtagozatos gyerek is idejár iskolába, a többiek meg helyben. Nekem meg a családnak is jobb lenne ha itt laknánk. *Kifizetném én az OTP-t, mint más becsületes munkásember. Nem értem, hogy nekem ennyi gyerekkel miért nem adnak OTP-kedvezményt?*

— A nagy család gondja a városban is csak meglenne.

— *De kevesebb bosszúsággal* — magyarázza az asszony —, *mert például a centrifuga, meg a gáztűzhely, ami naponta kell, mint a harapás kenyér, már egy hónapja rossz.* Hiába jelentettem be itt, Újhelyben a szolgáltató vállalatnál, nem jöttek ki megcsinálni. No, de egyébként is. Igaz, hogy Újhelyhez közel van Nagyberecki, a munkába járással azonban mégis sok idő elmegy. *Márpedig nálam minden perc drága, hiszen a tizenegy gyerekből kilenc még otthon van.* Azokra főzni, vasalni, takarítani kell, s ez nem kis dolog.

A kicsikkel még sok a gond

— A nagyobbak bizonyára már sokat segítenek?

— Segítenek, de sokszor meg kellene fogni a kicsik kezét is, hogy szépen írják le a házifeladatot az irkába, meg kikérdezni tőlük a leckét, mert tudja, milyen a gyerek? Mindig csak játszana.

A tizenegy gyermekes édesanyával badarság lenne vitatkozni. *Hiszen, ha egy háziasszonynak drága az ideje, akkor Gombos Istvánnénak tizenegyszeresen is az.* Nem tudom, hogy vizsgálták-e már az életkörülményeit, ha igen, bizonyára kiderült, hogy a nagy család időnkénti anyagi támogatása dicséretes, de nem elég. Ezt a sokgyermekes édesanyát mindenképpen hozzá kellene segíteni ahhoz is, hogy jobb lakáshoz jutva több ideje legyen a gyerekek nevelésére.

Dávid József

MEGJEGYEZZÜK

Mosdók, W.C.-k víz nélkül

Tavaly is többször szóba került, hogy a gyors- és személyvonatok kocsijainak WC-jében és mosdóhelyiségeiben nincs víz. Ehhez egy adalék. *Május 22-én, a Budapest-Keleti pályaudvarról Somoskőújfalu határállomásig közlekedő gyorsvonat kocsijainak mellékhelyiségeiben egyáltalán nem volt víz*, annak ellenére, hogy a hőmérséklet 30 fok körül járt. A WC-k nagyon piszkosak voltak, ha ezt a KÖJÁL tapasztalta volna, biztosan nem engedte volna a kocsik továbbítását.

Ugyanezen a napon a Salgótarjánból Budapestig közlekedő 315. számú személyvonat *első osztályú kocsijánál is ezt tapasztaltam.* Mindez része a kulturált — pontosabban: a kulturálatlan! — utazásnak. Ideje lenne ezen a területen is tenni valamint az illetékeseknek, mert a meleg nyári hónapokban ennek elmulasztása súlyos veszélyekkel járhat.

Szücs Ferenc

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, önkéntes társadalmi munkájáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

FEJÉR MEGYEI HÍRLAP

A MÁV Székesfehérvári Pályafenntartási Főnökségéhez tartozó vonalszakaszokon forgalombiztonsági okokból évente kétszer ultrahangos vizsgálattal és mérőkocsival ellenőrzik a sínek, a felépítmény állapotát, felfedve a rejtett repedéseket, az anyaghibát, a nemkívánatos változásokat. A mérések eredménye alapján határoznak a pályafelújításokról, a javításokról és a karbantartásról.

Az idén ötven millió forintot fordítanak a pályafenntartó munkákra. A jelentősebb munkálatok közé tartozik a megyében a 11,5 vágánykilométert érintő rostálás, amely során *Pusztaszabolcs és Zichyújfalu* között 2,5 kilométer, *Seregélyes és Börgönd* között 2,5 kilométer, *Tárnok, Martonvásár és Kápolnásnyék* között 4,5, *Bodajk és Mór* között 1 kilométer hosszan, valamint a székesfehérvári pályaudvar 7-es és 12-es vágányán géppel távolítják el az ágyazat között felhalmozódott szennyeződést, amely akadályozza a vízelvezetést.

Az eddig csak kísérleti jelleggel alkalmazott *műszaki textíliát* is az idén használják először a főnökség területén. A pálya alapépítményébe helyezett műszaki textília magába szívja a vizet és két oldalt ki is vezeti. Eddig 1400 vágányfolyóméterben helyeztek el műszaki textíliát. Bodajk és Mór között 600 vágányfolyóméteren alkalmazzák még, különösen vizes szakaszon.

Dunántúli Napló

Május elejével lezárult egy fejezet: *befejeződött a pécsi vontatási főnökség dízelesítési programja.* Az utolsó gőzösöket felváltó dízelek az év elejétől folyamatosan érkeztek, és *már csak „vendégként" fordul meg Pécs állomáson gőzmozdony.*

Az utolsó tizennégy román gyártmányú dízel közül tíz M 43-as, 450 lóerős mozdony. Ezeket részben tolatásra, részben teherszállításra, a négy darab M 47-es, 2000-es 950 lóerős mozdonyokat pedig személyszállító vonatok továbbítására használják. *Ezek a mozdonyok a személykocsik fűtésére is alkalmasak.* A tizennégy új dízel érkezésével és üzembe helyezésével most már az sem szükséges, hogy az időszakos javítások során ismét gőzös vegye át egy-egy dízel feladatát. *Az új mozdonyok értéke csaknem nyolcvanmillió forint.*

Tájtok lapja

Az utazgató emberek gyakran beszélgetnek a MÁV-ról, s leginkább bírálóan. Pedig dolgozói *rászolgálnak a jó szóra, a megbecsülésre.* A kecskeméti vontatási főnökségen a jövő évben ünnepli „nagykorúvá válását" az *Árpád szocialista brigád.* Egy emberöltő első tizenhét éve nem nagy idő, ám egy brigád életében már meghatározó. Különösen akkor, ha egy kollektíva négyszer elnyeri az aranykoszorús, háromszor a MÁV Kiváló Brigádja, egyszer pedig a Közlekedés és Hírközlés Kiváló Brigádja címet.

Az Árpád szocialista brigád kitüntetései a közelmúltban újabbal gyarapodtak. A pályakezdők nevelésében, az ifjúsági termelési mozgalmak segítésében és a fiatalok érdekében végzett alkotói tevékenységükért a Parlamentben átvették az *Állami Ifjúsági Bizottság* által adományozott *Ifjúsági Díjat.*

A gazdasági munkában elért kiváló eredmények mellett immár kilencedik esztendeje patronálják, segítik a helyi Gyermek- és Ifjúságvédő Intézet munkáját, életét.

SZOLNOK MEGYEI Néplap

Ahhoz, hogy a pályaépítő gépek, a felépítményt kanbantartó gépláncok, a nagy teljesítményű eszterga- és fúrógépek mindig üzemképes állapotban legyenek, karbantartásukat, javításukat vagy felújításukat segítő jó szerszámokra van szükség, és arra, hogy *ezek a szerszámok munkájukat szerető, a bonyolult gépóriások „szíve dobogását" is ismerő, jól képzett szakemberek kezébe kerüljenek.* Ez áll a *jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzemre*, ahol a tmk kollektívájáról a „Steinmetz kapitány" szocialista brigád tagjairól azt mondják: *úgy bánnak a szerszámmal, mint sebész a műtőkéssel.*

Elismeréssel szólnak a brigádról az óvodában és az iskolában, a szociális otthonban és a tanácsnál. Nemcsak Jászkiséren, hanem *Jászapátiban, Jászladányban* vagy *Jászszentandráson* is. Ott, ahol a brigád tagjai laknak, ahonnan bejárnak, és ahol soha nem sajnálják azt a kis „ráadást", amivel szebbé teszik a gyerekek és az öregek életét, hozzájárulnak a település fejlesztéséhez.

Nem sajnálják a „ráadást" az üzemtől sem. A gondnoksággal szocialista szerződést kötöttek, vállalva a belső parkok gondozását. *A szociális épület villámhárítójának építésére 250 óra társadalmi munkát fordítottak, egy tolópad reteszelő berendezésének beiktatásával pedig a gépek biztonságos mozgását könnyítették meg.*

DÉLI HÍRLAP
POLITIKAI NAPILAP

A kora nyári tűző napsugár szikrát vet a rezesbanda trombitáin, a vonat mellett úttörőruhás kisfiú áll, még félszegen, de már a helyzethez illő komolysággal, fején igazi vasutassapka, és kezében igazi indítótárcsa...

Az óramutató lassan eléri a fél tizenegyet, az úttörőzenekar elfoglalja az utolsó kocsit, a kis vonat pontosan indul (ebben még nagyobb testvérét is lefőzi...), lassan kigördül az Eszperantó téri végállomásról. A cél Lillafüred, ahol *ünnepélyes keretek között adják át az úttörővasutasoknak a miskolci járműjavító KISZ-esei által társadalmi munkában felújított két személykocsit, amely ezután az erdei kisvasút vonalán fog közlekedni.*

A kisvonatot megtöltő kirándulók között a megszokottnál is több gyerek volt. Hiszen benne, a „nagy játék"-ban ez a legnagyszerűbb, hogy *igazi!*

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Beszéltünk a nőkről

Együtt ülünk a brigáddal, kortyolgatjuk a hegy levét, s mi másról beszélnénk — amúgy férfimódra — a korajúniusi kánikulában, mint a nőkről. Hogy ilyenek, meg olyanok. Ráadásul még amolyanok is. Soma barátom rendkívül olvasott ember ám, hőhullám ide, tikkadat oda, fejből idézi a nagy gondolkodókat. Miszerint Ibsen úgy vélekedett, hogy *„a nők és a munkások a világ reménységei"*, G. B. Shaw viszont, hogy *„a nők... szánják a férfit, anyáskodva babusgatják, de mindig azt gyanítom, gyöngédségük alapja voltaképpen lelkiismeretfurdalás, mert képtelenek szeretni a férfit"*. Én viszont azt gyanítom, hogy legtartalmasabban Merengő Mihály jellemezte őket: *„a nők olyanok, mint a férfiak, csak egészen mások"*. És igaza volt Vándor Nándornak is, amikor két korty között csak annyit mondott: *„a nők azok nők"*.

Nos, ebben maradtunk, mikor is — éjféltájt — férfias kézrázások közepette elváltunk egymástól. Másnap — kezemben cekkerrel, a cekkerben krumplival, mert ugye bevásárolni is jár a mai férfi — baktatok a hazafelé vezető úton, jön ám Sománé. És már beszél is:

„Hallom, volt miről szót váltaniuk. Hogy a nők így, meg úgy Hogy Ibsen ezt mondta, Shaw meg azt. Hát azt citálta-e az okos férjem, hogy ugyancsak ama G. B. Shaw nevű férfi szerint *„A férfi egyetlen értékes adottsága, hogy a legjobb pillanataiban tud szeretni — nem állhatatosan, nem híven, nem gyakran, nem sokáig — csak egy pillanatig — esetleg több év alatt is csak néhány percig"*. No hiszen, köszönöm! Mert ugye itt van a férjem is, a Zsiga; tudom, nem Zsigának hívják, hanem Somának, de én neveztem el így, mert hasonlít a korábbi udvarlómra, Jenőre, akit Zsigának becéztem, világos, nem?! A Férjzsiga rettentő mód következetes. Azt mondja a múlt héten: „ide figyelj, Nusi, mivelhogy Zsuzsa vagyok, pénteken elviszlek az Operett Színházba Sékszpirt nézni, hogy Csókolj meg, Katám, hadd művelődj". Mondja ő, nekem, aki nem képes különbséget tenni a kacsa meg a liba között, hogy ne is említsem a patent-kötést meg a rizskötést.

Kiengedem tehát a ruhám, mert lehet, hogy a cserearányok miatt mérsékeltebben emelkedik az életszínvonalunk, mint a cserearányok előtt, de én bizony a legtöbb ruhámat kihíztam, mire másnap a Zsiga, hogy így, meg úgy, meleg van már a színházhoz, menjünk inkább egy kertmoziba, ott megy egy jó kis krimi, és azt mondják, a hulla tetőtől talpig nő, ráadásul meztelen is. *Bezzeg, amikor én odabújok mellé még élőn...* Ráadásul ezt a ruhát Sékszpir miatt engedtem ki, de ezt maga nem értheti, a Zsiga sem értette, hiába. az apró finomságokhoz a férfiaknak nincs érzékük. No jó.

Péntek reggel megkérem a főnökömet, a Zsigát (Ordasovszky kartársnak hívják, de ki hallott már ilyet, a rendes magyar ordas szóhoz hozzátenni, hogy ovszky; Zsigának egyszerűbb, máskülönben Sándor), hogy majd lecsúsztatom hétfőn, de aznap engedjen el fél órával hamarább, mert *„tudja Főnökzsiga, én elmennék a Fricihez, aki a legjobb fodrász Óbudán"*, de honnan is tudná a Főnökzsiga, amikor még most is szemöldökébe lóg a haja, amikor pedig már nem is divat... Most meg maga is mosolyog, hát ha azt hiszi, hogy azért mentem a Fricihez, mert mi nők ugye fodrász, meg miegymás, hát vegye tudomásul, hogy kizárólag a Férjzsiga kedvéért járok fodrászhoz, mert ő elvárja tőlem, hogy tip-top legyek, még ha nem mondja is.

Megvolt tehát a frizura is, Frici remekelt, elöl szőke voltam hátul vörös, közben középen egy barna tincs, a másik ruhám is kieresztve, a gyerek az anyósnál, mert a maguk brigádja csak *igéri-igéri*, hogy megszervezi a pótmama szolgálatot, de mire megszervezik, az én lányom lesz nagymama, de ez is mindegy. Tehát már öltözöm, amikor közli a Zsiga; *„maradunk, Nusikám, hazalátogatott Zsiga (őt tényleg így hívják, mit csinálják), a legjobb haverom volt, de huszonhárom éve Ausztráliába szakadt és azóta nem láttam, rengeteg megbeszélni valónk van, hétre itt lesz"*.

Hát képzelheti, no jó! Kenem a szendvicset, főzöm a kávét, léghuzatot csinálok, hogy kihűljön a szoba, gondolom: megnézem magamnak azt az Ausztrálzsigát, há'ha jó fej, sosem lehet tudni. És hétkor Zsiga meg Zsiga huszonhárom év után egymás nyakába borult: „öregem... öregem"; ... „mizujs?... semmi"; ... „hát akkor úgy, mint régen?... úgy!", és éjfélig ultiztak, közben ötször összekaptak, hatszor kibékültek, a Zsiga dogmatikus kommunistának nevezte a Zsigát, a Zsiga ultrajobbos kapitalistának mondotta a Zsigát, mert költözhet egy magyar férfi akár Canberrába is, akkor is magyar férfi marad. Én pedig nézhettem a tévét, mert nekünk, nőknek már csak ez az osztályrészünk, a Jókait. Hogy *„Mire megvénülünk"*.

... De beszélni azt tudnak rólunk, no viszlát. Vigye csak a cekkerét, meg a krumpliját!".

No tetszik látni. Hát ilyenek a nők.

— földes —

Harminc éve alakult

a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége

A *Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége* (UIS Transports) jelenlegi nevét 1969-ben Berlinben, az V. nemzetközi szakmai konferencián kapta. Elődje, a *Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége* az 1949 júliusában megalakult Tengerészek és Dokkmunkások Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége, valamint az 1949 decemberében megalakult Szárazföldi és Légiközlekedés Dolgozói Szakszervezetének Nemzetközi Szövetsége fuzionálása révén 1953 márciusában jött létre.

16,5 milliós tagságot tömörít

A nemzetközi szövetség a következő szakmai szakszervezetek dolgozóit foglalja magában: *a vasutasokat, a közúti szállítás dolgozóit (utas- és áruszállítás), a légi közlekedés dolgozóit, a tenger- és a folyami hajózás dolgozóit, a dokkmunkásokat és a halászokat.* Megalakulásakor 8 millió tagja volt. Jelenleg a világ 45 országa 104 szakszervezeti szervezetének a felsorolt szakmákban dolgozó, mintegy 16,5 milliós tagságát tömöríti soraiban.

A Közlekedési és Szállítási SZNSZ baráti kapcsolatokat tart fenn és állandóan szélesíti együttműködését a különböző földrészek más szövetségekhez tartozó szervezeteivel. Az önállóság és szuverenitás tiszteletben tartása alapján keresi az együttműködés megfelelő formáit mindazokkal a demokratikus és haladó erőkkel, amelyek a világ közlekedési dolgozóinak osztályérdekei alapján ugyanolyan feladatokat tűztek maguk elé, mint az UIS. Nemzetközi kapcsolatai a kölcsönös tiszteletet, az egyenlő jogok, az önállóság és a belügyekbe való be nem avatkozás elvén nyugszanak.

Az egyetlen nemzetközi szervezet, amely egységes keretbe fogja össze a szocialista, a kapitalista és a fejlődő országok közlekedési, kikötői és halászati dolgozóit. A nemzetközi szövetség jellegét világosan megfogalmazza az alapszabály bevezetője:

„A Szakszervezeti Világszövetségen belül létrehozott Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége szuverén, demokratikus, osztály- és tömegszervezet, amely tevékenységét valamennyi ország dolgozójára kiterjeszti, azok mindenféle faji, nemzetiségi megkülönböztetése nélkül, politikai, világnézeti vagy vallási meggyőződésektől függetlenül.

Mint nemzetközi szervezet — függetlenül az egyes országok tagszervezeteivel létrejött kapcsolatoktól — megőrzi önállóságát a kormányok és a politikai pártok tekinteteben. Az SZVSZ-szel fennálló kapcsolata a közös feladatokon és elveken alapuló baráti együttműködés."

Egyenlő jogok

A Közlekedési és Szállítási SZNSZ az önkéntesség alapján egyesíti mindazokat a közlekedési és szállítási szakszervezeteket, amelyek elfogadják a nemzetközi szövetség alapokmányát, függetlenül saját szakszervezeti központjaik nemzetközi hovatartozásától. Az SZNSZ-be való belépésnek nem feltétele az SZVSZ-tagság, éppen ezért tagja lehet az a szervezet is, amelyik nem tagja a Szakszervezeti Világszövetségnek. Valamennyi tagszervezet egyenlő jogokat élvez.

Nemzetközi jellege lehetővé teszi tagszervezeteinek, hogy a különböző társadalmi-gazdasági rendszerű országok a valóságban is kidolgozzák és kidomborítsák tevékenységük közös vonásait a vélemények, a tapasztalatok cseréje révén és valódi akcióegységet hozzanak létre nemzetközi téren.

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének fő célkitűzései és feladatai:

— biztosítani a közlekedési dolgozók alapvető érdekeinek állandó védelmét, elősegíteni baráti együttműködésüket és nemzetközi szolidaritásukat;

— egyesíteni a világ közlekedési, kikötői és halászati dolgozóit a jobb élet- és munkakörülményekért folyó harcukban;

— felszámolni a társadalmi igazságtalanság és kizsákmányolás minden formáját;

— szervezni és erősíteni a közlekedési dolgozók cselekvő szolidaritását a világ többi dolgozóival és népeivel a kolonializmus és neokolonializmus, az imperializmus, a feudalizmus, a monopóliumok és a reakció elleni harcukban, támogatva őket minden lehetséges módon;

— támogatni és egybehangolni valamennyi ország közlekedési, kikötői és halászati dolgozójának harcát a jobb élet- és munkakörülményekért;

— biztosítani a közlekedési, kikötői és halászati dolgozók képviseletét valamennyi hasonló nemzetközi szervezetben;

— hozzájárulni az akcióegység megvalósításához a monopóliumok és a kapitalista kizsákmányolás elleni harcban, hozzájárulni a munkásosztály szakszervezeti egységének helyreállításához országos és nemzetközi szinten;

— felvetni a közlekedési, kikötői és halászati dolgozók érdekeit érintő gazdasági és szociális problémákat a kormányok, a hazai és nemzetközi szervezetek, a speciális szervezetek — mint az OIT, a FAO, az UNESCO stb. — előtt.

A szövetség felépítése

A nemzetközi szövetség legfelsőbb szerve a *nemzetközi szakmai konferencia*, amely a tagszervezetek által választott küldöttekből áll, és 4 évenként ülésezik.

Az adminisztratív bizottság (AB) irányítja az SZNSZ tevékenységét a konferencia ülései között és évenként ül össze. Az adminisztratív bizottság tagjai közül megválasztja az adminisztratív bizottság irodáját, amely az elnökből, elnökhelyettesekből, a főtitkárból és a titkárokból áll.

Az így megválasztott főtitkár és titkárok alkotják az SZNSZ titkárságát.

Az adminisztratív bizottság irodája irányítja az SZNSZ tevékenységét az adminisztratív bizottság ülései között. A titkárság végrehajtó szerv, amely az SZNSZ munkáját budapesti székhelyéről irányítja.

A nemzetközi szövetség mellett ágazati bizottságokat hoztak létre abból a célból, hogy az SZNSZ-ben képviselt különböző szakmák dolgozói sajátos problémáinak mélyrehatóbb vizsgálatában segítsék a titkárságot és az adminisztratív bizottságot.

Jelenleg a következő ágazati bizottságok működnek:

— vasutas,
— tengerész,
— dokkmunkás,
— közúti szállítás,
— polgári repülés.

Annak érdekében, hogy a titkársággal könnyebb legyen a rendszeres konzultáció, valamennyi ágazati bizottság munkacsoportokat alakított.

A nemzetközi szövetség — a tagszervezetek közötti szorosabb együttműködés elősegítésére — nemzetközi és regionális szemináriumokat hív össze a sajátos szakmai problémák megvitatására, bevonva valamennyi érdekelt közlekedési szakszervezetet, függetlenül azok hovatartozásától. Külön kiadványokban széles körben nyilvánosságra hozza ezeknek a szemináriumoknak az eredményeit.

A főtitkár elégedett

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének főtitkára, *Debkumar Ganguli*, a szövetség megalakulásának közelgő 30. évfordulója alkalmából nyilatkozott a Szakszervezeti Világszövetség kéthetenként megjelenő lapjában.

A szövetség munkájáról szólva többek között kiemelte, hogy a vasutas ágazati bizottság az elmúlt években fejlődésen ment keresztül. A szövetségnek szándékában áll más baráti szervezeteket is bevonni az ágazati bizottságok munkájába, és meghívni őket az adminisztratív bizottság üléseire. A megoldandó problémák — amelyek felvetik egy új közlekedéspolitika szükségességét is — megkövetelik a közlekedési szakszervezetek akcióegységét, és lehetővé teszik a demokratikus közvélemény széles rétegeinek mozgósítását.

„Nemzetközi szövetségünk jó úton halad, de tovább kell fejleszteni és tartalmában gazdagítani tevékenységét. Nem szabad elszalasztani egyetlen alkalmat sem, hogy a dolgozók érdekében közösen cselekedjünk" — fejezte be nyilatkozatát a főtitkár.

Baranyai Zoltán

Barátság és szolidaritás

Békenagygyűlés a Landler járműjavítóban

A *béke és barátság hónap* rendezvénysorozatának utolsó eseményére június 15-én a Landler Jenő Járműjavítóban került sor. A nagy munkásmozgalmi hagyományokkal rendelkező vasúti üzem új csarnokában nagyszabású békenagygyűlést rendeztek. Az eseményen megjelent *Romesh Chandra*, a Béke-világtanács elnöke, *Sebestyén Nándorné*, az Országos Béketanács elnöke, *Scheffer Lajos*, a XV. kerületi pártbizottság titkára, *Pataki Béla*, a XV. kerületi Tanács vb-elnöke, *Sándor József*, a kerület országgyűlési képviselője, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Oroszváry László* és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Nagy Károly*, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára és *dr. Karáth Ferenc*, a KPM főosztályvezetője.

— A nagygyűlést *Sebestyén József*, a Landler járműjavító pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Sebestyén Nándorné* mondott beszédet.

— A mai nagygyűlés befejező aktusa a fasizmus felett aratott győzelem napján, május 9-én kezdődött béke és barátság hónap eseménysorozatának, amelynek fórumain százezrek tettek hitet a béke, a barátság és a szolidaritás eszméi mellett — kezdte beszédét. — *A béke és barátság hónap valóságos népi konzultáció volt. Rendezvényei módot adtak a megtett út felmérésére, a feladatok áttekintésére, a közvéleményt foglalkoztató kérdések nyílt és őszinte feltárására.*

A béke és barátság hónap eseménysorozatának tartalmát gazdagította, hogy ebben az évben emlékezünk meg a nemzetközi és a magyar békemozgalom zászlóbontásának 30. évfordulójáról. Harmincnégy évvel ezelőtt, a *Soha többé!* kiáltás még csak milliók vágya volt, s több évnek kellett eltelnie addig, amíg a hidegháború fenyegető rémének hatására ez a vágy akaratté vált és a békemozgalom megalakulásában öltött testet. *A fasizmus felett aratott győzelemből született az a remény, hogy a népek összefogása, a béke elszánt védelme elejét veheti egy újabb világégésnek.* Mindaz, ami azóta történt, ékesen bizonyítja, hogy a reménység nem volt hiábavaló.

A nagygyűlés szónoka ezután részletesen taglalta a Szovjetunió és a szocialista közösség, továbbá a szervezett békevilág-mozgalom szerepét a béke megőrzésében. Végezetül az elmúlt időszakban kibontakozott szolidaritási mozgalmakról beszélt, majd befejezésül a következőket mondotta;

— A megtett utat áttekintve, a főbb eredményeket számba véve elmondhatjuk: *nagyszerű időszakot hagytunk magunk mögött és ragyogó jövő áll előttünk, olyan jövő, amelyért érdemes dolgozni és harcolni.*

Sebestyén Nándorné beszéde után, nagy taps kíséretében lépett a mikrofonhoz *Romesh Chandra*, aki a békemozgalom világméretű eredményeiről beszélt és kifejezésre juttatta köszönetét az üzem vezetőinek azért, hogy ilyen nagyszabású nagygyűlésen vehetett részt.

Az ünnepség végén a nagygyűlés részvevői állásfoglalást fogadtak el, melyet az elnöklő Sebestyén József olvasott fel.

Sebestyén Nándorné beszédét mondja
(Gyergyói János felvétele)

Az NDK-ban vendégszerepelt a Törekvés népi táncegyüttes

Az NDK-ban június 10-én ünnepelték a vasutasok napját. Ebből az alkalomból meghívták vendégszereplésre szakszervezetünk ének- és zeneiskolájának Törekvés népi táncegyüttesét és népi zenekarát. A vasutasnap központi ünnepségét június 9-én rendezték *Rostockban*. Együtteseink a schwerini igazgatóság vasutasnapi ünnepségein szerepeltek nagy sikerrel.

Műsort adtak többek között *Hagenow* városban. A tánccsoport és a népi zenekar műsorszámait többször visszatapsolta a közönség. Tartottak előadást szabadtéri színpadon és az egyik NDK-tánccsoporttal közösen a schwerini *Teodor Körner Művelődési Házban* is. A két együttes vezetői beszéltek a kulturális kapcsolatok erősítésének további lehetőségeiről is.

A vasutas-szakszervezet népi zenekara és a Törekvés táncegyüttes

Svéd tanulmányi delegáció látogatása szakszervezetünknél

Szakszervezetünk vendégeként június 10. és 17. között háromtagú svéd tanulmányi delegáció tartózkodott hazánkban. A svéd állami alkalmazottak szakszervezete vasutas osztályának három munkatársa: *Morgan Mattson, Alf Karlsson* és *Gunnar Friis* látogatásuk során tanulmányozta többek között a vasutasok élet- és munkakörülményeit, szakszervezetünk érdekvédelmi tevékenységét, munkáját.

A vendégeket fogadta *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára, és *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója is. A delegáció tagjai itt-tartózkodásuk során ellátogattak a pécsi területi bizottságra és tanulmányozták annak munkamódszerét, hatáskörét, majd *kötetlen beszélgetést folytattak szakszervezeti aktivistákkal.* Megismerkedtek a vasút egészségügyi intézményeivel, közöttük a budakeszi, a balatonfüredi és a hévízi szanatóriumokkal. A programban szerepelt a dunakeszi járműjavító kulturális, szociális létesítményeinek, valamint a Délipályaudvar és a MÁV számítóközpontjának megtekintése is.

A vendégek ezenkívül megismerkedtek Budapest és az ország többi nevezetességével.

A svéd delegáció tagjai
(Skoda László felvétele)

LEVÉL AZ ISKOLAIGAZGATÓTÓL

Köszönet a patronáló brigádnak

A debreceni *Tégláskerti Általános Iskola* környéke évtizedek óta jórészben vasutasok lakta település. Az ott lakók a vontatási főnökségen dolgoznak, műszaki munkakörben. Évről évre sok jól tanuló vasutas gyermek indul el iskolánkból sikeres életútjára.

Talán ez is egyik magyarázata annak, hogy patronáló üzemünknek mondhatjuk a vontatási főnökséget, amelynek *„Petőfi"* szocialista brigádja — *Török István* brigádvezetővel az élen — iskolánk számára számos, testületünknek sok gondot okozó kérdésben segített. Például: *1977-ben kerítést, a napköziben a körhintát, táblákat, ablakokat, ajtózárakat és bútorokat javítottak, festettek.* 1978-ban a bútorok átrakását vállalták, a napköziben a körhintát javították, festették és kisebb asztalosmunkákat végeztek.

Jól tudjuk, hogy ezeket a tárgyakat milyen aprólékos munkával, szakképzettséggel, ügyességgel tették ismét használhatóvá. Azt is tudjuk, hogy e tevékenységüket díjtalanul, munkaidőn kívül, önként végezték azzal a nemes, közérdeket szem előtt tartó szándékkal, hogy tantestületünk oktató és nevelő munkáját segítsék.

Szóbeli köszöneteink mellett illőnek tartjuk, írásos köszönetnyilvánításunkat is, *mert bebizonyították, hogy szocialista brigádjuk valóságosan ható erő társadalmunkban.* Példájuk tantestületünket arra ösztönzi, hogy még nagyobb gondossággal oktassuk, neveljük gyermekeiket életpályájukra.

Darnai Lajos
Általános Iskola Debrecen

Dízelekkel a Balaton mentén

A tapolcai vontatási főnökségnél, illetve a körzeti üzemfőnökségnél megszűnt a gőzvontatás! *A gőzösöket kivonták a forgalomból, s helyüket dízelmozdonyok foglalták el.* A gőzmozdonyok korábban igen gyakran okoztak tüzet, nagyon sok kárt téve a gabonatáblákban.

A tapolcai körzeti üzemfőnökség mozdonyai továbbítják a Balaton északi oldalán (és más vonalakon is) a vonatokat: nem mindegy, hogy a korszerűtlen, füstös mozdonyok, vagy a tiszta, korszerű dízelek közlekednek az ország e szép vidékén.

Bognár Károly

Vasutas „négyesfogat" a levegőben

JÓL SZEREPELTEK A MÁV REPÜLŐKLUB FIATALJAI A VITORLÁZÓREPÜLŐK BUDAPEST-BAJNOKSÁGÁN

Az *MHSZ Csepel Repülőklub* volt a rendezője a vitorlázórepülő Budapest bajnokságnak. A verseny célja az utánpótlás biztosítása. A Farkashegyi sportrepülőtérről két kategóriában indították a pilótákat. Az utánpótlásban versenyzők nagy többsége most indult először, a szabad kategóriában pedig a magasabb minősítések megszerzéséért folyt a küzdelem. A versenybizottság mindennap az időjárásnak megfelelően tűzte ki a napi versenyfeladatokat, amelyek során különböző hosszúságú — úgynevezett zártpályás — hurok vagy háromszög útvonalakat repültek végig a versenyzők, és közülük a legjobb átlageredményt elérő nyerte az aznapi versenyszámot. A versenyzők eredményeit pontozással mérték, ami függött az átlagsebességtől, vagy a megtett távolságtól. A végeredményt a napi ponteredmények összege adta.

Harminckét versenyző figyelte egymást. Kik az esélyesek a dobogóra? Kikre érdemes odafigyelni? *Vass Istvánnak*, az MHSZ MALÉV pilótájának a tudása közismert. Többszörös magyar bajnok, és nemzetközi versenyek helyezettje. Őt figyeli *Müller Sándor* is, aki ugyancsak az élmezőny tagja.

Az első versenyszám máris nagy örömet szerzett az *MHSZ MÁV Repülőklub* tagjainak. A harminckét versenyző közül, feladatukat sikeresen végrehajtva, *Juhász Sándor* elsőnek érkezett vissza Farkashegyre és tíz másodperc múlva *Szabadi István.*

Juhász Sándor 1975 óta repül az MHSZ MÁV Repülőklubban, egyébként a Nyugati pályaudvar műszaki kocsiszolgálatának szerelvénylakatosa. Ez az első versenye, de nevét máris érdemes megjegyezni. Az ezüstkoszorú fokozat feltételét körülbelül társaival egyidőben teljesítette, de ezen a nyáron már őhozzá fordultak a levegőben, hogy rádión segítséget kérjenek tőle. Távrepülései mindig sikeresek. *Idén teljesítette az aranykoszorú, sőt a gyémántkoszorú egyik feltételét is.* Gyémántkoszorú a legmagasabb vitorlázórepülő fokozat, birtokosaik nevét az egész világ repülőtársadalma jegyzi. Magyarországon eddig huszonnégyen érték el ezt a fokozatot.

A másik vasutas repülő *Szabadi István*, a népszerű *Sztyopa.* Ő is a MÁV dolgozója. Olyan szenvedélyesen szereti a repülést, hogy már felesége is, aki szintén vasutas, a MÁV Repülőklub tagjaként repül.

A harmadik versenyszám után már MÁV-os négyesfogatról beszéltek. A négyesfogat harmadik tagja *Siklósi Gábor.* Levegőben géppárja, a földön barátja *Juhász Sándornak.* Közös jó tulajdonságuk, hogy nehéz helyzetben ők a bizakodók, jókedvűek és a reménykedők. A csapat vezére *Nagy Imre.* Szakmája motoros repülőgépszerelő. Munkáját és sportját egyaránt szenvedéllyel űzi.

— Miért szép ez a sport? — keresem a választ a ki tudja hányszor feltett kérdésre.

— *Hogy szép-e? Rosszabb, mint a kábítószer, mert annak rabjait ki lehet gyógyítani a szenvedélyből, de aki a levegőbe beleszeretett, az mindörökre a rabja marad* — feleli.

Befejezésekor két meglepetéssel szolgált az idei Budapest bajnokság. Míg a két szabad kategóriás versenyző, *Vass István* (MALÉV) és *Müller Sándor* (Csepel) egymást figyelték, addig az ismeretlenségből váratlanul robbant az élmezőnybe a békéscsabai *Duma János*, és megelőzte őket. Másik érdekesség, hogy az első versenyes utánpótlás kategória pilótái is betörtek az élvonalba. Összesített átlageredményük azt bizonyítja, hogy magasan túlszárnyalták a „nagy öregek", oktatóik eddigi eredményét.

— *Első versenyükön is jobban repültek a fiúk, mint mi annak idején* — mondja *Sinka Lajos*, aki a MÁV pilótáit készítette fel a versenyre. — Mi átadtuk nekik saját kárunkon szerzett tapasztalatainkat, amit ők kiválóan alkalmaznak. Ilyen négyes köteléket mi nem tudtunk produkálni.

Valóban, az MHSZ MÁV Repülőklub pilótái a bajtársiasság szép példáját mutatták. Helyi „terepen" versenyeztek, de bármikor készségesen segítettek a farkashegyi viszonyokat nem ismerő Dunakeszről, Miskolcról vagy Öcsényből érkezett versenyzőknek.

Lendület, kitartás, jókedv és sportszerű versenyzés jellemzi rájuk.

Erdős Ágnes

Emlékkönyv

Sokan talán még nem tudják: *hat évtizede alakult meg a Ferencvárosi Vasutas Sport Kör.* Ebből az alkalomból a tagok és a sportbarátok részére emlékkönyvet készített *Negyedi András*, a labdarúgó-szakosztály vezetője és *Hegedüs István.*

A hetvenoldalas kiadvány némi túlzással kortörténeti dokumentumnak is nevezhető. Hiszen *Veres István* és *Polócz Ferenc* ügyvezető elnök összeállításában a kívülálló számára is sokat mond a *Történelmünk dióhéjban* című fejezet, a vezetők és a kiemelkedő teljesítményt nyújtott sportolók, az eredmények felsorolása, a korabeli sajtóvisszhangok idézése. A gazdag anyag felkutatásához igen nagy segítséget nyújtottak a szakemberek és a szurkolók.

Érdemes idézni néhány sort Polócz Ferenc bevezetőjéből: „Négyezer vasutasdolgozó tömegsportbázisa vagyunk. Elmondhatjuk, hogy egyesületünk elnöksége és társadalmi tömegsportbizottsága dolgozóink, ifjúságunk és sportolóink részére a feltételeket magas színvonalon biztosítja. Feladatainkat úgy igyekszünk elvégezni, hogy a testnevelés és sportmozgalom eszméje, annak gyakorlata a dolgozó közösségek, az üzemek és munkahelyek érdeklődésének homlokterébe kerüljön."

— ujházy —

HÍREK

Gáspár Sándor látogatása a szolnoki járműjavítóban

Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára a közelmúltban kétnapos látogatást tett Szolnok megyében. Ennek során — június 20-án — felkereste Szolnok egyik legrégibb üzemét, a MÁV járműjavítót is.

Az üzem gazdasági, társadalmi vezetői tájékoztatták a vendéget a járműjavító eredményeiről, terveiről, a szocialista munkaverseny és brigádmozgalom helyzetéről. Ezt követően *Ambrus János* üzemigazgató és a mozgalmi szervek vezetőinek kalauzolásával *Gáspár Sándor* megtekintette az üzem új létesítményeit, a dízelcsarnokot, a korszerű festékszóró műhelyt és az óvodát.

Az üzemlátogatás után szocialista brigádvezetőkkel folytatott eszmecserét.

— Eszperantisták találkozója. Június 30-án és július 1-én országos vasutas eszperantó találkozót rendeznek Miskolcon, a Rónai Sándor megyei Művelődési Központban. A találkozóra meghívták a szocialista országokból Miskolc testvérvárosainak eszperantó képviselőit is. Ebből az alkalomból a vasutas bélyeggyűjtők kiállítást rendeznek a művelődési ház színháztermében. A találkozó emblémáját viselő borítékokat és levelező lapokat alkalmi postabélyegzővel is ellátják.

— Jugoszláv vasutasok Nagykanizsán. Június 9-én harminc tagú jugoszláv vasutas küldöttség érkezett Varazsdról Nagykanizsára. A vendégeket Flinger József üzemfőnök és Tóth János szbtitkár fogadta. A látogatás célja a baráti kapcsolatok elmélyítése és tapasztalatszerzés volt.

— Úttörővasutasok avatása. Június 10-én, a Széchenyi-hegyi Úttörővasút üzemfőnökségén 186 úttörőt avattak a sikeres vizsgák után vasutassá. A fogadalomtétel után Rákosi Gábor, az úttörővasút vezetője mondott ünnepi beszédet, majd az úttörővasút zene, tánc és énekkara, valamint vasútmodellező köre tartott nagysikerű bemutatót a megjelenteknek.

— Író—olvasó találkozó. A Landler járműjavító Geisler Eta szocialista brigádja június 12-én Raffai Sarolta írónőt látta vendégül az üzem művelődési házának dísztermében. A találkozón több mint százan jelentek meg és hallgatták végig az írónő önvallomását életéről, irodalmi munkásságáról.

Fölösleges energiapazarlás

(Kesztyűs Ferenc rajza)

— Tapasztalatcsere. A közelmúltban tapasztalatcsere céljából Csehszlovákiába utazott a szombathelyi vontatási főnökség tíz dolgozója. Megtekintették a Studenka Vagonka gyárat, ahol a Bz motorvonatokat készítik. A gyárban szerzett gyakorlati tapasztalatokat a motorvonatok javításánál hasznosítják majd.

— Gyermeknap. A szegedi területi bizottság az idei gyermeknapot az SZVSE pályán rendezte. Egész napos gazdag kulturális és sportprogram várta a gyerekeket. A mintegy nyolcszáz érdeklődő megtekintette többek között a művelődési ház gyermek-néptánc csoportjának műsorát és a gyermekruha bemutatót. Sok érdeklődőt vonzottak a sportvetélkedők és ügyességi versenyek is.

— A szakma ifjú mestere. A miskolci vontatási főnökségen június közepén rendezték a szakma ifjú mestere vetélkedőt, amelyen 87-en vettek részt. A versenyzőknek szakmai, politikai, illetve általános műszaki ismeretekből kellett számot adni. A zsüri 15 fiatalnak ítélte oda a szakma ifjú mestere címet. Az érte járó pénzjutalmat a vasutasnapi ünnepségen adják át a fiataloknak.

— Véradás. A debreceni építési főnökség Vöröskeresztes alapszervezete június 21-én és június 22-én véradónapot szervezett, amelyen 119-en vettek részt. Összesen 42 liter vért adtak térítésmentesen. Debrecen állomáson is megrendezték a hagyományos véradónapokat. Ott 125-en 38 liter vért adtak.

A Hivatalos Lapból

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

21. számból Tájékoztató az 1980. év februárjában a Budapesti Műszaki Egyetemen induló szakmérnöki szakokról.

22. számból: 1/1979. (I. 24.) MÜM. a saját gépjárműnek belföldi hivatalos kiküldetése (külszolgálat) alkalmával történő használatával összefüggő egyes kérdések rendezéséről.

Lakáscsere

Elcserélném Nyárlőrinc állomás felvételi épületének I. emeletén levő kétszoba, komfortos, szolgálati lakásomat budapesti vagy környéki kisebbre. Érdeklődni: Lővey István, Nyárlőrinc állomás, 6032.

Elcserélném kétszoba összkomfortos, 54 négyzetméteres, déli fekvésű öröklakásomat szoba konyhára, vagy jövő évi beköltözéssel eladnám. Érdeklődni: Budapest XVIII. kerület, Vándor S. u. 14. fszt. 3. Vagy munkaidőben a 140—025, 28—02. telefonon: Csontosné.

Elcserélném Budapest, XV. kerületben levő egy plusz két félszobás, összkomfortos lakásomat Budapest vagy Pest környéki kétszobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Levélcím: Budafalvi József, XV., Rákos út 100. sz. X. 61.

Elcserélném budapesti kétszoba, konyhás, MÁV-bérlakásomat hasonló tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet hétfő, szerda, péntek 15—16 óra között. Kollár István, Budapest, VII., Landler J. út 6. sz. II. 37.

Elcserélném a „nyolcházban" levő második emeleti egy szoba összkomfortos, gázfűtéses lakásomat hasonló minőségű tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Külső kerület is érdekel. Molnárné Németh Ilona, Budapest, VIII., Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 43.

Elcserélném budai kettő szoba összkomfortos vállalati bérlakásomat három, vagy ennél nagyobb tanácsi, egyéb (nem vasúti) lakásra megegyezéssel. Érdeklődni: Szenes, Budapest, I., Avar u. 2/B.

Befutott a PVSK

Két NB I-es labdarúgó csapata van Pécsnek

Baranya fővárosában nagy az öröm a labdarúgó-szurkolók körében. Ezen nem is lehet csodálkozni, hiszen a jövőben minden fordulóban láthatnak első osztályú labdarúgó-mérkőzéseket Pécsen. *A PMSC mellé ugyanis felzárkózott a PVSK!*

Az NB II Nyugati csoportjában a bajnokság indulásakor a volt NB I-es *Kaposvári Rákóczit* és a *Komlót* tartották a bajnoki cím várományosának. Akik viszont látták az elmúlt nyáron az MNK-ban a pécsi vasutasok játékát — több első osztályú csapatot is kétvállra fektettek — titkon számítottak arra, hogy a PVSK kitűnően szerepel az NB II-ben. Így is történt. *Az NB III-ból felkerült együttes egyetlen évad alatt vívta ki magának az NB I-es szereplés lehetőségét.*

A pécsi vasutasok korábban — 27 évvel ezelőtt — játszottak már a legjobbak között. Most azt szeretnék, ha nem egyetlen esztendőre szólna a belépő. Követni akarják a Székesfehérvári MÁV Előre példáját. Amikor a MÁV Előre feljutott, sokan megkérdőjelezték, hogy kell-e az első osztályban egy városnak két csapat? Sikerül-e megmaradni a legjobbak között? Nos, a MÁV Előre bizonyított és a pécsiek is fogadkoznak, hogy ők sem egyéves vendégei akarnak lenni az NB I-nek.

Ha visszatekintünk az 1978—79-es szezonra, megállapíthatjuk, *hogy a PVSK bajnoksága teljesen megérdemelt.* A siker elsősorban annak köszönhető, hogy nagy biztonsággal játszott az együttes hazai pályán. Itt nem volt egyetlen olyan megingásuk sem, amely két pontjába került volna a csapatnak. Az összteljesítmény is elismerésre méltó, hiszen a meglehetősen kiegyensúlyozott mezőnyben 54 pontot gyűjtöttek és csak hat alkalommal szenvedtek vereséget a fekete-fehérek.

A fiatal edző — *Rónai István* — lelkesedése, bizonyítani akarása nagyban hozzájárult a sikerhez. A bázisszervek és a klub elnöksége is úgy véli, *hogy az NB I-ben is jó kezekben lesz a csapat, ha Róna István marad a vezető edző.* Közben ő is „felsőbb" osztályba lép, ugyanis felvették a Testnevelési Főiskolára. Nyilván az itt tanultakat is sikerrel alkalmazza majd a munkában.

A csaptból a kapus *Sulyok*, a védelem tengelyében az NB I-et is megjárt *Tallósi*, a PMSC-től kölcsönkapott csatár *Réfi*, aki a csoport gólkirálya is lett, no meg a legjobb csapatrész, a középpályás sor *(Kaszás, Tóth, Grünwald, Kresz)* játéka emelkedett ki, de a bajnokcsapat minden tagja megtette a magáét. A bajnokság folyamán következetesen alkalmazták a 4—4—2-es felállást.

Hogyan tovább?

Az NB I-ben akkor lesz sikeres a helytállás, ha minden csapatrészhez legalább egy-egy első osztályra érett labdarúgót sikerül igazolniuk. Elsősorban az NB I-es csapatok legjobbjainak köréből szándékoznak erősíteni. Ezenkívül az első osztályban kötelező, *a jelenleginél több csapat szervezése is feladatokat ró a szakosztályra.*

A technikai feltételeket is igyekeznek a bázisszervek segítségével megoldani. Bővítik az öltözőket és a pályán is kisebb felújításra van szükség.

Kőhidi László

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A dolgozók egészségesebb életmódját szolgálja. 13. Ausztráliai futómadár. 14. Ital. 15. A szekér tartozéka. 16. Batonyi község. 18. Helyhatározó. 19. Szabad terület. 20. Vissza: a túlzó. 22. Bódító. 23. NB I-es labdarúgócsapat. 24. Időmérő. 25. Magyar Olimpiai Bizottság. 26. Kereskedelem, rövidítve. 27. Azonos betűk. 28. Női név. 30. Épületmaradvány. 32. Sötét szélei. 33. Becézett férfinév. 34. Az erő egysége. 36. Kerékabroncs. 38. A hindu szentháromság egyik tagja. 40. A hét törpe egyike. 42. Monda, legenda. 43. Joe (fon.). 44. A Fülöp szigetek egyike. 46. Folyó a Szovjetunióban. 47. Latin és. 48. Nógrád megyei község. 49. Kérdőszó. 51. Juttat. 52. Egy tudományág. 53. Délceg. 54. Hangtalanul vés. 56. Lyuk, népiesen. 58. Horony, német szóval. 59. Erdei állat. 60. Nem azt. 62. Ezen a helyen. 64. Svéd pénz. 65. Férfi név. 67. Zománc. 69. Madár testrésze.

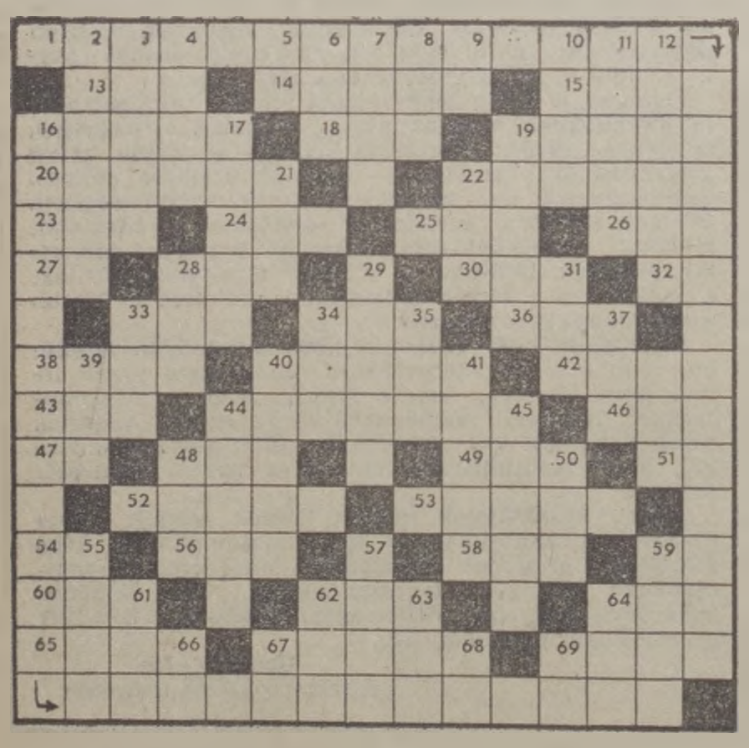
Függőleges: 2. Vakbuzgó (görög). 3. Zola keresztneve. 4. Daganat a nyakon. 5. Téli sport. 6. Csigafajta. 7. Gázló madár. 8. Mezőgazdasági szerszám. 9. A szamarium vegyjele. 10. Dédelgetett kutya. 11. E-vel a végén neves német lírikus (1804—1875). 12. Savanyú. **16. 1980-ban sorrakerülő jelentős feladatok.** 17. Neves humoristánk családneve. 19. Úttörők nyári „települése". 21. Menyasszony. 22. Éra. 28. Fohász. 29. A mondában frigiai király. 31. Most, azonnal. 33. Jugoszláv férfi név. 34. Ront, rombol. 35. Hónaprövidítés. 37. Takar. 39. Van, németül. 40. Arab hadvezér, róla nevezték el Gibraltárt. 41. . . . Chandra, Nobel-díjas indiai fizikus. 44. Hegység Belső-Ázsiában. 45. Afrikai folyó. 48. Évszak. 50. Ismeretterjesztő társulat. 55. Össze ellentéte. 57. Vonaton utazik. 59. Vigyázók. 61. Visszaint! 62. Mint 28. függőleges. 63. Kerek szám. 64. Betűpótlással ásvány. 66. Véd. 67. Igekötő. 68. Liter. 69. Kettős betű.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 16.

Beküldési határidő: 1979. július 20.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Figyelmes és udvarias magatartás. Legyenek az utasok házigazdái.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 11. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért. Józsa Károlyné Verőcemaros, Karinthy F. u. 21. 2621; Szterszky Tibor, Csók, Ady E. u. 10. 8041; Krainhofffer Tiborné, Székesfehérvár, Benke F. u. 16., II. 18. 8000; Varga Dénes, Balatonakarattya, Ságvári E. u. 3. 8172; Lipták József, Sopron, Színház u. 15. 9400.



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség: 1062 Bpest VI., Benczúr utca 41. Telefon városi: 329—872. Üzemi: 19—71.
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.
Csekkszámlaszámunk: MNB 215 — 11 959
79—2747. Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. JÚLIUS 14.

A korszerű technika nem nélkülözheti a vasutasok fegyelmezett munkáját

JÚLIUS 3-ÁN ÜLÉST TARTOTT A KÖZPONTI VEZETŐSÉG

A 29. vasutasnap rendezvénysorozatának, mintegy nyitányaként, július 3-án, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében tartotta ülését a vasutas-szakszervezet központi vezetősége. Az ülés olyan napirenddel kezdődött, amely tulajdonképpen nem szerepel a munkatervben. Elsőnek ugyanis *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes tartott tájékoztatót a vasút első félévi munkájáról, pontosabban fogalmazva azokról a gondokról, nehézségekről, amelyek amellett, hogy mármár akadályozzák a folyamatos szállítást, az üzembiztonságot is veszélyeztetik. Ez indokolta, hogy a szakszervezet vezetőtestülete soron kívül napirendre tűzze a baleseti helyzet elemzését.

— *Az elmúlt időszakban történt, több közfeltűnést keltő baleset indokolttá tette, hogy az üzembiztonság kedvezőtlen tendenciáival, a balesetet előidéző okokkal, az eddigieknél többet, még szélesebb körben foglalkozzunk* kezdte tájékoztatóját a vezérigazgató-helyettes. — *Fél év alatt 61 esetben történt közlekedő vonattal baleset. A vonatveszélyeztetések száma ennél is több, 87 volt.* Nem történt javulás az elegyrendezés közben előfordult események számában. Megállapítható, hogy a közlekedő vonatokkal előfordult balesetek közel fele az üzemvitellel közvetlenül, összefüggő szabályok durva megsértéséből származott, ellentétben az elmúlt évi tapasztalatokkal, amikor ilyen okokból a baleseteknek csak 25—30 százaléka fordult elő. Sajnos a műszaki hibából előfordult balesetek nagy része is közvetlen technológiai mulasztások következménye. *A vonatveszélyeztetések, amelyek szinte kizárólag személyi mulasztásokra vezethetők vissza, az elmúlt év azonos időszakához képest 12 százalékkal növekedtek. Mindezek egyértelműen bizonyítják a minőségi munka romlását, a fegyelem nagymértékű lazulását.*

A személyi mulasztásoknál tapasztalható tendencia azért is szembetűnő, mert milliárdokat fordítunk a munka könnyítésére, biztonságosabbá tételére, az ember védelmére, de úgy tűnik, *sokan figyelmen kívül hagyják, hogy a legkorszerűbb technika sem nélkülözheti a vasutasok fegyelmezett munkáját.*

A közlekedő vonatokkal az első félévben előfordult balesetek közül négy közfeltűnést keltő volt, nagy anyagi kárral, igen hosszú ideig tartó vonalelzárással, személyi sérülésekkel. Ezen túlmenően további három olyan baleset történt személyszállító vonattal, amely a vasút munkájának megítélésében a közvéleményt kedvezőtlenül befolyásolta. Egyben ez azt is bizonyítja, hogy szállítási teljesítményeink értékét egy-egy dolgozó fegyelmezetlen munkája mennyire lerontható.

A közvéleményt is élénken foglalkoztató *hét balesetből, öt közvetlen személyi mulasztásból következett be*, kettőnél pedig közvetett, vagyis előzetes személyi mulasztások okozták a súlyos balesetet.

Ha a balesetek okait, üzembiztonsági tapasztalatait vizsgáljuk, a szabálytalanságok között megtalálható az utasítás ellenes vonatmenesztés, a jelzők figyelmen kívül hagyása —, *6 baleset és 10 veszélyeztetés történt „Megállj" állású jelzők meghaladásából, állomáson menesztés nélküli áthaladásból!* —, egyéb közlekedési szabályok megszegése, a biztosítóberendezések fegyelmetlen kezelése, a műszaki ellenőrzés elhanyagolása, az ittasság, hogy csak néhányat soroljunk fel.

Gyakori eset, hogy a menetirányítók adnak rendelkezést utasításellenes munkára, vagy szemet hunynak a szabálytalanságok felett. Előfordul az is, hogy egyes szolgálati főnökségek, sőt vasútigazgatóságok is, szándékosan eltitkolják a baleseteket. Az ilyen vezetői magatartás lehetetlenné teszi a minőségi munka megkövetelését, a fegyelem megszilárdítását.

Ezek a példák, amelyek csak egy részét képezik annak, amit a vezérigazgató-helyettes a tájékoztatójában felsorolt, a napnál fényesebben bizonyítják, *hogy alapvetően a fegyelem megsértéséről van szó.* S ezt senkinek, sem vezetőnek, sem beosztottnak nem szabad elnézni, mert a vasúton a legkisebb mulasztás is emberéleteket követel, s milliós károkat okoz.

Az első félév baleseti statisztikájában mindkét esetre jócskán található elrettentő példa. Az idén a tavalyinál kevesebb, *13 vasutas lelte halálát a sinek között.* Sajnos, valamennyien saját, vagy mások gondatlansága miatt fizettek életükkel. *Csonkulásos balesetet 15-en szenvedtek*, közülük hét a súlyos kategóriába tartozik.

Amint azt a központi vezetőség leszögezte: *egyetlen vezetőtől sem fogadható el olyan védekezés, mely szerint azért nem fegyelmeznek, mert a dolgozó megsértődik és elmegy a vasúttól.* Ez a kifogás azért sem fogadható el, mert a létszámhoz való ragaszkodás, nem lehet mentség a biztonságos közlekedés, egymás és mások testi épségének veszélyeztetésére.

A MÁV munkavédelmi és üzembiztonsági helyzetének javítása érdekében, minden vasutasnak kötelessége őrködni a szabályok betartásán — hangsúlyozta a központi vezetőség.

Szabó Béla vezérigazgató-helyettes ezután az első félév szállítási teljesítményeiről és a soron következő feladatokról tájékoztatta a központi vezetőséget. Elmondotta, hogy az áruszállításban némi lemaradás tapasztalható, melynek pótlása érdekében több fontos kérdésben előbbre kell lépni.

A tájékoztató utáni vitában felszólalt *Koszorús Ferenc* főtitkár. Rámutatott, hogy a hatékonyság, a gazdaságosság és a minőségjavítás a vasútnál ez ideig nem növekedett a kívánt mértékben. *Pedig a vasutasoknak, de a népgazdaságnak sem mindegy, hogy a MÁV hogyan, milyen anyagi áldozatok árán teljesíti kötelezettségeit.*

A főtitkár utalt arra, hol kell erősíteni, javítani a szakszervezeti munkát, miben segítheti a mozgalom a MÁV gazdasági vezetését. Csak akkor érhetnek el sikereket, ha a vasutasok 140 ezres táborával meg tudják értetni, milyen feladatok a legsürgetőbbek. Ennek megvalósításáért minden szakszervezeti és természetesen, gazdasági vezető személyében felelős.

Minthogy a vasút műszaki felszereltségében látványos fejlődés ezután sem várható, szem előtt kell tartani, hogy a feszített tennivalók, az áruszállítási igények lökésszerű növekedése esetén nincs beállítható tartalék, plusz kapacitás. *Egyetlen tartalékkal számolhatnak csupán, megpedig a szervezettebb munkában rejlő lehetőségekkel* — hangsúlyozta *Koszorus Ferenc.*

A központi vezetőség ezután megvitatta és elfogadta az 1979. évi bérpolitikai intézkedések végrehajtásának és az alsó bérhatárra való ráállás tapasztalatairól — a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat területén — készült előterjesztést, továbbá a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság második félévi munkatervét.

Kitüntetések a 29. vasutasnap alkalmából

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter adta át a Kiváló vasutas és a Kiváló munkáért kitüntetéseket

A 29. vasutasnap alkalmából július 5-én kitüntetések átadására került sor a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében. Az ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Balogh Pál*, az MSZMP KB munkatársa és *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Az ünnepséget *Nagy Károly* nyitotta meg, majd *Szűcs Zoltán* mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy azt a megbecsülést, amelyben a párt és a társadalom részesíti a vasutasokat, csakis az utasok és a fuvaroztatók elismerése révén tudtuk megszerezni. *A követelményeknek eleget tenni évről évre nagyobb feladatot jelent, mert a népgazdaság fejlődésével együtt növekednek a vasútra háruló szállítási feladatok is.*

Szűcs Zoltán a továbbiakban arról beszélt, hogy a vasút évről évre jelentős összegeket fordít műszaki fejlesztésre, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására, lakásépítésre és a gyermekintézmények támogatására. Végezetül a kitüntetésben részesülőkhöz fordult és a következőket mondotta:

— *A kitüntetés elsősorban a személyesen kiérdemelt, példamutató munkáért járó elismerés jele. De személyükön keresztül szól ez a kitüntetés munkatársaiknak, elöljáróiknak és családtagjaiknak is, akiknek segítsége, megértése nélkül nem lehet jó eredményeket elérni. A vasút vezetése nevében személyesen is megköszönöm eddigi, kiemelkedő munkájukat és kívánom: szolgáljon a kitüntetés további ösztönzésül, hogy még hosszú évekig eredményesen teljesíthessék a hivatásukkal együtt járó feladatokat.*

Pullai Árpád közlekedési és postaügyi miniszter átadja a Kiváló vasutas kitüntetést Szakonyi József előmunkásnak (Laczkó Ildikó felvétele)

A vezérigazgató ünnepi beszéde után *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter 50 dolgozónak adta át a *Kiváló vasutas*, 75-nek pedig a *Kiváló munkáért* kitüntetést. *(A kitüntetésben részesült vasutasok névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)*

AZ ELSŐ FÉLÉV SZÁLLÍTÁSI MÉRLEGE:

146 millió 400 ezer utas és 65 millió 400 ezer tonna áru

Júniusban a vasút 25,4 millió utast szállított, amely a bázishoz viszonyítva 97,3, a tervhez képest 99,6 százalékos teljesítést jelent. Hasonló arányban alakult az utaskilométer teljesítmény is. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége csak kismértékben javult, a fajlagos késési idő azonban jelentősen romlott.

A júniusi áruszállítási teljesítmény *mindössze 78 ezer tonnával haladta meg a 11 milliót.* Ezzel a bázishoz viszonyítva ugyan 101,4 százalékos teljesítést ért el a vasút, *a tervét azonban nem teljesítette.* Az árutonnakilométer teljesítmény 1,1 százalékkal haladta meg a kitűzött szintet. Ez az átlagos áruszállítási távolság növekedésének a következménye.

A kiemelt árucikkek közül a bázishoz viszonyítva jelentős túlteljesítés volt kavicsból, mész és kőküldeményekből. Nem érte el a bázisszintet, illetve nagy az elmaradás a műtrágya, a cementgyártmányoknál és a szénküldeményeknél.

A bázishoz viszonyítva a belföldi fuvarozások mennyisége 1,4 százalékkal, az export-forgalom 11,6 százalékkal, a tranzit-küldeményeké 6 százalékkal nőtt, az importszállítás viszont csökkent.

A fontosabb műszaki-gazdasági mutatószámok közül a teherkocsik átlagos statikus terhelése 5,4 százalékkal növekedett, a teherkocsik átlagos forduló ideje 3,86 század nap volt, amely kedvező a bázisidőszakhoz viszonyítva. Ugyancsak kedvezően alakult a tehervonatok átlagos utazási sebessége is, amely a bázishoz viszonyítva 4,6 százalékkal nőtt.

Júniussal lezárult az év első fele. A vasút ez idő alatt *146 millió 400 ezer utast szállított*, s ezzel a bázishoz képest 96,2, a tervhez viszonyítva 98,4 százalékos eredményt ért el. A gyorsvonaton utazók száma 3,9 százalékkal, a nemzetközi vonatok utasforgalma 0,5 százalékkal nőtt.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége a bázisidőszakhoz viszonyítva alig javult valamit. A személyszállító vonatok utazási sebessége 0,3 százalékkal nőtt mindösszesze. *Sajnos, az egy késett vonatra eső késési idő a bázisidőszak 26,9 percéről 33,3 percre emelkedett.*

Nőtt a hosszabb távolságra utazók száma és a kényelmesebb utazás iránti igényt jelzi, hogy mind többen váltanak első osztályra szóló menetjegyet. Sajnos, a nyári időszámításra történő áttérés néhány európai ország vasútjánál kedvezőtlenül érintette a nemzetközi személyszállító vonatok menetrendszerűségét, amelyek szinte rendszeres késéssel közlekedtek.

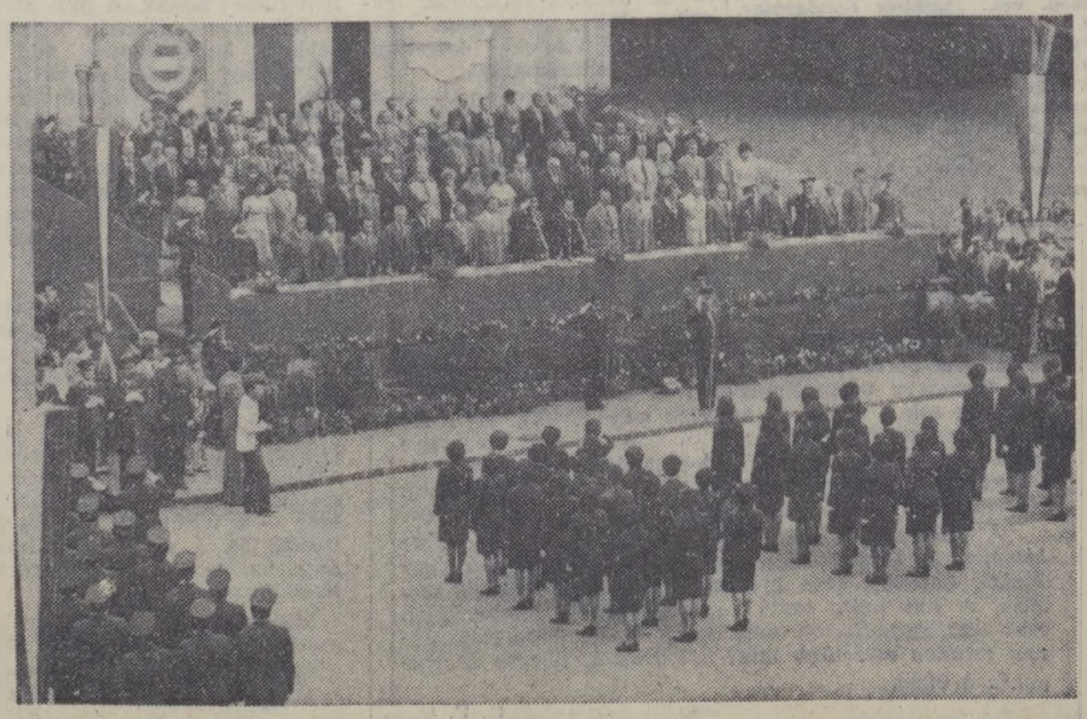
Az év első hat hónapjában a vasútnak a terv szerint 66 millió tonna árut kellett volna elszállítania. Az előzetes adatok szerint *a tényleges teljesítés csak 65 millió 400 ezer tonna*, amely 0,9 százalékkal kevesebb a tervben előírt mennyiségnél. Ez a teljesítmény közel a bázisszintnek felel meg. *Meg kell azonban jegyezni, hogy az igények ennél lényegesen nagyobbak voltak.*

A kocsigényes áruszállítási tervet összességében 95,1 százalékra teljesítette a vasút. Az importszállítások a bázisidőszakhoz viszonyítva 7,4 százalékkal csökkentek, míg az export és tranzit-küldeményeknél 10,5, illetve 5,2 százalékkal nőtt az elfuvarozott árumennyiség. A tervhez viszonyítva a belföldi és importforgalmakban 1,3 és 3,3 százalékos a lemaradás, az export- és tranzitszállításoknál viszont 1, illetve 2 százalékos túlteljesítést értünk el.

A minőségi munkát tekintve a kedvező tényezők között kell megemlíteni a mozdonyok fajlagos kihasználását. *A tehervonati gőzmozdonyok napi hasznos futása 0,7, a villamosmozdonyoké 2, a dízel-mozdonyoké pedig 1,4 százalékkal emelkedett.* Elsősorban a raksúly-kapacitás növekedése következtében 4,9 százalékkal kevesebb teherkocsit használtunk fel a szállításhoz, mint egy évvel korábban. A tehervonatok átlagos utazási sebessége mintegy 1 százalékkal nőtt.

A bázishoz viszonyítva 0,5 százalékkal romlott viszont a teherkocsik időbeli kihasználása és közel 50 százalékkal emelkedett az időre ki nem állított teherkocsik száma, s a szomszéd vasutak korlátozott fogadási készsége miatt nőtt a vonatfeloszlatások száma is. A teherkocsik átlagos forduló idejének 3,89 napos értéke a bázis-időszakhoz képest szintén 0,5 százalékos növekedést jelent.

Tisztavatás Győrben



A győri pályaudvar előtt 240 végzős vasutas tiszti iskolást avattak tisztté, főtisztté (Tudósítás az 5. oldalon) (Tóth Gyula felvétele, MTI)

Kitüntetések a 29. vasutasnap alkalmából

A közlekedés- és postaügyi miniszter a 29. vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréséül —

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Bakonyi József előmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Balla Nándor fizikai csop. vez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Báló József oszt. vez., Szeged Vasútig.; Belényes Sándor építési igazgatót, Celldömölk Ép. Főn.; Bernáth József üzemfőn., Veszprém Üzemfőn.; Botyánszki András üzemeltetési csop. vez., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Cserpes József oszt. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Csernus Tibor főmenetir., Bp. Vasútig.; Daróczi László kocsimestert, Szeged áll.; Dávid Lajos ügyint., Debrecen Vasútig.; Dénes József csop. vez., Pécs Vasútig.; Dombóvári László művez., Miskolc Vont. Főn.; Ecki Béla műsz.-gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Fekete Sándor állomásfőn., Debrecen áll.; Fogl János vágánygépkocsivez., Bp. Építési Géptelep Főn.; Földi Gyula szolg. főn., Kiskunhalas Pft. Főn.; Gajdos József műszerészt, GySEV Műsz. Főn.; Gallai Sándor lakatost, Bp. Balparti BBFF; Grósz Ernőné kocsitisztítót, Pécs áll.; Gróf József személyzeti igazg. Utasellátó V.; Hella Ferenc üzemvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Holoda János művez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Kajcsa József, központi vezetőség titkárát, Vasutasok Szakszervezete; Kantár József előmunkást, Záhony Pft. Főn.; Kecskés Balázs főművez., Landler Jenő Jj. Ü.; Kiss József szerszámkiadót, Bp. Nyugati pu.; Kohári István lakatos csop vez., Szolnok Jj. Ü.; Léval Béla szakvonali oktatót, Miskolc Pft. Főn.; Lovas Pál ügyint., Miskolc Vasútig.; Lőrinczi István váltókez., Dombóvár Üzemfőn.; Nádasi János üzemfőn., Sátoraljaújhely Üzemfőn.; Németh Jenő térfőn., Szolnok áll.; Oláh Gyula csop. vez., Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Őri László oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Pohlinger László igazg. helyettest, MÁV Számítástechn. Ü.; Reich László műsz. gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Rétfalvi János programozó csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Rózsavölgyi Ferenc dízellakatost, Szentes Vont. Főn.; Sándor József mozd. vez., Debrecen Vont. Főn.; Cs. Spisák Jánosné vizsg. főkalauzt, Miskolc-Tiszai pu.; Steier György művezetőt, Szombathely BBFF; Széchenyi Zoltán motorvez., Kaposvár Vont. Főn.; Szilágyi Mihály vill. mozd.-lakatost, Bp. Keleti Vont. Főn.; Tarr Ferenc állomásfőn. helyettest, Kőbánya-felső áll.; Tasnádi Ferenc főpályamestert, Pécs Pft. Főn.; Tóth Béla szolg. főn., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Tóth István oszt. vez., Bp. Vasútig.; Ulveczki László művezetőt, Püspökladány MÁV Fatelítő Főn.; Walcz József főelektrikust, Tatabánya Vill. Vonalfelügy.; Nagy János nyomdai üzemegys. vez. h., MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesültek: Antal Mihály tolmács, Kecskemét áll.; Ádám József váltókez., Jánoshalma áll.; Árvai István villanyszerelő brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Bakacsi István terv-statisztikai vezető, Szeged Vont. Főn.; Baranyi István szoc. pol. és munkavéd. biz. vezető, Szeged Vasutasok Szakszervezete Ter. Biz.; Bánszegi György ügyint., Szombathely Vasútig.; Bocsi András csop. vez. előmunkás, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Bodrogi János áll. főnök, Gyömrő áll.; Borgula Sándor vill. szerelő, Bp. Rákosrendező Hídép. Főn.; Borsos Kálmánné adminisztrátor, Utasellátó V. Mozgószolg. Ig. 9. sz. üz. Bp. Keleti pu.; Czakó László rend. forg. szolg. tevő, Miskolc Gömöri pu.; Cser Zoltán anyagkiadó, Nagykanizsa Szertárfőn.; Daróczi Gyula ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Dömötör József szem. vez. Bp. Balparti Épületfennt. Főn.; Dudás István leltár ellenőr, Bp. Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Éles Sándor főművez., Debrecen Jj. Ü.; Fehérvári József szolg. főnök, Szolnok Vont. Főn.; Fogarasi Gyula ügyint., Vasútegészségügyi Igazg.; Gál Sándor váltókez., Lábatlan áll.; Gilicze Sándor főpályamester, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Guzrány József vez. váltókez., Záhony áll.; Gyarmati Imre építésvez., Miskolc-Tiszai pu. BBFF; Habony András kárpitos csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Hegyeshalmi Aladár szakvon. oktató, Miskolc Vill. Vonalfelügy.; Herczeg Sándor szerelő lakatos, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Hídvégi Ferenc művez., Székesfehérvár Csomóponti Üzemfőn.; Himmer Pál oktatótiszt, Bp. Hámán Kató Vont. Főn.; Hollósi János mozd. vez., Komárom Vont. Főn.; Horányi József áll. főn. h., Tatabánya-felső áll.; Hornyák Béla villanyszerelő, Miskolc Vont. Főn.; Huszán Sándor motorvezető, Vesztő Vont. Főn.; Iharosi Imre üzemvez. h.; Utasellátó V. Mozgószolg. Igazg. Ig. sz. üz. Bp. Déli pu.; Járó Rudolf oszt. vez., MÁV Tervező Int.; Jurtin László vill. szer. brigádvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Kapitány István főművez., Északi Jj. Ü.; Karácsony István kőműves, Bp. MÁV Magasépn. Főn.; Katona András oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Katona József motorvez., Zalaegerszeg Vont. Főn.; Kálmán Gyula polgári véd. törzsparancsnok, Székesfehérvár Csomóponti Üzemfőn.; Kecskés István menetirányító, Bp. Keleti Igazg. részleg; Kontor Imre előmunkás, Talpolca Pft. Főn.; Kovács Mihály vonatvez., Püspökladány áll.; Kovács József művez., Szombathely Vont. Főn.; Kovács József szem. vez., Pécs Pft. Főn.; Lapsánszky Károly csop. vez., BVKH; László Győző áll. főn., GySEV Fertőszentmiklós áll.; Liskány András mozd. vez., Nyíregyháza Vont. Főn.; Lunczer László újító csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Magyar Sándor főpályamester, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; dr. Makra Endre okt. csop. vez., Bp. Vasútig.; Malik Károly lakatos, Bp. TBÉF; Mihalovics Bertalan betan. munkás, Bp. Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Molnár László szolg. főn. Bp. Déli pu. Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Nagy István munkavez., Győr Pft. Főn.; Paál Béla művez., Bp. Nyugati pu.; Palotai József munkavez., Vác Pft. Főn.; Patakfalvi György géplakatos csop. vez. Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Pellek Géza lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Pethő László ügyint., Debrecen Vasútig.; Pinczehelyi Sándor csop. vez., Pécs Vasútig.; Réti János hegesztő, Székesfehérvár Jj. Ü.; Salfer József lakatos csop. vez., Sopron Vont. Főn.; Sikter Mária ápolónő, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. int.; Surányi Jenő ügyint. csop. vez., Bp. Vasútig.; Szalay László irodavez. h., MÁV Közönségszolg. Iroda; Szécsi Ferenc számvit. vez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Takács Lászlóné ügyint. csop. vez., MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Tóth Ferenc személyszáll. csop. vez., Szeged Vasútig.; Tóth László forg. szolg. tevő, Gyékényes áll.; Váli József kocsivizsg., Pusztaszabolcs Vont. Főn.; Vereb János mozd. vez., Dunaújváros Vont. Főn.; Varga Ferenc oszt. vez. h., Szombathely Jj. Ü.; Virágos Sándor kőműves csop. vez., Debrecen Ép. Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Biró József üzemvez., Bp. Északi Jj. Ü.; Boda József főpénztáros, Bp. Keleti pu.; dr. Bogdán József főszakorvos, Szeged MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Bujdosó Sándor műszerész csop. vez., Debrecen BBFF; Fekete Pál ultrahangos sínvizsg. csop. vez., Bp. MÁV Kozp. Felépítményvizsg. Főn.; Gráczól László szem. vez., Sopron Pft. Főn.; Hajdú János ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Harsányi Zoltán lakatos, Pécs BBFF; Horváth János ipari tanuló oktató, Pécs Vont. Főn.; Hovanecz Ferenc géplakatos, Gyöngyös MAV Kitérőgyártó Ü.; Gazsi István motorvez., Záhony Vont. Főn.; Kacz Jánosné betan. munkás, Szekszárd Pft. Főn.; Kertész Pál szolg. főnök, Cegléd Vont. Főn.; Kovács Jenő csillés munkás, Győr Szertárfőn.; Laszlavik Béla műsz.-gazd. tanácsadó, Szeged Vasútig.; dr. Nyíri Sándor okt. csop. vez., Pécs Vasútig.; Pásztor Ferencné szem. vez., Bp. Józsefváros áll.; Pénzes Imre ügyint., Debrecen Vasútig.; Pusztai István művez., Hegyeshalom Vont. Főn.; Séringer József lakatos, Bp. Kelenföld Jobbparti BBFF; Sényi János tolatásvez., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Sipos András főművez., Landler Jenő Jj. Ü.; Szabó László vez. váltókez., Dunaújváros áll.; Szabó Sándor vezénylőtiszt, Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Szatmári László vonatvez., Nyíregyháza áll.; Szauervein Teréz számit. vez., MÁV Jegynyomda Főn.; Szlezák István csop. vez., Bp. Anyagell. Ie.; Szűcs György oszt. vez., Szolnok Jj. Ü.; Tóth Imre főgk. szakszerv. titkár, Sopron Pft. Főn.; Tóth János raktárnok, Békéscsaba Szertárfőn.; Tóth Sándor raktárnok, Pusztaszabolcs áll.; Tóth Tibor kovács, Miskolc vont. Főn.; Tóth Tiborné ügyint., Sátoraljaújhely Pft Főn.; Ujvári Tivadar szerelő csop. vez., Miskolc Tiszai pu. BBFF; Várszegi János csop. vez., Bp. Távközl. és Bizt. ber. Közp. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Agárdi Józsefné rakt. vez., Zahony Szertárfőn.; Bakos Ferenc főpénztáros, Bp. Ferencváros áll.; Balázs Ernő felép. munkavez., Pápa Pft. Főn.; Baltai Zsigmond dízelvezető, Veszprém Körzeti Üzemfőn.; Banka Béla kocsirend. Berente áll.; Bauer Jánosné gyorsés gépírót, Pécs Vasútig.; Beke József áll. főn., Tarcal áll.; Berla Lászlóné hív. segédet, Rákos Vont. Főn.; Bélteki Géza szakoktató, MÁV Tisztképző Int.; Biró József beruházót, Bp. MÁV Beruházási Ir.; Bogár János áll.-irányítót, Bp. Rákosrendező áM. Bogárfalki György ügyint., Bp. Vasútig.; Börzsönyi Istvánné takarítónőt, Szombathely, áll.; Csomor Elvira ügyint., Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Csonka Sándor kábelszerelőt, Szombathely TBÉF; Csurka András asztergályos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Debreceni Mária részlegvez., Bp. Számvit. Főn.; Doma Tiborné ügyint., Fonyód áll.; Dudás Pál lakatost, Bp. Épületfennt. Főn.; Farkas Pál összpénztárost, Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Fazekas Imre hídász lakatost, Bp. Rákosrendező Hídép. Főn.; Fenyősi Csaba csop. vez., Pécs Vasútig.; Figeczki Pál rakodómunkást, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Forgács József rendészt, Komoró áll.; Fribert István kocsiintézőt, Kelebia áll.; Frunyó Vilmos technikust, Bp. TBÉF; Gáló József művezető, Északi Jj. Ü.; Gáll Imre mozd. vez., Püspökladány Vont. Főn.; Gyüre Istvánné átmeneti pénztárost, Fényeslitke áll.; Hajcsár János dízel-szerelő, Dombóvár Üzemfőn.; Halász Imréné vonatvez., Vámosgyörk áll.; Hanák Lászlóné raktárnokot, Veszprém Uzem főn.; Havasi János dízel-lakatost, Szombathely Jj. Ü.; Hernádi András ügyint. csop. vez., Szeged Vasútig.; Hernek Ferenc esztergályost, Szolnok Jj. Ü.; Heresznyei Jenő szolg. főn., Győr Pft. Főn.; Hódi István vill. szerelőt, Szeged Vont. Főn.; Hódosi Sándor pályamunkást, Terézváros Pft. Főn.; Hornyák István váltókezelőt, Miskolc-Tiszai pu.; Horváth István gépkezelőt, Szombathely Osztószertárfőn.; Horváth István jegykiadóőrt, Dunaújváros Pft. Főn.; Horváth Károly technológus csop. vez., Északi Jj. Ü. JÜMTI; Horváth Márton tanf. vezetőt, Hatvan Vont. Főn.; Horváth Sándor mozd. fűtőt, Szombathely Vont. Főn.; dr. Hüvösvölgyi János ügyint., Debrecen Vasútig.; Jakubik József áll. főn., Budafok—Háros áll.; Józsa Károly raktárnokot, Tuzsér áll.; Karámos József sarust, Eperjeske rpu.; Katona János raktárnokot, Kaposvár áll.; Késmárki Mihály pályamunkást, Bp. Építési Főn.; Kicsák István kocsirend., Mátészalka áll., Kincses László kőműves munkavez., Dombóvár Ép. Főn.; Kiss György mozd. vez., Bátaszék Vont. Főn.; Kiss János hegesztőt, Debrecen Jj. Ü.; Kiss Jánosné ügyint., Bp. Vasútig.; Kiss Róbertné raktárkez., Zalaegerszeg Szertárfőn.; Kiss Sándor lakatost, Veszprém Pft. Főn.; Kisjuhász István részlegvez., Kecskemét áll.; Kocsis János karbantartó lakatost, Szeged Okt. Főn.; Konkoly Ilona pályamunkást, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Korecz Ferenc lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Kovács Andrásné átmeneti pénztárost, Eperjeske Átrakó pu.; Kovács Antal váltókez., Kiskunhalas áll.; Kovács Józsefné adminisztrátort, Debrecen Vasutasok Szakszervezete Ter. Biz.; Kovács Sándor vonatvez., Sátoraljaújhely Körzeti Üzemfőn.; Kovács Pál autószerelőt, Miskolc Ép. Főn.; Kőműves István vonatvez., Miskolc-Tiszai pu.; Lakatos János főművez., Miskolc Jj. Ü.; Lakatos Jánosné takarítónőt, Szombathely Épület- és Hídfenntartó Főn.; Lantos János művezetőt, Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Lapos József lakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; László Ferencné raktárkez., Celldömölk Osztószertárfőn.; Lukács Sándor előmunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Marczurka István műszerészt, Debrecen BBFF; Magyar Lászlóné főzőnőt, Hatvan Napközitthonos Óvoda és Bölcsőde; Nagy Andrásné szem. nyilvántartót, Debrecen Pft. Főn.; Nagy Erzsébet takarítónőt, Karcag áll.; Nagy István önálló laboránst, MÁV Anyagvizsg. Főn.; Nagy Márta ügyint., Bp. Vasútig.; Nagy Zoltán lakatost, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Németh Árpád árupénztárost, Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Nógrádi Sándor függ. szb-titkárt, Szentes Építési Főn.; Oláh István lakatost, Békéscsaba Pft. Főn.; Pakai Béla művez., Szolnok Jj. Ü.; Papp Sándor vonatvez., Vésztő áll.; Petrovics Sándorné rakt. munkást, Pécs Szertárfőn.; Pintér István akkumulátor kez. és javítót, Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Presits Ferenc mozd. vez., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Rákóczi Judit forg. szolg. tevőt, Bp. Angyalföld áll.; Reining Márton kábelszerelőt, Pécs BBFF; Sági János kőművest, Dunakeszi Jj. Ü.; Sándorfi József rakt. kez., Dunakeszi Jj. Ü.; Sánta István műszerészt, Szeged BBFF; Sebő Istvánné könyvelési csop. vez., Landler Jj. Ü.; Schlőr János ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Stang János főpályamestert, Kiskunhalas Pft. Főn.; Stréda András ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Solti Imre műszerészt, Északi Jj. Ü.; Suhai Ferenc kocsiintézőt, Bp. Keleti Igazg. részleg; Szabó Albert raktárnokot, Nyirábrány áll.; Szabó Józsefné takarítónőt, Dunaújváros Vont. Főn.; Szabó Lászlóné takarítónőt, Debrecen MÁV Gondnokság; Szalai István betan. gépmunkást, Székesfehérvár Jj. Ü.; Szarka György üzemvez. h., Bp. Balparti BBFF; Szenek Károly KIAG-vezetőt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Szenyovszky Lászlóné postabontó-irányítót, Debrecen Jj. Ü.; Széll István géplakatos csop. vez., Szeged MÁV Gépjav. Ü.; Szilágyi Gyula tüzikovácsot, Landler Jenő Jj. Ü.; Szilágyi János sínhegesztőt, Székesfehérvár Pft. Főn.; Szilvási Józsefné rakt. kez., Debrecen Ig. Osztószertár Főn.; Szolnoki Jánosné szertárfőn., Vác Szertárfőn.; Szőcsényi János motorvez., Pécs Vont. Főn.; Tóth Ferencné segédmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Tóth János lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Tóth János előmunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Tóth Miklósné raktárnokot, Dunai Finomító áll.; Tóth Sándor ügyvit. alk., KPM Vasúti Főoszt.; Tömör Antal főművez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Török Imre lakatost, Miskolc Vont. Főn.; Urbin Mihályné dajkatakarítót, Debrecen MÁV Napközi Otthonos Óvoda; Vadkerti Sándor szállforg. vezetőt, MÁV Szállítmányozási Iroda; Varga Gerzson fizikai csop. vez., Jászkisér Építőgépjav. Ü.; Vidman József vill. szerelőt, Nagykanizsa Üzemfőn.; Fatér Gyula ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Vigh József számadó pénztárost, Sátoraljaújhely Körzeti Üzemfőn.; Sándor István ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Vojvoda János ügyint. csop. vez., Miskolc Számvit. Főn.

A VASUTASNAP ELŐESTÉJÉN:

Ünnepség a Péceli úti művelődési házban

A *budapesti igazgatóság* idei vasutasnapi ünnepséget július 6-án, a ferencvárosi csomópont Péceli úti művelődési házában rendezték. Az elnökségben foglalt helyet többek között *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes és *Kékedi György*, az I. kerületi pártbizottság első titkára. Az ünnepséget *Tihovszky István*, a budapesti területi bizottság megbízott titkára nyitotta meg, majd *Kiss Károly* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet.

Méltatta többek között az igazgatóság dolgozóinak helytállását, eredményes munkáját, és beszélt a legfontosabb tennivalókról, a szállítási tervek teljesítésének lehetőségeiről.

Az ünnepi beszéd után az igazgató kitüntetéseket adott át. Nyolcan *miniszteri*, huszonketten *vezérigazgatói*, húszan pedig *igazgatói dicséretben* részesültek. A kitüntetettek nevében *Kertész Pál*, a ceglédi vontatási főnökség vezetője mondott köszönetet, majd színvonalas kultúrműsorral folytatódott az ünnepség.

S. R.

Kiss Károly átadja a kitüntetéseket

(Óvári Árpád felvétele)

Százéves tanintézet Hatvanban

Iskolazászló — a MÁV-tól

A hatvani II. számú általános iskola tantestülete és növendékei az idén ünnepelték az iskola fennállásának 100. évfordulóját. Az iskola alapítása akkortájt jelentős lépés volt Hatvan oktatásügyének fejlesztésében. *Ez az intézmény a város e.) állami elemi iskolája, amelyet 1948-ig a Magyar Államvasutak tartott fent.* A tanintézet kezdetben két tanteremből állt; 1910-ben készült el a jelenlegi teljes földszint, majd 1925-ben tornateremmel és az emelettel gyarapodott. Eddig 5500 fiatal fejezte be itt tanulmányait.

Június végén méltóképpen ünnepelték meg a jubileumot. Kiállítás nyílt az iskola történetéből, felavatták *Pálffy Katalin* szobrászművész emléktábláját, hangverseny volt a Liszt Ferenc vasutas művelődési házban, és sportnapot is rendeztek. Június 23-án volt a 100. ünnepélyes tanévzáró. *Marton Kálmán* igazgató ünnepi beszéde után *Kovács Kálmán* állomásfőnök átnyújtotta az iskola kollektívájának a hatvani vasúti csomópont által adományozott iskolazászlót.

Ködmön Ferenc

Együttműködés a művelődés érdekében

Vasutasok a hajdani vasutaskörben

A komáromi Csokonai Művelődési Központot korábban Vasutas-körnek nevezték. Talán ez is közrejátszott abban, hogy a csomópont és a művelődési központ vezetői az év elején *együttműködési megállapodást kötöttek.*

A kétoldalú szerződés mindkét fél részére kedvező feltételeket teremt a közművelődéshez. Az 1974-es közművelődési párthatározat és az 1976-os közművelődési törvény a kulturális intézmények és az üzemek-vállalatok részére előírja az anyagi eszközök célszerűbb, összehangoltabb felhasználását.

Az együttműködési szerződés értelmében a művelődési központ egyik fő feladatának tekinti a csomópont szocialista brigádjainak fokozottabb bevonását az általa hirdetett *„Szocialista módon...”* elnevezésű városi-vonzáskörzeti közművelődési brigádmozgalomba. A megállapodásnak csupán néhány pontját ismertetjük.

A dolgozók iskolája hallgatóinak a félévi vizsgák előtt konzultációkat szerveznek. A vasutasok igénye szerint ismeretterjesztő előadásokat rendeznek. A csomópont politikai oktatásaihoz, tanfolyamaihoz oktatási segédanyagot, elsősorban filmet adnak. A művészeti jellegű előadásokra 50 százalékos kedvezményt ad a művelődési központ a vasutasoknak. A *Képzőművészeti Világhét* alkalmával találkozót rendez egy, a megyéből származó képzőművésszel. Színház vagy hangverseny-látogatást szervez *Budapestre*, vagy *Győrbe*. A központ fotóhelyiségét — szaktanácsadóval együtt — a vasutas fotóamatőrök rendelkezésére bocsátja. Külön vasutas klubot létesítenek. A csomópont nyugdíjasai részére évente két szórakoztató műsort rendeznek.

A művelődési központ helyiségeiben kerül sor gyűlésekre, összejövetelekre. Igény szerint — évente legalább tízszer — a vasutasok részére is biztosítják a művelődési központ fenntartásában üzemelő mikróbuszt...

Mindezért a vasutas-szakszervezet *100 ezer forint támogatással járul hozzá a művelődési központ költségvetéséhez.*

Tonomár István

VIRÁGOS ÁLLOMÁS

Aki *Piliscsaba-alsó* állomásra megérkezik, nemcsak az erdővel borított hegyek szép látképében gyönyörködhet, hanem a vasútállomásban is. Ott koratavasztól a fagyokig sok a virág, az ágyások gondozottak. Az állomás egész területe tiszta: *a peronon, a váróteremben sehol sem látni szemetet, eldobott papírt, mégcsak eldobott cigarettavéget sem.* Az állomások legkritikusabb helyiségében, a WC-ben is kulturáltak a körülmények.

A tisztaság, a mindig gondozott virágágyak *Zele Józsefet*, az állomás vezetőjét dicsérik. A virágok gondozása, öntözése nem hivatali kötelessége, önként vállalja. A hat hétig tartó májusi-júniusi kánikulában csak úgy maradhatott meg a sok virág, *hogy Zele József minden este több mint két órán át hordta a virágokra a vizet.*

R. P.

Három évtized a mozgalomban

Kiss József, a celldömölki építési főnökség függetlenített szb-titkára már harmincnyolc éve vasutas. 1941-ben Marosvásárhelyen kezdte a munkát fékezőként és raktári munkásként. Három évvel később Sárvárra került. A szaktanfolyamok elvégzése után térfelvigyázó, pénztáros, majd forgalmi szolgálattevő lett. Innen az igazgatóság pénzügyi osztályára helyezték. Négy esztendei munka után került jelenlegi munkahelyére, a celldömölki építési főnökségre.

— *A szakszervezeti mozgalommal aktívan az igazgatóságon kerültem kapcsolatba, megválasztottak főbizalminak* — mondja Kiss József. — *Itt, az építési főnökségen a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőseként dolgoztam. 1965-ben választottak függetlenített szb-titkárnak.* A 760 dolgozó érdekeit tizenhárom tagú szakszervezeti bizottság, három főbizalmi csoport és 34 bizalmi képviseli. Én szeretem a munkahelyeket járni. Dolgozóink kilencven százalékát név szerint, személyesen is ismerem.

A főnökségnek az igazgatóság szinte minden területén van munkahelye, hiszen foglalkoznak pályakorszerűsítéssel, épületek kivitelezésével, műszerházak készítésével.

— *Nem kapun belüli üzem vagyunk* — folytatja. — Nehezebb ezért szervezni, mozgósítani a szakszervezeti tagokat. A bizalmiakkal például általában télen foglalkozunk többet, amikor kevesebb a munka. A főnökségen 23 szocialista brigád tevékenykedik. Közülük öt kollektíva nyerte el eddig a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. A főnökség nyolc alkalommal volt kiváló.

— Mit tart most a szakszervezeti bizottság legfontosabb feladatának?

— *Az elmúlt esztendőben 300 millió forint értékű termelési tervünk volt, az idén százmillióval több.* Ebből is látni, hogy a termelés, a gazdálkodás segítése egyik legfontosabb feladatunk. Természetesen mindez a dolgozók érdekeinek összehangolásával történik. Célunk a hatékonyabb munkaszervezés, a tartalékok kiaknázása.

Kiss József tagja a vasutas-szakszervezet szombathelyi területi tanácsának és a csomóponti pártbizottságnak is. A mozgalomban szerzett tapasztalatai és kiváló munkája alapján 1976-ban részt vehetett egy moszkvai vasutas szakszervezeti tapasztalatcserén. Hatszoros kiváló dolgozó. Az idén pedig — május 1-e alkalmából — a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés arany fokozatával ismerték el érdemeit, eredményes tevékenységét.

Sz. Jakab István

„Szimbólum ez a kiállítás"

SOMOGYI JÓZSEF KOSSUTH-DÍJAS SZOBRÁSZMŰVÉSZ NYITOTTA MEG A VASUTAS KÉPZŐMŰVÉSZETI KIÁLLÍTÁST

A vasutas képzőművészek, budapesti, Népszínház utcai tárlata évről évre figyelemreméltó eseménye a vasutasnapi ünnepségeknek, egyre erősebb nyomatékkal tanúsítja, hogy az amatőr művészeti mozgalom milyen eredményesen mozdítja elő a munkásművelődést, hogyan gyarapítja a művelt emberfők sokaságát. A július 5-én megnyitott *XXIX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás* majdnem 200 műtárgyával újabb jelentékeny előrelépés ezen az úton. Nemcsak a kiállított művek általános színvonalemelkedése, az átlagon felüli alkotások számának növekedése jelzi ezt. Hangot adtak ennek a megnyitó ünnepség külső körülményei is. Közöttük elsősorban az, hogy a tárlat megnyitását az ország egyik legrangosabb művésze, *Somogyi József*, Kossuth-díjas szobrászművész, a Képzőművészeti Főiskola rektora vállalta, mintegy hitelesítve azt az eredményes munkát, amelyet a *Vasutasok Szakszervezetének Központi Képzőművészeti Iskolája és képzőművészeti körei* végeznek az amatőr művészeti mozgalom fejlesztésében.

Koszorús Ferenc főtitkár átadja a díjat Jóba Évának

(Laczkó Ildikó felvétele)

Telt ház a megnyitón

Hozzájárul a kiállítás jelentőségének hangsúlyozásához az is, hogy a szakszervezet most első ízben művészi kivitelű katalógust adott ki az *Egyetemi Nyomda* szép előállításában, a tárlat 16 művének jól sikerült reprodukciójával, *Tasnádi Attilának*, a Népszava műkritikusának a három évtizedes vasutas képzőművészeti mozgalmat és a mostani tárlatot értékelő bevezetőjével. Tasnádi így összegezi értékelését: *„Szimbólum ez a kiállítás. Szép jelképe nem csupán kulturális politikánk demokratizmusának, hanem a saját magát és környezetét állandóan formáló, kollektív gondolkodású embernek is. Csak így nézve érzékelhetjük igazi jelentőségét, a szűkebb kereteken túlmutató fontosságát!"*

A megnyitó kellemes meglepetésként ható „külső körülménye" volt az is, hogy az ünnepséget a vasutas-szakszervezet alig másfél éve alakult, de máris összedolgozottan, stílusosan éneklő *Juventus* kamarakórusának műsora vezette be, *Falus Tamásné*, és *Csik Miklós* karnagyok vezényletével. A *Farkas Ferenc* kórusműveiből összeállított rövid műsor a zene nyelvén kifejezően festette alá a kiállítás mondanivalóit.

A kiállítás ünnepélyes megnyitóján megjelent *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, valamint a vasutas-szakszervezet vendégeként, *Ray Buckton*, a hazánkban tartózkodó angol mozdonyvezetők szakszervezetének főtitkára. A vendégeket, s a termet zsúfolásig megtöltő közönséget *Kellner István*, a vasutas-szakszervezet zeneiskolájának igazgatója üdvözölte, majd felkérte *Somogyi Józsefet*, a kiállítás megnyitására.

Elismerés és köszönet

— *Bevallom, gyakorta szorongok, amikor amatőr művészek képei, szobrai közé érkezem* — kezdte beszédét a népszerű művész. — *Most azonban jó szívvel, örömmel és nyugodt lelkiismerettel állok ennek a teremnek művei között, mert azt látom, hogy ezen a kiállításon nagyon megnyugtató mesterségbeli rend és művészi ízlés van, nemcsak a falakon, a paravánokon, állványokon, hanem a fejekben is, ahol a kiállított művek megfogantak.* Az ilyen szakkörökben, mint a vasutasoké is, sok lehetősége van a művészetnek, a naiv művészettől kezdve a népművészeten keresztül a „grande art"-ig, a nagy művészetig. Ezen a kiállításon fegyelmezett tudatossággal, tisztán állnak egymás mellett a naiv szándékú, a népi ihletésű művészet és a grande art művelőinek munkái. Köztük sok szép képi és plasztikai gondolatot látok, elismerésre méltó készséggel, tanultsággal megformálva.

Többek közt arról szólt ezután Somogyi József, hogy ezeknek a készségeknek, képességeknek felszínrehozataláért, kifejlesztéséért elismerés és köszönet jár a vasútnak, a vasutas-szakszervezetnek, mint mecénásnak. A vasutas-szakszervezet azzal, hogy megteremtett egy olyan helyet, mint a Népszínház utcai műterem és kiállító helyiség, ezenkívül vidéken is tart fenn képzőművészeti köröket, óriási lehetőségekkel rendelkezik: *bele tud szólni az ország kulturális életébe*, oly módon, hogy a Népszínház utcai falak egy-egy ilyen kiállításon kitágulnak, a kiállított művek példája, szellemisége kisugárzik a falakon túlra, és terjeszti a kultúrát, a humanizmust.

Díjazott alkotások

A nagy tapssal fogadott megnyitó beszéd után *Koszorús Ferenc*, a szakszervezet főtitkára átadta az odaítélt díjakat és jutalmakat.

A festészetben és grafikában *Jóba Éva*, *Farkas Antal*, *Bottyán János*, a legjobb munkaábrázolásért, *Veréb László* a legjobb emberábrázolásért, *Klimaj György*, *Pálfi József*, *Nagy Lajos*, *Szántó János* összmunkásságáért, *Barkóczi József* „Útszéli gondolatok" című képéért, *Bede István* kiváló grafikai munkásságáért, *Gomola József* pedig vasutas témák feldolgozásáért kapott díjat.

Szobrászatban *Csorba Katalin* a legjobb emberábrázolásért, *Czinege István* a legjobb munkaábrázolásért, *Szilágyi Frigyes* a legjobb gyermekábrázolási témáért, *Pálfi József* szép érmeiért és összmunkásságáért, *Pallag Józsefné* érmeiért, *Szöllősi Éva* összmunkásságáért, *Pekurár István* fafaragásáért részesült díjazásban.

A szakszervezet elnökségének díját *Ziman Lajos* érdemelte ki, Gélétás című szobráért.

Kirchmayer Károly szobrászművész és *Benedek György* festőművész az iskola vezetői, a kiállítás rendezői jutalomban részesültek.

A kiállítás július 22-ig lesz nyitva.

Szász Ferenc

Változások a Keletiben

Az indulási oldalról az érkezésire került több kiskereskedelmi utasellátó-pavilon

A Keleti pályaudvar zsúfoltság nélkül már el sem képzelhető. A napi 220 induló, illetve érkező vonat ontja az utasokat, hogy a kísérőkről, a várakozókról, no meg a lézengőkről már ne is beszéljünk. *Molnár Gábor*, az állomás főnöke gondolom jobban várja a Nyugati pályaudvar rekonstrukciójának befejezését, mint az ott dolgozók.

— *Való igaz* — mondja. — *Ám önáltatás lenne azt hinni, hogy azután kevesebb lesz a munkánk. Tény, hogy jövőre négy nemzetközi vonatot átvisznek a Nyugatiba, ez könnyít rajtunk valamit, de nemsokára megkezdődik Józsefváros rekonstrukciója. Ez viszont azt jelenti, hogy 51 vonatot hoznak át a Keletibe.* Később természetesen javul a helyzet, mert a terv szerint a 78-as Postahivatalt máshova telepítik. Ezt követően kerül sor a Keleti pályaudvar korszerűsítésére. Erre nagyon nagy szükség van, mert a 15—16 kocsiból álló szerelvények már most sem férnek be; gyakran van rá példa, hogy egy-egy hosszabb vonatból 2—3 kocsi túl ér a peronon. *Égető szükség van a pályaudvar automatizálására* (integra dinamóval való felszerelésére). Ugyancsak ebben az időben készül majd el az új kocsimosó berendezés is. A rekonstrukció után meg lehet majd változtatni a pályaudvar közlekedési menetirányát. Jelenleg ugyanis egyedül a Keletiben van bal oldalon az indulás. A tervek már papíron vannak, de a kivitelezés időpontját majd csak később állapítják meg, várhatóan a hatodik ötéves tervben. Utána nyomban hozzá is kezdenek a munkálatokhoz.

— Addig hogyan látják el megnövekedett feladataikat?

— *Az egyoldalú zsúfoltság csökkentése érdekében az idén az Utasellátó Vállalattal egyetértésben átszervezési programot dolgoztunk ki.* Az indulási oldalon, az I. számú vágány mellett, 10 pavilon működik. Ennek következtében forgalmas időben 4—5 ezer ember is összezsúfolódott ezen a helyen. Ezért két kiskereskedelmi cikkeket árusító üzletet helyeztünk át az érkezési oldalra. Később ugyancsak két pavilont telepítünk át a betűs vágányokhoz és ideiglenesen megszüntetjük a borozót.

A pályaudvar peronjainak burkolata az utóbbi időben igen megrongálódott. Ezért hamarosan nagyarányú betonozási munkák kezdődnek az állomáson; mintegy 6 ezer négyzetméter alapterületű peronrészt vonnak be szilárd burkolattal.

Az idén várhatóan több gépkocsi érkezik mint tavaly. A *Budapest—Drezda* között közlekedő autósvonat ugyanis ezután kettő helyett három speciális autószállító kocsival közlekedik. A nagy forgalomra számítva 14-ről 16-ra emeltük a pénztárak számát. Ugyancsak az idén üzembe helyeztünk két akkumulátorral működő felmosógépet.

A Keleti pályaudvart az utóbbi időben a fekete kereskedelem egyik központjaként emlegetik. Nem is alaptalanul. De ez az elnevezés szerencsére már csak múlt időben érvényes. A Budapesti Rendőrfőkapitányság hathatós intézkedése nyomán a Keleti megtisztult a kétes elemektől. Az üzletelők kiszorultak innen, a becsületes utasok és az itt dolgozók örömére.

— A nyári forgalomban lesznek-e munkaerőgondjaik?

— *Soha nem álltunk bővíben a munkaerőnek. Most is, elsősorban törzsgárdánkra támaszkodunk. Ezenkívül a nyári időnyre tizenhat tisztképzőst helyeztek hozzánk, akik váltókezelő, forgalmi szolgálattevő, kocsirendező és raktárnoki szolgálatot látnak el.* A ruhatárban pedig a munka pontos elvégzése érdekében negyedévenként 5 ezer forint célprémiumot tűztünk ki, amit a tizenkét tagú kollektíva akkor kap meg, ha panasz nem érkezik az utasoktól.

Séra Sándor

KÉTNAPOS ZENEI PROGRAM

Vasutas fúvószenekarok országos találkozója Tapolcán

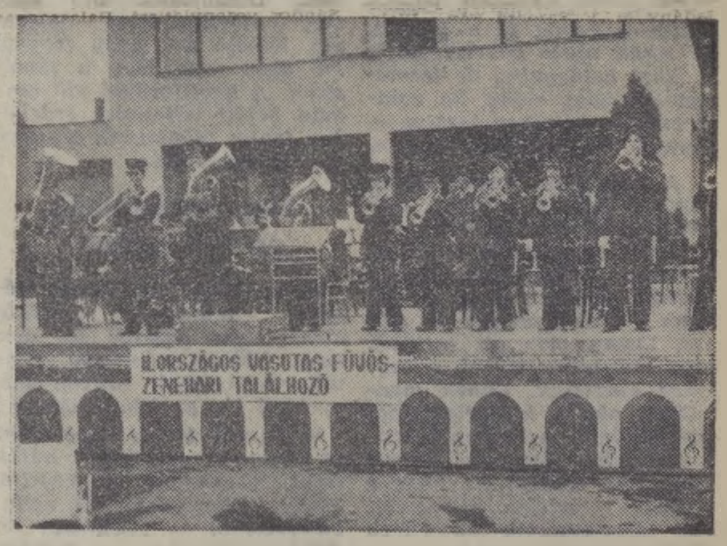
Második alkalommal került sor a vasutas fúvószenekarok országos találkozójára, amelyet június 30-án és július 1-én rendeztek *Tapolcán*. A találkozón a *békéscsabai*, a *miskolci*, a *dunakeszi*, a *szentesi*, a *pécsi*, a *nyíregyházi*, a *szegedi* és az úttörőkből álló *kiskőrösi* vasutas fúvószenekarok vettek részt.

Az eseménysorozat a Hősök terén kezdődött. A megjelenteket *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának vezetője köszöntötte, majd megkezdődött az esti órákig tartó hangverseny. Utána az együttesek vezetőinek *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára átadta az erre az alkalomra készített díszes vázákat és oklevelet.

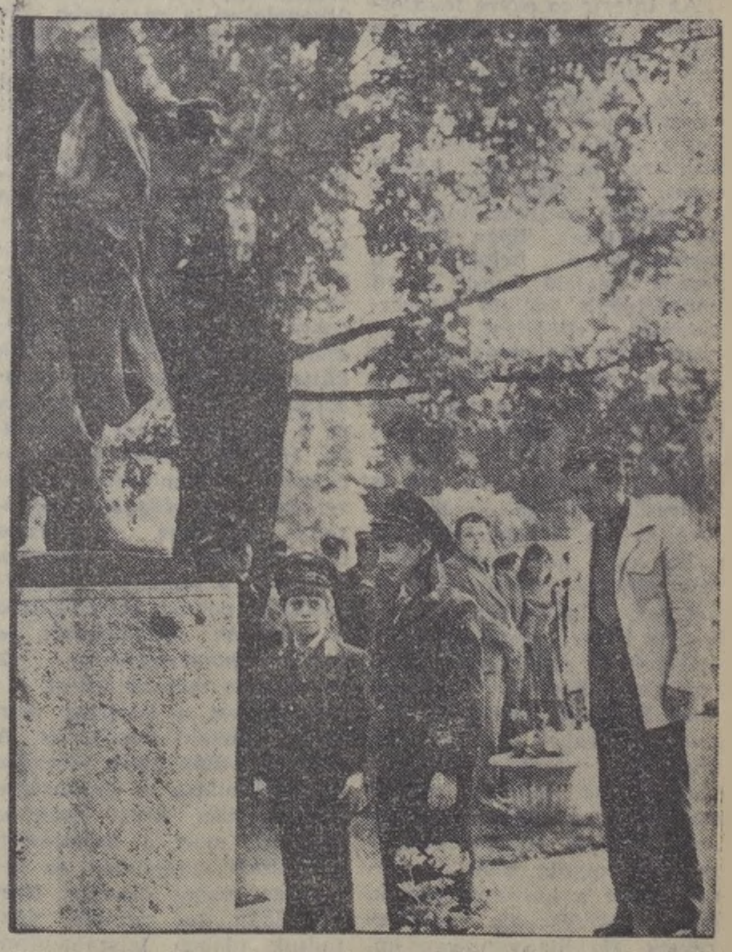
Másnap, július 1-én a fúvószenekarok térzenét adtak a város különböző pontjain. A záróünnepségre a *Malom-tó* partján levő *Batsányi szobornál* került sor. Ott *Baski Sándor*, Tapolca tanácselnöke méltatta a találkozót, majd *Koszorús Ferenc* főtitkár koszorút helyezett el a Batsányi szobornál.

A kétnapos rendezvénysorozat a Batsányi János művelődési központ gyermekkórusának műsorával ért véget.

Krizsán Sándorné



A kiskőrösi úttörőzenekar



Tisztelgés Batsányi szobra előtt

(Laczkó Ildikó felvételei)

EGYÜTT A DOLGOZÓKÉRT

Bizalmi vetélkedő Debrecenben

A debreceni területi bizottság az irányítása alá tartozó szakszervezeti bizottságoknál működő több mint 1500 bizalmi bevonásával a vasutasnap tiszteletére immár harmadik alkalommal szervezte meg *a bizalmiak vetélkedőjét.*

Az előző két évben csak a bizalmiak vettek részt a vetélkedő szereplői között, az idén viszont a partner gazdasági vezetők bevonására is sor került, és a vasútigazgatóság a területi bizottsággal *„Együtt a dolgozókért"* jelszóval indította el az 1979. évi vetélkedőt.

A munkahelyi versenyek a tisztségviselők alapszervezeti oktatásával zárultak, majd ezt követte a megyei döntő, ahol az alapszervezetek legjobb helyezettjei vettek részt. A megyei döntőről a területi döntőbe jutott 10 legjobb bizalmi és gazdasági vezető páros tudásának összemérésére *június 26-án került sor.*

A területi bizottság tapasztalata szerint a szakszervezeti bizalmiakkal való rendszeres foglalkozás *meghozza eredményét a mozgalmi munkában.* A vetélkedő anyaga lényegében a bizalmi oktatás témakörét tartalmazta, gyakorlati kérdések és feladatok alkalmazásával. Kiemelt helyet kaptak, a vetélkedő anyagában az üzemi demokrácia továbbfejlesztésére, a szakszervezeti bizalmi jog- és hatáskörére, az alapszabályra, a szocialista munkaverseny szervezésére és irányítására vonatkozó határozatok, *a MÁV kollektív szerződés, a vasúti munkavédelmi szabályzat, a törzsgárdaszabályzat* és egyéb olyan időszerű határozatok, rendeletek ismerete, melyek alkalmazása szinte minden nap előfordul a szakszervezeti csoporton belül, és annak ismerete nélkülözhetetlen a bizalmi és a gazdasági vezető számára egyaránt.

A bizalmi oktatás, a vetélkedő szervezése és a gyakorlati munka tapasztalatai alapján elmondhatjuk, hogy a bizalmiak megnövekedett jogköre a szakszervezeti munka egészét fellendítette a mi területünkön is. A Debrecen területén megrendezett vetélkedő természetesen nem helyettesíti az oktatást, de annak egyik módszerét képezi. Színesebbé, gazdagabbá teszi azt és vizsgáztatás mellőzésével — átfogó képet nyújt arról, hogyan sikerült a tananyagot elsajátítani.

Örömmel tapasztaltuk, hogy az alapszervezeteknél *a bizalmiak 75 százaléka kapcsolódott be a vetélkedőbe* és még jobb érzés töltött el bennünket, amikor láttuk, hogy a partner gazdasági vezetők többsége is örömmel vett részt a bizalmival együtt a vetélkedőn.

A június 26-i döntő elnöke *Nagy Istvánné*, a vasutasok szakszervezetének alelnöke volt, tagjait pedig a megyei pártbizottság, az SZMT-k és a vasútigazgatóság delegálta.

Az I. helyezést *Szabadi Andrásné* bizalmi, *Orbán József* csoportvezető, a záhonyi üzemfőnökség dolgozói, a II. helyezést *Lukács Sándorné* bizalmi, *Tóth József* építésvezető, a debreceni épület- és hídfenntartási főnökség dolgozói, a III. helyezést *Pelikán József* bizalmi és *Gál Gyula* főpályamester, a kisújszállási pályafenntartási főnökség dolgozói érték el.

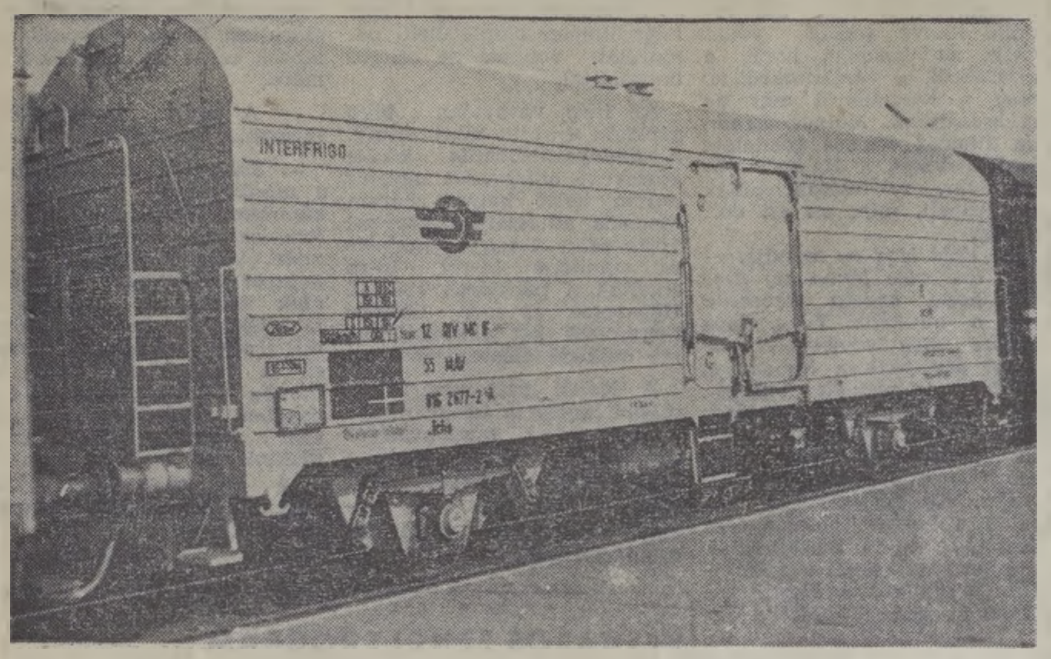
Az 1979—80-as oktatási évben célunk még tovább növelni a bizalmiak képzésének és továbbképzésének hatékonyságát. Ennek érdekében az ez évi tapasztalatokat felhasználjuk, és még nagyobb segítséget kívánunk adni a bizalmiak alapos felkészítéséhez, a jogok és hatáskörök eredményes érvényesítéséhez.

Volosinovszki János,
a területi bizottság
titkára

BASEL NAPONTA JELENTKEZIK

Valutát hozó „privát kocsik"

Látogatás az INTERFRIGO hazai képviseletén



Interfrigó hűtőkocsi egy gyorstehervonatban

Ugyancsak kinőtték a szobát, amelyben *dr. Balthazár Lajos*, a MÁV Vezérigazgatóság 8b. csoportjának, az *Interfrigo* hazai képviseletének helyettes vezetője fogad. Még a fűtőtesten is iratok, akták. Innen irányítják az Interfrigo Magyarországon tartózkodó hűtőkocsijainak a mozgását. Állandó a kapcsolat a határállomásokkal és a jelentősebb hűtőkocsi forgalmú államásokkal. A honi helyzetről rendszeresen tájékoztatják a Svájcban, *Baselban* székelő központot.

Kihasználatlan lehetőségek

— Idegen nyelvek ismerete elengedhetetlen a munkájukhoz. Milyen nyelven folynak a tárgyalások?

— *Az Interfrigo hivatalos nyelve a német és a francia. Az egyik nyelv ismeretével is el lehet boldogulni, de természetesen nagy előny, ha valaki mind a kettőben járatos* — mondja *dr. Balthazár Lajos.*

— A munkánk oroszlánrészét azonban nem a külföldi tárgyalások képezik, hanem a hazai adatszolgáltatás hibáinak feltárása, helyesbítése. *Az Interfrigo hálózat igen gazdaságos a MÁV számára, de sajnos, lassan már ott tartunk, hogy valutabevételünk a nullához közeledik. Ennek kizárólagos oka a külszolgálatnál tapasztalható helytelen kocsigazdálkodás.* Egy jellegzetes hibaforrás például az, hogy a P jelű Interfrigo hűtőkocsikat összetévesztik az egyéb külföldi magánkocsikkal.

Az Interfrigo egyre fokozottabban igyekszik kialakítani saját kocsiparkját, ezt azonban valamelyik vasút állományába műszaki, jogi okok miatt be kell sorolni, de ezekkel a kocsikkal továbbra is a szervezet rendelkezik. Lehetséges, hogy olasz vagy francia jelzésű kocsikat Bulgáriába telepítenek. *Ilyen esetben természetesen helytelen a francia cégjelű kocsit a mi engedélyünk nélkül Hegyeshalomra elküldeni, csupán azért, mert Franciaország arra van.* Az Interfrigo köznontja táblázatot bocsát a rendelkezésünkre a kezelésében levő magánkocsik telepítési helyéről, de sokszor még ezt is táviratilag módosítják. Ez érthető is, ha figyelembe vesszük, hogy nem ugyanakkor érik minden országban a zöldség vagy a gyümölcs. Sok tehát az idény jellegű szállítás, amelyekhez rugalmasan kell igazodni. *Egyetlen magán, azaz P-jelzésű Interfrigo kocsit sem szabad a csoportunk engedélye nélkül továbbítani, mert ezáltal jelentős valutát vesznek ki a MÁV és az ország zsebéből.* Hibáink ellenére még mindig több az előnye, mint a hátránya annak, hogy a MÁV tagja a szervezetnek. Ha hiányunk van hűtővagonban, akkor küldenek, s ezeket *saját kocsiként használhatjuk exportra.* Ha többletünk van, akkor külföldre irányítanak a mi kocsijainkból. *Az Interfrigo gazdaságosan működik, a kocsiszolgálat dolgozóinak azonban többet kell tenniük ahhoz, hogy lehetőségeinket teljes mértékben kihasználjuk.* A leadásban érkező kocsikat, ha gyorsan fel tudjuk használni exportra, akkor ezt érdemes kihasználni, mert *jelentős pénzügyi előnyökkel jár.* Ha erre alkalom adódik, akkor az ilyen kocsikat a megrakásnál előnyben kell részesíteni a saját vagonokkal szemben.

— *A forgalmi szolgálat dolgozóinak figyelmes munkája szintén valuta megtakarítását eredményezi* — teszi hozzá *Meleg István*, a csoport munkatársa. — *A hűtődíj megvállapításánál például nem azt veszik figyelembe elsősorban, hogy hány kilométert tesz meg a kocsi a MÁV hálózatán, hanem azt, hogy mennyi idő alatt teszi meg a távolságot. A kocsiforduló idő norman belüli teljesítése érdekében fontos feladatunk a gyors, pontos továbbítás.*

Nem a távolság, az idő számít!

— A MÁV az utóbbi néhány hónapban jelentős mennyiséget használ föl motoros hűtőberendezéssel ellátott vagonokból. Milyen előnyökkel jár az alkalmazásuk?

— *Tavaly óta is növekedett az igény a motoros hűtők iránt, elsősorban a TERIMPEX külkereskedelmi vállalat részéről* — tájékoztat dr. Balthazár Lajos. — Néhány árucikknél, illetőleg bizonyos útvonalakon a magasabb ár ellenére *érdemes ilyen kocsikat felhasználni.* Volt rá példa, hogy a kocsik negyvenöt nap alatt érkeztek Békéscsabáról Teheránba, az áru azonban a minőség romlása nélkül vészelte át a *tevekaraván-lassúságú* utazást. A banán jó része is motoros hűtőkben érkezik. Elsősorban ennek köszönhető, hogy sértetlenül, első osztályúként kerül a piacokra ez a kedvelt déligyümölcs. *A motoros hűtőkocsik közlekedésénél azonban fokozottabbak a feladatok nálunk és a külszolgálatnál egyaránt.* Az Interfrigo ezeknek a kocsiknak az ellenőrzésére *nemzetközi futásfelügyeleti hálózatot* működtet. A biztos üzemmenethez *elengedhetetlen a határ-, a rendező-, a célállomások pontos tájékoztatása a motorok működéséről, a belső hőmérsékletről, az üzemanyag mennyiségéről*, hiszen ezeket a kocsikat nem kíséri műszaki személyzet. A motoros hűtők gyors kirakása és továbbítása a gazdaságos kihasználáson kívül azért is indokolt, mert a feltöltésért, a műszaki vizsgálatért az Interfrigo magas összeget fizet valutában, ha azonban nem tudjuk időben felszabadítani és a rendeltetési helyére küldeni, akkor az egyéb szolgáltatásainkról le kell mondanunk, s a lehető leggyorsabban továbbítanunk kell a megkésett kocsikat.

Tudunk jól dolgozni

— Milyen az együttműködés a MÁV és az Interfrigo baseli központja között?

— *Naponta felhív bennünket Baselből a MÁV területére illetékes instruktor, ezenkívül a nemzetközi vasúti vonalpostát is rendszeresen igénybe vesszük.* Az egyes vasutak munkáját a közgyűlés minősíti. Egy alkalommal már *dicséretben részesítették vasutunkat* — szó szerint — *„világító fáklyának", követésre méltó példának állították a hálózat többi tagvasútja elé.* Az elismerés jóleső érzéssel tölt el, de nem tesz elbizakodottá bennünket.

Itt a nyár, a hűtővagonok nagyobb részt vállalnak a szállítási feladatokból. Ezért a kocsigazdálkodással foglalkozó dolgozóknak a legjobb lelkiismeretük és tehetségük szerint kell kivenni részüket a munkából.

A beszélgetés után, elmenőben, már telefoncsörgést, majd francia szavakat hallok. *Basel jelentkezett.*

Pelsőczy István

Kiváló Vasutas

A nagyapa nyomdokában

Vannak kommentárt nem is igénylő, önmagukért szóló titulusok. Például: *Tóth István*, a Hámán Kató Vontatási Főnökség utazó mozdonyfelvigyázója április 4. óta *Kiváló Vasutas*. Igy, nagy kezdőbetűkkel. Ám a teljességhez tartozik: Tóth István, az egykori mozdonyvezető, már évtizedek óta kiváló vasutas, annak tartották-tartják fölöttesei és beosztottjai, barátai és ismerősei; ekként jegyzik Szobtól Záhonyig, Tiszán innen s Dunán túl, mindenfelé, ahol szerelvényt vitt. (És merre nem vitt szerelvényt, amióta a vasutba beleszerelmesedett?!)

Pesterzsébetről Zugló határába

— *Pista bácsi* — kérdezem, s 51 éves kora ellenére nevezhetem „bácsinak", mivel a Tatai úton a nála idősebbek is így szólítják (ez is a tisztelet egyfajta jele) —. *Pesterzsébetről jár át napról napra ide, Angyalföld—Újpest—Zugló határába. Otthonához közelebb is van nagy vontatási főnökség; mivel magyarázható e negyed századnál is régebbi munkahelyi hűség?*

— *Gondolja, hogy másutt is Pista bácsinak hívnának? Itt ismerem az embereket, s ismernek ők is engem, ismernek és úgy vélem: becsülnek is* — hangzik a válasz. — *Amióta pedig megvan az oldalkocsis motorkerékpár, 30—40 perc alatt beérek a munkahelyemre... Én már innen megyek nyugdíjba, ha majd eljön az ideje.*

De araszoljunk hátrább az időben, nemcsak negyed századdal, hanem egy teljes évszázaddal. Tóth Istvánnak már a nagyapja is a vasútnál szolgált, távirdászként az 1800-as évek végén. Az édesapa kocsivizsgáló lakatos volt Cegléden, ahol beszélgetőpartnerünk 1928. május 1-én született, majd 1947. szeptember 17-én szintúgy az elődök nyomdokába lépett. (Jött volna korábban is, de első jelentkezésekor nem vették fel mozdonyvezető-tanoncnak. Így a géplakatos szakmát tanulta ki, egy évig mint segéd is dolgozott, amíg teljesült az álmok álma. (Azaz fogalmazunk pontosabban: *a lépcső legalsó fokán kellett elindulnia, hogy mind feljebb és feljebb juthasson.* Fél éven át oly módon dolgozott a cegléd raktárban, hogy szerződését 28 naponként meg-megújították, magyarán mindig csak négy hétig volt biztonságban.

Dorog volt élete sorsfordulója

— Már 1947-ben eljuttattam a kérvényemet a MÁV Budapesti Igazgatóságához, hogy mozdonyra kerülhessek. A kedvező válasz 1950-ben érkezett meg: *ha el tudok menni a dorogi fűtőházba, s vállalom a laktanyaéletet, áthelyeznek mozdonyvezető-tanoncnak. Mentem, hogyne mentem volna.* S ez fordította életemet kétszeresen is szerencsésre: így ismerhettem meg Pilisvörösvárott azt a forgalmi szolgálattevő lányt, aki 1954-ben a feleségem lett (jelenleg Ferencváros Kereskedelmi Főnökség iparvágány számlázója, főintéző), s aki 1955-ben egészséges fiúval örvendeztetett meg. *A fiúnk most negyedéves a Műegyetemen, a közlekedésmérnöki kar építőgépész-mérnöki szakának hallgatója.* Neki is a vasút volt a mindene; féltve őrzi a hajdan kapott kitüntetést — a Kiváló Úttörővasutas jelvényt...

Vissza ismét az időben, vissza Dorogra! Ama bányászvárosba, amely a tanulás kezdetét jelentette. (Azért a kezdetét csupán, mert ma, 51 esztendősen is állandóan képzi magát — az otthoni barkácsolás mellett a tanulás a kedvtelése.) Ne soroljuk most fel, hogy mikor milyen tanfolyamot végzett: önmagáért szól, hogy vizsgáját követően — 1953 elején — 324-est vezetett, aztán a 328-asok, majd a 424-esek következtek, 1964-ben pedig Dieselre válthatott át, M61-esekkel közlekedhetett, nagyrészt gyorsfordában.

A tettek embere

A hatvanas évek végén történt: vita volt a pihenőnapok kiadásával kapcsolatban. Egy tanácskozáson felállt, s azt kérte-követelte: ne pénzzel intézzék el, hanem a napokat adják ki nekik. Az akkori vontatási főnök ekként replikázott: *„Ha javasolni tud, mutassa meg, hogyan kell jól beosztani az emberek idejét: legyen vezénylő mozdonyfelvigyázó!" Igy került le* — nem kis szívfájdalom árán — a mozdonyról.

— *Hiányzott a mindennapos vonatozás, de vigaszt nyújtott az eredmény. Munkatársaim segítségével, ha nem azonnal is, megoldottuk a szabadnapok kiadását, és ez évente több mint félmillió forintos megtakarítást jelentett a főnökségnek.* Azóta nálunk nem is kell kifizetni a pihenő napokat. Titok lenne a megoldás? Tapasztalatunk: három napra, egy hétre előre kell vezényelni az embereket, s akkor rend teremtődik. Többedmagammal javasoltam az oktatásra való vezénylést is, hogy a továbbképzés ugyancsak tervszerű ütemes-arányos legyen. Ezzel az oktatás színvonala is emelkedett.

A vezénylői munka csaknem mostanig, 1979. március 1-ig tartott — *azóta utazó mozdonyfelvigyázó.* S aminek igencsak örül: *éppen a fiatalok kerültek az ő irányítása alá.* Van kiknek átadnia sok éves tapasztalatgyűjteményét.

Mint pártmunkás is sokat dolgozik

Ám nemcsak a szolgálati munkája miatt becsülik — életének tevékenységének szerves része a politika is; a szakszervezetnek 1952, a pártnak pedig 1957 óta tagja. Az MSZMP alapszervezetben 1970-ig vezetőségi tag volt, majd az akkori választókon az I-es utazó alapszervezet titkára lett. Kétszer választották e tisztségre (60—70 embert fogott össze), majd három esztendeje azért mentették fel, hogy a főnökség pártbizottsága végrehajtó bizottságának tagja lehessen. Termelési felelős, a gazdaságpolitikai munkabizottság vezetője (egyszersmind a MÁV XIV. kerületi csomóponti pártbizottsága gazdaságpolitikai munkabizottságának tagja). *Rengeteget dolgozik a közösségért* — méltányolják, tudják róla.

E mostani — *a Kiváló Vasutas* — nem a legmagasabb kitüntetése; már 1973. április 4-én kiérdemelte (és ugyancsak a közlekedés- és postaügyi minisztertől vehette át) a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát. Négyszeres *Kiváló Dolgozó.*

Sokak szerint még ennél is több. Kiváló Ember.

Nagy betűkkel.

Földes Tamás

Teljes gőzzel!

Tiszteletet parancsoló „hét százalék"

A vasút szállítási teljesítményeinek 92,9 százaléka a villamos- és a dieselmozdonyokhoz fűződik. Nem véletlen tehát, hogy az utazóközönség már csak elvétve láthat pöfékelő gőzöst. Vannak persze kivételek — mint például *Pápa* —, ahol még egy ideig szükség van a gőzmozdonyok és az azokat önfeláldozó hivatástudattal üzemeltető „masiniszták" szolgálatára.

Csak nosztalgia?

Az állomás késő délutáni képe — amikor a nappalos műszak dolgozói már leváltókat várják —, a régmúlt idők nosztalgiáját támasztja fel a látogatóban. Szemben a felvételi épülettel egy 375-ös mozdony — a tartalék — álldogál, mögötte három teherkocsival. Nem azért, mintha ráérős volna a dolga, hanem azért, mert... a magyarázatot az utastájékoztató adja meg:

— *Tatabánya—Alsó-Környe—Veszprémvarsány felől személyvonat érkezik a második vágányra!*

A begördülő vonat élén a 324—1566-os gőzmozdony. Az ötödik vágányon az ellenkező irányba induló 7311-es várja az indulást. Ezt is gőzös viszi, a 324—1507-es. Előbb azonban befut a harmadikra a Szombathelytől Győrig közlekedő 1321-es, amelyet a MÁV és a magyar mozdonygyártó ipar egykori híressége, egy 424-es vontat, s amely a sorozatszám után a 159-es pályaszámot viseli.

— *Ugye, milyen gyönyörűek ezek a vasparipák?* — kérdi *Farkas Károly*, a celldömölki vontatási főnökség pápai kirendeltségének fűtőházi rendezője. Aztán hozzáteszi, hogy fél évvel ezelőtt még ő is az egyik 324-est vezette.

A *fűtőházi rendező* szépen hangzó, bár újkele ű elnevezés, amely még nem gyökerezett meg a vasutasok szóhasználatában. A rendező tulajdonképpen helyettesíti a mozdonyfelvigyázót — ez esetben *Lábas Lajost*, —, aki „csak" reggel 7-től délután 4 óráig van szolgálatban. Farkas Károly tehát — ahogy mindenki nevezi — *előfűtő*, akit most a Szergényből bejáró *Till Mihály* vált le éjszakára.

— *Az előfűtők nehéz, fáradságos munkáját a legteljesebb elismerés illeti* — vélekedik *Horváth Ottó* mozdonyvezető, Pápa állomás szakszervezeti bizottságának elnöke, majd hosszan sorolja az előfűtő tennivalóit: *kezeli a váltókat és a fordítókorongot, felügyel a gőzben lévő gépekre, amíg azok személyzete pihen, illetve begyújt a kazánba, porciózza és kiszolgáltatja a víz lágyításához szükséges szódaoldatot, ébreszt, értesít, telefonügyeletet tart...*

Hej, az a szemlélet!

Farkas Károly félbeszakítja az szb-elnököt:

— *Hagyd csak! Mi, akik gőzösökkel küszködünk, a munkánk révén úgysem tudjuk az illetékesek figyelmét felkelteni. A szemlélet olyan már a vasútnál, hogy a mi gondjainkon egyedül magunk segíthetünk. Ha például főjavításra küldjük valamelyik gépünket, az olyan állapotban jön vissza bármelyik járműjavítóból, mint régen, amikor beküldtük.* Rendszerint megnézik, befestik feketére, és kész! Azt mondják, *„ugyis nyugdíjba mennek ezek a gőzösök"*, de a követelmény a szállítási feladatok teljesítése közben sokkal nagyobb, mint valamikor volt. Vagy nézze meg bárki a mozdonyszín második vágányát! *A vizsgálóaknа oldala beomlott, ezért a pályafenntartás a vágányt még a tavaszal lezárta.* Azóta a munkaszervezéssel lehetetlen helyzetbe kerültünk, nem is szólva a baleseti veszélyről, amelyet a 424-esek távoli szénhalmaz közötti tárolása okoz az éjszakai órákban. A vágányjavítás 60 000 forintos költségére állítólag megvan a fedezet, csak éppen *felelős nem akadt még, aki aláírja a munka elvégzésére szóló utasítást.*

A pápai fűtőház személyzete egyébként bizakodva néz a jövőbe, mert *ismerik a távlati terveket.* A celldömölki vontatási főnökség nagyarányú technikai fejlesztése (dieselesítése) folytatódik, s amíg gőzösök egyáltalán léteznek a forgalomban, addig *célszerűnek látszik üzemben tartani* (tehát felújítani) *a pápai mozdonyszín mozdonykerékpársüllyesztő berendezését is.* Jelenleg ugyanis — mert a lehetőségek kihasználása eddig háttérbe szorult — *túl sok a gépmenet Pápa és Celldömölk között.* Ha a süllyesztő működne és bizonyos alkatrészeket tárolhatnának Pápán, akkor a javítások nagy részét helyben is elvégezhetnék. A gőzösök személyzete azért is bizakodó, mert képesítésük a dieselekre is megvan már.

Váltás után...

— *S van persze egy-két Dáciánk, vagyis M43-as, román gyártmányú dieselmozdonyunk* — újságolják.

— Nekem pedig egy Rigamopedem — tréfálkozik Farkas Károly, majd komolyra fordítva a szót, átadja a szolgálatot Till Mihálynak: — *Jelentem, hogy a 8191-es tolató tehervonat három óra késéssel ment el Csornára, ezért önköltségben lcváltó személyzetet kell utána küldeni...*

Aztán felpattan a mopedjére, s elrobog haza, a Pápától nyolc kilométerre levő Nagyacsádra. Az állomáson pedig a gőzösök johogása jelzi az éjszakai szolgálat megkezdését.

Kovács József

Tisztavatás Győrben

Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet

A hagyományos tisztavató ünnepséget július 7-én szombaton délelőtt Győrött rendezték meg. A vasútállomás előtti téren tartott díszünnepségen részt vett *Korom Mihály*, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának titkára; *Szekér Gyula*, a Minisztertanács elnökhelyettese; *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter; *Kovács Antal*, az MSZMP Központi Bizottságának osztályvezetője; *Háry Béla*, az MSZMP Győr-Sopron megyei Bizottságának első titkára; *Urbán Lajos* államtitkár; *Koszorús Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára; valamint a vasút, Győr-Sopron megye és Győr város sok vezető személyisége.

A vendégek megérkezése után a vasútállomás indulási csarnokában felavatták az egykori közlekedési miniszter — *Baross Gábor* — mellszobrát. A szobrot Győr állomás vasutas helytörténészei kutatták fel és a városi tanács restauráltatta. Baross Gábor munkásságát *Módos Dezsőné*, Győr város tanácsának elnökhelyettese méltatta, majd átadta a szobrot a vasutasságnak. Az alkotást *Kiss Károly*, a MÁV Budapesti Igazgatóságának vezetője vette át.

Ezt követően az elnökség elfoglalta a helyét az állomás előtti téren felállított díszemelvényen, majd a katonazenekar hangjaira felvonultak az avatásra váró vasúti tisztek, elhelyezkedtek a családtagok és Győr város lakosai, hogy tanúi legyenek a díszünnepségnek és a tisztavatásnak. Sokan az ország keleti feléből érkeztek — *feleségek, férjek, szülők és más hozzátartozók* —, hogy az ünnepélyes pillanatokban együtt lehessenek a MÁV új vasúti tisztjeivel.

Dr. Kun Dezső, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója köszöntötte a vendégeket, az avatásra váró tiszteket ,az ünnepség valamennyi résztvevőjét. *Elmondta, hogy az intézet 240 magasabb szaktudással rendelkező hallgató útrabocsátásával járul hozzá a vasúti szállítási feladatok maradéktalan ellátásához.* A felépítményi és híd, a mozdonyszolgálati, a műszaki kocsiszolgálati, a forgalmi és a kereskedelmi tagozatokon most végzett tisztek összevont tanulmányi átlageredménye 3,54 volt. A sikeres vizsgák alapján a MÁV vezérigazgatója *47 hallgatót tisztté, 104-et főtisztté, 60-at intézővé, 21-et főintézővé és 3-at felügyelővé nevezett ki.* A Győr-Sopron—Ebenfurti Vasút vezérigazgatójának utasítása alapján egy hallgató tiszti, négy pedig főtiszti kinevezést kapott. Az intézet igazgatójának üdvözlő szavai után *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet.

— Köszöntöm Győr városából az ország közel 8 ezer kilométeres vasúthálózatának többezer szolgálati helyén dolgozó vasutasainkat, akik nagy felelősséggel látják el feladataikat. Ma is, mint mindennap sokszáz vonat szállítja az utasok ezreit, a népgazdaság működéséhez szükséges áruk százezer tonnáit — mondotta többek között a vezérigazgató.

Köszöntöm a vasutasok hozzátartozóit, a feleségeket, a szülőket, akik vasutast neveltek gyermekeikből. Köszöntöm a vasutasnap alkalmából a több mint 100 ezer nyugdíjas vasutast, akik a tisztességes munka után megérdemelt pihenésük közben is féltő gonddal, vasutas szívvel kísérik figyelemmel az utódok munkáját, akik velünk örülnek, ha sikereket érünk el és akik gondjainkat is magukénak érzik.

A következőkben arról szólt, hogy a vasúti közlekedés jelentőségének és a vasutasok munkájának társadalmi elismerése jutott kifejezésre a párt és népköztársaságunk kormányának abban a határozatában, amely minden év júliusának második vasárnapját a vasutasok napjává nyilvánította. Ezt követően a vasút eredményeiről, gondjairól és az előttünk álló feladatokról beszélt.

— Az elmúlt esztendőben és ez év első felében — mint azt pártunk Központi Bizottsága a legutóbbi ülésén is megállapította — *a közlekedés „nagy erőfeszítések árán alapvetően teljesítette feladatát.”* Ez vonatkozik a vasútra is, hiszen a népgazdaság szállítási teljesítményeinek több mint fele a vasút munkájából származik. Naponta közel 850 ezer utast szállítottunk, kielégítve a munkábajárással, az örvendetesen növekvő belföldi és külföldi turizmussal kapcsolatos utazási szükségleteket. *Sajnos, nem tudtunk minden tekintetben eleget tenni a pontosság, a kényelem és a tisztaság jogos igényének.* Árufuvarozási feladatainkat nem minden zökkenő nélkül, sőt időközönként csak nagy nehézségek leküzdésével tudtuk teljesíteni. Ebben — a vasúti munkában is meglévő hiányosságok mellett — mindenekelőtt a vasút szűkös szállítóképessége játszik szerepet. Nem tudtuk kielégíteni az időszakonként — *főleg a negyedévek és az év végén jelentkező csúcsigényeket.* A vasút a műszaki felszereltség és a technológia fejlesztése révén csak bizonyos mértékben tudja növelni a szállítóképességét. Ahol még tartalékok vannak — és nem is jelentéktelenek — az a fuvaroztató partnereink és a vasút szervezettebb, az igények és lehetőségek jobb összhangját biztosító együttműködés.'

A fogadalomtétel ünnepélyes pillanata
(Tóth Gyula felvétele, MTI)

Ezután arról beszélt a vezérigazgató, hogy az utóbbi években végbement változás, nagyarányú fejlődés következtében ismét megnövekedett a vasút jelentősége. A modern, villamos üzemre átállított vasút gazdaságos energiahasznosítása, az olajbázistól való függetlensége, a kedvező környezetvédelmi sajátosságai, a teljesítményekhez viszonyított alacsony munkaerő-igényessége, nagyfokú biztonsága és szállítóképessége hosszú évtizedekre biztosítják a jövőjét itthon és nemzetközi vonatkozásban egyaránt. Rátérve az előttünk álló feladatokra, így folytatta:

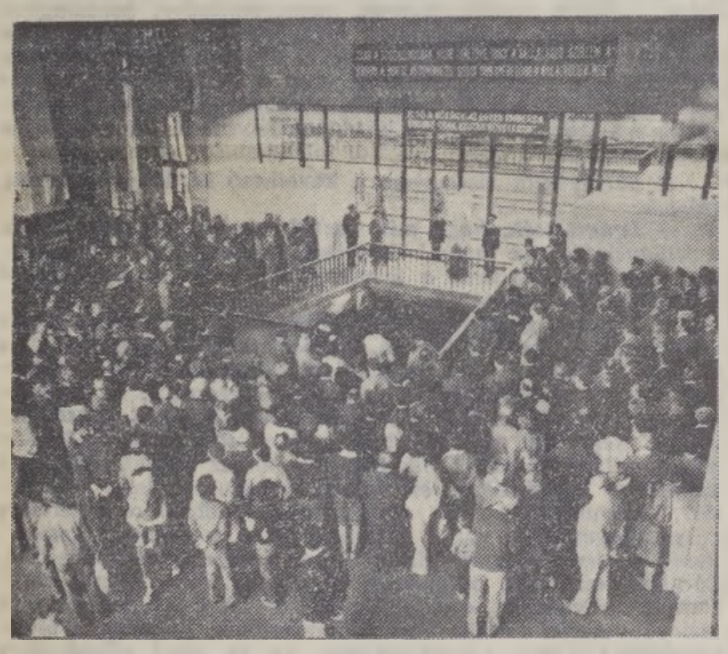
— Ebben az esztendőben mintegy 135—136 millió tonna áru elszállítását kell biztosítanunk — és mint az már látható — igen nehéz őszi forgalomra kell felkészülnünk. A legnagyobb gondossággal kell teljesítenünk a mezőgazdaság szállítási igényeit is, hogy a kedvezőtlen időjárás miatti veszteségeket ne súlyosbítsák a késedelmes szállítások. A mezőgazdasági betakarítási munkákkal, az ipar és a kereskedelem, külkereskedelem éves terveinek teljesítésével kapcsolatos szállítások olyan igényeket támasztanak, amelyek csak céltudatos üzem- és munkaszervezéssel, nem egyszer berendezéseink túlzott igénybevételével, és a vasutasok még intenzívebb munkájával elégíthetők ki.

Beszéde befejező részében a vezérigazgató a felavatandó tiszteket köszöntötte:

— Az elmúlt másfél esztendő alatt Önök szorgalmas munkával elsajátították azokat az ismereteket tudnivalókat, amelyeket képességeikkel, akaraterejükkel ötvözve eredményesen fognak gyümölcsöztetni országunk, társadalmunk, a vasút javára és természetesen a maguk hasznára. Bizunk abban, hogy a vasutasok nagy családjában megtalálják helyüket, s idősebb munkatársaikkal vállvetve a jó vasutas hagyományokhoz méltó, eredményes munkát végeznek. Megköszönöm eddigi munkájukat, tanáraik fáradozását és a további feladataik elvégzéséhez jó egészséget és sok sikert kívánok! Ezennel államvasúti tisztekké avatom Önöket.

A beszédet követően a vasúti tisztek fogadalmat tettek, majd díszmenetben vonultak el a dísztribün előtt. Az elnökség tagjai felállva, tapssal köszöntötték — csakúgy, mint az ünnepség közönsége — a vasút új tisztjeit.

Kőhidi László



A győri pályaudvaron ünnepélyesen leleplezték Baross Gábor mellszobrát

BARTÓK MARGIT:

A Rákóczi brigád mindenese

Amikor Vámosgyörkön a MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett szocialista brigádot kerestem, az állomásfőnök *Bartók Margithoz* küldött a kereskedelmi főnökségre:

— Ő a brigád mindenese, a legpontosabb információt tőle kaphatja a Rákóczi brigádról. Nála van a brigádnapló is.

Bartók Margit körzeti visszkereső az állomáson. A Rákóczi brigád helyettes vezetője. Mivel nappalos beosztása van, hozzá fut be minden kérés, észrevétel a brigádtagoktól. Még a főnökök is csak neki szólnak, ha baj van valamelyik brigádtaggal, hogy beszéljen vele és bírja jobb belátásra.

A szobájában gyakran cseng a telefon. Ezúttal a brigádvezető, *Fodor Sándor* árupénztáros hívta a körzeti iparteleprő́l, hogy megérdeklődje, mikor lesz a raktárfestés.

— Már minden itt van. A lányok beszerezték Gyöngyösön a festéket, csak létrát kell hozni.

A brigád mindenese elmondta, hogy társadalmi munkában igyekeznek szebbé tenni a munkahelyüket. Ők végezték el a parkosítást és a rakodóterület sártalanítását is a *Béke brigáddal*. Náluk szinte mindennapos a társadalmi munka. A községi óvodát is segítik. Játékokat, focikapukat, kis ping-pong asztalt csináltak a kicsiknek, akik egy-egy ünnepi alkalommal műsort adnak a vasutasoknak. Nemrég például az egyik brigádtag — *Rai Kálmán* raktárnok — nyugdíjasbúcsúztatására készültek. Megérdemelte, hogy szép ünnepséget rendezzenek a tiszteletére, hiszen 40 évet dolgozott a vasútnál.

A brigád 1960-ban alakult a kereskedelmi főnökségen. Nyolc raktárnok, három árupénztáros és egy kereskedelmi hivatalnok alkotja a kollektívát, amely 1976-ban lett „aranykoszorús”. A következő évben elnyerték a *MÁV Kiváló Brigádja* címet.

— Huszonöt éve vagyok a vasútnál, de csak négy éve dolgozom szocialista brigádban — mondja. *— Először csak a naplót vezettem, majd én lettem a brigádvezető helyettese, sőt a közösség mindenese, mert reggeltől estig itt vagyok a munkahelyemen, s engem mindenki megtalálhat.*

A brigád 1979-re vállalta, hogy a szállítási tonnatervet 102 százalékra teljesítik. A kocsitartózkodási időt 8,2 százalékra csökkentik és munkájuk hibaszázaléka nem lehet több 0,75 százaléknál.

Bartók Margit nemcsak brigádvezető-helyettes, hanem szakszervezeti szemináriumot is vezet. A *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyamra a brigádjának tagságán kívül rendszeresen eljárt a *Zrínyi Ilona* és az *Előre* kocsitakarító brigád is.

A politikai oktatáson kívül az időszakos kereskedelmi vizsgákon is jól szerepeltek a Rákóczi brigád tagjai. Az átlageredményük kereken 4-es. Igyekszenek szakmai tudásukat másoknak is átadni. A Béke brigádból például *Farkas Lászlóné* árupénztárosi tanfolyamra jár, s a Rákóczi brigád vállalta, hogy segít neki a vizsgára való felkészülésben.

Margitka szervezi a beteglátogatást is, Többek között rendszeresen látogatják *Bernáth Lászlónét*, aki váltótisztító volt és néhány évvel ezelőtt mindkét lábát elvágta a vonat. Most tíz mázsa fát küldött neki a brigád.

K. L.

Ha elérkezik a pihenés ideje

A vasutat nehéz lesz elfelejteni

A ceglédi vasútállomás forgalmi irodája mellett izgatott utasok toporognak. Egy férfi hangosan zúgolódik, mert a családjával együtt lekésték a csatlakozó vonatot. *Marton Mihály* külsős forgalmi szolgálattevő higgadtan válaszolgat a kérdésekre, de az utasokat láthatóan ez nem vigasztalja.

— Sajnos a pályakorszerűsítések miatt sok a vágányzár, emiatt késnek a vonatok. Hiába magyarázzuk ezt az utasoknak — ők pontos szolgáltatást várnak. Nekik van igazuk — mondja Marton Mihály az irodában.

1947. óta vasutas. A családban már hagyománynak számított ez a foglalkozás. Kocsifelíró, majd térmester lett Cegléden. Az állomás korszerűsítése után ktg-s tisztként dolgozott tovább.

— Szolgálatba lépésem óta tagja vagyok a szakszervezetnek — folytatja. — *Fiatal* koromban a ceglédi vasutasban *futballoztam, ezért elsősorban a tömegsport szervezése terén vállaltam társadalmi munkát.*

Marton Mihály hamarosan nyugdíjba vonul.

— Gondolt-e már arra, mi lesz a vasút nélkül?

— Szabad időmben most is szívesen kertészkedem, a ceglédi családi házánál. Ha nyugdíjas leszek, több idő jut az unokákra is. A vasutat nem lesz könnyű elfelejteni. *Foglalkoztat az a gondolat, hogy nyugdíjasként munkát vállalok itt, ha az állomás vezetői is egyetértenek ezzel.*

O. K.

Megállják a helyüket bármilyen poszton

Hatvan állomás *József Attila* forgalmi szocialista brigádjára — *Tóth János*, a szakszervezeti bizottság titkára szerint — mindig lehet számítani. Bizonyítja ezt a nemrég átadott MÁV Kiváló brigádja kitüntetés is. *Nagy Imre* 1976 óta vezeti a brigádot. A XXII-es őrhelyen találkozunk a fiatal váltókezelővel. Ő és a brigád néhány tagja kocsimesteri, tolatásvezetői, kocsirendezői és vezető váltókezelői munkát is elláthat. *Univerzális emberek.*

— Nagy gond a munkaerőhiány — magyarázza Nagy Imre. *— Nekem például az elmúlt hónapban 62 túlórám volt, de tavaly még több volt a gondunk. A pályakorszerűsítés miatt ugyanis gyakori volt a vágányzár. Ez különösen a tehervonatok menetrendszerűségét akadályozta.*

A brigád tagjai többnyire vidékről járnak dolgozni. Igazolatlan távollét, késés miatt tavaly senkit sem kellett figyelmeztetni. Pár évvel ezelőtt még nem lehetett elmondani ugyanezt, mert előfordult, hogy néhányan egyikét nappal megtoldották a szabadságukat. A kollektíva fegyelmező, nevelő munkája azonban eredményes volt.

— A sok túlóra és a nehéz szolgálat ellenére azért szakítunk időt a társadalmi munkára is — folytatja. *— Tavaly 525 órát dolgoztunk így, általában az éjszakai szolgálatok után. Parkosítottunk, terepet egyengettünk, hulladékot gyűjtöttünk. Az idén vállaltuk, hogy segítjük a vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házának rendbehozatalát. A vasutas brigádok társadalmi munkája révén 60—80 ezer forintot lehet megtakaritani.*

A brigád 17 tagja részt vesz a különböző szintű politikai oktatásokon, van, aki segédtiszti és tiszti tanfolyamra jár. Nagy Imre például ebben az évben érettségizett, és ő is a segédtiszti tanfolyamra pályázik.

— A József Attila brigádba nem könnyű új tagként bejutni — mondja *Balázs József* belső ellenőr, aki a brigád patrónusa. *— Ha újonc kerül a kollektívába, segítik a munkáját. Három hónap a próbaidő. Előfordult már olyan eset is, hogy egy évig mérlegelték, a jelentkező méltó-e a kollektíva bizalmára.*

kőhidi

Főnök, nem akar ebédelni?

Rákoshegy mind a személy, mind a teherforgalomban nagyfontosságú, naponta mintegy 170—180 vonat megy keresztül az állomáson. *László Mihály* állomásfőnökhöz ragyogóan tiszta várótermeken, forgalmi irodán át jutok be.

— Húsz emberrel dolgozom — mondja a 48. évében járó, Péterin lakó állomásfőnök. — Mindnyájan szakszervezeti tagok vagyunk; *Deák Ferencné* személyében agilis főbizalmit választottunk. Állomásunkon rendszeresek a gépcserék, a vonatfeloszlatások; a rákoshegyi TÜZÉP napi kocsiforgalma átlagosan 6—7, s a Kézműipar, a Rákosmezeje MTSZ kocsiforgalma ugyancsak nagy. Minden tekintetben szoros a kapcsolatunk, egymást megbecsüljük, s elégedettek vagyunk a vagonok kirakásával. Bármilyen probléma van, ha telefonon átszólnak, minden segítséget megadunk, ami tőlünk telik. Problémánk, hogy a IV. csoportba vagyunk sorolva, noha kértem az igazgatóság szociális és munkaügyi osztályától a III. csoportba sorolásunkat. Bízom abban, hogy kiérdemeljük.

A szakszervezettel közösen, jó szervező munkával megbirkózunk a feladatokkal. Kevés a váltókezelő, de egymást segítve ezt is orvosolják. Ha valaki távol van, gyakran az állomásfőnök helyettesíti munkatársát. Ugyanakkor a váltókezelőket a fékpróbára is kioktatták, s ha kell, ők meg ott segítenek.

— Főnök, nem akar ebédelni? Menjen már! — Délidőben a vasutasok gyakran szólnak be az irodába. Általában együtt ebédelnek, s ha késlekedik, hívják. Rákoshegyen a főnök munkatárs, a kollektíva egyik tagja, aki irányít, akinek parancsát el kell fogadni, s aki mindnyájukért felel. Vagyis nem „főnökösködő”, hanem önmagát is szigorúan beosztja szolgálatba: hétfőn, szerdán 15-től 23-ig, a többi napokon 7-től 13 óráig forgalmi szolgálattevő feladatot is ellát.

— Ezt az utolsó, két pénteki napra eső szolgálatot nagyon szeretem — mondja. *— Ugyanis 27 évig forgalmi szolgálattevő voltam. Nincs annál szebb munkakör. Pedig mekkorát fejlődtünk azóta: mechanikusan működő sorompónk, meg integra dominó berendezésünk is van...*

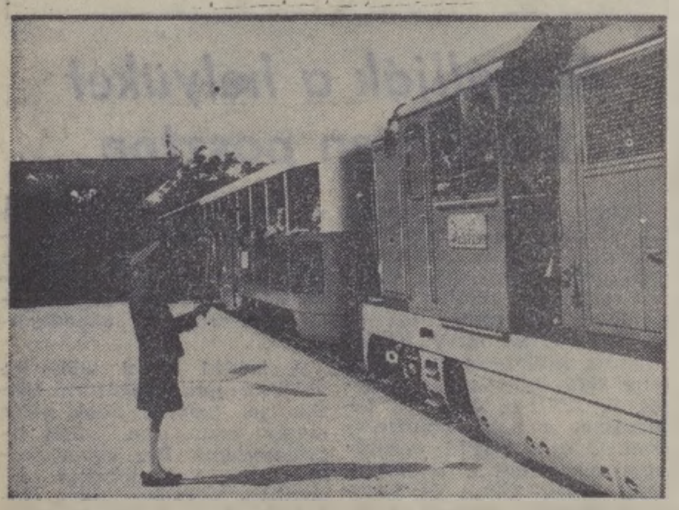
Dénes Géza

Az úttörővasúton megnőtt a forgalom

Megkezdődött a vakáció. Ilyenkor a hűvösvölgyi Úttörővasút forgalma is megduplázódik. Nyáron 120 úttörővasutas öltheti magára a megtisztelő egyenruhát, és gyakorolhatja ezt a szép hivatást. Június 15-én újabb létesítményekkel gazdagodott az úttörővasút. Hűvösvölgy állomáson átadták a táborozásra kiválóan alkalmas tíz faházat és a hozzá tartozó szociális létesítményt, amelyet a jobbparti épületfenntartó főnökség készített.

Sok dolga van a forgalmi szolgálattevőnek. A szolgálati napló vezetése sem „gyerekjáték"

Jegyváltás Ságvári-liget állomáson. Vasárnaponként több ezer forint a bevétel



Szabad a pálya. Indulhat a kirándulókkal zsúfolt vonat

A táborozó diákok megbeszélik a délutáni programot

(Óvári Árpád képriportja)

Névadó ünnepség Salgótarjánban

Salgótarján állomás társadalmi szervezetei a közelmúltban tizenkettes névadó ünnepséget rendeztek, amelyen megjelentek az állomás vezetői is. A társadalmi szervezetek képviselői a kicsiknek és szüleiknek ajándékokkal kedveskedtek.

Megjegyezzük:

„Lestoppoltak" egy vonatot

Május 23-án a 413-as számú személyvonatot továbbítottam Miskolcról a Keleti pályaudvarra. Aszódot elhagyva nyolcvan kilométeres sebességgel haladtam *Gödöllő* felé. Amikor az állomás forgalmi kitérőjéhez értem, a forgalmista kiugrott az ajtón és megállj jelzést adott. *Gyorsfékkel azonnal megállítottam a szerelvényt. Láttam, hogy az őrhelyről egy civilruhás férfi szaladt a vonathoz, és felszállt, majd a forgalmista engedélyt adott az indulásra.* A szokatlan esetet mozdonyrádión jelentettem a menetirányítónak, majd a vonatvezető a menetlevélbe is beírta a rendkívüli megállást.

Azon a napon közfeltűnést keltő baleset történt a vonalon, ezért egy vágányon bonyolódott a forgalom, sok vonat késett. *Csodálom a forgalmi szolgálattevő bátorságát, hogy ennek ellenére valaki kedvéért „lestoppol" egy 400 tonnás, nyolcvan kilométeres sebességgel haladó személyvonatot.* Nekünk, mozdonyvezetőknek a lelkünkre kötik az energiatakarékosságot, versenyezünk, hogy ki tud gazdaságosabban közlekedni, mások pedig semmibe veszik ezt.

Egy zsúfolt személyvonat gyorsfékkel való megállítása balesetveszélyes is. Egy forgalmi szolgálattevőnek erre is gondolnia kellene!

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

Egyetértünk a mozdonyvezető panaszával, gondolkodásra serkentő megjegyzéseivel. Nem tudjuk pontosan, hogy kinek a kedvéért kellett gyorsfékkel megállítani a szerelvényt, hiszen menetrend szerint, megállásra nem kötelezett személy, vagy gyorsvonatot — forgalmi ok, baleset vagy életveszély kivételével — senki sem kényszeríthet megállásra. Eszünkbe jut erről egy figyelmeztető tábla szövege. A személykocsik vészfékjei fölött olvasható: *„Ha valaki indokolatlanul meghúzza, büntetést fizet!"*

Érdemes lenne az illetékeseknek megvizsgálni: *indokolt volt-e az egyelőre titokzatos civilruhás utas feltűnést keltő, rendkívül drága és sok bosszúságot okozó utazása a 413-ason? Ha nem, valakinek fizetnie kellene!*

(A szerkesztőség)

Cikkünk nyomán

Pályafelügyeleti munkára a jövőben is szükség lesz

Lapunk május 5. számában *„Átszervezés — kérdőjelekkel"* címmel *Borka Gyula* főpályamesternek a pályafenntartási szolgálat korszerűsítésével kapcsolatos észrevételeit közöltük. Cikkünkre *dr. Telek János*, a Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási szakosztályának vezetője válaszolt.

„A pályafenntartási szakszolgálat átszervezése során a személyzet létszám szerinti átszervezését nem vettük figyelembe. A nyílt vonalon a pályaszemélyzet munkáját a D—I-es számú utasítás szabályozza. A pályaőrök felügyeleti tevékenységet tehát kötelesek a D—1-es utasítás II. fejezetében előírtak szerint végezni. A pályaszemélyzet ennek alapján más szolgálati ághoz nem tartozhat. *Gyakran előfordul, hogy pályaőreink balesetet háritanak el közlekedő vonatoknál, útátjáróknál.* Ez a tevékenység a nyílt vonalon a pályaszemélyzet utasítás szerint végzett munkájától, éber pályafelügyeleti tevékenységtől függ.

A biztosítóberendezések széles körű alkalmazása következtében a térközőrök, vonatjelentő- és sorompóőrök száma fokozatosan csökken. Ez azonban a pályafelügyeleti feladatokat nem csökkenti. Remélhető azonban, hogy a dinamikus gépesítés és az országos pályarekonstrukció kedvezően befolyásolja majd az egész pályafenntartási szolgálat ellátását."

Dr. Telek János
szakosztályvezető

Család és hivatás

Kismama-találkozó Záhonyban

A virágokkal feldíszített asztalokon különböző márkájú colák, sütemények... Körülöttük kismamák és gyerekek ülnek.

A nőbizottság, valamint a gazdasági és társadalmi szervek június 25-én első ízben rendezték meg Záhonyban az állomás létszámából GYES-en lévő kismamák találkozóját.

Gál Sándor — Záhony állomás kereskedelmi főnöke — köszöntője után a kismamák elmondták, hogyan telnek napjaik, mit csinálnak otthon? Vannak, akik érettségiztek a GYES-en lévő idő alatt, sokan a tisztképzőt akarják elvégezni. Sajnálkozva vették tudomásul, hogy nagyon kevés embert tudnak beiskolázni tisztképzőre, levelező tagozaton.

Sipos István állomásfőnök helyettes rövid tájékoztatót adott Záhony és körzete fejlesztéséről, valamint az üzemfőnökségi szervezésről és annak hatásairól.

— Örömömre szolgált — mondta többek között a helyettes főnök —, hogy sokan jöttek el a kismama találkozóra. Kívánom, jövőre még nagyobb létszámmal jelenjenek meg, annál is inkább, mert a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben szeretnénk hagyományossá tenni ezt a találkozót.

A kismamák részéről felmerülő, főleg a szociális ellátással kapcsolatos kérdésekre *Treszka Zoltán*, az állomás szb titkára válaszolt.

A kérdésekre adott válaszok után megkezdődött az egymás közötti társalgás: *divatról, kirándulásokról, családtervezésről...* Kávézás közben már igazi családias hangulat alakult ki. Közkedvelt számok csendültek fel hanglemezekről. Már alkonyodott, amikor kiürült a nagyterem. Búcsúzáskor a szervezők — akik mindent megtettek azért, hogy ez a délután kellemesen szép legyen —, elégedett, boldog mosollyal mondták egymásnak: *megérte* a fáradságot.

Pokol Valéria

Nyékládháza:

Bányakavics irányvonatokkal

Nyékládháza állomáson június 11-én adták fel az egymilliomodik tonna árut. Ennek kilencven százaléka kavics volt. Legnagyobb részét irányvonatokkal — 632-vel — továbbították rendeltetési helyére. Az állomás idei terve egy millió 700 ezer tonna áru elszállítása.

Másokat jól informálni csak jól tájékozott ember képes

A vasutasok szakszervezete országos információs hálózatából, csaknem hatvanan vettek részt a június 27-én megrendezett információs értekezleten. Meghívottként jelen volt 26 alapszervezet szb-titkára. Az egész napos tanácskozás jó alkalom volt arra, hogy a vasutas közvélemény, közhangulat feltárásában közreműködő társadalmi aktivisták és függetlenített funkcionáriusok, az információs-tájékoztatási munka módszereiről, az eredményességet befolyásoló tényezőkről tapasztalatokat cseréljenek.

A központi értékelő, elemző, feladatmegjelölő megállapítások után, a hozzászólásokból jól érzékelhetően kitűnt az a politikai felelősségérzet, amellyel az információs munkát végzik. Az elhangzott véleménycserék azt mutatták, hogy mind többen ismerik fel helyesen a hangulati jelzések folyamatos, kollektív gyűjtésének szükségességét, amely alapvetően meghatározza a jelentések tartalmát. A felszólaló szb-titkárok elmondották: *az alapszervezetekben egyre inkább arra törekednek, hogy az információs felelős személyének körültekintő kiválasztása mellett, az egyszemélyes véleménynyilvánítás helyett, széles körű tájékozódással, valóban közhangulat-feltárást végezzenek.*

A munkahelyre jellemző általános hangulati elemek bemutatásában sokat segíthetnek a gazdasági és mozgalmi vezetők is, ha az információfelelősök részére maximálisan biztosítják a tájékozódási lehetőséget, a dolgozókkal való közvetlen kapcsolattartást. *Másokat megfelelő módon informálni ugyanis csak a jól tájékozott ember képes.*

Az a tapasztalat, hogy, ha sikerül elintézni valamit a dolgozók érdekében, javul az információs munka is. Az emberek szívesebben mondanak véleményt, ha látják, hogy odafigyelnek és észrevételeik nyomán intézkednek.

A megbeszélésen sok szó esett a vasút gazdasági munkájáról, a hatékonyabb munka követelményeinek megértéséről, betartásáról. Az aktuális témában, *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes adott közvetlen hangú tájékoztatást az információs értekezlet résztvevőinek. A gazdasági feladatok legfontosabb mutatóinak ismertetéséből a jelenlevők képet alkothattak a tervteljesítéssel kapcsolatos országos jellegű, általános összefüggésekről, központi állásfoglalásról, intézkedésről.

(Pálinkás)

Kitüntetés

Az Elnöki Tanács *dr. Pásztor Pálnak*, a miskolci vasútigazgatóság vezetőjének, nyugalomba vonulása alkalmából, a vasút érdekében végzett, több évtizedes eredményes munkája elismeréséül a *Munka Érdemrend* arany fokozatát adományozta. A kitüntetést *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter adta át.

Pályázati felhívás

A gazdaságos és hatékony termelés a biztonsági előírásokat kielégítő munkafeltételek megteremtésével összhangban valósulhat meg. Tapasztalatok bizonyítják, ahol a vezetés a termelés irányításával, szervezésével egyidejűleg rendszeresen foglalkozik a munkavédelemmel, ahol a munkavédelmi előírások megtartása, a védőeszközök, berendezések rendeltetésszerű használata az ellenőrzés középpontjában áll, ott a termelés mennyiségi és minőségi mutatói folyamatosan emelkednek.

A pályázóktól elsősorban a következő kérdésekre várunk választ:

— *Ismertessék, hogy mit tesznek annak érdekében, hogy a felügyeletük alá tartozó üzemben, munkahelyen a dolgozók biztonságosan végezzék a termelőmunkát, a munkahelyeket rend, tisztaság jellemezze.*

— Hogyan győződnek meg arról, hogy a dolgozók a távollétükben is *betartják-e az előírásokat?* Mit tesznek, ha az utasítás figyelmen kívül hagyásával veszélyes munkát végeznek, vagy az előírásokat sorozatosan megszegik; *ha indokolatlanul, engedély nélkül elhagyják a munkahelyet, ittasan jelennek meg vagy munkaidőben fogyasztottak italt?* A fegyelmezés milyen eszközeit alkalmazzák, ehhez milyen segítséget kapnak az aktivistáktól, szocialista brigádoktól, felső vezetőktől? Véleményük szerint a vállalati ellenőrzés rendszerében milyen jelentősége van a munkavédelmi szemlének? Ismertessék a szemlére való felkészülés és az ellenőrzés módszerét. Tárgyak, eszközök, berendezések ellenőrzését végzik vagy komplex ellenőrzést, értékelik-e és hogyan a felügyeletük alá tartozó vezetők munkavédelmi kérdésekkel összefüggő tevékenységét? *Van-e következménye, ha az előző ellenőrzésen feltárt hiányosságot nem szüntetik meg, illetve ismételten azonos hiányosságokat tapasztalnak?*

— A hatáskörüket meghaladó kérdésekben hogyan intézkednek, a felső vezetőktől kapnak-e megfelelő segítséget?

— Milyen eszközökkel segítik a munkavédelmi oktatások színvonalas megtartását (film, dia, szemléltető tárgyak stb.)? Új dolgozók munkába állításánál milyen módszerrel győződnek meg arról, hogy az adott munkakör betöltéséhez szükséges szakmai, munkavédelmi ismeretekkel a dolgozók rendelkeznek-e? Mit tesznek, ha a dolgozó a vállalat által kijelölt vizsgabizottság előtt vizsgát tett és azt megfelelőnek tartották, de az Önök által támasztott követelményeket a dolgozó ismeretei nem elégítik ki?

— *Gyakorlati tapasztalataik szerint milyen tényezők gátolják a baleset tényleges okának feltárását*, az azonos jellegű balesetek megelőzését szolgáló intézkedések megtételét?

— *Milyen segítséget kapnak munkájukhoz a vállalati felső gazdasági vezetőktől, szakszervezeti szervektől, aktivistáktól, munkáskollektivváktól?* Milyen lehetőségük van az erkölcsi, anyagi ösztönzésre, milyen joguk van a felelősségrevonásra? A vállalat vezetői az Önök tevékenységének értékelésénél milyen tényezőket vesznek figyelembe? Szerepel-e ebben és milyen súllyal az Önök munkavédelmi tevékenysége?

A pályázatok terjedelme kötetlen, kérjük azokat lehetőleg legépelve, 3 példányban beküldeni a következő címre: SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézet tájékoztatási és propaganda osztály. 1021 Budapest, Ötvös János u. 1—3. Beküldési határidő: *1979. november 30.*

A beérkező pályázatokat szakbizottságok értékelik. Az arra alkalmas tanulmányokat, módszertani leírásokat publikáljuk, a közlési jogot fenntartjuk magunknak. A központi és helyi célkitűzések megvalósítását kívánjuk elősegíteni azzal, hogy a széles körben alkalmazható és eredményeket hozó munkamódszereket és tapasztalatokat eljuttatjuk a termelés vezetőihez, irányítókhoz, szervezőkhöz, aktivistákhoz.

I. díj: 6000 Ft
II. díj: 5000 Ft
III. díj: 4000 Ft
IV. díj: 3000 Ft
V. díj: 2000 Ft

További díjak: vásárlási utalványok. *A pályázat eredményhirdetésére 1980 első negyedévében kerül sor.*

SZOT munkavédelmi osztály

RAY BUCKTON FŐTITKÁR:

Magyarországi látogatásunk is kapcsolataink elmélyítését szolgálja

Vezetőszintű angol vasutasszakszervezeti delegáció járt hazánkban

Szakszervezetünk vendégeként július 3-tól 10-ig hazánkban tartózkodott a brit mozdonyvezetők, mozdonyfűtők és segédkezelők szakszervezetének vezető szintű delegációja. A *Ray Buckton* főtitkár vezette delegáció tagja volt: *W. H. Ronksley* VB-elnök, *E. W. Miles*, VB-tag és *Mrs. B. Buckton*, a főtitkár felesége.

Az angol delegáció és szakszervezetünk vezetőinek megbeszélése (Laczkó Ildikó felvétele)

A látogatás célja a magyar szakszervezetek, ezen belül a vasutasszakszervezet tevékenységének a tanulmányozása, a vasutasok kulturális, szociális- és sportigényeit szolgáló létesítmények megismerése volt. A delegáció tagjait július 3-án fogadta *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára és kölcsönösen tájékozódtak egymás munkájáról, valamint aktuális, a vasutasszakszervezeteket foglalkoztató kérdésekről.

Az angol vendégek magyarországi tartózkodásuk alatt ellátogattak többek között Miskolcra. Elkísérte a vendégeket *Koszorús Ferenc* főtitkár és *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes is. Jártak az igazgatóságon és a vontatási főnökségen, ahol *Hernádi István*, az igazgatóság helyettes vezetője ismertette a vontatási főnökség eredményeit, műszaki fejlődésének történetét.

A vendégek másnap az *Északi Járműjavító Üzembe* látogattak, ahol társadalmi és gazdasági vezetőkkel, szakszervezeti aktivistákkal cserélték ki tapasztalataikat. A programban szerepelt a *Budakeszi MÁV-szanatórium* szociális létesítményének a megtekintése és funkciójának megismerése is. Július 5-én pedig a delegáció tagjai a központi vezetőség osztályvezetőivel, az apparátus néhány munkatársával és a területi bizottságok titkáraival találkozott a vasutasszakszervezet székházában. *Ray Buckton*, a delegáció vezetője előbb rövid tájékoztatót tartott a brit mozdonyvezetők szakszervezetének munkájáról, majd kérdésekre válaszolt.

Mint mondotta, Nagy-Britanniában a szakszervezetek felépítése eltér a magyar szakszervezetekétől. A brit vasutaknál például 15 szakszervezet működik. *A mozdonyvezetők, mozdonyfűtők és segédkezelők szakszervezete jövőre ünnepli megalakulásának 100. évfordulóját.* Évszázados múltjával, s haladó politikájával nagy tekintélyt vívott ki magának a többi vasutasszakszervezet között. *Taglétszáma 30 ezer.*

Angliában sajátos problémákkal küzdenek. Nem egyszer nagy harcokat kell megvívniuk választóik, a mozdonyvezetők, fűtők és segédkezelők jogaiért. Különösen élesedik a harc azóta, hogy a konzervatívok kerültek hatalomra.

Ray Buckton rövid bevezetője után sorra válaszolt a feltett kérdésekre. A nemzetközi szakszervezeti központok közötti együttműködési lehetőségekről a következőket mondotta:

— *Úgy érzem nagyon nehéz időszak előtt állunk, mert az együttműködés kialakítását illetően a nyugati szakszervezeti központok nem egységesek.* Véleményem szerint *nagy lépést jelentene, ha sikerülne egy nemzetközi szakszervezeti csúcstalálkozót létrehozni.* Mi az együttműködés, a kapcsolatok bővítése mellett szállunk síkra, s ezt képviseljük a nemzetközi szervezetekben is.

Arra a kérdésre, hogy hasznos lenne-e az európai közlekedési és szállítási szakszervezetek konferenciájának összehívása az európai kontinens országai közlekedéspolitikájának az érintett dolgozókra gyakorolt hatása megvitatására, így válaszolt:

— *Ez közel áll hozzánk, ezért egy ilyen tanácskozás összehívását mindenkor támogatjuk. Tisztában vagyunk azzal, hogy ha Európában szállítási politikát akarunk, ez nemcsak a Közös Piac ügye. Ennek kialakításában, az elvek megvitatásában más európai országok közlekedési és vasutasszakszervezeteit is meg kell hívni.*

Angliában milyen gondok jellemzik napjainkban a vállalkozók, az állam és a szakszervezetek egymáshoz való viszonyát? — hangzott egy újabb kérdés.

— *E tekintetben a konzervatív kormánnyal sokkal több problémánk van, mint a munkáspártival volt. Annál is inkább, mivel a mostani kormány leplezetlenül folytatja szakszervezet ellenes politikáját. Olyan törvényeket akarnak életbe léptetni, amelyek megtiltják a sztrájkot.* A mi szakszervezetünk is felhasznál minden lehetőséget arra, hogy fellépjünk a konzervatív kormány munkásellenes gazdaságpolitikai intézkedései ellen. *A sztrájkot csak végső esetben alkalmazzuk, de ha kikényszerítik, a jövőben is sztrájkolunk.*

Az utolsó kérdés így hangzott: milyennek ítéli meg a vasutasszakszervezetek közötti kétoldalú kapcsolatok alakulását? A kapcsolatoknak ez a formája mennyiben segíti elő a nemzetközi szervezetek közötti együttműködés javítását?

— *Rendkívül időszerűnek tartom. Az érintkezési pontok szaporodásával fokozatosan kialakulhatna egy egységes szakszervezeti központ, amely a világ valamennyi szervezett dolgozóját összefogná.* Mi fontosnak tartjuk a kétoldalú kapcsolatok ápolását is, mert ezen keresztül juthatunk el végső célunkhoz. Éppen ezért, keményen dolgozunk, hogy mielőbb megtaláljuk az együttműködés leghasznosabb formáit. Ezt a célkitűzést szolgálja delegációnk magyarországi látogatása is. *Nagyon fontos, hogy megismerjük egymást, megvitassuk a szakszervezetek közös problémáit, kicseréljük véleményünket és egyeztessük a béke érdekében* végzendő munkánkat. Ezt elvárják tőlünk a szervezett munkások, akiket képviselünk, s gyermekeink, akiknek a boldogabb jövőjéért küzdünk.

Visi Ferenc

Első helyezés az akadályversenyen

Budapesti vasutas fiatalok a szakszervezeti ifjúsági napokon

„A szakszervezetek tegyenek többet az ifjúság neveléséért, érdekeinek védelméért, pályakezdésének támogatásáért, a munkahelyi kollektívába való beilleszkedésének segítéséért, közéleti tevékenységének fejlesztéséért."

E gondolatok jegyében, az MSZMP KB ifjúságpolitikai határozata megvalósításának részeként rendezték meg június 11. és 17-e között a fővárosi szakszervezeti ifjúsági napokat.

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a KISZ Budapesti Bizottsága közös rendezésében lezajlott eseményein a többi szakmabeliekkel együtt a budapesti vasutas fiatalok is részt vettek.

A politikai, szakmai tanácskozások, vetélkedők, színhelye Budapest volt, míg a sportrendezvényeket, kultúrműsorokat a már hagyományossá vált, *háromnapos verőcemarosi program keretébe illesztették.* A politikai rendezvények közül élénk érdeklődés kísérte az ifjúság helyzetével kapcsolatos érdekvédelmi tanácskozást, a 30 év alatti bizalmiak és az ifjúsági brigádvezetők tanácskozását, ezenkívül az üzem és munkaszervezők vetélkedőjén, valamint a gyerekek című fotópályázaton is számos vasutas fiatal vett részt.

A vasutasok a verőcemarosi sportprogram keretében 2 labdarúgócsapattal, továbbá az akadályversenyen induló 2x5 fős csapattal szerepeltek. Egyénileg női tollaslabdába, női és férfi lövészetre is beneveztek.

A MÁV Hidépítési Főnökség 5 fős csapata első helyezést ért el az akadályversenyen. Jutalmul oklevelet és sportszereket kaptak, illetve a budapesti KISZ-bizottság serlegét is elnyerték. A női tollaslabda negyedik helyezettje ugyancsak a MÁV Hidépítési Főnökség egyik dolgozója, *Gellérfi Katalin* lett.

FERENCVÁROS:

Ünnepi nagygyűlés, sportversenyek, vidám gyermek- és esztrádműsor

Ferencvárosban is — a hagyományokhoz híven —, ünnepelték a 29. vasutasnapot. Július 8-án, vasárnap délelőtt kilenc órakor már megteltek vendégekkel a sportpálya közelében felállított sátrak és befutott a két személykocsiból álló gyermekvonat is.

Az iparművészek standjánál sok vásárló gyönyörködhetett az ízléses, hasznos alkotásokban

A Ferencvárosi Vasutas Sport Klub ízlésesen díszített csarnokában tíz órakor kezdődött az ünnepi nagygyűlés, amelyen jelen volt és az elnökségben foglalt helyet *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára, *Kiss Károly*, a budapesti igazgatóság vezetője és *Tihovszki István*, a budapesti területi bizottság helyettes titkára, valamint a csomópont gazdasági és társadalmi szervezeteinek vezetői.

A vendégeket *Móri László*, a ferencvárosi pft. főnökség szb-titkára üdvözölte, majd *Berendi Tibor*, az állomás Állami-díjas főnöke mondott ünnepi beszédet. Beszélt többek között a csomópont dolgozóinak munkájáról, megnövekedett feladatairól, a létszámhiány és a korszerűtlen technika okozta gondokról. Hangsúlyozta, hogy a belső tartalékok feltárásával, munkaerőátcsoportosítással, nagyobb fegyelemmel teljesíteni lehet a szállítási terveket.

Berendi Tibor ünnepi beszéde után, a csomópont szolgálati főnökségeinek vezetői *Kiváló dolgozó, Kiváló ifjú szakmunkás* kitüntetéseket és a *törzsgárda* jelvény különböző fokozatait adták át az arra érdemes vasutasoknak.

A nagygyűlés után a művelődési ház színháztermében megkezdődött a vidám gyermekprogram, amely sok érdeklődőt vonzott. Délután negyed kettőkor indult ferencvárosi körútjára a gyermekvonat, amelyen a kalauz nénik nem jegyet kértek, hanem szárnyaskerék-emblémával díszített sapkákat osztogattak. *Délután a gyűléstermében neves fővárosi színészek dallal, tánccal szórakoztatták a gyerekeket.*

Indul a gyermekvonat boldog kis utasaival

A felnőtteket is gazdag program, sok látnivaló várta az ünnepi nagygyűlés után. Volt többek között lövész-, asztalitenisz-, sakkverseny, és természetesen futballmérkőzés. A győztes csapatok díjat is kaptak. Az FVSK által erre az alkalomra kiírt tömegsport-kupát például *a központi felépítményvizsgáló főnökség nyerte.* A csomóponti KISZ-bizottság serlegét pedig *a vontatási főnökség* első és második csapatának ítélték oda.

Délután vidám esztrád műsoron szórakozhattak a vasutasnap résztvevői. Közreműködött többek között *Lehoczki Zsuzsa, Szegedi Molnár Géza* és *Karda Beáta.* Volt ezen kívül divatbemutató, repülőmodell-kiállítás és egyéb szórakozási lehetőség. A ferencvárosi vasutasnap táncmulatsággal ért véget.

Mármarosi Pál

A gazdag, vidám sportprogram egyik epizódja

Sok érdeklődő kereste fel a KISZ-sátort

Ajaki leánytánc, mikepércsi csárdás a török Akropol márvány színpadán

Törökországban vendégszerepelt a debreceni járműjavító Bocskai népitánc-együttese

Bergama: város az ázsiai Törökország nyugati részén, *Izmirtől* északra. Közelében találhatók az ókori görög *Pergamon* romjai. A város mögött emelkedő hegyet *Akropolnak* hívják, s az annak lábánál elterülő ókori színház ülőhelyeit félkör alakban a hegyoldalba vésték. A színpadot fehér márvány borítja. Ezen a pódiumon a közelmúltban több mint 10 000 néző előtt két alkalommal lépett fel a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem *Bocskai néptánc-együttese*, és az *ajaki leánytánccal, a mikepércsi csárdással, a jászi verbunkkal, a hortobágyi pásztortáncokkal* — szűnni nem akaró tapsvihar közepette — *óriási sikert aratott.*

Kérdezheti bárki, hogyan került a magyar vasutasok nagymúltú együttese az Égeitenger török partjainak közelébe. Nos, a megalakulástól eltelt 28 esztendő alatt a mintegy 60 tagú együttes eddig körülbelül tízszer vett részt külföldi vendégszereplésen és ez a legutóbbi „kirándulás" a SZÖVOSZ kulturális tervében szerepelt. Köztudott egyébként, hogy az együttes tánccsoportját — amely aktívan közreműködik a szövetkezeti mozgalom kulturális életében is — a debreceni *Általános Fogyasztási és Értékesítési Szövetkezet* anyagilag támogatja. Az erre vonatkozó közös megállapodás kezdettől fogva elősegítette együttesünk művészeti fejlődését, így nem volt véletlen az sem, hogy a néptáncegyüttesek 1978. évi országos minősítésén arany fokozatot, illetve harmadik helyezést értek el a debreceniek.

A törökországi fellépés színhelyén minden esztendőben megrendezik a *bergamai vásárt*, amely egyben kulturális esemény is. Olyankor a különböző tartományokból összeseregletnek a régi népviseletbe öltözött török táncosok, s az idén a külföldet köztük csak a Bocskai-együttes egyedül képviselte.

A híres esemény a szereplők karneválszerű felvonulásával kezdődött, majd Bergama főterén — az Atatürk téren — a város polgármestere üdvözölte a résztvevőket, megnyitva ezzel a fesztivált. Ami ezután következett — már ami a mieink sikerét illeti — szinte leírhatatlan. A nagyszerű bemutatkozás után a debreceniek számtalan meghívást kaptak a környező városokba, falvakba, s a hatnapos ott-tartózkodás során *tíz fellépésüket több mint ötvenezren tekintették meg.*

Büszkék vagyunk rá, hogy a Bocskai néptánc-együttes ez alkalommal török földön is bizonyította tudását, gazdag repertoárjából színvonalasan bemutatva a magyar népi folklór legszebb hagyományait. Mindebben jelentős érdeme van az együttes valamennyi tagjának, s elsősorban *Faggyas Árpád* művészeti vezetőnek, valamint a *Bari Ferenc* vezetésével működő hattagú népi zenekarnak.

Két városban összefogtak

Egyesült a Debreceni VSC és a Szolnoki MÁV az MTE-vel

Napjainkban az eredményesség, a hatékonyság növelése társadalmi igény a gazdasági életben. Ugyanez vonatkozik a sportra is. Ahhoz azonban, hogy eredményesebb legyen a sportmunka, szükség van az erők koncentrálására. Ez vonatkozik az anyagi erőkre, de a tehetségekkel való eredményesebb gazdálkodásra is.

Így volt ez két évvel ezelőtt Nyíregyházán, ahol több egyesület döntött úgy, hogy *Nyíregyházi Vasutas Spartacus* elnevezéssel egyesül. Az elmúlt két esztendő bebizonyította, hogy érdemes volt összefogni, hiszen a nyíregyházi sportolók azóta egyre többet hallatnak magukról. Az új nyíregyházi klub labdarúgó csapata például az NB II. keleti csoportjában sokáig versenyben volt a bajnoki cím megszerzéséért és végül a második helyen végzett. A közönség hamar elfelejtette, hogy melyik csapatnak szurkolt az egyesülés előtt. Most mindenki a Vasutas Spartacus sikereiért lelkesedik.

Bizonyára így lesz ez *Debrecenben* és *Szolnokon* is. A közelmúltban mindkét városban úgy dötöttek, hogy a DVSC és a Szolnoki MÁV egyesült a helyi MTE-vel.

Debrecenben még a bajnokság befejezése előtt bejelentették az egyesülést. Június 22-én megtartották a közgyűlést, ahol a fúzióról döntöttek. Az új sportegyesület neve: *Debreceni Munkás Vasutas Sport Club*. A közgyűlésen *Bartha Jánost* választották meg a klub elnökévé, az ügyvezetői elnöki tisztet pedig *Szombati András* látja el. A jövőben kék-sárga színekben szerepelnek az új sportegyesület versenyzői. A DMVSC-t a város, a megye és természetesen a vasutasok saját egyesületüknek tekintik. Az egyesüléssel megoldódtak a létesítmény gondok is. A klubnak 15 szakosztálya van és ezekben 1600-an sportolnak. *Most arra a legbüszkébbek, hogy a labdarúgók bejutottak az NB I-be.* A mérkőzéseiket a nagyerdei stadionban játsszák majd.

Egy héttel később — június 29-én — *Szolnokon* is úgy határoztak, hogy egyesítik az erőket. A Szolnoki MÁV 1910-ben alakult, tehát jövőre lett volna 70 éves. Hasonló tradíciókkal dicsekedhetett az MTE is, amely 1919-ben alakult és éppen most 60 esztendős. A közgyűlésen úgy döntöttek, hogy *Szolnoki MÁV—MTE* elnevezéssel szerepelnek a jövőben, piros-kék színekben. A járműjavító üzem igazgatóját — *Ambrus Jánost* —, választották meg elnöknek. *Dr. Soós István* és *Dr. Kuti György* mint társelnökök tevékenykednek. Az ügyvezető elnök *Hollóy Tamás* lett, a helyettese pedig *Pakai György*. Az új sportegyesület 14 szakosztályában közel 1300 sportoló versenyez. A szakosztályok közül „B" kategóriás az atlétikai, a kosárlabda, a vívó és a labdarúgó.

— *A legnagyobb előrelépési lehetősége az atlétikai szakosztálynak van* — mondotta *Árvai István*, az egyesület módszertani csoportjának vezetője —. *Ha az előző évek eredményeit tovább fokozzák, elérhetik az „A" kategóriás minősítést.*

A legtöbb gondot most — az MLSZ-nek és a szurkolóknak egyaránt —, a labdarúgók okozzák. A két NB II-es csapat egyesülésével ugyanis az NB II. keleti csoportjában eggyel csökkent a csapatok száma, így hétről hétre egy csapat szabadnapos lesz. A szurkolókat ez kevésbé izgatja, az viszont annál inkább, *hogy mikor lesz a városnak NB I-es csapata?* A most következő bajnokságban még nem számítanak arra, hogy bejutnak az NB I-be, de a törekvés az, hogy Szolnoknak egy-két éven belül legyen NB I-es csapata. Az edző *Himer István* lesz, a labdarúgó szakosztály vezetője pedig *Szekeres József*, a Szolnoki MÁV, majd a Tatabányai Bányász egykori játékosa. A mérkőzéseket egyelőre a Vésző utcában játsszák. A városi stadiont most gyeptéglázták és ha elkészül, ott is lehet majd mérkőzéseket rendezni. Bázisként a Vasutasok Szakszervezete mellett 35—40 vállalatot tarthatnak számon.

(kőhidi)

Román siker az Alföldy László sakkversenyen

Az Utasellátó Vállalat sportklubja — a Magyar Sakkszövetséggel közösen —, második alkalommal rendezte meg június 16. és július 2. között *az Alföldy László nemzetközi női sakkemlékversenyt*. Ez a találkozó nemcsak a nemzetközi kapcsolatok elmélyítését szolgálja, hanem alkalmat nyújt a résztvevőknek a nemzetközi nagymesteri cím megszerzésére is.

A körmérkőzés formájában lebonyolított versenyekre, az Utasellátó Veres Pálné utcai tanácstermében került sor. A tizenhárom fordulós, izgalmakban bővelkedő tornát ez alkalommal a román *Muresan* nemzetközi mester nyerte 9,5 ponttal. Második a szovjet *Lityenszkaja* nemzetközi nagymester, harmadik pedig a román *Polinroniade* lett.

K. F.

Tekeviadal Győrben

Június 9-én *Győrben* a MÁV DAC négyes tekepályáján rendezték meg a csomóponti tekeversenyt. A résztvevő hat csapat négy-négy játékosa negyven dobásra volt jogosult. A csapatversenyt a győri pályafenntartás csapata nyerte 765 fával. Második az állomás csapata 741, harmadik a vontatás csapata 718 fával.

Vasutasnap — Kiskunfélegyházán

A vasutasnap alkalmából a *Kiskunfélegyházi Vasutas Sportkör* nagyszabású rendezvényeket szervezett, bevonva a város vállalatainak dolgozóit is. Kispályás labdarúgó bajnokságot rendeztünk nemcsak a férfiaknak, hanem a nőknek is. Vállalatok közötti asztalitenisz-versenyre is sor került.

Július 8-án a sportkör pályáján egésznapos vetélkedés folyt több sportágban, helyszíni nevezés alapján, 5 éves korúaktól. Kocogás, síkfutás, akadályfutás, különböző labdajátékok szerepeltek a programban. A résztvevőket emléklappal, a helyezetteket oklevéllel jutalmaztuk. A gyerekek cukorkát, csokoládét kaptak.

Az állomás vasútbarátok körének tagjai, az *Április 4.* és a *Lenin* szocialista brigád rendezésében július 5—9-ig kiállítás keretében mutatták be a vasút fejlődését napjainkig. Az anyag az állomás dolgozói által rendelkezésre bocsátott emlékek, a *Magyar Vasutas*, a *Vasút* cikkeinek, fényképeinek rendszerezésével állt össze.

Gál Jenő

Öregfiúk teniszversenye

Koszorús Ferenc főtitkár üdvözli az öregfiúk teniszversenyének résztvevőit
(Tenta György felvétele)

A vasutasok szakszervezete és a BVSC elnöksége, a 29. vasutasnap alkalmából, az idén hetedszer rendezte meg az öregfiúk nemzetközi páros teniszversenyét. A versenyt július 6—8-a között bonyolították le a BVSC Tatai úti tenisztelepén.

A három korcsoportban — 45—54, 55—60 és 60 év feletti versenyzők részére — kiírt versenyben 60 pár indult. Egy páros legfeljebb két számban indulhatott.

Az ünnepélyes megnyitóra július 6-án került sor. *Vágvölgyi Mátyás*, a BVSC elnöke üdvözölte a verseny résztvevőit, majd *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára kívánt sok sikert az öregfiúknak a háromnapos küzdelemsorozathoz. Ezután az egyesület kitűnő állapotban levő teniszpályáin, a sorsolás alapján, kezdetét vette a verseny.

Az ünnepélyes díjkiosztásra, a szokástól eltérően nem a verseny után, hanem július 9-én, hétfőn este került sor, a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházában. *Molnár György*, a központi vezetőség titkára, a rendező szervek nevében üdvözölte a páros verseny győzteseit, helyezettjeit. Mint mondotta: *ez a rendezvény jó propagandája volt a teniszsportnak.* A verseny mintaszerű megrendezéséért külön köszönetet mondott a tenisz-szakosztály vezetőinek. Az elismerő szavak után átadta a díjakat a győzteseknek és helyezetteknek.

Eredmények: I. korcsoport (45—54 év): 1. Katona Tibor—Lénárt László, 2. Korossy Tibor—Temesvári Oszkár, 3. Urbán Lajos—Hopp Béla, Bánsági Tibor—Murin György. II. korcsoport (55—60) év: 1. Bánsági Tibor—Murin György, 2. Katona Zoltán—Hont Jenő, 3. Timcsák István—Ruzicska Tibor, Esztergály Gyula—Lénárt Kálmán. III. korcsoport, (60 év felett): 1. Esztergály Gyula—Pető Béla, 2. Bogdán István—Szabó János, 3. Bíró János—Hint Jenő, Tamási Antal—Borbás Máté.

Az MTK VM nyerte a Tisza Expressz Kupát

A 29. vasutasnap alkalmából hat csapat részvételével az idén is megrendezték a Tisza expressz Nemzetközi Ifjúsági Labdarúgó tornát, melyen az *MTK-VM*, a *Haladás VSE* és a házigazda *BVSC*-n kívül három külföldi csapat, a *Zágráb*, a *Polónia Varsó* és a *USM Beuvrages* vett részt a küzdelmekben. A mérkőzéseket a BVSC Szőnyi úti és Tatai úti sporttelepén bonyolították le.

Az utolsó fordulóra vasárnap, a vasutasnapi sportrendezvények keretében került sor. Jóllehet, hogy ezen a napon a Haladás VSE fiataljai 3:0 arányban legyőzték az addig veretlen MTK VM csapatát, a kupát így sem tudták már elvenni a kékfehérektől. A tornát végeredményben 8 ponttal az MTK-VM fiataljai nyerték a 7—7 pontot szerzett Haladás és BVSC fiataljai előtt.

A vasárnapi mérkőzések befejezése után a Szőnyi úti stadionban ünnepélyes külsőségek között került sor a díjak átadására. (Képünkön az első három helyezett díjait *Vágvölgyi Mátyás*, a BVSC elnöke adta át.)

HÍREK

— **Nyugdíjasok köszöntése.** Kál-Kápolna állomás gazdasági és társadalmi vezetői az egy évre nyugdíjba vonult dolgozóikat a vasutasnapi ünnepségen köszöntötték és ajándékozták meg.

— **Gazdag program a vasutasnapon.** Gazdag kulturális és sportműsorral ünnepelték a 29. vasutasnapot Heves és Nógrád megye vasutasai. Hatvanban és Somoskőújfalun például nagyszabású sportrendezvény szórakoztatta az érdeklődőket. A hatvani vasutas művelődési házban néptáncegyüttesek, népdalénekesek és a művelődési ház szimfonikus zenekara adott műsort. Hatvanban, Salgótarjánban és Somoskőújfalun csehszlovák vasutas vendégek is részt vettek a vasutasnapi programokon.

— **Névadó.** A ferencvárosi pft. főnökség KISZ-alapszervezete június 28-án a csomóponti művelődési házban négyes névadóünnepséget rendezett. Az anyakönyvvezető köszöntő szavai után Baltai Jánosné KISZ-titkár mondott üdvözlő beszédet, majd ajándékkal kedveskedtek az ünnepelteknek.

— **Nemzetközi ifjúsági tábor.** Június második felében a festői szolnoki Tisza-parton egyhetes nemzetközi ifjúsági tábor nyitotta meg kapuit. 250 magyar, illetve külföldi középiskolás, szakmunkástanuló üdült ott, és gyakorolta a tábor hivatalos nyelvét, az eszperantót. Közöttük voltak a Landler járműjavító szakmunkástanulói is.

— **Kirándulás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjasklubja kirándulást rendezett Bükfürdőre. Megtekintették közben Sárváron a Nádasdy várat is.

— **Kommunista műszak.** A püspökladányi vontatási főnökségre a jövőben 16 egységből álló motorvonat érkezik. A főnökség dolgozói készülnek a vonatok fogadására. Június 23-án és 24-én például kommunista műszakot tartottak, amelyen kibetonozták a motorkocsik üzemeltetéséhez szükséges vizsgáló csatornát.

— **Hangverseny.** Ismét sikeres hangversenyt rendeztek a közelmúltban a hévízi vasutas szanatóriumban. A MÁV Szimfonikusok, illetve oktettje Beethoven, Mozart és Haydn műveiből adott műsort.

— **Politikai műsor.** Kecskemét csomópont klubkönyvtárában jól sikerült politikai műsort adott a budapesti Népek barátsága együttes. A műsorban közreműködött Varga András, Csuri Edit és Ibrányi Iván.

— **Modellbemutató.** A Magyar Vasútbarátok és Vasútmodellezők Országos Egyesületének 3-as számú szegedi köre, az úttörőszövetség segítségével kiállítást és bemutatót rendezett Szegeden, a XV. nyári úttörőolimpia tiszteletére. A kör tagjai az olimpiai központ két termében mutatták be a saját építésű vasútmodelleket és működő terepasztalokat. A június 29-től július 7-ig nyitva tartott kiállítást sok úttörő tekintette meg.

— **Kifestették a múzeumot.** A szombathelyi Forradalmi Múzeum egyik kiállítótermét kifestette a járműjavító Munkácsy Mihály szocialista brigádja. A társadalmi munkáért cserébe a múzeum szakemberei munkásmozgalmi előadásokat tartanak.

— **Bizalmiak vetélkedője.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága június 29-én vetélkedőt rendezett a bizalmiak részére. A legjobb eredményt elért hat versenyző részt vett a pécsi területi döntőn.

— **Ajándék az óvodának.** Sajószentpéter állomás Haladás szocialista brigádja nagysikerű bált rendezett a Petőfi Művelődési Házban. Az ebből származó 2500 forint bevételt a nagyközség négy óvodájának ajándékozták.

Lakáscsere

Elcserélném Nyárlőrinc állomás felvételi épületének I. emeletén levő kétszoba, komfortos, szolgálati lakásomat budapesti vagy környéki kisebbre. Érdeklődni: Lővey István, Nyárlőrinc állomás, 6032.

Elcserélném kétszoba összkomfortos, 54 négyzetméteres, déli fekvésű öröklakásomat szoba konyhára, vagy jövő évi beköltözéssel eladnám. Érdeklődni: Budapest, XVIII. kerület, Vándor S. u. 14. fszt. 3. Vagy munkaidőben a 140-025, 28-02 telefonon: Csontosné.

Elcserélném Budapest. XV. kerületben levő egy plusz két félszobás, összkomfortos lakásomat Budapest vagy Pest környéki kétszobás lakásra. Minden megoldás érdekel. Levélcím Budafalvi József, XV., Rákos út 100 sz. X. 61.

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

Iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifeliró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZUNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ 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, vontatási pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145—010.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
79—2953 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTÁS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. JÚLIUS 27.

EGY ÉV TAPASZTALATAI TÜKRÉBEN

A székesfehérvári üzemfőnökségen erősödött a szakszervezeti bizottság irányító munkája

Székesfehérvárott egy esztendővel ezelőtt megalakult az üzemfőnökség. Természetesen a szakszervezeti bizottságok összevonására is sor került. Korábban az állomáson 11, a vontatásnál 13 tagú szakszervezeti bizottság tevékenykedett. A kettő egyesítésével létrehozott új szakszervezeti bizottság titkárává *Varga Lászlót*, az állomás, helyettesévé *Bognár Gyulát*, a vontatás volt titkárát választották.

— Egy év tapasztalatai tükrében milyen hatással volt az üzemfőnökség létrehozása a szakszervezeti munkára? — kérdeztük *Bognár Gyulától*.

— *Az egyesítéssel erősödött a szakszervezeti bizottság szervező-irányító tevékenysége. A munkabizottságokban pedig többen tevékenykednek, mint korábban a két szb-nél* — válaszolta a kérdésre.

— Milyen munkabizottságok működnek?

— Van termelési, újítási, bérügyi, munkaügyi, társadalombiztosítási, oktatási, kulturális, agit.-prop., munkavédelmi és sportbizottság. Külön munkabizottság foglalkozik az ifjúságot, illetve a nőket érintő kérdésekkel.

— A segélyezéssel és az üdültetéssel kapcsolatos feladatokkal ki foglalkozik?

— *Ezek bizalmi hatáskörben vannak.* Ez azt jelenti, hogy a kiadott üdülőjegyeket a bizalminak kell rangsorolni. Ha például a bizalmicsoportban ketten szeretnének üdülni, de csak egy jegy van, *akkor a bizalminak kell eldönteni, hogy a két igénylő közül melyik érdemli meg jobban a beutalót.* Hasonló a helyzet a segélyezésnél is. Az üdüléssel kapcsolatban jegyzem meg, hogy igénylőlapokat rendszeresítettünk. A bizalminak erre rá kell vezetni a javaslatát. Az igénylőlapok alapján hozza meg döntését az üdültetési bizottság, melyről az igénylőt akkor is értesítik, ha történetesen, a bizalmi javaslatát is figyelembe véve, elutasítják a kérelmét.

— Az állomás és a vontatás dolgozói hogyan fogadják a munkabizottságok döntéseit?

— *Az a tapasztalat, hogy dolgozóink elfogadják döntéseiket.* Az üdülőjegyek elosztásánál adódik csak néha vita. Itt is azért, mert a legtöbben elsősorban a hegyvidékekre vagy a gyógyhelyekre vágynak, és viszonylag kevés ilyen beutalót kapunk. A Balaton Székesfehérvárhoz közel van, vasúton és közúton gyorsan elérhető. Ezt szabad idejükben sokan kihasználják. Ezért van az, hogy dolgozóink a szabadságot nem a Balaton partján, hanem a hegyek között vagy a gyógyüdülőkben szeretnék eltölteni.

— A székesfehérvári csomópontot a budapesti igazgatóságon úgy tartják számon, hogy eredményesen foglalkoznak a szakmunkás-utánpótlással. Hogyan csinálják?

— *Dízelmozdony-szerelő, vasútijármű-szerelő és villamosjármű-szerelő szakon önálló osztályaink vannak.* Az Ybl Miklós Szakközépiskolában most voltak elsősök azok a tanulók, akik a közlekedési szakot választották. Szeretnénk forgalmi tagozatot is indítani a város valamelyik szakközépiskolájában. Itt jegyezném meg, *hogy az oktatási bizottságnak nagy szerepe van a vasutasutánpótlás képzésében.* Az eredmények máris biztatóak, hiszen az említett szakmunkásosztályokból került ki az elmúlt évtizedben a mozdonyvezetői utánpótlás, és nagyon sok fiatal szakember dolgozik a dízeljavító bázisunkon is.

Szakszervezeti bizottságunk az aktivisták bevonásával jól mozgósít a különböző társadalmi munkaakciókra is. Amikor kommunista műszak szervezésére kerül sor, *a dolgozók mindig tudják, hogy milyen munkafeladatokat kell elvégezni, és az érte járó díjazást milyen célra fordítják.* Jó partnerek ebben a szocialista brigádok, de a bizalmiak felvilágosító munkája is nagyban hozzájárul ezeknek az akcióknak a sikeréhez.

Mint az a beszélgetésből is kitűnik, a székesfehérvári üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága, a dolgozók mozgósításában, érdekeik védelmében és képviseletében — a két korábbi szakszervezeti bizottság legrátermettebb aktivistáira támaszkodva — eredményes munkát végez.

Kőhidi László

Ipari tanulók szakmai vetélkedője

A pécsi igazgatóság a társadalmi szervezetekkel közösen rendezte meg Pécsett a II. éves szakmunkás-tanulók szakmai vetélkedőjét. A területi döntőbe, amely július 11—12-én volt, négy csapat került.

A verseny gyakorlati és elméleti részből állt. Első nap bonyolították le az összetett gyakorlati feladatot. A második nap pedig szóbeli vizsgával folytatódott, mely négy témából állt. A tanulóknak minden témából két-két kérdést kellett megoldani. *A versenyt a nagykanizsai csapat nyerte 4536 ponttal, második a Dombóvár I-es csapata 4152 ponttal, harmadik a pécsi csapat 3994 ponttal.*

A győztes csapat 3000 forint jutalomban részesült, melyet szeptemberben osztálykirándulásra használhatnak fel.

Váci diákpatronálók

Vác állomás *„Esze Tamás"* brigádja négy esztendőn át patronálta a váci *Petőfi Sándor* általános iskola egyik osztályát. Minden évben közös kirándulásokon és közös rendezvényeken vettek részt. A brigád tagjai többször elmentek az osztály úttörő foglalkozásaira, elkísérték őket 1978-ban a szombathelyi, majd 1979-ben a debreceni kirándulásokra.

Az idén a patronált diákok elvégezték a VIII. osztályt. A brigád a gyermekév alkalmából az állomás kultúrhelyiségében tartotta az évzáró ünnepséget, amelyen részt vett az osztály 38 tanulója, a brigád 8 tagja, az iskola igazgatónője, az osztályfőnöknő, az állomásfőnök, a brigád patronálói és az állomás mozgalmi szerveinek több vezetője. Visszaemlékeztek a közös rendezvényekre, amelyek mind a fiataloknak, mind a patronálóknak maradandó emlék marad.

ÖTLETES VASÚTÉPÍTŐK

Fél év alatt nyolcvanhárman nyújtottak be újítási javaslatot

A szentesi építési főnökségen együttes ülésen vitatták meg az időszerű feladatokat

Rendhagyó együttes ülést tartottak *a szentesi építési főnökségen.* A szakszervezeti bizottság, a párt-alapszervezet és a gazdasági vezetés együtt vitatta meg a főnökség időszerű feladatait.

A szentesi építési főnökség a vasútüzem korszerűsítési programja édekében túllépte saját igazgatóságának a határát és július 1-től felvonult *Nyíregyházára.* Ebben a térségben végzik majd másfél évig a rájuk bízott építési munkákat a magasabb célok szolgálatában.

Az együttes ülésen *Juhász József* építésvezető a nyíregyházi felvonulás előkészületeiről számolt be. A Fegyvernekről áttelepülő építésvezetőség első félévi tervét, jó munkaszervezéssel, *17 nappal korábban befejezte és szervezetten került sor az átállásra.* Az új munkaterületen nagy gondot fordítottak a szociális ellátottságra. Az új körlet kialakítására 18 milliót költöttek és ez minden igényt kielégít. Kiemelkedő munkát végeztek a villanyszerelők. *Görögszállás* és *Tokaj* között rádiós összeköttetés biztosítja a zavartalan munkáltatást.

Az együttes ülés másik témája a főnökség újítási tevékenysége volt. A szakszervezeti bizottság 1979. február 19-i határozatának megfelelően *meghirdették az újítási versenyt.* Az újítási feladatterveken kívül az egyéni versenyben magas értéket jelentenek az egészségvédelmi jellegű és a létszám-megtakarítást eredményező újítások. Kiemelkedő szerepe van az újításnak a szocialista brigádok versenyében is. A többi között fontos versenytényező az importmegtakarítás és a munkavédelmi jellegű újítások. Az újítás révén megtakarított minden 10 normaóra értékelésre kerül.

A szakszervezeti bizottság rendszeresen értékeli és ellenőrzi az újítómozgalom tapasztalatait. A múlt évben főbb tennivalóként a kimutatható gazdasági eredményt hozó újítások számának növelését, valamint a cselekvési programban meghatározott újítók táborának gyarapítását jelölték meg.

Az együttes ülésen számot adtak az elmúlt félév újítási tevékenységéről. *Eszerint újítási javaslatot 83 személy nyújtott be, 5 százalékkal több, mint az előző év azonos időszakában.* Növekedett a 30 éven aluli újítók száma. Több mint 12 százalékkal nagyobb a fizikai dolgozók aránya. *A gazdasági eredmény az első félévben meghaladta az egymillió forintot.* Az újítók 78 százaléka szocialista brigádtag.

A szakszervezeti bizottság az együttes ülésen megállapította, hogy a minőségi fejlődést jól segítette a szocialista munkaverseny, a brigádmozgalom.

Az együttes ülésen ismételten megfogalmazták azt, hogy az igazgatóság újítási tevékenységében a főnökség kiemelkedő újítási eredményei kellő erkölcsi elismerést kapjanak. *A főnökség újítói nélkül ugyanis sokkal szerényebb lenne a szegedi igazgatóság újítási eredménye.*

Fogas Pál

JÓL HALAD A REKONSTRUKCIÓ

Gépek és emberek a hegyeshalmi fővonalon

Győr térségében dolgozik a géplánc. Ezen a vonalszakaszon 10 kilométer hosszban cserélik ki az elhasználódott felépítményt (MTI Fotó Matusz Károly felv.)

A budapesti és a celldömölki építési, illetve a győri pályafenntartási főnökség dolgozói, valamint katonák jól összehangolt munkájával már egy ideje javában tart a hegyeshalmi fővonal rekonstrukciója.

— *Komárom—Győr—Hegyeshalom között még jobban felgyorsult a munka* — tájékoztatott ezzel kapcsolatban *Heresznyei Jenő*, a győri pft-főnökség vezetője. — Hozzájárult ehhez a *Plasser Suz* osztrák gyorsfektető szerelvény is. A teljesítményére jellemző, hogy egy 10 kilométeres állomásköz felépítményét öt nap alatt kicseréli. Természetesen a szerelvény kiszolgálása, anyaggal való ellátása nagyon pontos előkészítést igényel. *Tavaly ez a szerelvény építette meg a Nagyszentjános és Győrszentiván közötti balvágányt és Győr állomásnak egy kisebb vágányszakaszát.* Őszre várjuk ismét ezt a szerelvényt a Győr és Öttevény közötti jobbvágány építéséhez.

A gép persze nem minden. A munkálatokban a fő szerep az emberekre hárul.

— Különösen így van ez nálunk, mióta megkezdődött a korszerű biztosítóberendezések építése is — helyesel a főnökség vezetője. — Ennek során a szigetelések beépítését dolgozóink végzik. Mind az építést, mind a felújítást szeretnénk mielőbb befejezni, hiszen a korszerű biztonsági berendezések embereket szabadítanak fel, s enyhítik a vasút nagyarányú létszámhiányát. Egyébként mi is kevesen vagyunk, a jelenlegi 140—150 főnél sokkal többre lenne szükség.

A munkakörülményekről *Orbán Győző*, a szakszervezeti bizottság titkára adott tájékoztatást:

— *Hét főpályamesteri szakaszunk van, köztük egy gépesített mozgó szakasz.* Ez utóbbi mindig oda megy, ahol éppen szükség van rá. Előfordul, hogy Hegyeshalom térségéből Bicskére kell vezényelni. Az utazás miatt gyakran napi 4—5 óra megy veszendőbe. Kárpótlásul a mozgó szakasz dolgozói magasabb órabért kapnak, s ha lehetőség nyílik rá, jutalmazásnál, kitüntetésnél is előnyben részesülnek. *Évek óta együtt dolgoznak, s jól összeszokott, fegyelmezett, szervezett gárda ez.* Igaz, hogy a gépek nekik is sokat segítenek, de például a talpfacsere még nincs gépesítve.

A főnökség vezetői elmondták azt is, hogy a géplánc kiszolgálására *bevezették a 8 plusz 6 napos munkarendet.* Ez azt jelenti, hogy hét folyamatos munkanap után a nyolcadikon váltószemélyzet veszi át a gépeket, majd így, a nyolcadik napot hat nap pihenés követi. *Ez különösen előnyös azoknak, akik otthon kertet, háztájit művelnek, mert azt a munkát is folyamatosan végezhetik.* Hátrány viszont az elmaradt szabad szombat és vasárnap, de a dolgozók megértették, hogy az egyéni és a közös érdekek ezt az ésszerű egyeztetést kívánták.

A munkások többsége kis falvak lakója. Hogyan oldották meg a munkásszállítást és az üzemi étkeztetés gondját?

— *Az embereket autóbuszokkal szállítjuk a munkahelyre, illetve munka után haza. Az ellátásról is az igények szerint gondoskodtunk. Általában az úfászek és a megyei vendéglátóipari vállalat konyháin készül a napi ebéd* — válaszolta az szb-titkár.

Soproni pályafelújítók

Tűző napon is derekasan dolgozik a Radnóti Miklós szocialista brigád

A Lövő és Sopronkövesd közötti vonalszakaszon, pályafelújítási munkálatok közben, beszélgettünk a soproni pályafenntartási főnökség *Radnóti Miklós* szocialista brigádjával. A tűző napon a brigád — két kollektívával közösen — ágyazatcserét végzett. *Csóka József* brigádvezetővel ezt megelőzően rendkívüli hidegben találkoztunk.

— *Sajnos, a brigád ki van szolgáltatva az időjárás viszontagságainak* — mondta. — *Legnagyobb problémánk, hogy ezen a szakaszon kannákban kell a vizet hozni, majd egy kilométer távolságból. Ugyanakkor, ha ebben a rekkenő hőségben zivatar jönne, nincs fedél, ami alá menekülhetnénk...*

— Az idén a *MÁV Kiváló Brigádja* címet érdemelték ki. Mit tettek a magas kitüntetésért?

— Nem egyetlen brigád érdeme, hanem a közösségi munka eredménye. Egy kicsit többet, egy kicsit jobban dolgoztunk...

Azon a szakaszon, ahol jelenleg is dolgoznak, már egy héttel korábban elvégezték a munkát, amely tetemes forintmegtakarítást jelentett.

— A vonatforgalomnál is sokat számít, hogy gyorsabban lehet közlekedni a pályán, és nem kell a „lassú jeleket" kitenni. A kollektívánkban jó az összhang, az egyéni problémákat is közösen oldjuk meg.

— Mit vállalt az idén a brigád?

— *A vállalásunk alapja a munka. A gazdasági terv* ismeretében tesszük meg vállalásunkat, s a határidő betartására, illetve lerövidítésére törekszünk. Emellett *Fertőszentmiklóson egy általános iskolai osztályt patronálunk.* Részt vettünk az „Egy iskola, egy könyv" akcióban is, az általános iskola köszönő levele immár a brigádnaplót díszíti.

Vállalásaik között szerepelt egy újítás, vasbeton le- és felrakodókészülék, amelyet elkészítettek és használtak is. Jelenleg a zalaegerszegi pályafenntartásnál bírálják el. A tervek, illetve a vállalások teljesítéséhez nagy segítséget nyújt a gazdasági vezetés, ezért készíthették el terven felül a petőházi II. vágányt. A brigád átlagéletkora 38—40 év. *A 16 tagú kollektívának hét kiváló dolgozója van,* három nyugdíj előtt állnak.

— Hogyan, mivel töltik a szabad idejüket?

— Kevés a szabad időnk. Nyílt terepen, állandóan a szabadban dolgozunk. Évente kétszer fehér asztal mellett találkozunk, ilyenkor a nyugdíjasainkat is meghívjuk. Készülünk a vasutas szocialista brigádok II. országos vetélkedőjére. A brigád 1971-ben alakult, azóta háromszor ezüst, kétszer arany fokozatot, az 1978. évi munkánk alapján a *Magyar Államvasutak Kiváló Brigádja* kitüntető címet nyertük el.

MÉRLEGEN AZ ELMÚLT ÉVAD

A szegedi területen emelkedett a tömegpolitikai oktatás színvonala

A SZOT elnöksége 1978. január 30-i határozata hosszabb távra megjelölte a szakszervezeti tisztségviselők, szocialista brigádvezetők és a tagság politikai és mozgalmi képzésének feladatait. A határozat a korábbiaknál magasabb szintű tartalmi követelményt írt elő, aminek végrehajtásához új oktatási formák kerültek bevezetésre.

Hogyan sikerült a gyakorlatban megvalósítani a SZOT határozatát? Ezt vizsgálta legutóbbi ülésén a szegedi területi bizottság. Az erről szóló írásos beszámoló kedvező tapasztalatokról adott számot.

A tömegpolitikai oktatás kezdete előtt *a területi bizottság intézkedési tervet dolgozott ki.* Ennek alapján készítették el az alapszervezetek saját oktatási tervüket. Megjelölték az oktatásba vevontak körét, megbízták a propagandistákat. A szervezésnél arra törekedtek, hogy a tömegoktatási jelleget meghagyva, *főként a tartalmi színvonalat emeljék.* Ennek egyik fő része a propagandisták kiválasztása volt. Ez nem egyszerű feladatot jelentett, hiszen az elmúlt oktatási évben 208 jól képzett propagandistára volt szükség. A megfelelő szakmai és politikai képzettséggel rendelkező propagandisták kiválasztásában segítséget adtak a pártszervezetek. Az előadások vezetőinek felkészülését segítette a területi bizottság azzal, hogy felkészítő foglalkozásokat szervezett, 34 propagandistát pedig egyhetes továbbképzésre küldtek el.

A szakszervezeti bizottságok két tanfolyamot indítottak. A *Társadalmunk kérdései I.* évfolyamán, mint alapképző tanfolyamon és a *Világpolitika időszerű kérdései* című tanfolyamon több mint 4100-an vettek részt. Az egyes foglalkozásokon a hallgatók megjelenése, aktivitása megfelelő volt. Jól bevált az a gyakorlat, hogy az utazó és a forduló szolgálatot teljesítők szemináriumát összevonták a szakmai oktatással, ezáltal kellő megjelenést biztosítottak. Az oktatási év során lehetőséget adtak arra is, hogy az egyes foglalkozások témájába *a hallgatók egyéni tanulással, előadással is bekapcsolódjanak.* Ez azonban nem mindig járt sikerrel. Legtöbb helyen maradt a régi gyakorlat, vagyis a 20—25 perces előadás, majd annak megvitatása. Ha e téren sikerül előbbre lépni, akkor feltétlen tovább javul az oktatás színvonala.

Az oktatási év során több új fogalommal ismerkedtek meg a hallgatók. Ezzel tájékozottságuk, politikai látókörük tovább nőtt. Többek között feldolgozták és megvitatták gazdaságpolitikánk, életszínvonalunk alakulását, az ideológiai harc kérdéseit, a szocialista életmód fejlődését, és más hasonló témaköröket. *Az előadások megtartását, színvonalát a szakszervezeti bizottságok figyelemmel kísérték, s értékelték azok tapasztalatait.*

A tömegpolitikai oktatás mellett a társadalmi tisztségviselők, aktivisták és szocialista brigádvezetők képzését is megoldották. Az elmúlt oktatási évben *alapképzésben 1023-an, továbbképzésben 543-an részesültek.* A szakszervezeti bizottságok az oktatásokat a szolgálati helyek jellegéhez és lehetőségéhez igazodva szervezték meg. Egyeztették a két szolgálati ágnál, a forgalmi és a vontatási dolgozók munkáját, s az előadásokat úgy ütemezték, hogy azon minél többen részt vehessenek. Ezzel elérték a 70—80 százalékos megjelenési arányt. A nagyobb csomópontokon — *Kiskunhalason, Kecskeméten, Szegeden és Békéscsabán* — a művelődési házakat vették igénybe a tanfolyamok megtartására, mivel ott a technikai feltételek is biztosítottak voltak. *Az oktatás színvonalának emelése érdekében gazdasági és társadalmi vezetőket kértek fel előadások megtartására.* Nagy súlyt helyeztek a termeléssel és a gazdálkodással összefüggő kérdések megvitatására. Az előadásokon a szocialista brigádvezetők sok olyan hasznos információt szerezhettek, amit további munkájukban jól tudnak hasznosítani.

A területi bizottság az elmúlt oktatási év tapasztalatai alapján az 1979/80-as évre is intézkedési tervet dolgozott ki. Ebben részletesen meghatározták a szakszervezeti oktatás feladatait, a tennivalókat és a végrehajtás módiát.

Gellért József

Szombathelyen nagy súlyt helyeztek a tisztségviselők továbbképzésére

Közvetlenül az oktatási év befejezése után tűzte napirendjére a tisztségviselői és tömegpolitikai oktatás elemzését a szombathelyi területi bizottság.

Jelentőségénél fogva fontos helyet foglal el az oktatásban a bizalmiak továbbképzése. A Nyugat-Dunántúlon 47 szakszervezeti bizottság szervezte meg a bizalmiak oktatását. Ennek keretében *hatvanegy tanfolyam indult 1300 részvevővel.* Sajnos néhány kis létszámú szb-nél nem tudták a továbbképzést megszervezni. A bizalmiak és tisztségviselők oktatási anyagába a területi bizottság két fontos témakört is bedolgozott. Így bőven hallhattak az érdekeltek a szocialista munkaverseny helyzetéről és fejlesztésének feladatairól, valamint arról, hogy mit tehet a szakszervezeti csoport a bizalmi határozatok megvalósításáért. Természetesen ezekhez írásos vázlatokat is kaptak az előadók.

Sokat vitatott volt a bizalmi jog- és hatáskör érvényesülése, valamint az üzemi demokrácia továbbfejlesztése. A tematika maga után vonta, hogy a tisztségviselők bátran szóvá tették a mindennapi élet fonákságait, problémáit. Több helyen javasolták a teljesítménybérezés bevezetését, ahol erre nincs lehetőség, ott több célfeladat meghatározását tartanák előnyösnek. Kritikaként hangzott el, hogy számos szlogálati helyen, *sok esetben azért nem tudják teljesíteni versenyfeladatukat, mert a vasút nem tud elég kocsit biztosítani a szállításhoz.*

Huszonkilenc szakszervezeti bizottság 29 alap- és három továbbképző tanfolyamán foglalkozott a szocialista brigádok tagjainak a képzésével. Jól segítették a brigádok oktatását a szocialista brigádklubok is.

A szakszervezeti bizottságok az 1978/79-es évadra a *Társadalmunk kérdései* és a *Világpolitika időszerű kérdései* című tanfolyamokat szerveztek a különböző vasúti munkahelyek dolgozói részére. *A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a mindennapok kérdései izgatják legjobban a vasutasok fantáziáját.* Negyvennyolc szakszervezeti bizottság 78 tanfolyamán egyébként közel háromezer hallgató vitatta meg társadalmunk időszerű kérdéseit.

A világpolitikára 25 tanfolyamon hatszázötvenen voltak kíváncsiak. Legnagyobb érdeklődés az európai szocialista és tőkés országok életszínvonalának kérdései körül alakult ki.

A területi bizottság ülésén elfogadták a tisztségviselői és tömegpolitikai oktatás helyzetéről szóló beszámolót, majd a testület fontos feladatnak jelölte meg az 1979/80-as oktatási évad előkészítését.

Sz. Jakab István

A brigád ajándéka

A szombathelyi járműjavító Ziray Lajos szocialista brigádja társadalmi munkában rokkantkocsit készített Keresztes Lajosnak, az üzem volt dolgozójának, akinek érszűkület miatt a múlt évben mindkét lábát amputálták. A brigád ajándékát, a munkaidő után és szabad szombatokon elkészült járművet, a brigád vezetője, Bokor István adta át a volt munkatársnak.

Záhonyi önkéntes véradók

Egy a céljuk: enyhíteni a betegek szenvedését

A különleges sebészeti beavatkozások vért igényelnek: egy-egy baleseti sérült műtétjénél 15—20 litert is felhasználnak. Egy kórházi ágyra számítva két litert használnak fel, s a transzfúzión kívül több mint 30-féle gyógyszert készítenek vérből, amelyek adott esetben épp olyan életmentőek, mint a közvetlenül felhasznált vér.

— *Felemelő érzés az önzetlen segítséget nyújtók közé tartozni* — mondja *Szabó Ferenc*, a záhonyi üzemi Vöröskereszt-szervezet titkára. — Sem a határ, sem a nyelv nem jelent akadályt, mert valamennyien egyet akarunk: *enyhíteni a szenvedést!* Üzemi szervezeteinkben nagyon sokan adtak már térítésmentesen életmentő vért.

A közelmúltban ünnepi taggyűlésen emlékeztünk meg arról, hogy 19 éve verbuválódtak az első önkéntes véradók. Ekkor adtuk át a kitüntetéseket azoknak, akiket valóban megillet. *Szabó László* és *Benedek Attila* harmincszoros véradásért a kitüntető jelvény arany fokozatát kapta, *Kiss László* és *Bartha Béla* a húszszoros véradásért arany fokozatot. *Csernátonyi István*, valamint *Rózsás István* 15 alkalommal adtak vért: ők ezüst fokozatban részesültek. Az erkölcsi elismerésen kívül pénzjutalmat is kaptak.

A Magyar Vöröskereszt országos Vezetősége pedig *Turcsik Jánosnak* 20. véradása után, áldozatkészségéért és a mozgalom önzetlen támogatásáért a *Kiváló véradó* kitüntetés arany fokozatát adományozta.

Turcsik János magas, vékony ember. Előfordult, hogy márciusban a vasútnál adott vért, és áprilisban jelentkezett a községi véradáson.

Tiszabezdéden lakik, Eperjeske—Átrakóban dolgozik. Harminckét éve jár kerékpárral munkahelyére, ahol darukezelő. Télen hóban, sárban, nyáron rekkenő hőségben biciklizik át. Háromszoros kiváló dolgozó. Négy gyermeke szintén a vasútnál dolgozik. Egyik lánya, *Etelka*, a Vöröskereszt véradószervezője. Édesapjával együtt mindent megtesz, hogy segítséget nyújtsanak az arra rászorulóknak.

Hegedüs Viola három éve dolgozik a vasútnál, mint gépírónő. Kitüntetések, oklevelek nem állnak mögötte. De szívében ott a segíteni akaras, az együttérzés...

Áprilisban első alkalommal adott vért. Pedig nagyon félt. Most már mosolyogva meséli:

— *Ahogy megláttam a fehérköpenyeseket, megszöktem. De amikor munkatársaim visszaérkeztek a véradásról és elmondták, mi hogyan történik, már bátrabb lettem és újból elmentem. Azon a napon megfogadtam, hogy ezután minden alkalommal adok vért...*

Viola tizenkilenc éves, a kereskedelmi hivatal dolgozója. A Vöröskereszt-szervezetben gazdasági felelős, s a *Családi Lap* terjesztésével is ő foglalkozik.

A gépesített rakodási főnökség dolgozói 1973-tól külön adnak vért. Közülük hatan kaptak arany fokozatot, 16-an ezüstöt és 59-en bronz fokozatot. A véradás szervezéséért hét kitüntető oklevelet is adományoztak.

Záhonyban és körzetében a nyilvántartott véradók száma meghaladja a két és fél ezret. Évente 1200—1400 dolgozó ad rendszeresen életmentő vért.

Pokol Valéria

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

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

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Nagy Péter ügyint. csop. vez. Miskolc Vasútigazgatóság.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Faragó János ügyint., Szeged Vasútig.; Győri Sándor áll. főn., Hajdúböszörmény áll.; Varga László üzemf. ügyvit. h., Nagykanizsa Üzemfőn.; Zele József csapatvez. előmunkást, Bp. Építési Főn.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Botos Béla autószerelőt, MÁV Építési Géptelep Főn.; Csitneki László irányító művez., Landler Jj. Ü.; Horváth István ügyint. csop. vez., Szombathely Vasútig.; Jankus Pál gazmozd. vezetőt, Sopron Vont. Főn.; Kanyó István dízel mozd. vez., Hatvan Vont. Főn.; Kovács László kocsiintéző. Hegyeshalom áll.; Szegedi Erzsébet munkást, Bp. Villamos Felsővez. Ép. Főn.; Varga Erzsébet bérelszámoló csop. vez., Szolnok Jj. Ü.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Csajka Kálmán oszt. vez., Bp. Gépjav. Ü.; Cseh Gusztáv igazgatón., Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Dienes Ferenc ügyint., Bp. Vasútig.; Elek László bércsop. vez., Szombathely Vasútig.; Fodor Mihály forg. szolg. tevő, Vámospércs áll.; Gál Lajos termelésirányítót, Győr Pft. Főn.; Gulyás Gábor vonatvez., Debrecen áll.; Havasréti Imre vontatási felelőst, Győr Vont. Főn.; Kátai József pályamestert, Kecskemét Pft. Főn.; Kóbor István vonalkezelőt, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Kovács Imre utazó mozdonyfelvigy., Miskolc Vont. Főn.; Kovács József csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Kurucz Gyula szolg. főn., Dunaújváros Pft. Főn.; Kurucz János lakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; Krisch Vilmos ügyint., Szeged Vasútig.; Nagy Sándor ügyint., Bp. Vasútig.; Perczel Ferenc vonalfőn., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Péter János csop vez., Pécs BBFF; Pusztai Ferenc hivatalvez., BVKH; Rásonyi Vincéné rakodási részlegvez., Miskolc Tiszai pu.; Répási Gyula ügyint. csop. vez., Miskolc Vasútig.; Szekér László ügyint., Záhony Vont. Főn.; Szűcs József áll. irányítót, Komárom áll.; Tóth György műsz.-gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Török Géza oktatótisztet, Bp. Kelenföld áll.; Zsován Béla főnyilvántartó, Pécs Vasútig.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Czibere Ferenc munka- és időelemző, Debrecen Pft. Főn.; Garai Zoltánné csop. vez., BVKH; Palotai István oktató-vezénylőtiszt, Barcs áll.; Rög Jenő terv-statisztikus, Bp. Építési Főn.; Tóth Miklós rend. forg. szolg. tevő, Diósgyőr-Vasgyár áll.; Udvardy Győző ügyint., Bp. Vasútig.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Bacsó Lajos sarust, Miskolc—Tiszai pu.; Bacskovszky Jánosné ügyint., Bp. Magasép. Főn.; Balogh András karbantartó és üzemeltetési csop. vez., Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Barna Piroska vonatmen. térfelvigy., Püspökladány áll.; Boda Imre anyaggazdálkodót, Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn.; Buzás Mihály vonatvez. jegyvizsg., Hatvan áll.; Debreczeni Pál rendészt. Északi Jj. Ü.; Földi István minőségi átvevőt, MÁV Anyagell. Ig.; Hajdu András vonatvezetőt, Szerencs áll.; Holpert János anyaggazdálkodót, Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Kalapács Imréné szakmunkást, VATUKI; Kleinleing Kázmér áll. főn. h., Pestlőrinc áll.; Kormányos Antal vonatvez., Szeged áll.; Kővári Antal teljesítm. kiértékelőt, Celldömölk áll.; Magházi József váltókezelőt, Sátoraljaújhely Körz. Üzemfőn.; Marosi Ferenc kocsimestert, Cegléd áll.; Mazur Sándort szertári munkást, Bp. Nyugati Szertárfőn.; Micsik István fűrdőkezelőt, Szeged Vont. Főn.; Mihalik Imréné konyhaleányt, Szolnok Vont. Főn.; Nagy István pályamunkást, Kisújszállás Pft. Fn.; Nemeskéri Edvin állomásfőn., Gárdony áll.; Osztos Mihályné segédmunkást, Bp. BBFF; Parragh János rakt. kez., Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Peterman Gábor előmunkást, Debrecen Ép. Főn.; Rákos István művez. Székesfehérvár Csomóponti Üzemfőn.; Sajti István vonatmenesztő térfelvigy., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Sasi István ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Sörös Mihály belsőszerelvényes szerelőt, Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Cs. Szabó István vasútőrt, Jászkisér MÁV Építőgépj. Ü.; Szántal Bertalan bognárt, Miskolc Jj. Ü.; Szedlák József vonatvez., Balassagyarmat Körz. Üzemfőn.; Szücs István anyagbeszerzőt, Szombathely Jj. Ü.; Takó József oszt. vez. h., Szolnok Jj. Ü.; Tatai János ügyint., Pécs Vasútig.; Tóth Zoltán elszámoló pályamestert, Dunaújváros Pft. Főn.; Vanya Vincéné betan. munkást, Landler Jenő Vill. Vonalfelügy. Bp.; Vass Lászlóné pénztárost, Miskolc—Tiszai pu.; Vilics Ernő szállítm hivatalnokot, Szob áll.; Vincze Ferenc vonatvez., Záhony áll.; Virsik Imre teljesítm. kiértékelőt, Vác áll.; Zagyva József munkaerőgazdálkodót, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn. Bp.; Zajacz Károly lakatos csop. vez., Bp. TBÉF.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

Július 17-én délután meghitt hangulatú ünnepség színhelye volt a vasutas-szakszervezet központja. Olyan munkatársak részére érkezett el a megérdemelt pihenés időszaka, akik függetlenített munkatársként, illetve társadalmi tisztségviselőként több évtizede dolgoznak a szakszervezeti mozgalomban. Munkásságukat, a mozgalomban szerzett érdemeiket *Koszorús Ferenc* főtitkár méltatta, majd kitüntetést nyújtott át részükre.

A SZOT elnöksége a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés arany fokozatát adományozta: *Semsei Károlynak*, a pénzügyi és gazdasági osztály helyettes vezetőjének; *Sebestyén Jánosnak*, a közgazdasági osztály politikai munkatársának; *Zentai Sándornak*, a pénzügyi és gazdasági osztály revizorának, *Pernesz Gézának*, a GySEV szakszervezeti tanács politikai munkatársának; *Túróczi Ferencnek*, a MÁV Hídépítési Főnökség szakszervezeti bizottsága társadalmi, gazdasági felelősének és *Zrencsik Klárának*, a szervezési és káderosztály adminisztrátorának.

Mindenkit személyesen ismer

Szókimondó, harcos ember a hídépítők szb-titkára

A MÁV Hídépítési Főnökség szakszervezeti irodája nemigen alkalmas a nyugodt beszélgetésre. *Kerekes László* szb-titkárra ötpercenként nyitják az ajtót, s időnként a telefon is csörög.

— *Laci bácsi!* — szól *Juhász István* esztergályos — az új gyereknek itt vannak az átigazolási papírjai...

— Köszönöm, szakikám! Tedd csak az asztalomra.

— *Megszereztük az üdülőjegyeket* — jelenti telefonon *Márton Istvánné* szakszervezeti üdülési felelős.

— Nagyszerű!

— Te, Laci! Azt a kaput, amit társadalmi munkában csináltatok a dolgozók balatoni üdülőjébe, most egy alkalmi teherautóval le lehetne szállítani — mondja *Kovács István* párttitkár.

— Intézkedek!

— *És most mi lesz velem, Kerekes elvtárs?* — toporog egy idősebb asszony, aki nyugdíjba készül, de valami nem stimmel a papírjaival.

— *Nyugodjon meg, Terikém! El lesz intézve a dolog* — nyugtatja Kerekes László.

Az történt ugyanis, hogy Forgács Teréz, ha még két hónapig dolgozik, húszéves szolgálati idővel rendelkezne, s így két százalékkal több nyugdíjat kapna. Erre nem figyelmeztette őt senki. *Kerekes László közbenjárására azonban elintézik, hogy az idős asszony ne rövidüljön anyagiakban sem.*

Ez az epizód is meggyőz arról, hogy Kerekes Lászlónak jó kapcsolata van a dolgozókkal, s nem véletlenül kapta meg a közelmúltban a Szakszervezeti munkáért kitüntetés ezüst fokozatát.

1947 óta dolgozik a mozgalomban. Volt bizalmi, párttitkár, művezető s dolgozott több beosztásban. Szinte minden dolgozót személyesen ismer. 1942 óta vasutas. Ő még a krampácsolásnál, majd az árurakodári anyagmozgatásnál kezdte vasutas pályafutását. Itt lett szakmunkás, később művezető, majd 1969-től függetlenített szb-titkár.

— *Nekem az az alapvető elvem, hogy a törvény adta jogait csak az az ember követelje, aki teljesíti kötelességét* — magyarázza. — *Igyekszünk a dolgozók munkahelyi és szociális körülményeit mindig javítani.*

— Mondjon néhány példát!

— Most épül az új öltöző, fürdő. Százhatvan napos társadalmi munkával segítettük a kivitelezést. Nemrég tetőt csináltattunk az eddig szabad ég alatt dolgozó egyik brigádnak a feje fölé. *Legalább ötszázan rendszeresen vidéken dolgoznak. Szálláskörülményeik még sok tennivalót igényelnek. A lakókocsik elavultak.* Csupán a berendezéseket tudtuk eddig kicserélni. A vaságyakat kényelmes heverők, a pokrócokat paplanok váltották fel és tisztálkodási alkalmatosságot is teremtettünk. Nem hiányzik a rádió, televízió és a kézikönyvtár sem.

— Hallottam, hogy az Üllői úti hídépítésnél a GANZ-gyár — amely a vasalkatrészeket szállítja és szereli majd, mint alvállalkozó — addig fel sem vonult, amíg a munkásai részére nem biztosított a főnökség elfogadható lakókocsikat.

— *Ez igaz. Sajnos a mi munkásaink mostohább ellátásban részesülnek. Ezen változtatni kellene, és remélem, hogy az illetékesek tesznek is valamit.*

A Hídépítési Főnökség többször elnyerte már a kiváló címet. Ebben nem kis része volt a szakszervezeti bizottságnak is, élén *Kerekes Lászlóval*, aki önzetlenül, részrehajlás nélkül, s ha kell harcosan képviseli a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozóinak érdekeit.

Dávid József

Bökőék 120 éve

Bökő Károly 1943. május 10-én került a vasúthoz, a békéscsabai pályafenntartási főnökség létszámába. Mint munkás kezdte, hiszen munkáscsaládból származott. Nagyapja 1860-tól Mezőberényben szolgált, mint pályaőr, és édesapja 1914-től 1941-ig ugyancsak ott, pályamunkásként. Testvérei szintén vasutasok voltak, s fia, lánya, veje szintén az. A Bökő családról elmondható, hogy ízig-vérig vasutasok.

Bökő Károly *Mezőberény-Muronyban*, majd *Békéscsabán* dolgozott, mint vezető pályamester. Munkáját mindenkor lelkiismeretesen végezte, ezt bizonyítja, hogy tizenegyszer lett kiváló dolgozó; az Érdemes Vasutas kitüntetése mellett miniszteri, vezérigazgatói és igazgatói dicséretet is kapott. Az MSZMP-nek 1960-tól, a szakszervezetnek 1945-től tagja. Az utóbbi időben 72 dolgozó munkáját irányította. A pályamesteri szakasz három szocialista brigádja — a *Kossuth*, a *Petőfi*, a *Vörös Csillag* — kétszer érdemelte ki az arany fokozatot.

Összesen 44 évet töltött munkával, ebből a vasútnál 36 évet szolgált. Sok társadalmi munkát végzett, szemináriumokat rendszeresen vezetett és évekig volt az szb termelési felelőse. A szakasz dolgozóival közösen is sok társadalmi munkát végeztek iskolák és óvodák javára.

A 44 évi munka után eljött a pihenés ideje, amelyet családja körében, 5 unokájával szeretne eltölteni.

Boldizsár Gyula

Dunakeszin felismerték

Többet kell törődni a bejáró dolgozókkal

AZ INGÁZÁS A KÖZMŰVELŐDÉSTŐL IS ELVONJA A DOLGOZÓKAT

Pest megye sajátos helyzetéből, gazdasági szerkezetéből, település hálózatából eredően sokan lakóhelyüktől távol vállalnak munkát. A dunakeszi járműjavító párt- és szakszervezeti bizottsága a közelmúltban készítette el felmérését a bejáró dolgozók körülményeiről, a múlt évi megyei pártbizottsági határozat óta eltelt időszak értékeléséről.

A járműjavító létszámának csaknem felét — 44,7 százalékot — képviselik a naponta vagy a munkásszállásokról hetente hazajáró dolgozók. Munkájuk nélkülözhetetlen az üzem, a magyar vasút jelene és jövője szempontjából. *Korántsem közömbös, hogyan foglalkozunk e jelentős munkásréteg élet- és munkakörülményeivel.* E politikailag is döntő, széles körű feladatot az ingázók helyzetének reális értékelésével, a lehetőségek szerinti konkrét intézkedések végrehajtásával lehet csak megvalósítani.

Napi 2 óra utazás

A hetvenes évek első felétől erőteljesen, az utóbbi négy évben alig észrevehetően csökkent az ingázók aránya a járműjavítóban. *A ma bejáró 1056 dolgozó 85 százaléka a férfiak, 15 százaléka a női munkavállalók közül kerül ki*, többségük — mintegy háromnegyed részük — családos. Az üzemi óvodába alig 27, a bölcsődébe csak 11 bejáró dolgozó viszi gyerekét, pedig nagyobb igényt is ki tudnának a járműjavító gyermekintézményei elégíteni.

A bejárók közel kétharmada tíz évnél régebben dolgozik a járműjavítóban. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a bejárással járó fáradalmakat, időveszteségeket, többségében csak középkorosztályú és idősebb dolgozók vállalják. Köztük csaknem 49 százalékot képviselnek azok, *akik Nógrádból, az Ipoly menti községekből napi két óránál többet töltenek utazással.* Iskolai végzettségüket tekintve 19,7 százalékuk középiskolai, 68,5 százalékuk 8 általános iskolai végzettségű. Érdemes megemlíteni, hogy a szocialista brigádok és társadalmi szervezetek nevelő munkája nyomán *az általános iskolai végzettséggel rendelkezők részaránya egy év alatt 16,8-ról 11,8 százalékra csökkent.* Ebben természetesen közrejátszik az is, hogy e rétegben a legnagyobb arányú a fluktuáció! A tömegpolitikai oktatásban a bejárók több mint fele vesz részt, jelenléti hatásfokukon, aktivitásukon viszont sok a javítanivaló.

Az ingázás hátrányai

A bejárók több mint kétharmada vonattal, Volán-busszal jár munkahelyére, az üzemi busszal ingázók részaránya eléri a 10 százalékot. Az arányszámokból is látszik a menetrendek és munkarend kedvező összehangolásának, a rendezvények vonatok indulásához való alkalmazkodásának fontossága.

Mint az értékelő jelentésből is kitűnik, *az ingázás mindenekelőtt a közművelődés közösségi formáitól vonja el a dolgozókat, ami a József Attila Művelődési Központ látogatottságán is érezteti hatását.* A bejárók — igaz a könyvtári szolgáltatásokat kis mértékben igénybe veszik — többségének a legáltalánosabb, leghatásosabb művelődési lehetősége a rádió, a televízió és a sajtó marad.

A bejárás körülményei nagymértékben kihatnak az üzemi, lakóhelyi, közéleti munkában való részvételre. A járműjavító ingázó dolgozóinak csaknem 10 százaléka vállal lakóhelyén közéleti, társadalmi feladatokat.

A járműjavító a bejáró dolgozók letelepedési igényeit az anyagi lehetőségek függvényében igyekszik kielégíteni. 1977 óta a szakszervezeti bizottság vizsgálata alapján *17 dolgozónak több mint 1,2 millió forint kamatmentes kölcsönt biztosított a MÁV. A* magánépítkezőket gépek, szerszámok hulladékfa juttatásával segíti az üzem.

A dunakeszi járműjavítóra egyre növekvő kocsijavítási feladatok hárulnak. Az idén befejeződő nagyberuházás javítócsarnokainak kihasználásához feltétlenül szükség lenne a közelben lakó munkavállalókra. A bejáró dolgozók magatartása — hangzott el a vizsgálatok alkalmával — csak az utazási körülmények javításától várható, mert a munkásszállót is egyre kevesebben veszik igénybe. *Megfontolandó, hogy az üzem saját szállítójármű beállításával egyharmadára csökkenthetné például a nógrádi területekről bejárók utazási idejét*, s a dolgozók közérzetének javulása a munkafegyelem betartásában, a termelési feladatok végrehajtásában is kedvező eredményt hozhatna.

Hatékony intézkedést

A távolról bejárók jogosan teszik szóvá, *hogy a vonatkésések miatt nemcsak körülményeik romlanak, hanem még keresetveszteség is éri őket a kieső idő levonásával.* Ugyanakkor a mezőgazdasági idénymunkák idején a bejáró dolgozók táppénzes fegyelme romlik.

A járműjavító tapasztalatai is azt mutatják, hogy a bejárók körében erősíteni kell a politikai munkát. Olyan rétegpolitikai munkát kell végezni, ami előtérbe helyezi a termelés, a szakmai képzés mellett az életmód egyéb kérdéseit is. Ezt a sürgető tényezőt egyre több helyen, *így Dunakeszin is felismerik.* A felismerés azonban már nem elég, a bejáró dolgozókról, a munkásszállón lakókról készült felméréseket hatékony intézkedéseknek kell követniök.

Orosz Károly

Útközben Parádra

Mindig örömmel megismerkedni olyan vasutassal, akinek a családjában hagyomány a vasút szolgálata. A véletlen legutóbb is úgy hozta, hogy a Budapest—Eger között közlekedő gyorsvonat első osztályú fülkéjében egymás mellé kerültünk *Pásztor Lászlónéval*, aki egy júniusi reggelen Parádra utazott pihenni és gyógyulni.

— *Vasutas vagyok 1953. december 7-e óta. Nemrégiben ünnepeltem a negyedszázados jubileumot. Vasutas volt az édesapám, Kátai Mihály is. Ő öt esztendeje ment nyugdíjba. Kőbánya—Kispesten szolgált. Beitelbeck Jánosné, az anyai nagyanyám is vasutas volt. A fiam, András, a Keleti-pályaudvar villamosfenntartási főnökségén műszerész. Manapság már ritkaságszámba megy ennyi vasutas egyetlen családban!*

Kál-Kápolnáig még van idő. Pásztor Lászlónénak ott kell átszállnia. Így van mód a beszélgetésre, a múlt felidézésére.

— *Amikor édesapám vasutas lett Ceglédbercelen — mert ott laktunk —, mindössze két kinevezett vasutas volt a faluban. És ma? Ceglédbercel tele van vasutasokkal. Én is onnan járok Pestre minden nap, immár huszonöt esztendeje. Megszokott életmód: reggel negyed hétkor indul a vonat, háromnegyed 8-kor már bent vagyok. A budapesti igazgatóság munkaügyi és szociális ellátásának lakáscsoportjánál dolgozom, mint ügyviteli alkalmazott. Hazafelé is gyorsan elmegy az idő a vonaton. Vagy kézimunkázom, vagy olvasok, mikor mit csinálok. Gyakran beszélgetünk is, mert elég sokan járunk Pestre dolgozni. Este hatkor már otthon vagyok. Vár a szülői ház. Közel, talán 200 méterre lakunk az állomáshoz ...*

Aztán így folytatja:

— *Építettünk egy 4 szobás házat, már csak a fürdőszobát kell befejezni. 1977-ben kaptam házépítési kölcsönt. Most már hamarosan készen lesz. A házhoz van egy 800 négyszögöles telek, benne krumpli, kukorica, szőlő, meg persze virágos kert is.*

Már Gödöllőt is elhagytuk. A vonat ablakából nézzük a tájat. Pásztorné gondolatai visszakalandoznak a munkahelyére:

— *Ilyenkor már bent vannak a kollégáim. Bizonyára rám gondolnak. Mondták is: „25 éve szolgálsz, rád fér egy kis pihenés, meg gyógyulás ...” Mert tudja, a reuma ebben a korban már kinozza az embert. Bizony, 25 éve szolgálom a vasutat. Különben nagyon jó a munkahelyem. Postát kezelek, gépelek, ott mindenki az emberek dolgaival foglalkozik. Aki hozzánk betér, annak mi igyekszünk örömet szerezni. Évente mintegy 200 lakásügyet intézünk. Hozzánk tartoznak a budapesti vasútigazgatóság szolgálati főnökségeinek lakásügyei, a vállalati bérlakások, a munkaköri szolgálati lakások, mondjam még tovább? S ma az embereknek olyan a kedvük, amilyen a lakásuk.*

— *Hogy mi lesz most otthon? Nagyon jó fiam van, majd ő helyettem is gondozza a kertet. Tovább akar tanulni. A Kandóra akar jelentkezni, vagy Győrbe, a főiskolára. Csak tanuljon, vigye többre mint az anyja, vagy a nagyapja ...!*

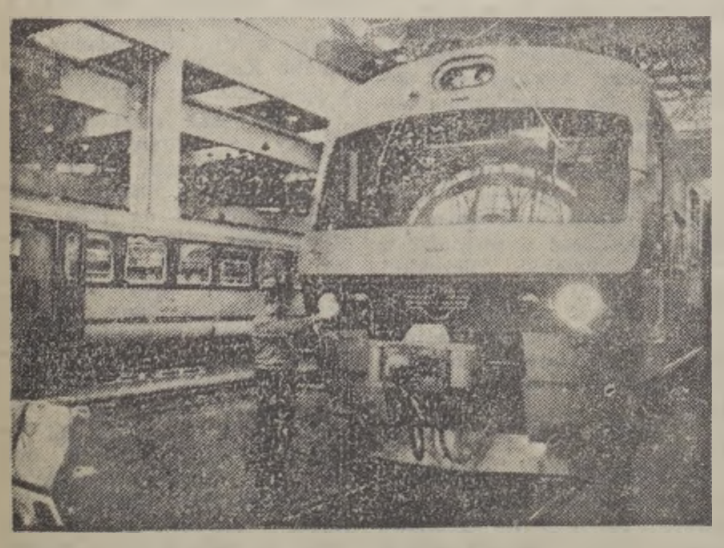
Kál-Kápolna következik. Sietve száll le, s keresi a másik vonatot, amelyik Parádra viszi, három hét pihenésre 25 év munkája után ...

Takács Tibor

Luxus motorvonatok exportra

A Ganz-MÁVAG vasúti járműgyárának szereldéjében elkészült az első négy jugoszláv megrendelésre gyártott, három egységből álló luxus motorvonat. A járművek a Ganz Villamossági Művek és a Ganz-MÁVAG kooperációjában készülnek. A jugoszláv vasutak az idén tizenkét luxus motorvonatot rendelt

Az egyik elkészült motorvonat utasterében szerelik a forgatható üléseket



A külsőleg is luxus kivitelű motorvonaton az utolsó simításokat végzik

MTI Foto Tóth Gyula felvételei

A holnap utánpótlása

Saját nevelésű szakmunkások a szentesi vontatásnál

A Szentesi Körzeti Üzemfőnökség vontatási részlegének fizikai állománya az utóbbi években megfiatalodott, és ez a folyamat tovább tart. A története második fél évszázadába lépett vontatás korszerű tanműhelyében 43 szakmunkástanuló készül az életre. A most vizsgázott 14 fiatal fiú az első saját nevelésű szakmunkás.

A holnap utánpótlásának helyzetéről az új oktatási épületben tájékozódtunk. *Valkai Attila* MÁV-szakoktató:

— *Öt éve kezdett kritikussá válni szakmunkásaink elöregedése. Évente csak néhány újfelvételes jelentette az utánpótlást.* Ez késztetett bennünket a saját utánpótlás kialakítására. Ösztönzött, hogy új, fiatal munkásainkkal a speciális igényeknek is eleget tehetünk. Az első háromféves képzési időszak befejeződött, most vizsgáztak tanulóink. Nagyon sok segítséget kaptunk a szegedi igazgatóságtól és a szentesi 603. számú Szakmunkásképző Intézettől. Nálunk a fiatalok korszerű tanműhelyben, egészséges környezetben sajátíthatják el a dízelszerelő munkát.

Török Sándor szakoktató:

— *Meg kell ismerni minden tanulót, kibontakozásukat elő kell segíteni, hogy megnőjjön az önbizalmuk. Nemcsak oktatunk, hanem a munka és a szakma szeretetére is nevelünk.*

Borsi István üzemfőnök már előretekint, a hatodik ötéves terv feladataira. Az emberekkel kapcsolatban is minőségi változást szeretne, s ehhez friss erőt jelentenek az új, fiatal szakmunkások.

A műhelybe lépőt a népes szakmunkástanuló-sereg munkakedve, fiatalos zsibongása fogadja. A tanműhely korszerű ugyan, de ma már szűk, kinőtték.

A jövő mind több dízeljármű-villamossági szerelőt igényel. A helyi szakmunkásképző intézettel közösen most ezt a szakmát ajánlják a pályaválasztás előtt álló fiatalok. A szentesi vontatási műhelybe máris tizenhatan jelentkeztek tanulónak. Többen kellenének, de nincs hely az oktatáshoz.

— *Örülök a fiataloknak és annak is, hogy tanulóink jól érzik magukat nálunk* — mondja *Borsi István*. — A tanulóévek alatt jól beilleszkedtek a munkahelyi légkörbe. Mind több a harmincéven aluli fiatal, egészséges életritmusuk egyre inkább meghatározó munkahelyi tényező lesz. A jól képzett, igyekvő fiatalok munkáját az idősebb dolgozók is méltányolják — elismerik. Fiatalos lendületük jól ötvöződik a tapasztaltabbak beérett szakmai tudásával. Ez nagy erő.

A vizsga után beszélgettünk az új szakmunkásokkal. Megkérdeztük: hogyan lettek vasúti dízelmotor-szerelők. *Banka Sándor* tudatosan akart motorszerelő lenni. A vasúti dízelt viszont később szerette meg. *Barta Zsolt* vasutas szülők gyermeke. Autószerelő akart lenni, de ma már örül, hogy a vasúti vontatáshoz került. *Hajdu János* családjában legtöbbet a mezőgazdaságról beszéltek, szülei a tsz-ben dolgoznak. Amikor kicsi volt, gyakran kivitték az állomásra „vonatot nézni”. Ez megragadta őt, és attól kezdve vasutas akart lenni. *Horti Rókus* a pályaválasztási tanácsadó révén került a vasúthoz.

A fiúk egybehangzóan mondják: *jól érzik magukat az idősebbek között.* Úgy foglalkoznak velük, mintha apáik volnának. Az is jó, hogy nem túl idősek a munkatársak, így könnyebben szót értenek.

A fiatalok már kézhez kapják a szakmunkás-bizonyítványt. *Kajtár János*, *Varga László* és *Hajdu János* dicséretes eredménnyel végeztek.

A szentesi vontatási tanműhelynek tekintélye van a városban, vonzó a fiatalok számára. Immár ki kell érdemelni a felvételt a rangos munkahelyre.

(Fogas)

Józsefvárosi KISZ-esek

Aranyjelvényes aranytartalékok

A Bp. Józsefváros *„Mező Imre”* KISZ-alapszervezete kiváló munkája elismeréséül *KISZ-aranyjelvényt* kapott. Az alapszervezet a VIII. kerületi KISZ-bizottság közvetlen irányítása alá tartozik, létszáma 30—40 között ingadozik. A gyakori aktíva értekezleteken a KISZ- és a pártépítéssel rendszeresen foglalkoznak; *soraikban hét párttag is van.*

A VIII. kerületi KISZ-bizottság március 21. tiszteletére másodszor tüntette ki az alapszervezetet *„KISZ KB Dicsérő oklevél”*-lel. A kerület által szervezett megmozdulásokon rendszeresen résztvesznek. A KISZ-esek zöme vidékről jár be és váltott műszakban dolgozik. Így csak kis létszámmal tudnak résztvenni a társadalmi megmozdulásokon. A teherkocsik ki- és berakását, a személykocsik és az állomás tisztítását végzik. Papírt és vasat is gyűjtenek, legutóbb mintegy 12—16 ezer kiló ócskavasat szedtek össze.

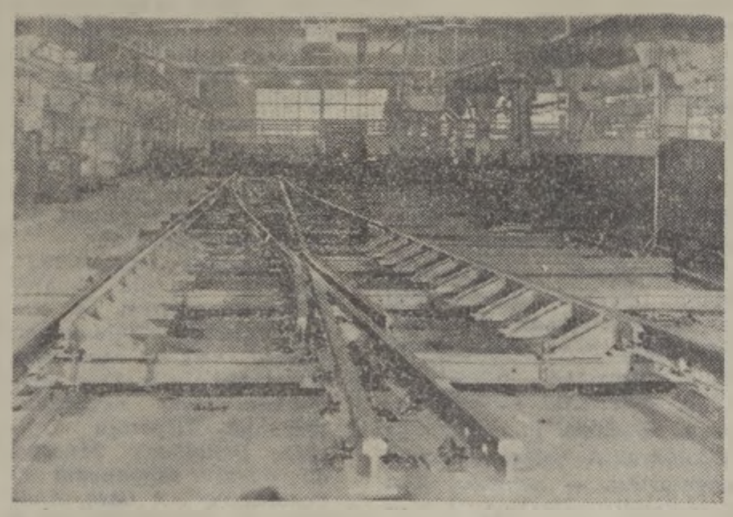
Csonka Lajos

HUSZONÖT ÉVE

a Magyar Államvasutak szervezeti rendszerében

Gyöngyösön a következő években tovább növekszik a kitérőgyártás volumene

A MÁV Kitérőgyártó Üzem 1976-ban ünnepelte alapításának negyedszázados jubileumát. Az 1951. esztendő alapvető fontossága, a születés, az alapítás ténye mellett kiemelt jelentőségű strukturális változást hozott 1954 tavasza is, amikor a MÁV átvette a gyár irányítását. Ez a változás meghatározta az üzem egész működését, további fejlődését és biztos perspektívát, cél- és eszközrendszert adott az itt dolgozó munkáskollektívának.



Sorozatban készülnek a kitérők a gyöngyösi üzemben

A MÁV-nak kellett az ipari háttér

Az üzem — múltjában, jelenében és jövőjében —, elválaszthatatlan a Magyar Államvasutak összetett és igen felelősségteljes feladatainak végrehajtásához szükséges feltételbiztosító ipari háttértől. A pálya és a felépítményi szerkezetek komplex egysége jelenteti meg a pálya- és forgalombiztonsági követelményeket állandó jelleggel kielégítő vasúthálózatot.

Az üzem kollektívája szerves része a magyar vasutas társadalom népes családjának és ezen belül, együtt, közös erővel oldják meg a népgazdaság vasúti szállítási feladatait, illetve biztosítják e feladatok zavartalan megvalósításához szükséges vasúti pálya tartozékainak gyártását.

A felépítményi szerkezetek gyártása a felszabadulás előtt a *Diósgyőri Vas- és Acélárugyár* váltóműhelyében történt. A váltóműhely — az akkori körülményeket és igényeket figyelembe véve —, a követelményeknek eleget tudott tenni. A századforduló után ugyanis az akkori meglevő vasúthálózat fejlesztése nem annyira az új vonalak építésében, hanem az üzemeltetett pálya felújításában jelentkezett, így igény sem volt egy nagyobb felépítményi szerkezetgyártó bázis létrehozására.

A felszabadulás után az ország gyors talpraállítása érdekében nagy ütemben kezdődött meg a háborúban tönkrement vasúthálózat, s benne a felépítményi szerkezetek újjáépítése, kijavítása. A vasútüzem egyre több és jobb minőségű felépítményi szerkezetet igényelt az ipartól.

Az ország megerősödésével előtérbe került a közlekedés fejlesztése, ezen belül a vasúti pályák korszerűsítése. A felszabadulást követő első években az ipar különböző vállalatai gyártották a vasúti felépítményi szerkezeteket és berendezéseket. A gyártás — a szétaprózottság és a kis szériák miatt — gazdaságtalan volt, így a Magyar Államvasutak részére történő termelésben, a növekvő igények kielégítésében az ipari vállalatok nem voltak érdekelve. *A Diósgyőri Vas- és Acélárugyár váltóműhelyének kis méretű bővítése — nagyobb fejlesztésére, terjeszkedésére nem volt lehetőség —, csak átmenetileg és rövid időre enyhített a gondokon.* Így vetődött fel az a gondolat, ami azután ötvöződött a párt és a kormány tervszerű elhatározásával, hogy a vasúti felépítményi szerkezetek gyártására új bázist kell kialakítani, új gyárat kell létesíteni olyan helyen, ahol a fejlődés hosszú távon biztosítható.

A gyár önálló életet kezd

A választás *Gyöngyös* városára esett. Az üzem jogelődjének — a Váltó- és Kitérőgyár — *építése 1961. december 21-én fejeződött be* és ezen a napon adták át a város dolgozóinak, vezetőinek.

A gyár ezt követően különvált a *Diósgyőri Vas- és Acélárugyártól, új és önálló életet kezdve.* A városban 400 dolgozóval és alig 34 millió forint állóeszköz-értékkel megkezdődött a termelés — az új értéket teremtő munka —, *a Kohó- és Gépipari Minisztérium* felügyelete alatt. Ez a gyár volt a város első jelentős ipari bázisa.

Az indulást követő első években a gyár termelési profilját a homogenitás jellemezte. Nagyvasúti kitérőkön kívül más jellegű gyártmánycsoportba tartozó termékeket nem gyártott. *Az évenkénti termelés fokozatosan érte el az 1100—1200 csoport kitérőt.* Ezekhez a számokhoz gyorsan hozzá kell tenni, hogy munkaigényesség és szerkezeti bonyolultság szempontjából vizsgálva, e termékek meg sem közelítették a ma gyártott korszerű felépítményi szerkezetek hasonló jellemzőit. Az 1951. évi alapítás, a gyártás előtt, s magának a gyártmányfejlesztésnek, de a vasúti felépítményi szerkezetek további gyorsütemű fejlesztésének, termelésének gondjait végérvényesen a Magyar Államvasutak szervezeti rendszeréhez való kapcsolódás (elsőnek a részleges beolvadás) és direkt irányítás után oldotta meg a gyár.

1954 május 1-ével a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya vette át az irányítást a *Gazdasági Bizottság* határozatának megfelelően. Ettől az időponttól kezdve neve *MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalatra* változott és önálló vállalati rendszerben működve, tovább közeledett végleges helyéhez a vasútüzem hatalmas szervezetében.

Növekvő igények

A kedvező szervezeti-irányítási viszonyok lehetővé tették a felépítményi szerkezetek gyártási volumenének növelését, a gyártmányoknak és magának a gyártásnak minőségi javítását, korszerűsítését, ami viszont a vasútüzem számára volt előnyösebb a régi szervezeti konstrukcióhoz viszonyítva. *A kedvező hatások eredményeként a gyár egyenletesen fejlődött és az eltelt évek kiemelkedő eredményei egyértelműen igazolták a Gazdasági Bizottság határozatának helyességét.*

A fejlődés és az élet változó követelményei egyre többször új erőpróba elé állították a gyár dolgozó kollektíváját. Amikor a vasúti pálya villamosítása nagy ütemben tovább fejlődött *és ehhez villamos felsővezetéktartó oszlopok, egyéb vasszerkezeti gyártmányok kellettek*, a gyár igen rövid idő alatt megteremtette a szükséges gyártási kapacitás szubjektív és objektív feltételeit.

A népgazdaság dinamikus fejlődése törvényszerűen megkövetelte a Magyar Államvasutak gyorsabb ütemű fejlesztését is. Ez *újabb igényeket támasztott a gyárral szemben.* Ezzel egyidejűleg az érintett területeken a termelékenység, az élőmunka hatékonysága is számottevően emelkedett. A gyár politikai és gazdasági vezetői az aktív gyártási kapacitást, a műszaki és technológiai fejlesztésen túlmenően, gyártásszervezéssel, az üzem- és munkaszervezés korszerű módszereinek alkalmazásával is növelte. Különösen 1968-tól jelentős szervezési változások kerültek bevezetésre, amelyek kihatottak a termelés előkészítésére, a gyártás programozására, a munkaadagolásra és az elszámolásra. Ez az év gyakorlatilag a gyártás eszköz- és feltétel alrendszerén az irányítási és végrehajtási alrendszerekben további alapvető strukturális változásokat hozott. Ettől kezdve a gyár szervezeti-gazdálkodási jogállása is megváltozott. *Megszűnt a vállalati önállósága és teljesen beolvadt a Magyar Államvasutak szervezeti rendszerébe, annak üzemeként működött tovább. Neve is MÁV Kitérőgyártó Üzemre változott.*

Új létesítmények

A műszaki-technológiai fejlesztésen túl állandóan napirenden szerepelt, s szerepel ma is a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása. *1973-ban került átadásra a több mint tízmillió forint beruházással megvalósult öltöző-fürdő és orvosi rendelő, valamint a mindent kielégítő szépen berendezett munkásszállás. A bővítés tovább folyt és 1974-ben megkezdte működését az üzemi fogszakorvosi rendelő.* A nagyértékű szociális beruházások, az üzemi konyha- és étkezde, a könyvtár, az oktatóbázis átadásával 1977-ben fejeződtek be.

Az üzem az V. ötéves terv hátralévő időszakában is nagy feladatok előtt áll, melyet döntően a vasúti felépítményrendszer további korszerűsítéséhez és biztonságos — az egyre nagyobb átbocsátóképességű — pályák építéséhez szükséges termékek, s szerkezetek legyártása képez. Ezek mellett — a vasútüzemi igények elsődlegességét hangsúlyozva — ki kell elégíteni a népgazdaság egyéb területein jelentkező (az üzem gyártási profiljába tartozó e gyártmányok iránti) igényeket is.

Dr. Mocsáry László

A MEGSZÍVLELT JÓTANÁCS:

„Nekünk egymás kezét kell fognunk...”

Huszadszor nyert „kiváló” címet Zalaszentiván állomás

A régi zalaszentiváni állomásnak az volt a híre, hogy oda, *Kerekes János* állomásfőnök keze alá azokat küldik szolgálni, akik egy kis fegyelmezésre szorulnak. A nyugdíj előtt álló főnök elmosolyodik, szemét megjártatja az irodája falát beborító okleveleken, aztán rábólint:

— *Volt ilyen... Egy szívesen iszogató vasutas felesége egyszer megkérdezte tőlem, hogy mit csináltam a férjével, mert mióta Szentivánon van, nem iszik. Mondtam: semmit, csak amikor eligazítást tartok, neki mindig ki kell lépni a sorból, s rám lehelni...*

Egyszínű naptár szerint...

Az állomást 23 éve vezető Kerekes János egyébként nemcsak ilyen embereket nevelt: négy állomásfőnök, 10 az igazgatóságon dolgozó előadó és számos különböző beosztásban dolgozó vasutas került ki a keze alól.

A szentiváni állomás egyébként a környék legkorszerűbb pályaudvara. A dominórendszerű biztosítóberendezés kizárja a hiba elkövetését. Ha például nincs leengedve a közúti sorompó, tilosat mutat a jelző. Amikor váltókezelőt keresek, a főnök elmosolyodik: *náluk az már több, mint tíz éve nincs, a váltókat gombnyomásra állítják.*

Mindezt addig tudom meg, amíg Kerekes Jánost elszólítja a kötelesség. *Kovács József* forgalmi szolgálattevő egy orgonista mozdulataival készíti elő a vonatok ki- és bejáratát, közben telefont kezel, s szorgalmasan adminisztrál.

— Mióta vasutas? — kérdezem.

— *Tizenhat éve. De vasutas nálunk az egész família.* Oszkón kezdtem pályamunkásként. Aztán érettségiztem, s most itt vagyok. Hat vasutast tanítottam meg eddig erre a munkára. *Magyar Lajossal ketten vagyunk. Egyikünk kint, másikunk bent, vagy a legtöbb esetben mindketten ott, ahol sok a munka.* Ez már természetes itt, a vasúton. Ahogy a főnök szokta mondani: *nekünk egymás kezét kell fognunk.*

Beszél, s közben jegyez, telefonál, nyugtáz. Figyelmezteti a szolgálati hangszórón a tolatást végzőket. Feszült, figyelmet, egész embert követelő szolgálat a forgalmistáké. Rá is kérdezek, hogy félt-e a 16 év alatt valamitől?

— *Inkább tőlem félnek, mert nagy a hangom* — mondja, aztán hozzáteszi: — *ilyen a természetem.*

Az utánpótlásra terelődik a szó. Arra a kérdésre, hogy miért jelentkezik mostanában kevesebb fiatal vasutasnak, mint régen, sorolják érveiket, ellenérveiket.

— *Nekünk csak egyszínű naptárunk van. A pirosbetűs ünnepeket nem ismerjük* — mondják.

Jó légkörben

Ezért is rácsodálkozom *Tuboly Zoltánra*, aki építőipari szakközépiskolát végzett, s a közelmúltban cserélte fel eredeti szakmáját vasutasra.

— *Kocsifelíró vagyok, ez az első, amit el kell sajátítanom. Szeretnék jó forgalmista lenni. Zalaszentiván olyan állomás, ahol bizonyára azt is faragnak belőlem.*

Közben mázsálási jegyeket hoznak. Kerekes János állomásfőnök mutatja, hová, mit kell bejegyezni, kiválasztja a fiókból a megfelelő pecsétnyomót, s szinte fogja beosztottja kezét...

Szikár vasutas lép be a szobába. Izeg-mozog, mint aki tenne valamit, meg nem is, aztán kiböki:

— *Mindjárt itt a vonat, már nem megyek ki...*

— Hová? — kérdezem.

— *Kaszálni. Nagyon megnőtt a gaz az állomás előtti út mellett* — feleli *Németh Ferenc* málházó, aki 22 éve vasutas.

— Szereti a munkáját?

— *Ha nem szeretném, nem lennék itt. Jó a légkör, jók a munkatársak. Meg különben is, az egész rokonság vasutas.*

Ezután már nem is csodálkozom, amikor a jegypénztáros így mutatkozik be:

— *Németh Ferencné vagyok. Amikor nagyobb lett a gyerek, én is munkába álltam. Segítettek, s gyorsan megtanultam a jegykiadást, s a telexgépet is én kezelem.*

— Egy műszakban járnak a férjével?

— Csak most vagyunk együtt, mert cserélt egyik kollégájával. Egyébként ellentétesen járunk, hogy legyen otthon valaki a gyerekkel.

A kölcsönösség alapján

Sárga biztonsági mellényben, fiatal ember lép a forgalmista asztalához, s beír valamit a füzetbe. Köszön és távozik.

— *Azt jegyezte be, hogy kimegy a kanizsai oldalra váltót tisztítani.* Kintről mindig beszól, hogy melyik váltón dolgozik, annak a gombjára kis kupakot teszek, hogy még véletlenül se tudjam lenyomni, esetleg balesetet okozni — mondja Kovács József.

Kerekes Jánost arról faggatom, hogyan tudják a megnövekedett teherároforgalmat lebonyolítani. Egyetlen mondattal válaszol:

— *Odafigyelünk a teherszerelvényekre, aztán ha fölösleges kocsit találunk, nem restelljük kisorozni.*

Nincs is a környék fuvarozatóinak panasza az állomásra. A tsz-ben meg egyenesen dicsérik a vasutasokat, hisz jó üzleti érzékkel éppen a főnök kérte fel őket, hogy ha már van homokjuk, lássák el az élőt szállító vagonokat alomnak valóval. Aztán a jó homok vasúti építkezések alapanyaga is lett.

Közben kisétálunk a váltókhoz. Az újdonsült váltótisztító, *Burkus Jenő* kap néhány jó tanácsot, s dolgozik tovább. A beérkező egerszegi személy utasai sorra köszöntik Kerekes Jánost. A főnök megállít egy fiatal lányt, beteg édesapja felől érdeklődik.

— Ennyire ismer mindenkit?

— *Itt élek, s ez a kötelességem is. Hat éve meghalt a feleségem. Nagyon letört, de akkor is azzal a vasutassal kellett foglalkoznom, akit két kisgyerekével elhagyni készült a felesége. Talán jobb is volt, hogy a magam bajával kevesebbet tudtam foglalkozni...*

Négy brigád egy célért

Harminchárman dolgoznak az állomáson. A négy műszakban négy szocialista brigád végzi munkáját eredményesen. *Zalaszentiván az idén, május elsején húszadszor lett kiváló.* Kerekes János így vall a szép sikersorozatról:

— *A vasút szeretetét kell először az emberekbe oltani, aztán törődni kell velük. Tudni kell, kinek, mikor, milyen gondja van. S ha lehet, segíteni kell rajta. Az állomáson 24 óra alatt 120—130 vonat megy keresztül. Nem lehet közömbös, hogy aki az utasok életét, a szállítmányok milliós értékét vigyázza, milyen lelkiállapotban irányít.*

A pénzre senki sem panaszkodott. Viszonylag jól keresnek, elégedettek, s ami még talán ennél is fontosabb: jó munkahelyi légkörben, kiválóan végzik munkájukat. Erről az oklevelekkel zsúfolt falak minden szónál ékesebben beszélnek.

Z. Mészáros Ferenc

Aktuális megállapítás

— Látom Pista, nem megy olajozottan az olajozás!
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Erős kötelék a brigád

Ferencváros Nyugati rendezőjének 17 tagú, *Egyetértés* szocialista brigádja kilenc évvel ezelőtt alakult. A kollektíva ebben az esztendőben nyerte el a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést. Életükről, munkájukról, mindennapjaikról beszélgetünk.

— *Mi szeretünk másokkal törődni* — mondja *Csépány József* brigádvezető. — Az érdligeti szociális otthon lakóival például hét éve tartjuk a kapcsolatot. Rendszeresen meglátogatjuk őket, műsoros esteket rendezünk részükre. *Beteg munkatársainknak, vagy a gyesen lévő kismamáknak is jólesik, amikor bekopogtatunk lakásuk ajtaján.* Pedig nem vagyunk tőszomszédok. Csak ketten laknak itt, Budapesten.

— Érdemes annyit utazgatni a munkahelyre másutt nem tudott elhelyezkedni? — kérdezem *Valentyin Józsefné* géptávírászt.

— *Domonyból járok ide, négy órát utazom naponta, mégsem bánom, hogy itt dolgozom.* Jól érzem magam a brigádban, kifogástalan a munkahelyi légkör. Tizennyolc éve vagyok vasutas, de Ferencbe csak 1977-ben jöttem...

Csécs Bálintné vonatátvevő 1973-tól dolgozik a rendezőben. Ő is bejáró, dömsödi. Rábüszkék a brigádtagok, mert a vasúti és az otthoni munka mellett vállalta a továbbtanulást. A dolgozók gimnáziumába jár, az idén érettségizik.

Bene Kornél pénztáros, brigádvezető-helyettes:

— *Havonta húsz forint tagsági díjat fizetünk a közös kasszába. Színházbérleteket, könyveket vásárolunk, aztán patronáltjaink ajándékozását is ebből finanszírozzuk.* Nemrég ezer forintot fizettünk be a gyermekszolidaritási alapra. Mi nagyon szeretjük a gyerekeket. A kőszegi MÁV Nevelőotthonból most egy ötödik osztályos kisfiút hoz nyaralni a brigád.

— *Mindegyikünk elviszi majd otthonába négy-öt napra a kis vendéget* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Makai Lászlóné* vonatátvevő. — 1962 óta özvegy vagyok. A férjem halála után kerültem Ferencvárosba. Két gyerekemmel Dunaharasztin lakom. Remélem, jól érzi majd magát közöttünk a kisfiú. Már nagyon várjuk.

Ismét Csépány József brigádvezető veszi át a szót:

— *A mi kollektívánkban nincsenek „nehéz” emberek, mindenkivel könnyű szót érteni. Az első negyedévben kétszer voltunk elsők, egyszer pedig másodikok a Nyugati rendező három vonatforgalmat lebonyolító brigádja között folyó munkaversenyben.* A terv teljesítését a térfőnök is segíti tanácsokkal, ötletekkel. Erre az évre 170 óra társadalmi munkát vállaltunk. Már csak harmincat kell teljesíteni. A vonatátvevő helyiséget tatarozzuk majd hamarosan.

— Mióta dolgozik Ferencben?

— *Huszonkilenc éve. Szinte mindenkit ismerek a pályaudvaron. Más környezetben már nehezen tudnám elképzelni a munkát. Erős kötelék a brigád!...*

Bagosiné Székely Mária

CSÖKKENŐ LÉTSZÁM, NÖVEKVŐ KÖVETELMÉNY

A vonatkísérők foglalkoztatásának alakulása a szegedi vasútigazgatóság telepállomásain

Több vonalon kellene csak mozdonyvezetővel közlekedni

A munkaerő ésszerű foglalkoztatására, a veszteségidők csökkentésére, a munkafegyelem javítására a szegedi vasútigazgatóságnál is nagy gondot fordítunk. Vizsgálódásaink azt mutatják, hogy a munkaerő iránti igény különösen a frekventált munkakörökben fokozódik. A legtöbb gondot az utazó személyzet hiánya okozza, mivel igen nehéz a *kollektív szerződésben* előírt foglalkoztatási követelményeket betartani.

MIÉRT TÖBB A TÚLÓRA?

A vonatkísérői feladatokat igazgatóságunk területén *15 telepállomás* utazó személyzete látja el. A vonatokat sokszor csak mozdonyvezetővel, vonatvezető nélkül vagy vontatási vonatkísérővel és vonatkísérő nélkül továbbítjuk. A területünkön levő *7 vontatási főnökség* mozdonyszemélyzetén kívül részt vesznek a vonatok továbbításában a szomszédos vasútigazgatóságok *vontatási* főnökségeinek dolgozói is, illetve vonatkísérő személyzetünk vonatokat továbbít a budapesti és a pécsi igazgatóságok vonalaira is.

Forgalmi utazószemélyzetünk szűk létszáma sokszor akadályozza a vonatközlekedés gazdaságosságát. *A növekvő feladatokhoz több emberre lenne szükség.* Ezt bizonyítja például, hogy a vonatkilométer-teljesítmény növekedése miatt — azonos, szervezési színvonal esetén — 4 órával, a létszámcsökkenés következtében pedig 19 órával, *összesen 23 órával emelkedett volna vonatkísérőink átlagos havi szolgálati órája. Jó szervezéssel azonban ezt 17 órával sikerült csökkentenünk.* A létszámcsökkenés hatása azonban olyan nagy mértékű volt, hogy *a termelékenyebb foglalkoztatás ellenére se csökkent vonatkísérőink igénybevétele.*

Az egy főre jutó szolgálati óra átlagosan havonta 23—17=6 órával nőtt. Ennek következtében növekedtek a túlórák is. Feladataink ellátásához, a túlórák megszüntetéséhez, a pihenőnapok és a szabadságok kiadásához *mintegy 350-nel több vonatkísérőre lenne szükség.*

JAVULÓ HELYZET A VONTATÁSNÁL

A forgalmi szolgálatnál a helyzet súlyosságát jól érzékelteti, hogy a dolgozók létszáma az utóbbi négy évben 248 fővel (839-re) csökkent, ugyanakkor az egy szolgálati óra alatt teljesített vonatkilométer 39,7 százalékkal nőtt. 1979 első negyedében további 67-tel lett kisebb a létszám. Vonatkísérőink 1978-ban havi átlagban 101-gyel több szolgálati kilométert teljesítettek, mint 1977-ben. A növekvő teljesítmények a meglevő létszám fokozottabb igénybevételét is eredményezték. Vonatkísérőink szolgálati és távolléti órái ismét növekedtek, ami további problémákat okozott a foglalkoztatásban.

A vontatási nemek korszerűsítése, a műszaki és szervezési intézkedések mind arra irányulnak, hogy a csökkenő létszámot ellensúlyozzák. *A létszám utánpótlásánál a vontatási szakszolgálatnak kedvezőbb tapasztalatai vannak.* A korszerűbb vontató járművekkel együttjárt a munkakörülmények lényeges javulása, s a magasabb képzettség követelménye magával hozta a megfelelő bérarányok kialakítását. A forgalmi utazók foglalkoztatásában viszont nem következett be könnyebbség. A sok gond közepette állandó szervezést követel az igények kielégítése.

Legfőbb feladatunk, hogy a kollektív szerződésben rögzített foglalkoztatási szabályok szerinti munkavégzéshez létszámot biztosítsunk. Az utánpótlás annál is inkább sürgető, mert *a jelenlegi létszámnak mintegy a 80 százalékát 40, illetve 50 év feletti dolgozók teszik ki.* Az összes létszámnak csak a 18.9 százaléka 30 éven aluli, *a 20 éven aluliak száma pedig mindössze 15 fő* (1,4 százalék).

A hatékony foglalkoztatás szempontjából a leggazdaságosabb az lenne, ha a vonatokat azoknak a szolgálati főnökségeknek a vonatkísérői továbbítanák, amelyek a feladatokat a legkevesebb szolgálati és távolléti órával tudják megoldani. A gyakorlatban persze ez nem valósítható meg, mert *ezek a telepállomások sem rendelkeznek elég emberrel.*

HA KÉSIK A VONAT...

Igazgatóságunknál valamennyi naponként közlekedő vonat továbbítása gondosan tervezett fordulók szerint történik. A fordulókat — a kollektív szerződés 22. §-ában előírtaknak megfelelően — a szolgálati főnökségek készítik. A vidékről bejáróknak a lehetőségekhez képest biztosítani kell, hogy a csatlakozó vonatokkal haza- és munkába utazhassanak. Ebből adódóan a vonatkísérők foglalkoztatásának tervszerűségét a vonatok pontossága nagyban befolyásolja. Bár e téren javulás tapasztalható, *gyakran előfordul, hogy a megkésett vonat személyzetét a vonalon le kell váltani túlszolgálat elkerülése céljából.* Ez főként Kiskunhalas térségében fordul elő a nehéz forgalmi helyzet miatt. A problémák különösen a tehervonatoknál súlyosak.

Jelenleg a 12 órás vonatforgalmi tervet hatóránként módosítjuk, így gyakorlatilag 6 óránként van lehetőség a vonatközlekedés ésszerűsítésére, új vonatok tervezésére vagy a régiek lemondására. *Ez nem mindig teszi lehetővé, hogy a forda szerint nem vezényelhető dolgozókkal közöljük: legközelebb mikor és hol jelentkezzenek szolgálatra.* A rendkívüli vonatok továbbítását a telepállomások fordulókba beosztott dolgozók pihenőidejében vagy pihenőnapon történt vezénylésével esetenként a vonatkísérő csapatok létszámának átcsoportosításával (csökkentésével) tudják megoldani.

Sajnos, vonatkísérőinknek csak a 35,7 százaléka lakik a telepállomás székhelyén. Ez a körülmény is szűkíti azoknak a körét, akiket rendkívüli vonatok továbbításához értesíteni lehet. Ennél fogva ugyancsak fontos feladatunknak tekintjük a vonatforgalom tervszerűségének a fokozását, a menetrendszerűség javítását.

MEGSZAKADÓ FOLYAMAT

A vonatfékezői hiány enyhítésére csökkentjük a tolatást nem végző tehervonatok számát. Törekszünk arra, hogy a jelfeladásra kiépített vonalakon a CSM-rendszerben közlekedtethető vonatainkat minden esetben csak mozdonyvezetővel közlekedtessük, és *szorgalmazzuk a csak mozdonyvezetővel való közlekedés további kiterjesztését.* A problémát ugyanis sokszor az okozza, hogy egy-egy hosszabb útvonalon közlekedő vonatnál *a csak mozdonyvezetővel való közlekedás műszaki feltételei nem biztosítottak.*

A szegedi igazgatóság területén csak a *szolnok—békéscsaba—lökösházi* és a *cegléd—szegedi* vonalon lehetséges a CSM-es közlekedés. Küszöbön áll a budapest—kiskunhalas—kelebiai vonalon is az ehhez szükséges műszaki feltételek megteremtése. Ennek hiánya az igen terhelt, *Kiskunhalas—Kiskunfélegyháza* közötti fővonalunkon, valamint *Lökösháza—Curtici* és *Kelebia—Szabadka* között nagyon érezhető, hiszen *a folyamatos, CSM-es továbbítás megszakad Lökösházán, Kelebián, Félegyházán és Halason* — még akkor is, ha a budapes—kelebiai vonal korszerűsítése befejeződik.

Igen sok hátránya van például, hogy a határátmeneteknél, tehát *Lökösháza és Curtici, valamint Kelebia és Subotica között minden esetben vonatvezetőt kell vezényelni a vonatokhoz. Ennek kiküszöbölésére tárgyalásokat kezdtünk a román és a jugoszláv vasutak képviselőivel, és a jövőben várható bizonyos előrelépés a műszaki feltételek megteremtésében.*

Hasonlóan sok gondot okoz, hogy Kiskunhalas—Kiskunfélegyháza között *megszakad a Záhony—Kelebia viszonylatban közlekedő vonatok CSM-es továbbítása.* Ezekhez a vonatokhoz jelenleg Félegyházán kell vonatvezetőt vezényelni, hogy folytathassák útjukat Kelebiáig.

Mellékvonalainkon a vonatvezető nélkül közlekedtethető személyvonatoknál a mozdonyvezetők szolgálati óráinak maximálásával segítjük elő, hogy MDa-szerelvényeink mozdonyvezetői egyedül teljesíthessenek szolgálatot.

Most, július 1. óta — a vasúti főosztály engedélyével — a mellékvonalakon az *intendon*, vagy az azzal azonos biztonságot nyújtó *ébersági berendezéssel* felszerelt M43, M44, M47 sorozatú mozdonyokkal továbbított *irány- és közvetlen tehervonatok* (az F.2-es utasítás „P" melléklete szerint) *vonatvezető nélkül, csak mozdonyvezetővel közlekedtethetők.* Ez újabb lehetőség a vonatkísérő személyzet gazdaságosabb foglalkoztatásához, de hosszabb távolságon — a kezdőponttól a célállomásig — sokszor így sem lehet csak mozdonyvezetővel közlekedni. Ennek oka egyrészt az, hogy *a mellékvonalon CSM-es közlekedésre engedélyezett vontatójárműveink a közbeeső fővonalon nem haladhatnak csak mozdonyvezetővel,* másrészt pedig a fővonalon CSM-esként engedélyezett *korszerű vontatójárműveinket nem lehet a mellékvonalakon közlekedtetni.* A CSM-rendszer előnyei tehát nem tudnak kellően érvényesülni, ha a közbenső szakaszokon az említett vonatokhoz is vonatkísérőt kell vezényelni.

A JÖVŐ FELADATAI

Az üzemeltetést irányító egységes (forgalmi, vontatási, kereskedelmi) *üzemviteli szakszolgálat* egyik igen fontos feladata lesz, hogy a személyzetirányítók, a vezénylők, a menet- és mozdonyirányítók munkáját hatékonyabbá tegye. Ennek során csökkenteni kell az indokolatlan, meddő teljesítményeket, várakozásokat, átvezényléseket. Igazgatóságunknál tervezzük a személyzetirányítás kiterjesztését a fontosabb vonalakra, s *mind nagyobb szerepet szánunk a vontatási vonatkísérőknek,* lehetőleg úgy, hogy a tolatást nem végző tehervonatokat két-két vontatási dolgozó továbbítsa.

Dr. Susla János
forgalmi osztályvezető

Vannak-e belső tartalékaink?

Festik *Dunakeszi-Gyártelep* aluljárójának vaskorlátait. A festékes dobozok, ecsetek szanaszét hevernek, *a festők pedig a váróteremben isszák a Kinizsit.* Beszélgetésükből kicsendült, hogy aznap már nem szándékoztak többet dolgozni, pedig még csak délután fél kettőt mutatott az óra. Hasonló a kép Zugló megállóhelyen is, ahol immár egy hónapja festik a várótermet.

Önkéntelenül felmerül bennem a kérdés: *vajon a festők közvetlen vezetői meggyőződnek a végzett munka mennyiségéről és minőségéről?* Vagy azzal is beérik, ha a jelenléti íven a megfelelő munkanap rovatába beírják a munkaidőt? Sajnos a sürgető intézkedések, határozatok ellenére sok helyen így kap legalizált keretet a fegyelmezetlenkedők (és vezetőik!) diktálta munkatempó.

Szakszervezetünk termelést segítő agitációs propagandamunkájának értékelésekor az elnökség tagjai joggal sürgettek határozott fellépést, a hasonló jelenségek és vezetői szemléletmód megfékezésére, megváltoztatására. Érthető, hiszen napjainkban különösen sok szó esik a takarékosabb gazdálkodásra való törekvésről és a vasút belső tartalékairól. *De vajon vannak-e a vasútnak belső tartalékai?*

Reprezentatív felmérések mutatják, hogy a vasutasok produktív munkából kieső ideje átlagosan megközelíti a napi 20 százalékot, vagyis a munkaidő egyötödét. *Tény, hogy ennek tetemes része a dolgozóktól független (?) alkatrész-, anyagellátási és szervezési hiányosságokra vezethető vissza, de jelentős a munkások hibájából kárbaveszett munkaórák száma is.* Az egyes szolgálati ágak között részben a forgalom kényszerítő tényezői miatt is nagy eltérés tapasztalható a munkaidő kihasználásában.

Ma még nagyon kevés azoknak a vasúti munkahelyeknek a száma, ahol a bérezés teljesítményhez, megalapozott technológiai normaidőhöz kötött. Ott sem folyik kellő agitáció a tartalékok feltárására, *ahol valóban a végzett munka jelenthetné a bérezés alapját.* Nem vonjuk be a dolgozókat az átszervezési, átcsoportosítási intézkedésekbe, így nem látnak érdekeltséget a változtatás végrehajtásában. *A legtöbb helyen nemtetszéssel fogadják a teljesítmény-arányos bérezésre, a megalapozottabb normákra, a jobb munkafegyelem kialakítására való törekvést.* Ha más munkájáról kell véleményt mondani, hamar akad vállalkozó, de a saját tevékenységet ritkán veszik revízió alá. Pedig egyre halaszthatatlanabb, hogy ne csak az adott szolgálati ág munkáját, hanem az egyes dolgozó, vezető — legyen fizikai vagy adminisztratív — munkáját is kritikusabban értékeljük. Ebben az egyébként népszerűtlen munkában nélkülözhetetlen a szakszervezeti bizottságok, bizalmiak aktív részvétele.

A tervezés amúgy is gyakori hiányosságait a vasútnál is megsokszorozza a résztervteljesítés hiánya. Tény, hogy egyes ágazatoknál a technológiai egymásrautaltság miatt a negyedévi, félévi teljesítmények realizálása objektív akadályba ütközik, de az építési főnökségeken, a járműjavítókban és számos más szolgálati helyen *a részteljesítmények indokolatlan elmaradása egyik forrása lesz a sok túlórának, a szervezetlen, kapkodást eredményező hajráknak, s ezeken keresztül a munka- és tecnológiai fegyelem további romlásának.*

A gazdasági vezetők olykor határozatlan intézkedései csak fokozzák a gondokat. Elég ha példaként az importból származó 80 Fad típusú teherkocsik rossz hazai zárószerkezettel történő átalakítását vagy a dunakeszi járműjavító minden előrelátást és megalapozott döntést mellőző Amo típusú személykocsi főjavításának normaidő meghatározását említjük, ami joggal vált ki a dolgozókban elégedetlenséget.

„Megvan a jó fizetésem, ha jobban dolgozunk, akkor sem kapunk többet!" — hangzik sok helyen. Pedig egyre sürgetőbb, hogy a dolgozók és a vezetők az alapbért ne a munkahelyen töltött időért, hanem a végzett munkáért kapják. A gazdasági vezető pedig ne azzal legyen népszerű, hogy elnézi a hibákat, *igenis tegyen különbséget az elismerésben.* A söröző munkás vigyen kevesebb pénzt haza, mint akik becsületesen dolgoznak. Merjük vállalni még azt is, hogy ennek következtében a fegyelmezetlen dolgozó kilép. Legyünk kevesebben, így legalább a munkafegyelem, a minőség, a dolgozók jogos igazságérzete nem szenved majd csorbát.

Felelőtlenség lenne arra várni, hogy egycsapásra megszüntethetők a hiányosságok, s megváltozik minden. *Hosszas meggyőző munkára, megfontolt agitációra lesz szükség minden apró előrelépésért.* Csak vezető és dolgozó összefogásával lehet elmozdulni a holtpontról. Ez vonatkozik fizikaiakra és az alkalmazottakra egyaránt. Ha a fizikai dolgozótól meg akarjuk követelni a fegyelmezett munkát, az alkalmazottól, s a vezetőtől még jobban elvárhatjuk ugyanezt.

Orosz Károly

CELLDÖMÖLKI VÁLTOZÁSOK

Néhány évvel ezelőtt *Celldömölköt* a közvélemény vasutas településként tartotta nyilván. A családi házakból a férfiak többsége reggel, vagy délután — táskával a kézben — szolgálatba indult a vasúthoz. Mindennapos látvány volt, hogy a családfőt elkísérte a kapuig a feleség, vagy a gyerek. A megélhetést, a biztos kenyeret jelentette több évtizeden át a sínek világa. Ezeket a pillanatokat azonban már csak az idősebbek emlékezete őrzi. Celldömölköt január 5-én avatták várossá.

— *Sajnos, már csak emlék az, hogy ennek a településnek a legtöbb lakója vasutas volt* — mondja *Novák Lajos*, Celldömölk állomás szb-titkára. — Az állomás létszáma 520. Ebből csak 130 a „bennszülött", azaz 390-en a környező településekről járnak ide dolgozni. A munkaerőt a helyi farostlemez- és kesztyűgyár is vonzotta. A fiatalok nem sokat gondolkoztak. Őket a vasút rendje, különösen az ünnepi szolgálatok nem lelkesítik.

— Ebből arra következtethetek, hogy az állomás vezetőinek a munkaerőhiány miatt „fáj a feje?"

— *Nem kis gond a létszámhiány. Munkaerőátcsoportosítással és üzemszervezéssel teljes mértékben nem lehet közömbösíteni.* Nálunk huszonnégy óra alatt 1200 kocsi fordul, az évi szállítási tervünk pedig 124 ezer tonna áru. Hatvan-hetven dolgozónk hiányzik, főleg vonatkísérő és kocsirendező. Súlyosbítja a helyzetünket, hogy havonta 26 vasutasunk dolgozik kirendelésben Budapest pályaudvarain.

— Hogyan győzik a munkát?

— A fehérvári vonalon Csm-rendszerben közlekednek a tehervonatok. A tolatás egy plusz egy fővel történik. Ez nagyobb terheket ró a kocsirendezőkre és nagyobb a balesetveszély is. *A létszámhiány miatt, sajnos sok a túlóra.* Tizenkét szocialista brigádunk vállalásaiban — a közéleti tevékenységen kívül — első helyen áll a tervek teljesítésének segítése. Nagy szükség van erőfeszítésekre, *hiszen évente 10—20 dolgozónk megy nyugdíjba.* Az idei vasútasnap alkalmából több mint 30 000 forint jutalmat kaptak a legeredményesebb munkát végző vasutasaink.

— Fejlődött-e az utóbbi években a celldömölki vasutasok szociális helyzete, munkakörülménye?

— Nem panaszkodhatunk. Egy évvel ezelőtt adták át a minden szempontból kifogástalan *szociális létesítményt, amit a helyiek Hiltonnak becéznek.* Hatszáz adagos üzemi konyhájával, önkiszolgáló éttermével, az oktatási központtal, kényelmes vendégszobáival, orvosi rendelőjével méltán lehetünk rá büszkék. Van még ezenkívül egy háromszintes létesítményünk, amelyben zuhanyozók, öltözők, mosdók kaptak helyet. Nem gond dolgozóink gyermekeinek óvodába, bölcsődébe történő elhelyezése sem. Javulnak a munkakörülmények is. Csak egyet említek: *a kocsifelírás például már URH adóvevőkészülékkel történik.*

(k)

MEGFELELTEK A BIZALOMNAK

Vasutas fiatalokon is múlott az úttörő-olimpia sikere

A XV. Nyári Úttörő-Olimpiának az idén *Szeged adott otthont.* A június 30-i ünnepélyes megnyitóra több mint 4 ezer vendég — köztük 3300 sportoló — érkezett a városba. A látogatók közül mintegy 3700-an vonattal érkeztek. A vendégek pályaudvari fogadása a szegedi vasútüzemi KISZ-bizottság feladata volt.

A vasutas fiatalok tudták, sok múlik munkájukon, hiszen az érkezés első percei döntően befolyásolhatják a vendéglátásról alkotott véleményt. Éppen ezért e fontos feladatra alaposan felkészültek. A vasúti kocsikon elhelyezték az úttörő-olimpia emblémáját. *A munkába a különvonatokat indító budapesti és nyíregyházi vasutas fiatalokat is bevonták.* A szegedi nagyállomást ünnepi díszbe öltöztették, virágosították, hangszórókat szereltek fel, s a vonatokat zeneszóval fogadták. A különvonatok utasait 40 fiatal igazította el, s 20—30 fős csoportokba osztva indították őket tovább a szálláshelyekre. Az üres szerelvényeket pedig a szomszédos *Szeged-Rókus* pályaudvaron készítették fel újabb utasok szállítására.

Nyugdíjban

A kapcsolat megmaradt

Halasi Ferenc, a szegedi vasútigazgatóság forgalmi osztályának dolgozója a közelmúltban, 37 évi szolgálat után vonult nyugdíjba. *Izzig-vérig vasutas volt.* Gyermekkorában a sport révén került szorosabb kapcsolatba a vasúttal, és barátai, munkatársai szinte azóta szeretik, tisztelik. Példamutató becsületes munkája, szerény egyénisége, a vasúthoz való ragaszkodása jó példa lehet minden fiatal vasutas számára. Pontos és szorgalmas ember, aki munkatársaival mindig megértette magát.

Nem vasutas családból lett igazi vasutassá. 1942-ben szerződéses órabéresként került a vasúthoz, Szeged állomásra. A szakvizsgák megszerzése után Szőregre helyezték, mint forgalmi szolgálattevőt. 1949-től 1950-ig Szegedrendezőn volt forgalmi szolgálattevő. 1950-től, a menetirányítói szolgálat megszervezésétől, az elsők között irányította a Cegléd—Szeged fővonal forgalmát. 1955-től 1957-ig igazgatósági főmenetirányító, majd 1957-től 1962-ig igazgatósági vonalbiztos. 1962-től nyugdíjazásáig elvi ügyes, majd vágányzárási ügyintéző.

Mindig a munka neheze jutott számára, de becsülettel helytállt. Jó munkájáért a *Munka Érdemérem*, a *Közlekedés Kiváló Dolgozója*, a *Kiváló Dolgozó* kitüntetéseket, valamint számos miniszteri, igazgatói és egyéb dicséretet kapott.

— *Elégedett emberként megyek nyugdíjba* — mondja. — *Ez azonban nem jelenti azt, hogy visszavonulok, s elzárkózom a világtól.* Megfelelő elfoglaltságot keresek magamnak. Kertbarát vagyok, és ez is jó foglalatoskodás. Remélem, az unokáimra is több időm jut majd. *Kapcsolatom a vasúttal nem szakad meg, hiszen egyik fiam és menyem vasutas* és napról napra beszámolnak majd az eseményekről.

Halasi Ferenc személyében egy szakmáját értő és szerető, a vasútért rajongó ember búcsúzik a mindennapos munkától. Szereti, tiszteli és becsüli őt vasutas társadalmunk. Mindig azt tartotta, hogy egymás megbecsülése, a jó szó, a megértés mindennél fontosabb. Ebben nem is tévedett. Bizonyíték rá 37 éves, becsületes vasutas munkája.

Neki a vasút, s a munka jelentette az életet.

Karsai Gábor

EGYKOR KÖR VOLT...

Felújították a hagyományt

Látogatás a szombathelyi mozdonyvezetők klubjában

A szombathelyi *motor- és mozdonyvezetők műszaki klubja* alig négy hónappal ezelőtt alakult meg. Tagjai azóta rendszeresen találkoznak, éspedig *minden hónap első csütörtök délutánján tartják szokásos összejövetelüket.* Legutóbb is húsz-huszonöten gyűltek össze a MÁV-igazgatóság egyik emeleti termében.

Szórakozva tanulnak

Az elsötétített klubhelyiségben a fiatal és az idősebb mozdonyvezetők érdeklődéssel nézték a vetített diaképeket és hallgatták az előadást. Ezen a napon *az M43-as mozdonyok* hidraulikus hajtóművének vezérlése és szerkezeti felépítése került az érdeklődés középpontjába. A téma előadója *Kun József*, a szombathelyi vontatási főnökség vezetője volt.

— *Igazgatóságunk területén már elég sok M43-as üzemel, s újabb gépeket is várunk ebből a fajtából. Néhány szakemberünk jelenleg Romániában van átvétel és tapasztalatcsere céljából* — magyarázta a főnökség vezetője az előadás után.

A műszaki klub alakulásáról a két fő szervezőtől: *Farkasdy Dénestől* és *Kurucz Zoltántól* érdeklődtünk.

— *Az alapötletet a régi vasutaskör adta, ahová a mozdonyvezetők és a fűtők szívesen eljártak. Gondoltuk, érdemes volna a hagyományt felújítani* — válaszolta a két 30 év körüli mozdonyvezető. — *Együtt, szórakozva könnyebben tanul az ember.*

Az eddigi foglalkozások igen jól sikerültek. Az egyik alkalommal a mozdonyok fékezőszelepeiről, a másikon a KE-kormányszelep működéséről konzultáltunk. A jövő hónapok klub-programja között szerepel az útközben előforduló hibaelhárítás módszereinek megismerése, és részletesen hallhatunk a villamos fűtőkocsik szerkezetéről. Az előadásokat — szemléltető eszközök felhasználásával — igazgatósági és más, vontatási szakemberek tartják.

Sakk, kártya, asztalitenisz

Beszélgetés közben eltűnt a terem ablakairól a sötétítő, s eltették helyére a vetítőgépet. A résztvevők *felállították a pingpong-asztalt, néhányan sakkozni és kártyázni kezdtek.* Előkerült pár üveg jégbehűtött sör a büféből, és több beszélgető csoport alakult ki.

— *A klub állandó tagjainak száma hatvanra tehető* — folytatta szavait az egyik szervező. — *Előadásonként persze csak húszan-harmincan vannak itt, mert kevés a munkaerő, s a szolgálat mégiscsak előbbre való. Most is valamivel többen lennénk, ha nem a vizsgák és a szabadságolások időszakában volnánk. Érdekességként elmondhatjuk, hogy más vontatási főnökségről, többek között a ferencvárositól is érdeklődtek már klubunk felől...*

A sok fiatal között az egyik idősebb *Zsiga Imre*. Ő a helyi vontatási főnökség szb-elnöke.

— *A fiammal együtt járok ide — hallottuk tőle.* — Én 1951 óta minden olyan mozdony- és motortípust vezettem, ami Szombathelyen előfordult. Tíz évvel ezelőtt a fiam a nyomdokaimba lépett, s talán ezért is érzem jól magam itt a klubban, a fiatalok között. Meg tanulhatok is. *A jövőben több idősebb szakit szeretnék idehívni.* Az itt levő fiatalok nagy része egyébként a tanítványom volt...

Desits János nem mozdonyvezetőként dolgozik, de sokáig vezetett gőzösöket, dízeleket. Tavaly utazó mozdonyfelvigyázó lett.

— *Itt, a klubban feleleventem ismereteimet, illetve új ismereteket szerzek. A foglalkozások ezenkívül jó alkalmat teremtenek arra, hogy az úton, ellenőrzés közben szerzett tapasztalataimat elmondjam a klubtagoknak, ily módon is okulhassunk a mások hibáiból...*

Jönnek a szerelők is

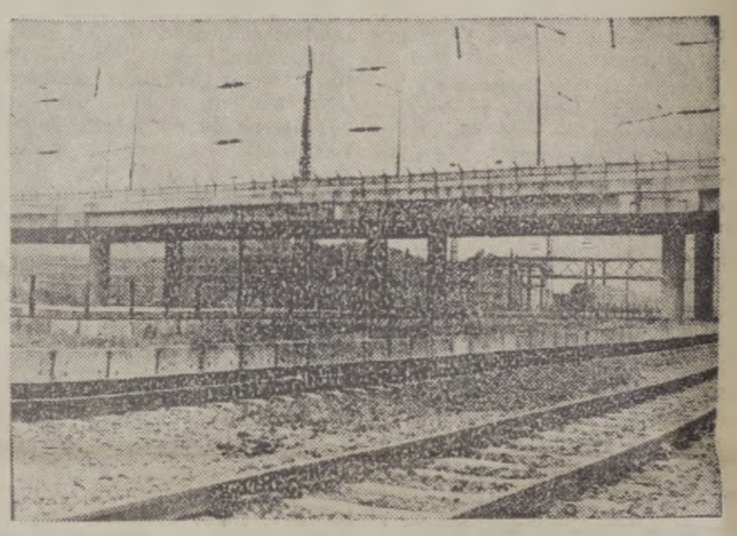
Látogatásunk alkalmával meggyőződhettünk arról, hogy a klub életrehívásának gondolata élénk visszhangra talált Szombathelyen. A jól szervezett előadások népszerűek. Nem véletlen, hogy *a villany- és motorszerelők közül is többen jelezték belépési szándékukat*, s a „vezérek" nem gördítenek akadályt a műhelyiek közeledése elé. A maguk részéről is követésre méltónak tartjuk a szombathelyi példát.

Sz. Jakab István

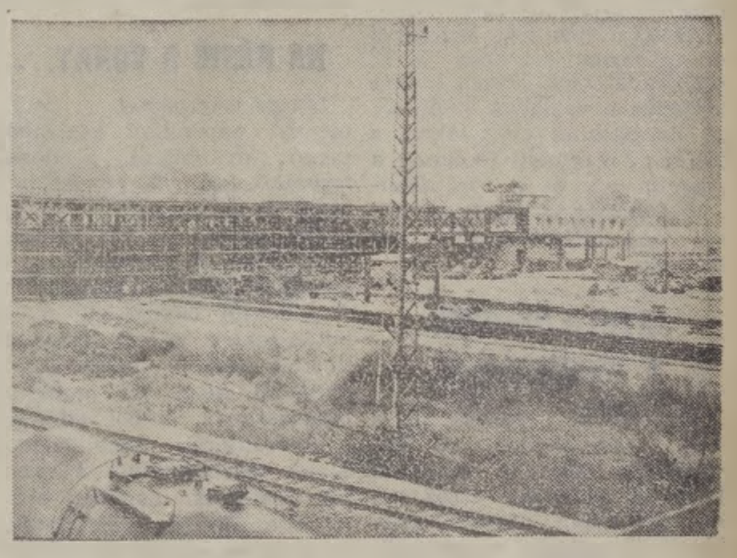
Kőbánya-Kispest

Az észak-déli Metró vonal egyik végállomása Kőbánya-Kispest állomáson lesz. A végállomás kialakításával egyidőben tervszerűen halad az állomás korszerűsítése is. A Kispestet Kőbányával összekötő közúti felüljárót már átadták a forgalomnak. Befejezéséhez közeledik a gyalogos felüljáró építése is

A gyalogos felüljáró előregyártott elemeit a Hámán Kató vontatási főnökség 1000 tonnás daruja emeli a helyére



Az új közúti felüljáró



A Metró végállomás új központi épületét még állványerdő veszi körül

(Tenta György felvételei)

Új kultúrterem – társadalmi munkából

Rendkívül szép kultúrtermet építettek társadalmi munkában *Békéscsabán*, a MÁV Épület- és Hídfenntartó Főnökség 2-es számú építésvezetőségének dolgozói. Az új művelődési létesítmény —, amely a vasutasnap tiszteletére, *81 dolgozó munkája nyomán, szabad szombatokon, 837 társadalmi munkaórában készült el* —, 90 négyzetméteres, s 150 érdeklődő befogadására alkalmas.

Az épület- és hídfenntartók már korábban is tevékenyen részt vállaltak munkahelyük megújításából. A szakasz 95 dolgozója egy szép lakatosműhelyt igyekezett létesíteni. A következő két évben azt tervezik, hogy a többi műhelyt — s más helyiségeket is — felújítsák, szebbé varázsolják.

Boldizsár Gyula

Kik jogosultak szakmunkáskedvezményre?

A nyugdíj alapját képező átlagkereset meghatározásánál kedvezményben részesülhetnek azok a szakmunkások, akik a nyugdíjazásukat közvetlenül megelőző egy éven át már nem a képesítésüknek megfelelő munkát végeztek. *A szakmunkáskedvezmény alkalmazásánál azt az átlagkeresetet kell alapul venni* — az év végi részesedés és jutalom nélkül —, amelyet az igénylő szakképzettségének megfelelő munkakörben foglalkoztatottak annál a munkáltatónál átlagosan elértek, ahol az igénylő utoljára szakmunkásként dolgozott.

Az átlagkereset kiszámítása a nyugdíjazás évének az első napjától a nyugdíj megállapítását megelőző naptári hónap utolsó napjáig terjedő idő alatt, ha pedig a nyugdíjazásra a naptári év első felében kerül sor, a nyugdíjazást megelőző naptári évben, az év végi részesedés és jutalom nélkül átlagosan elért kereset alapján történik. *A kedvezmény azt illeti meg, akinek szakmunkás-bizonyítványa vagy ezzel egyenértékű szakképesítése van.*

A kedvezményre jogot szerezhet a vasútnál foglalkoztatott minden olyan dolgozó akinek munkaköre betöltéséhez két szakvizsgája van. E munkakörök nincsenek külön jegyzékbe foglalva. Mindenkor az érvényes képesítési előírások döntik el, hogy egy adott munkakör betöltéséhez hány szakvizsga szükséges. Jogosult a szakmunkáskedvezményre a vasutaknál foglalkoztatott az a dolgozó is, akinek a KPM Vasúti Főosztály által — a Munkaügyi Minisztériummal és a Vasutasok szakszervezetével egyetértésben — megjelölt munkaköre betöltéséhez vasúti szakvizsga szükséges.

E munkakörök megnevezését az alábbiakban ismertetjük: mozdony- és motorvezető, mozdonyfűtő, mozdony-segédkezelő, kazánkocsi fűtő, vontatási vonatkísérő, vontatási telepi váltókezelő, vontatási telepi rendező, villamos fűtőkocsi kezelő, kocsivizsgáló, akkumulátorok javítását végző munkás, sorompókezelő őr, vonatjelentő őr, térközőr, pályafenntartási előmunkás, szakmunkásvizsgát tett pályamunkás, kotrógépkezelő, darukezelő kötöző, rakodógép kezelő, vonatfékező, kocsirendező váltókezelő, vasúti termester, forgalmi átvevő, raktárnok és rakodógép kezelő.

A kedvezményre jogosultság további feltétele, hogy az igénylő a nyugdíj megállapításánál figyelembe vett szolgálati időtartama alatt *legalább tizenöt éven át szakképzettségének megfelelő munkakört töltött be.* A rokkantsági nyugdíj megállapításánál szakmunkáskedvezményben részesíthető az is, aki szolgálati idejének fele részében töltött be a szakképzettségének megfelelő munkakört.

A szakmunkáskedvezményre jogosító időbe egyébként beszámít a szakmunkástanuló idő is. Figyelembe veszik továbbá a munkásmozgalomban, valamint a katonai szolgálatban töltött időt is, ha az igénylő ezt megelőzően és követően 30—30 napon belül a szakképzettségének megfelelő munkakörben dolgozott. A kiemelt állami vagy társadalmi tisztségben (alkalmazásban) eltöltött időt kedvezményre jogosító időnek akkor lehet tekinteni, ha az igénylő közvetlenül ezt megelőzően a szakképzettségének megfelelő munkakörben dolgozott. Ha az igénylőnek több szakmunkás-képesítése vagy ezzel egyenértékű szakképesítése van, az átlagkeresetet abban a munkakörben foglalkoztatottak keresetének a figyelembevételével kell megállapítani, amelyben az igénylő a leghosszabb ideig dolgozott.

1975. július 1-e után a már jogerősen elbírált ügyeket az érintett nyugdíjas kérelmére felül kell vizsgálni. Az erre vonatkozó kérelmet ez év végéig lehet benyújtani a *MÁV Nyugdíjhivatalhoz.*

A szakmunkáskedvezmény jelentőségére való tekintettel a szolgálati főnökségek a nyugdíjigény bejelentésénél hivatalból is ügyeljenek arra, hogy a kedvezményben — akit ez megillet — mindenki részesüljön. Ez az eljárás felel meg a társadalombiztosítási törvény alapelvként rögzített rendelkezésének, amely szerint a társadalombiztosítási feladatokat ellátó szerv amellett, hogy a hozzáforduló biztosítottat jogairól és kötelezettségeiről tájékoztatja, igényének az érvényesítéséhez segítséget is nyújt.

Mulasztás miatt

Megfutamodott egy szerelvény

A közelmúltban forró pillanatokat éltek át *Gödöllőn* a szolgálatban levő dolgozók. Egy 22 kocsiból álló szerelvény — a szolgálati és a biztonsági előírások elmulasztása miatt — *a gép leakasztása után elindult Isaszeg irányába*, és a lejtviszonyok miatt egyre fokozódott a sebessége.

A veszély láttán az őrhelyek, *Isaszeg* és *Pécel* állomás személyzete mindent megpróbált elkövetni, hogy a veszélyt elhárítsa. A 9-es, a 8-as, a 7-es és az 5-ös őrhelyeknél a páros féksarut a szerelvény összetörve pöccintette le a sínekről és robogott tovább, *Rákoscsaba* irányába.

Rákoscsaba Újtelephez érve, a pálya emelkedése miatt, a szerelvény lelassult, így sikerült megállítani. Baleset nem történt, mégis mindenki számára elgondolkoztató: milyen katasztrófához vezethet az ilyen mulasztás.

Rapi József

Együtt a pedagógussal

Évtizedek óta jó a kapcsolat a nagykanizsai Vasutasművelődési ház, valamint a város e körzetének iskolája: a *Kun Béla* Általános Iskola diákjai és pedagógusai között. *Laky Imréné* pedagógus osztályával évenként több alkalommal is rendez könyvtárlátogatást. Nem hiányzik a rendhagyó órák programjából a játékos, szórakoztató irodalmi vetélkedő sem. Egyáltalán nem meglepő, hogy a fiatalok otthonosan járnak-kelnek a szabad polcok között, böngésznek, válogatnak; a 30 tagú osztályból tizen rendszeresen látogatják a könyvtárat. *Kele György* és *Tóth Lajos*, a két könyvtáros pedig nagy szeretettel és hozzáértéssel irányítja a gyermekek érdeklődését, figyelmét.

Együtt a pedagógusokkal a gyermekek érdekében! Ottjártamkor éppen a tanév utolsó könyvtári foglalkozását tartották kötetlen böngészés, keresgélés, tervezgetés jegyében. a pedagógus és a könyvtárosok figyelmes közreműködésével. Amolyan „étvágygerjesztés" volt a hosszantartó nyári szünidőre. És sorra alakultak ki a kívánságjegyzékek, kinél papírra vetve, kinél pedig csak gondolatban, de mindenesetre értelmesen és okosan.

Érdemes azonban e módszer mögé is nézni. *Az iskola diákjainak nagy része vasutas szülők gyermeke.* A gyerekek által hazavitt könyv pedig nem egy esetben a szülők olvasmánya is lett. Lehet, hogy életükben az első könyvek egyike? Ki tudja? Az azonban biztos, hogy ma már jó néhány gyermekolvasó a szülők, nagyszülők kívánságlistájával jelenik meg a kölcsönzéseken, és nemegyszer 6—8 könyvvel tér haza. Ezek az ifjú könyvbarátok egy kicsit a könyv mozgókönyvtár kezelőivé, a munkásművelődés propagandistáivá is váltak. Szinte észrevétlenül.

A közművelődési határozatok szellemében

Nyugat-dunántúli önképző vasutasok

Egy év alatt ötvennyolcezer könyvet kölcsönöztek

A szombathelyi területi bizottság kultúr- és sportbizottsága a közelmúltban soproni kihelyezett ülésén tárgyalta meg a nyugat-dunántúli szakszervezeti bizottságok nevelő tevékenységét és a szocialista brigádok művészeti nevelését. A beszámoló a közművelődésről szóló párt- és kormányhatározatok, a közművelődési törvény és az ezek alapján született 1977. április 8-i SZOT-határozat elveit tükrözte.

A vasút munkaerőhelyzete önmagában is gondokat jelent: *az összlétszámból a területen 2724-en nem rendelkeznek alapműveltséggel.* Közülük kétszáznegyvenen 30 éven aluliak. Éppen ezért szervezte meg a területi bizottság az intenzív általános iskolákat. Így rövid idő alatt harmincnál többen szerezték meg a hetedik, nyolcadik osztály elvégzéséről szóló bizonyítványt. Az általános iskolák szervezett esti tagozatain kilencvenen tanulnak. A közép- és felsőfokú oktatás gördülékenyebb. A 220 középiskolás és a mintegy 120 felsőbb tanulmányokat folytató önmagát ösztökéli, különösebb szervező munkát szinte nem is igényelnek.

Az önművelődést segíti a szombathelyi igazgatóság területén levő öt önálló és 12 letéti könyvtár. *A 2140 beiratkozott olvasó egy esztendő alatt csaknem 58 ezer könyvet kölcsönzött.* Ebben szerepet játszik, hogy a szocialista brigádok szerződést kötöttek a könyvtárakkal. Így az 578 szocialista brigád 8661 tagja közül nagyon sokan váltak állandó könyvtárba járóvá. Évente átlagosan két író-olvasó találkozóra is sor kerül.

A szakszervezeti bizottságok fontosnak tartják a munkahelyi könyvterjesztést és az értékesítést is. Több helyen bizományosaik szervezik és értékesítik elsősorban a Táncsics, de más kiadók termékeit is.

Az 1978/79-es évadra hét színházzal voltak kapcsolatban, *s 914 bérletet vásároltak.* Ezenkívül kétszer Szombathelyen, egyszer pedig Veszprémben szerveztek teltházakciót.

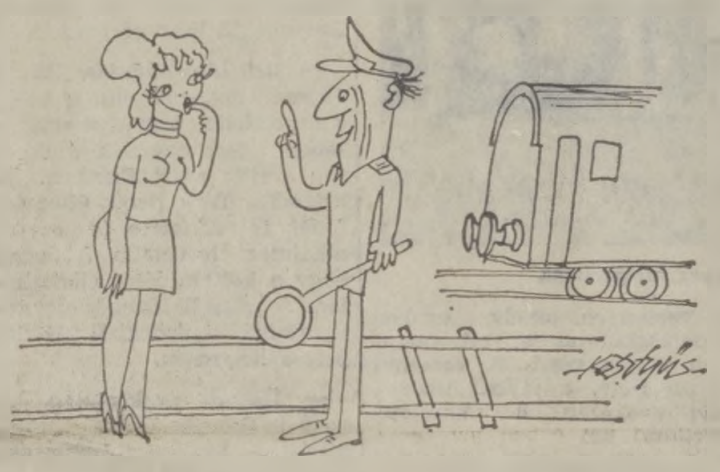
A szabad idő hasznos eltöltéséről nemcsak beszélnek. Mind gyakrabban szerveznek múzeumi sétákat; az ország egy-egy nevezetességét, az időközben feltárt nemzeti kincseket kollektívan tekintik meg. Hétvégeken — ez új vonás — három-négy család együtt szervezi és tölti el szabad idejét. (Sajnos, ez elsősorban nem a fizikai dolgozókra és a szocialista brigádokra jellemző.)

A tapolcai és a szombathelyi vasutas művelődési intézményekben 16 működvelő művészeti csoport működik. A területen még hat helyen van valamilyen művészeti együttes. Szombathelyen büszkék arra, hogy *Németh Mihály* szobrászművész a Haladás Művelődési Ház szakköréből nőtt ki. Több csoportjuk az utóbbi időkben országos hírűvé küzdötte fel magát: így a tapolcai Batsányi Művelődési Központ *Páva-köre, irodalmi színpada és bábszakköre, a szombathelyi formációs táncegyüttes és a celldömölki citerazenekar.* Ám a teljességhez tartozik: a művelődési intézményekben még több vasutast szeretnénk látni.

Az 1978/79-es ismeretterjesztési évben május elejéig 642 előadásra került sor. Sajnos, a kora őszi és késő tavaszi időszakokban tartott foglalkozások látogatottsága — feltehetően a mezőgazdasági munkák miatt — alacsony volt. A klubfoglalkozások különösen a szocialista brigádok körében népszerűek, de a műszakiak és a fiatalok részére szervezettek ellen sincs kifogás. Tavaly 177 rendezvényt tartottak.

Sz. Jakab István

ŐSZINTESÉG



— Rosszul nézel ki Pista!
— Mert túl sok energiámba kerül az energiatakarékosság...

(Kesztyűs Ferenc rajza)

A vasutasnap alkalmából

Miskolcon találkoztak a vasutas eszperantisták

Már hagyományossá vált, hogy az eszperantista magyar vasutasok saját mozgalmi életükben is megünneplik a vasutasnapot. Erre mindig az ország más-más városában kerül sor a helyi eszperantista vasutas szakcsoport rendezésében. *Az idén a miskolci eszperantista vasutasok voltak a házigazdák. A találkozón 246 hazai és 10 külföldi vendég vett részt.* A külföldiek között első helyen kell említeni *Elfriede Kruset*, a Nemzetközi Eszperantista Vasutas Szövetség titkárát. Ő közvetlenül a 31. IFEF Kongresszusról érkezett hazánkba. Rajta kívül *Kassáról, Katowicéből, Brnoból* és *Poprádról* érkeztek külföldi vendégek.

A rendezvény székhelye a miskolci Rónai Sándor Művelődési Központ volt. *Dr. Bácskai István*, a vasutas szakosztály elnökének vezetésével több mint 100 érdeklődő vett részt a fórumon, melyen a Magyar Eszperantó Szövetség Vasutas Szakosztályának munkájáról volt szó.

Délután a Rónai Sándor Művelődési Központ színháztermében *Szuchy Róbert*, a Hazafias Népfront Miskolc Városi Bizottságának titkára megnyitotta az igen gazdag anyaggal rendelkező kiállítást. Ennek keretében *Fajszi Károly „Eszperantó a gyermekirodalomban"* címmel, *Fekete István „Eszperantó a filatéliában"* címmel a világ különböző országaiban megjelent eszperantó bélyeget, emlékbélyegzést és levélzáró bélyegeket mutatta be. A harmadik részben a miskolci eszperantisták országos és helyi vonatkozású anyaga, fényképei tették gazdaggá a kiállítást.

A kiállítás megnyitása után *dr. Pásztor Pál*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője fogadást adott az igazgatóság tanácstermében a külföldi vendégek, valamint a hazai eszperantó mozgalom vezetői, a rendezvényen részt vevő társadalmi szervek képviselői részére. A fogadáson igen bensőséges hangulatban elevenítették fel a résztvevők korábbi közös élményeiket, továbbá a mozgalom jelentőségéről, fejlődéséről, perspektívájáról beszélgettek.

Este a Rónai Sándor Művelődési Központ színháztermében került sor az eszperantisták vasutasnapi ünnepségére. *Dr. Bácskai István* üdvözölte a megjelenteket, majd *dr. Pásztor Pál* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepi beszéd után *Elfriede Kruse*, az IFEF titkára üdvözölte a résztvevőket, majd meleghangú szavakkal méltatta a magyar vasutas eszperantisták munkáját, és további sikereket kívánt a mozgalmi munkában. Ezután *dr. Pethes Imre*, a Világbéke Eszperantómozgalom elnöke ismertette a magyar vasutas eszperantisták békeharcát, majd kitüntetéseket adott át.

Másnap négy külön autóbusszal Aggtelekre kirándult a résztvevők egy része. Egy másik csoport Lillafüredre, a harmadik pedig Miskolc-Tapolcára kirándult.

Patay János

NYUGDÍJASTALÁLKOZÓ

Székesfehérváron, július 9-én a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában rendezték meg az üzemfőnökség nyugdíjasainak találkozóját. Ezúttal százhetven nyugdíjas élt a szakszervezeti bizottság meghívásával és ment el a művelődési házba, hogy meghallgassa az üzemfőnökség munkájáról szóló ismertetőt, valamint a tiszteletükre rendezett műsort. Az idős emberek ezután találkoztak azokkal a fiatal dolgozókkal is, akik a Közlekedéstudományi Egyesület vasútüzemi szakcsoportjában a múlt emlékeit, eseményeit kívánják összegyűjteni, megörökíteni.

A székesfehérvári nyugdíjastalálkozó résztvevőinek egy csoportja

A Juventus kamarakórus sikere a soproni országos fesztiválon

A III. Soproni Országos Kamarakórus Fesztivált július 7-én és 8-án rendezték meg. A jelentkező, illetve a fesztiválon részt vevő kórusok két hangversenyen mutatkoztak be Sopron zeneszerető közönségének. A vasutasok szakszervezete zeneiskolájának *„Juventus"* kamarakórusa is bemutatkozott ezen a fesztiválon, melyen zenei életünk számos neves egyénisége, köztük *Fasang Árpád* zeneszerző, *Maróti Gyula*, a Kórusok Országos Tanácsa főtitkára, *Szokolay Sándor* zeneszerző is tagja volt a zsürinek.

A vasutasok szakszervezete zeneiskolájának ifjúsági kamarakórusa két éve alakult, s a jelenlegi összetételben 1978. december 1. óta működik *Falus Tamásné* és *Csik Miklós* karnagyok vezetésével.

Műsoruk nagyon ötletesen kezdődött. Számaikat végigkísérte az a magnószalagra felvett interjú, amelyet az idén Bécsben Herder-díjjal kitüntetett *Farkas Ferenc* zeneszerzővel készítettek. Farkas Ferenc vallomása természetes, közvetlen volt, ahogyan beszélt a kórus munkájáról, az előadott művek születéséről. A kórus közben nagyszerűen beleillesztve a mondanivalóba, válogatott remekműveit szólaltatta meg *Falus Tamásné* és *Csik Miklós* karnagyok vezetésével.

A kórus tagjai zeneileg képzettek, kottaismerő, hangszeren játszó fiatalok. Az új irányzat szerint a kórust kamarazenekar kíséri és tagjainak nevelésében a zeneiskola hangszeres oktatása létfontosságú szerepet tölt be.

A „Juventus" kamarakórus munkájának eredményét nagy elismeréssel fogadta a zsüri és a fesztivál közönsége. A vasutasok szakszervezete zeneiskoláját méltóan képviselték.

Dr. Sárga Lászlóné

Elmentünk Stájerba

Koncert a liezeni Népházban

AUSZTRIÁBAN VENDÉGSZEREPELT A DUNAKESZI FÚVÓS ZENEKAR

Kanyarog az autóbusz Ausztria kacskaringós útjain s a benne ülők elbűvölten csodálják a festői tájakat. A hóval borított magas hegyek fenséges nyugalmat árasztanak, a hegyek lábánál elterülő zöldellő mezők, virágzó rétek pedig jókedvet, derűt fakasztanak. Tél és nyár — két évszak nyomai láthatók egyidőben a természet alkotásain, s ez nem mindennapi élményt jelent.

Az autóbusz utasai a dunakeszi művelődési központ fúvószenekarának tagjai és kísérői a kora hajnali órákban búcsúztak a hazai tájaktól, hogy az ausztriai *Liezen* városba hírül vigyék a magyar vasutasok zeneszeretetét.

Liezen az *Enns* folyó felső völgyszakaszának kiemelkedő jelentőségű városa, forgalmas vasúti csomópont, üdülőhely, s egyben ipari centrum is. Fontos helye van a stájer vasiparban, van kerámia gyára, s több kisebb ipari létesítménye is. A történelem a római idők óta ismeri.

Délután négy óra felé, a szokatlan, bágyasztó meleg ellenére is élénkül a társaság. Közeledik a végcél, s a vidék egyre ismerősebb lesz. Három év távlatából is frissek az emlékek, jóleső érzés idézni a múltat. Az együttes harminckét tagja 1976-ban már járt Liezen közelében, a néhány kilométerre fekvő *Selzthal* városban. A zenekarnak az volt első külföldi turnéja, s a baráti kapcsolatok nem szakadtak meg.

A múlt esztendőben, a dunakeszi művelődési központ meghívására, a liezeni városi zenekar tagjai ismerkedtek fővárosunk nevezetességeivel, s a viszontlátogatásra ebben az évben került sor.

Pontosan öt órát mutatott az óra, amikor a mintegy hétezer lakosú osztrák kisváros főterén, *Ruff Heinrich* úr, Liezen polgármestere fogadta a magyar vendégeket. A városi zenekar tagjai pattogó számokat játszottak, s közben népviseletbe öltözött csinos kislány itallal kínálta a magyarokat. A főtéren összegyűlt vendégváró tömeg csakhamar tanúja lehetett két ország zenészei meghitt, baráti összeölelkezésének.

A találkozás első percei után, amíg az együttes tagjai elfoglalták kijelölt szobájukat az *Arany Szarvas* szállóban, *Alois Grünwald* és *Szirmai János* karnagy között gyors szakmai megbeszélés zajlott le. Este nyolc órára, a frissítő zuhany, a rövid pihenés már éreztette hatását, s valamennyien jókedvűen vettünk részt Ruff Heinrich polgármester éjfélig tartó fogadásán.

Az osztrák vendéglátás gazdag programot kínált. A csoport tagjai stainachi üzemlátogatás során megismerkedtek a tej begyűjtésének, s a tejtermékek gyártásának „műhelytitkaival", sokféle ízével, zamatával. A Gesäuse szoroson keresztül körutat tettünk *Admontba*, ahol kegyelettel adóztunk az alpinista temetőben pihenők előtt és minduntalan megcsodáltuk a környék félelmesen szép havas hegységeit.

A zeneszerető közönséggel több alkalommal is találkozott az együttes. Az érkezés utáni napon, a liezeni Népházban, *közös koncertet adtak a vendéglátók fúvószenekarával.* Játékuk sikert és elismerést aratott.

A dunakesziek koncertje Liezenben

A dunakesziek harmadik nap reggel kilenc óra után, a liezeni főtéren polkákkal, indulókkal, keringőkkel, népdalokkal szórakoztatták az összegyűlt közönséget, amely szívesen hallgatta a szép játékot.

Ugyanaznap este Windischgarsten következett. Ez a csaknem kétezer lakosú község a *Sengsen-hegység* déli lejtőjén fekszik. Népszerű üdülőtelep, klimatikus, magaslati gyógyhely, téli sportközpont. Bár a zenekarok az esti órákban érkeztek a koncertre, a festői környezet itt is magával ragadott bennünket. A természet a szürkülő homályban is csodálatos. Windischgarstennek hálás közönsége van. A „hazaiak" szereplését, s a vendégek játékát egyformán elmélyült figyelemmel hallgatta.

Az osztrák házigazdák nem felejtkeztek el a szabadidő biztosításáról sem. A negyedik nap délelőttre nem terveztek programot, mindenki önállóan rendelkezhetett idejével. A csoport tagjai mégis úgy határoztak, hogy közös kiránduláson vesznek részt, s ezt a döntésüket nem bánták meg. *Aloiis Grünwald* és felesége nagyszerű idegenvezetőnek bizonyult. A kirándulásról újabb élményekkel gazdagabban, jó hangulatban tértünk vissza.

Az esti rendezvényre való készülődés már a búcsúzást jelentette. Néhány órát még együtt töltöttünk a vendéglátókkal. Ezúttal az osztrákok tervezgettek. *Ruff Heinrich* polgármester tréfásan megjegyezte: *hamarosan felkeresi a szakszervezetet, hogy segítsen egy újabb magyar látogatás megszervezésében...*

Pálinkás Katalin

Zsip-zsup-kenderzsup...

Harminc éve a ferencvárosi rendezőpályaudvar mellett lakom. Megszoktam a vonatok zakatolását, az állandóan lezárt vasúti sorompót *a Gyáli út kellős közepén*, az irányító torony hangosan beszélőjét (néha egész tréfásan fogalmazzák meg mondanivalójukat a szolgálatot teljesítő vasutasok!) a szinte non-stop tolatást.

Kis túlzással azt mondhatom: álmomban is hallom az ország legnagyobb csomópontjának semmivel össze nem téveszthető zajait, zörejeit.

Az utóbbi hetekben meglepő jelenséget tapasztaltam. Lehet, hogy a különös *„mini hangverseny"* régóta létjogosultságot nyert — mindenesetre én nemrég hallottam először.

A dallam sajnálatos módon régen a múltba hullott gyermekkorom emlékeit idézte. Ugyanis a dízel mozdony kürtje ezt harsogta világgá: *„Zsip-zsup, kenderzsup, ha megázik, kidobjuk..."*

Egyezményes jel lenne ez? Aligha hiszem. Inkább csak tréfás kedvű vasutasok *„műsoron kívüli koncertjéről"* van szó. Bár meglehet: az idők folyamán a dallamtöredék valamiféle tartalommal telítődött, valamit jelent a beavatottak számára.

A kívülállókat inkább csak mosolyra készteti a kerekek csattogását „színező" kürtszóló, amelyet e sorok írása közben ismét hallok: *„Zsip-zsup, kenderzsup, ha megázik kidobjuk..."*

(Újházy)

Kispályás labdarúgás

Celldömölkön, az építési főnökség szakszervezeti bizottsága ismét megrendezte a hagyományos vasutasnapi labdarúgótornát. A különböző munkahelyek nyolc benevezett csapatát két csoportba sorsolták a szervezők. Az így kialakított csoportok győztesei küzdöttek meg a tavalyi vasutasnap győztesénél őrzött vándorserlegért. *A kupát az 5-ös számú gépállomás műhelyi dolgozói nyerték el a 9-es hidász építésvezetőségének a labdarúgói előtt.* Az utóbbiak meglepő szereplése figyelemre méltó, mivel a hidászok labdarúgói a főnökség legkisebb létszámú kollektívájából kerültek ki.

Külön játszottak a KISZ-esek. Ők a soproni pályafenntartás fiataljaival játszottak. Ez az összecsapás a vendégek győzelmével zárult.

Vasutas-kupa sakkcsapatverseny

A 29. vasutasnap tiszteletére a BVSC, a Törekvés és a Vasútépítő Törekvés sakkszakosztályai közös rendezésében, nyolc csapat részvételével, *„Vasutas-kupa"* sakkcsapatversenyre került sor a MÁV Budapesti Építési Főnökség kultúrtermében. A versenyt *Németh Gyula* igazgató, a főnökség vezetője, a Vasútépítő Törekvés Sportkör elnöke nyitotta meg.

A csapatversenyen négy főből álló csapatok vettek részt. A verseny legfiatalabb versenyzője *Pálkövi József,* a Vasútépítő Törekvés versenyzője volt. *A Kupát a Vasútépítő Törekvés SE I. csapata nyerte 21 ponttal.* 2. Az Universitas SE Debrecen 20.5 ponttal, 3. A KGM Vasas 16 ponttal, 4. Nyíregyházi Vasutas 16 ponttal, 5. a BVSC 13.5 ponttal.

TÖMEGSPORT

Területi döntő Dunaújvárosban

A pécsi területi bizottság június 30-án és július 1-én *Dunaújvárosban* rendezte meg a területi tömegsportdöntőket, melyeken az alábbi eredmények születtek:

Kispályás labdarúgás: 1. Kaposvár, 2. Dombóvár, 3. Nagykanizsa csapata.

Asztalitenisz férficsapat: 1. Dombóvár, 2. Pécs, 3. Nagykanizsa. Női csapat: 1. Dombóvár, 2. Nagykanizsa, 3. Kaposvár.

Férfi egyéni: 1. Harta (Dombóvár), 2. Benkő (Nagykanizsa), 3. Csurgai (Dombóvár). Női egyéni: 1. Szabóné (Dombóvár), 2. Mózes (Nagykanizsa), 3. Gurdán (Nagykanizsa).

Sakkcsapatverseny: 1. Dombóvár 11,5, 2. Pécs 10, 3. Nagykanizsa 9 ponttal.

Elkészült az SZVSE új munkacsarnoka

A *Szegedi Vasutas Sportegyesület* — amely 1919-ben alakult — az ország legrangosabb vasutas sportegyesületei közé tartozik. Kilenc szakosztályban 535 igazolt versenyző sportol.

Az egyesület vezetői kiemelt feladatnak tekintik a versenyzéshez szükséges feltételek biztosítását. Ennek érdekében a létesítményeket három ütemben korszerűsítik, bővítik. Korábban már elkészült a központi kazánház, tavaly felújították a hatásos atlétikai pályát, a kispályás labdarúgópályát, kialakították a futódombot, az ülőhelyi lelátót és a külső pálya állóhelyeit.

Most, a fejlesztés második ütemében *12 millió forintos költséggel elkészült és a 29. vasutasnapon átadták az új munkacsarnokot.* A 19x38 méteres új csarnok elsősorban a birkózók és a kosárlabdázók felkészülését, versenyzését könnyíti meg, de rajtuk kívül otthont ad a többi szakosztály versenyzőinek is. A csarnok lelátóján 400-an buzdíthatják kedvenc csapatukat, versenyzőjüket.

Az új létesítmény a vasutasok szakszervezete elnöksége anyagi támogatásával épült meg. A fejlesztés ezzel még nem ért véget. Már megkezdték az öltözők, az irodák és a klubhelyiség alapozását, építését.

Gellért

Nyíregyházára került a Vasutas Teniszkupa

Az 1979. évi Vasutas Kupa országos teniszversenyt 13—15-e között bonyolították le a BVSC Tatai úti telepén. A hét számban megrendezett versenyre 7 vasutasklub — a rendező BVSC, a Szombathelyi Haladás, a Nyíregyházi VSSC, a Testvériség, a Törekvés, a MÁV Tervező Intézet SK és a Ferencvárosi VSK — 138 versenyzője nevezett.

Eredmények: *Nyílt férfi egyes.* 1. Káplán (Nyíregyháza), 2. Erőss (Nyíregyháza), 3. Koczor, Koltai (Sz. Haladás). *Nyílt női egyes:* 1. Szabó É. (Sz. Haladás), 2. Bartha (Nyíregyháza), 3. Turai (BVSC), Kovacsics (Nyíregyháza). *Nyílt férfi páros:* 1. Kiss—Koltai (Nyíregyháza), 2. Csetényi—Koczor (Sz. Haladás), 3. Káplán—Móricz és Koczka—Erőss (Nyíregyháza). *Serdülő leány:* 1. Pergel (Sz. Haladás), 2. Vári (Sz. Haladás), 3. Kereszturi (BVSC), Gábriel (Sz. Haladás). *Serdülő fiú.* 1. Bérces (Nyíregyháza), 2. Mislay (Nyíregyháza), 3. Sthál (Nyíregyháza), Kálmán (Testvériség). *Ifjúsági leány:* 1. Bartha (Nyíregyháza), 2. Kovacsics (Nyíregyháza), 3. Pergel (Sz. Haladás), Csokonai (Nyíregyháza). *Ifjúsági fiú:* 1. Bérces (Nyíregyháza), 2. Mislay (Nyíregyháza), 3. Csokonai és Sthál (Nyíregyháza).

A nyíregyházi teniszezők kitűnő szereplésükkel méltán nyerték el a *Vasutas Kupát.*

Országos teniszverseny a BVSC Tatai úti telepén

A verseny ünnepélyes megnyitása

A nemzetközi gyermekév tiszteletére június 28-tól július 1-ig országos gyermek-, újonc-, serdülő és ifjúsági teniszversenyt rendeztek a BVSC Tatai úti telepén. A versenyen, amely egyben tehetségkutatás is volt, ötszázan vettek részt. A versenyt Hopp Béla, a BVSC teniszszakosztályának a vezetője nyitotta meg.

Három korcsoportban

Vasutas ökölvívó-bajnokság Szombathelyen

A vasutas-szakszervezet megbízásából június 29. és július 1. között a Haladás VSE rendezte meg az Országos Vasutas Ökölvívó Bajnokságot. Mindhárom napon zsúfolásig megtelt a szombathelyi járműjavító kultúrterme.

A három korcsoportban, serdülők, ifjúságiak és felnőttek, megrendezett bajnokságon izgalomban nem volt hiány. A pontverseny szempontjából különösen nagy küzdelem alakult ki a pécsi és a nyíregyházi ökölvívók között.

Országos vasutasbajnokok. Serdülők (1965-ös születésűek). Kispapírsúly: Lantos (Hatvan). Papírsúly: Kanizsai (Pécs). Légsúly: Veréb (Nyíregyháza). Harmatsúly: Kocska (Pécs). Könnyűsúly: Kertész (Nagykanizsa). Kisváltósúly: Beleznay (Hatvan). Félnehézsúly: Schender (Pécs). A legtechnikásabb versenyzőnek járó tiszteletdíjat Kocska Szilárd (Pécs) kapta. Pontversenyben: 1. Pécsi VSK 15, 2. Hatvani VSK 13, 3. Nyíregyházi VSSC 12 pont.

Serdülők (1963—64-ben születettek). Kispapírsúly: Kákai (Pécs). Papírsúly: Gál (Nyíregyháza). Légsúly: Csatlós (Nyíregyháza). Harmatsúly: Dunai (Pécs). Pehelysúly: Kovács (Nyíregyháza). Könnyűsúly: Ambrus (Pécs). Kisváltósúly: „A" csoport: Pór (Nagykanizsa). „B" csoport: Horváth A. (Haladás). Váltósúly: Szili (Pécs) Nagyváltósúly: Gondon (Nyíregyháza). Középsúly: Szalai (Pécs) Nagyközépsúly: Molnár (Haladás VSE). Félnehézsúly: Bedő (Pécs). Nehézsúly: Porubjánszky (Miskolc). A legtechnikásabb versenyzőnek Dunai Sándor (Pécs) bizonyult. Pontversenybe: 1. PVSK 38, 2. NyVSSC 34, 3. Haladás VSE 14 pont. Serdülők összevont pontversenyében: 1. PVSK 53, 2. NyVSSC 46, 3. Haladás VSE 15 pont.

Ifjúságiak. Papírsúly: Lukács (Haladás VSE). **Légsúly:** Makai NyVSSC). **Harmatsúly:** Zámbó (Haladás VSE). **Pehelysúly:** Grunda (Pécs). **Könnyűsúly:** Csobán (NyVSSC). **Kisváltósúly:** Pákozdi (Cegléd). **Váltósúly:** Horváth I. (Haladás VSE). **Nagyváltósúly:** Pintér (Haladás VSE). **Félnehézsúly:** Gemzsi (NyVSSC). A legtechnikásabb versenyző részére kiírt tiszteletdíjat Makai Imre (NyVSSC) érdemelte ki. Pontversenyben: 1. Haladás VSE 24, 2. Nyíregyháza 18, 3. Cegléd 17 pont.

Felnőttek. Papírsúly: Kulcsár (Pécs). **Légsúly:** Solymosi (Haladás). **Harmatsúly:** Sárközi (Nyíregyháza). **Pehelysúly:** Semetka (Cegléd). **Könnyűsúly:** Zámbó (Haladás). **Kisváltósúly:** Magyar (Pécs). **Váltósúly:** Németh S. (Haladás). **Nagyváltósúly:** Szöllősi (Pécs). **Középsúly:** Balázsi (Nyíregyháza). **Szupernehézsúly:** Alvics (Pécs). A legtechnikásabb versenyzőnek Zámbó József (Haladás) bizonyult. Pontversenyben: 1. Pécs 24, 2. Nyíregyháza 22, 3. Haladás VSE 15 pont.

Összesített pontversenyben: 1. Pécsi VSK 89 pont. 2. Nyíregyházi VSSC 86 pont. 3. Haladás VSE 54 pont. 4. Cegléd 34 pont. 5. Hatvan 20 pont.

Kiss Antal

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A vezetők figyelmébe ajánljuk. (Folytatása a függőleges 29-ben és a vízszintes 26-ban.) 13. Kaszáló. 14. A fal síkját tagoló függőleges sáv. 15. Megretten. 16. Az argon vegyjele. 17. Szeparatista szervezet. 18. Pesti Műsor. 20. Végek nélkül elrág. 21. Japán kikötőváros. 23. Fontos energiaforrás. 25. Az arzén vegyjele. 29. Széchenyi István egyik könyve. 30. Helyhatározó. 31. Celebeszen élő vadtulkok. 33. Latin számok. 35. ...Lee, volt ENSZ főtitkár 36. Textil anyag. 37. A síkság. 38. Y. I. 40. Jugoszláv város. 42. A függőleges 8 birtokos raggal. 43. Folyadék. 44. Gyilkolja. 46. Latin művészet. 48. Gyakori jelző. 49. Francia város. 50. Péksütemény. 52. Vas megyei község. 53. Kihalt futómadár. 54. Északamerikai félsziget. 56. Visszahív! 57. Tank közepe. 58. Az egyik szülő. 59. Időmérő. 61. Indulatszó. 62. Az USA egyik állama. 64. Rajthely a sportban. 66. A hideg is teheti.

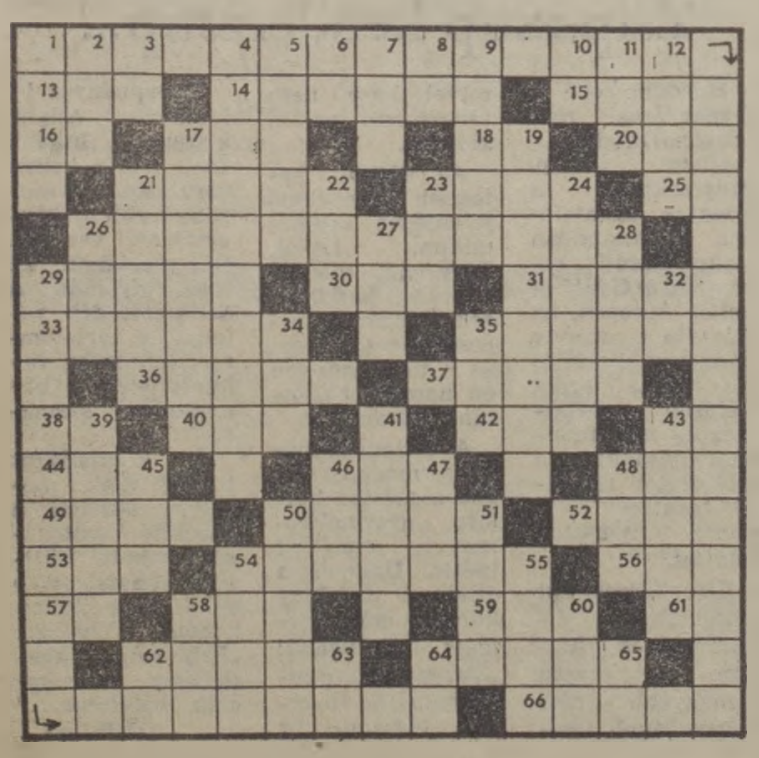
Függőleges: 1. Tó a Szovjetunióban. 2. A test éltető nedve. 3. Latin és. 4. Elvesz. 5. Pápai korona. 6. Erdei állat. 7. Nagyon édes folyadék. 8. Csontokat köt össze. 9. Feljegyzésre is szolgálhat. 10. Német személyes névmás. 11. Semmi (latin). 12. Göngyölegsúly. 17. Két szó: 1. Komárom megyei helység. 2. Angol város. 19. Száraz csőtészta. 21. ...mometer, a szemlencse görbületét mérő készülék. 22. Idegen férfi név. 23. Időhatározó. 24. Görög tartomány. 26. Zenében ária (francia). 27. Állami bevétel. 28. Római polgárok ruhadarabja volt. 32. Á. V. 34. Úgy, dolog (latin) 35. Három, oroszul. 39. Trója, másképpen. 41. Nőszirom. 43. Afrikai állam. 45. Becézett női név. 46. Menyasszony. 47. Ételt ízesít. 48. Kovács fele. 50. .. Lujza, a nemzet csalogánya. 51. Európai nép. 54. Méneséről híres puszta. 55. Rizsből készült szeszesital. 58. Nyújtsd! 60. Becézett női név. 62. Római 49. 63. Orom szélei 64. Hangtalanul súg. 65. T. R.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 29 és vízszintes 26.

Beküldési határidő: 1979. augusztus 17.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az egységes tömegsport rendszer. A szakszervezeti választások.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 13. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kanizsai Magdolna, Pécs, Lenin tér 1. 7623: Pénzes György, Ópályi, Kossuth u. 2/a. 4821; Karancsi Lajosné, Kazincbarcika, Május 1. út 17 3700; László József, Sárkeresztúr, Vörösmarty u. 19. 8125; Kun Ádám Gyékényes 1, Petőfi S. út 140. 8851.



HÍREK

Miért járok iskolába?

Ezzel a címmel tanévzáró magyar dolgozatot írtak Miskolcon, a Vörösmarty Mihály Művelődési Házba kihelyezett általános iskola 5—6. osztályos tanulói. *Godó László* vasutas, dolgozatában így fogalmazta meg őszinte véleményét:

„Pályaépítő munkás vagyok. Sok a munkám, de azért este, amikor hazamegyek, az iskolai leckét veszem elő, és tanulok, mert nappal nincs rá időm. Sokat segít a tanulmányi szabadság, és az, hogy az iskolában több tantárgyat közösen megbeszélünk.

A kultúrházban szép, tiszta helyiségben tanulhatunk. Filmeket vetítenek részünkre és a könyvtárból is több könyvet kivehetünk. *Tervem az, hogyha sikerül befejezni az iskolát, nehézgépkezelői tanfolyamra megyek.*

»Öregdiák« társaimmal együtt köszönetünket fejezzük ki a művelődési ház igazgatójának és a tanárnőknek a tanulásunk segítéséért."

— Csereüdülés. Régi keletű barátság köti össze a szolnoki járműjavítót az NDK-beli Eberswaldei járműjavítóval. A tíz évvel ezelőtt kötött együttműködési szerződés értelmében minden nyáron 2—2 csoportban hatvan magyar és német munkáscsalád csereüdültetésére kerül sor.

— Véradás. A szolnoki vontatási főnökségnél hagyományossá vált már, hogy a Vöröskereszt helyi szervezet rendezésében minden évben véradó napot tartanak. Az idei véradó napon, amelyet június 29-én tartottak, 63 dolgozó összesen 23 liter vért adott.

— Brigádkirándulás. Pásztó állomás dolgozói július 22-én a szocialista brigád szervezésében, egész napos kiránduláson vettek részt Egerben. A brigádot Tóth Ernő állomásfőnök is elkísérte és ezt az alkalmat használta fel arra, hogy a kollektívától elköszönjön. A pásztói főnököt ugyanis, szolgálati érdekből Budapestre helyezték.

— Üzemi gyakorlaton. A szegedi Bebrits Lajos Vasútgépészeti Szakközépiskola tanulói a szentesi vontatási főnökségnél vesznek részt kötelező nyári üzemi gyakorlaton. A tanulók a gyakorlatban is megismerhetik, hogyan kell elvégezni a dízelmozdonyok nagyjavítását, illetve egy-egy motor felújítását.

— Biztosítóberendezés a kisvasútnak. A miskolci igazgatóság KISZ-bizottságának akcióprogramjában szerepelt, hogy biztosítóberendezéssel látják el a lilafüredi úttörővasútat. A fiatalok teljesítették vállalásukat. Mire a tanév véget ért, elkészítették a berendezést. A 800 társadalmi munkaóra értéke 670 ezer forint.

Tömegsportnap Győrben

A győri vasúti csomópont szakszervezeti bizottsága június 30-án rendezte meg a hagyományos tömegsportnapját. A MÁV DAC sporttelepén több mint száz vasutas és hozzátartozója jött össze, hogy egészséges az életmódhoz elengedhetetlenül fontos mozgásigényét kielégítse. A versenyek futásban, távolugrásban, súlylökésben és célbadobásban zajlottak. Természetesen külön versenyeztek a nők, a gyerekek és a férfiak.

A legnépszerűbb sportágban, a labdarúgásban is összemérték tudásukat a vasútállomás különböző szolgálati helyeinek dolgozói.

Vitorlázómodell-verseny

Az év első felében került megrendezésre a háromfordulós ifjúsági vitorlázómodell-verseny, melyen a *Budapesti MÁV Modellező Klub* fiataljai is részt vettek. A fiatalok egy első, egy második és egy ötödik helyezést értek el. Ezzel két ifjúsági arany- és egy ifjúsági bronzjelvénynek megfelelő minősítést szereztek.

— Virágzik a magnólia. A pécsi vasútigazgatóság udvarán ismét virágot bontott a város legszebb dísznövénye, az egzotikus külsejű magnólia, amelyet a népnyelv tulipánfának nevez. A mostani virágok valamivel kisebbek és halványabbak, mint a tavasziak voltak.

— Könyvtár az oktatási központban. A szombathelyi igazgatóság oktatási központjában, Szombathelyen, 600 kötetes könyvtárat létesítettek. A könyvtárat a tanfolyam hallgatóinak tanulmányait elősegítő válogatott szakirodalom egészíti ki.

— Segít a járműjavító. Szombathelyen a Lakástextil Vállalat Fonó és Szövő Gyárában javítják a kazánt. Ez idő alatt a szombathelyi járműjavító látja el gőzzel a gyárat. A vezetéket szinte napok alatt kiépítették, így a járműjavító segítségével a kazán javításának ideje alatt zavartalan a termelés.

— Köszönetnyilvánítás. Ezúton mondunk hálás köszönetet Rákosrendező pályaudvar vezetőségének, párt- és szakszervezeti vezetőségének, kollégáknak és ismerősöknek, akik felejthetetlen férjem, Szabó István temetésén részt vettek.

özv. Szabó Istvánné és a gyászoló család.

Lakáscsere

Elcserélném Mátészalka, Sallai I. u. 7. sz. alatti szoba konyhás, félkomfortos vállalati lakásomat budapesti vagy Budapest környéki hasonló nívójúra vasutassal. Érdeklődni levélben: 1114 Budapest, Szabolcska M. u. 6. fsz. 1. vagy telefonon 854—771 özv. Halmai Jánosné.

Elcserélném nagykanizsai állomáson levő két szoba, konyha, komfortos, kis kertes lakásomat Szekszárd, Kaposvár, Zalaegerszeg, Pécs, Dombóvár városi lakásra. Érdeklődni: Horváth Sándor, Nagykanizsa MÁV vízház.

Elcserélném Sárvár állomáson levő két szoba, konyha, előszoba, komfortos, kertes családiház jellegű, 80 négyzetméteres lakásomat, hasonló budapestire vagy környékére. Minden megoldás érdekel. Horváth István, Sárvár vasútállomás.

Elcserélném Cegléden, állomástól 5 percre levő két szoba összkomfortos új lakásomat aktív vasutas dolgozóval budapesti — lehetőleg XV. vagy VIII. kerületben levő — hasonló lakásra. Érdeklődni személyesen vagy levélben Ifiabb Kisréti István, 2700 Cegléd, Rákóczi u. 66. III 14. sz.

Elcserélném két szoba komfortos 61 négyzetméteres konyhakertes, plusz gazdasági udvar, olcsó bérű, különbeláratú szolgálati lakásomat budapestire. Csak végrehajtó szolgálatnál dolgozóval. Tanácsi is lehet, minden megoldás érdekel. Cím: Bódy, Gyömrő MÁV nagyállomás.

Elcserélném Nyárlőrinc állomás felvételi épületének I. emeletén levő kettőszoba komfortos szolgálati lakásomat budapesti vagy környéki kisebbre. Érdeklődni: Lővey István, Nyárlőrinc állomás.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.

Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818.

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

Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
79—3159 Szikra Lapnyomda
Budapest

Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. AUGUSZTUS 11.

A tartalékok feltárásával a szállítás gyorsításáért

A ferencvárosi vasutasok is csatlakoztak a kongresszusi munkaversenyhez

Az MSZMP Központi Bizottsága június 29-i határozatának ismeretében a vasút több szolgálati helyének, csomópontjának (köztük a ferencvárosi csomópont) szocialista brigádjai, munkáskollektívái határozták el, hogy a párt XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére újabb felajánlásokat tesznek, illetve a korábbi vállalásokat kiegészítik.

A ferencvárosi csomópont szocialista brigádjai kibővített értekezleten fogalmazták meg a kongresszusi verseny célját, tartalmát. *Berendi Tibor*, Ferencváros állomásfőnöke tájékoztatta a több mint 300 brigádvezetőt és tagot arról, hogy hol, mely területeken van a legnagyobb szükség a munka intenzitásának a növelésére, a gazdasági eredmények, a minőség javítására. Előterjesztésének alapja a szolgálati főnökségek (állomás, vontatás, szertár) első félévi tervteljesítésének rövid értékelése, a lemaradások ismertetése volt.

Elmondotta többek között, hogy a csomópont vonat- és kocsiforgalma a bázishoz viszonyítva négy százalékkal csökkent. *A csomópont első félévi áruszállítási teljesítménye 15 millió tonna volt. Sajnos, sok energiát kellett fordítani az elmúlt félévben az indulásra kész vonatok átállására, mert nem volt gép.* Ez gátolta az állomás kapacitásának jobb kihasználását, a minőségi mutatók maradéktalan teljesítését. Nem javult a vonatforgalom tervszerűsége, 0,1 százalékkal növekedett az átmenő és a helyi kocsik tartózkodási ideje. Tíz százalékkal romlott a mozdonyok állomási fordulóideje is. A második félévben egyik legfontosabb feladat lesz ennek korrigálása.

Az állomásfőnök felhívta a figyelmet a tárgyi balesetek csökkentésére is. Több mint tízezer forinttal növekedett a balesetekből származó kár. Szaporodott a személyi sérülések száma is, *az előző évhez képest ötven dolgozóval csökkent a létszám. Ezért a kifizetett pihenőnapok és túlórák összege 25 százalékkal növekedett.* A jobb eredmények záloga lehet a társszolgálati ágak szorosabb együttműködése.

A csomópont szocialista brigádjai a kongresszusi versenyben *a minőség javítását, a gazdasági tartalékok feltárását, a takarékosság következetes megvalósítását tűzték célul*, hogy ezzel is hozzájáruljanak a népgazdaság helyzetének javításához. A csomópont dolgozóinak célkitűzéseit 16 pontban fogalmazták meg. A legfontosabbak között olvasható a tehervonatok menetrend szerinti indításának javítása, az egy mozdonyra eső átlagos terhelés 20 tonnával történő növelése, a kocsik tartózkodási idejének csökkentése. A szocialista brigádok szorosabb kapcsolatot építenek ki a legnagyobb fuvaroztató vállalatok brigádjaival és ahol szükséges — a kocsitartózkodási idő javítása érdekében — komplex vállalásokat tesznek.

A csomópont dolgozói erőfeszítéseket tesznek továbbá a korszerű vontatójárművek javítási, karbantartási idejének csökkentéséért, a személyi- és tárgyi balesetek számának mérsékléséért.

A szocialista brigádok vezetői elmondották, hogy megértették a népgazdaság, a vasút előtt álló legfontosabb tennivalókat. A kongresszusi munkaversenyben arra törekednek, hogy munkakörükben többletvállalásokkal, kezdeményezésekkel segítsék a közös célok elérését.

KIVÁLÓ PFT. FŐNÖKSÉG

Tervszerű karbantartás, termelékenyebb munka

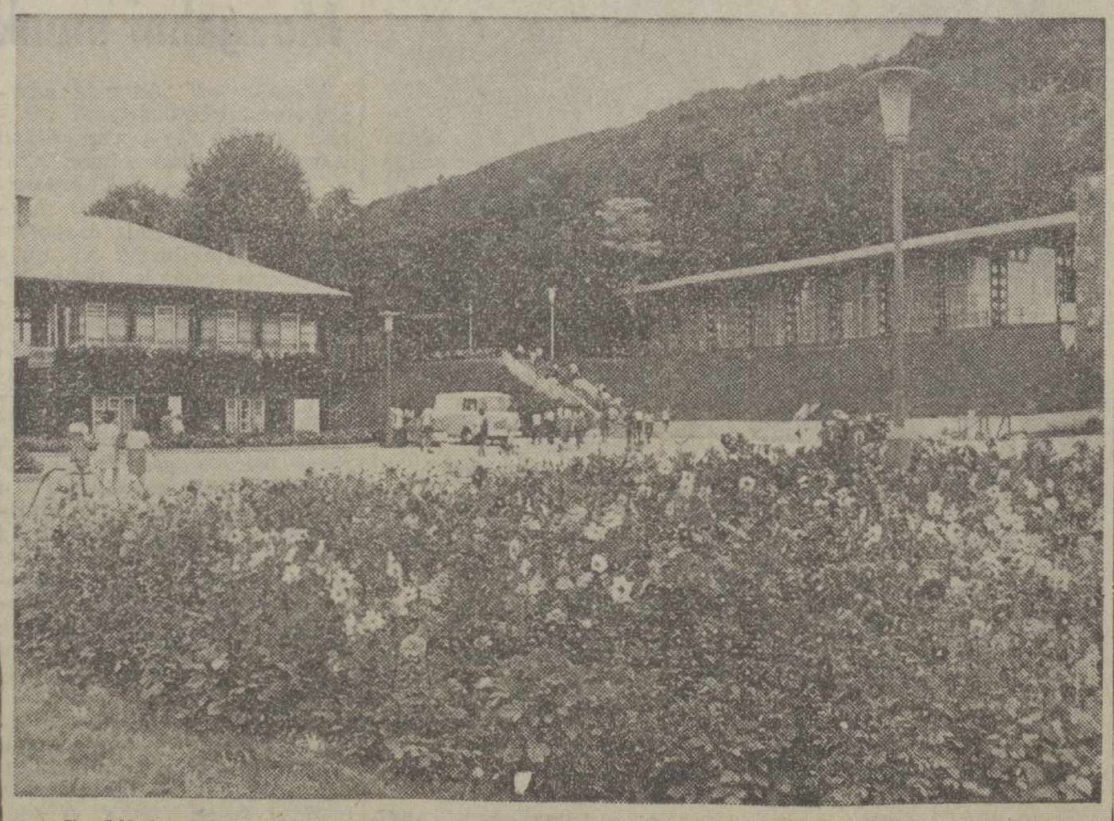
Öt év múltán ismét kiváló címet érdemelt a soproni pályafenntartási főnökség. A 315 kilométeres vonal egy része a *Celldömölk—Fertőújlak* és a *Sopron—Győr* közötti GYSEV-szakasz. A MÁV-vonalakon munkaterületük *Csornától Hegyeshalomig, Ágfalva* országhatártól *Szombathelyig*, valamint a vasi megyeszékhelytől *Kőszegig* terjed. Eredményeikről *Rohonyi Antallal*, a főnökség vezetőjével beszélgettünk.

— Az értékelésnél döntő volt, hogy jól szerveztük meg a tervszerű, megelőző karbantartást. Azt várták tőlünk, hogy az al- és felépítményi munkálatok 60 százalékát végezzük el tmk-ban. *Ezt a feladatot 3,5 százalékkal túlteljesítettük.* Kedvezően alakult a teljesítménybéres munkák aránya is.

A főnökségnél 1977-hez képest javult a termelékenység. Tavaly az egy főre jutó havi munkaóra kihasználtsága 168,5 óráról 170,2 órára emelkedett. A tervezett 13 millió 904 ezer forint értékű anyagnál kevesebbet, 12 millió 997 ezer forintnyit építettek be.

Bevált az új főpályamesteri szakaszok kialakítása. A főnökség öt nagyobb gócából hatékonyabban képesek az erőket összevonni egy-egy feladathoz. *A soproniak büszkék arra, hogy egyre kevesebb a fegyelmi eljárás.* 1977-ben négy, tavaly mindössze három volt. A rendszeres szondázás is közrejátszott abban, hogy tavaly a fegyelmi vétségek között csupán egyszer szerepelt előidéző okként az alkohol. A munkafeltételek is általában javulnak. A megelőzésnek, az oktatásnak, az ellenőrzésnek, a figyelemnek köszönhető, hogy halálos baleset 1962 óta, csonkulásos baleset pedig 3 éve nem fordult elő.

A főnökség mozgalmi szervezetei hatékonyan segítik a gazdasági vezetők munkáját. A szakszervezeti bizottság például különös fontosságot tulajdonít a bizalmiak jogai érvényesítésének, nagy gondot fordít a termelést segítő mozgalmak szervezésére. A főnökség 24 brigádja közül az 1978-as munkaversenyben kettő arany-, három ezüst-, hat bronz-, 11 pedig zöldkoszorús elismerésben részesült. A 16 tagú *Radnóti Miklós* brigád pedig a MÁV Kiváló Brigádja lett.



Csodálatos környezetben töltik a vakációt a balatonkenesei gyermeküdülő beutaltjai (Képriportunk a 3. oldalon.) (Tenta György felvétele)

Augusztus 20. az alkotmányunk ünnepe

A vasút júliusi szállítási teljesítménye:

24 millió 609 ezer utas és 11 millió 431 ezer tonna áru

A vasút júliusban *24 millió 609 ezer utast szállított.* Ez a bázishoz viszonyítva 97,2 százalékos teljesítménynek felel meg. Az utaskilométer-teljesítmény közel azonos arányban alakult. A késetten közlekedett személyszállító vonatok részaránya is csak kismértékű csökkenést mutat. A személyszállító vonatok átlagos utazási sebessége 40,8 km/óra volt. Ez a bázishoz viszonyítva 101,8 százalékos teljesítésnek felel meg.

A júliusi áruszállítási teljesítmény *11 millió 431 ezer tonna*, amely a bázishoz viszonyítva 102,5, a tervhez képest 101,5 százalékos teljesítést jelent. A belföldi szállításoknál 0,7 százalékos a lemaradás, míg az exportnál 86, az importnál 1,8, a tranzit küldeményeknél 6,9 százalékos a túlteljesítés. A kocsiigényes szállítás volumene 2,3 százalékkal volt több, mint a megelőző év azonos időszakában.

A késetten közlekedett tehervonatok részaránya a bázisszintnek megfelelően alakult. *A júliusi 4,09 napos átlagos teherkocsiforduló-idő viszont 3,8 százalékos növekedést jelent a bázisidőszakhoz viszonyítva.* Nőtt az idegen tehervonatok átlagos tartózkodása is a MÁV vonalán. A kedvező mutatók közül a teherkocsik átlagos statikus terhelése említhető, amely 5,3 százalékos növekedést mutat a bázishoz képest, de kedvezően alakult a vonatfelosztások, a gépácsorgások száma is. *Sajnos a korszerű villamos és dízelmozdonyok fajlagos teljesítménye nem érte el a bázisidőszak szintjét.* A tehervonatok átlagos utazási sebessége további növekedést mutat, és kismértékben meghaladta a 20 km/óra átlagos értéket.

Brigádok a gyerekekért

A nemzetközi gyermekév tiszteletére a Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti tanácsához tartozó szakszervezeti bizottságok is több programot, akciót rendeztek. A MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal tizenkét szocialista brigádja például 7000 forintot gyűjtött, és a *Szegedi MÁV Nevelőotthon* 10 végzős tanulóját jutalmazták vele. A pénzt bensőséges ünnepség keretében, június 13-án adták át a hivatal társadalmi, gazdasági vezetői.

A MÁV Számítástechnikai Üzem szocialista brigádjai, dolgozói, a *Kaposvári MÁV Nevelőotthon* lakóinak 1500 forint értékű könyvvel kedveskedtek. A rendezvénysorozat kiemelkedő eseménye volt az adatrögzítő üzemegység VII. Kongresszus szocialista brigádja által rendezett gyermekrajzkiállítás.

Parancsoló szükséglet a gépek, eszközök hatékonyabb kihasználása

Együttes ülés a budapesti igazgatóságon

A budapesti igazgatóság pártbizottsága és a vasutasszakszervezet területi bizottsága július 26-án kibővített, együttes ülést tartott, amelyen részt vettek az igazgatóság gazdasági vezetői, a szolgálati helyek függetlenített párt- és szakszervezeti titkárai.

A tanácskozáson *Kiss Károly*, az igazgatóság vezetője tartott tájékoztatót. Mindenekelőtt az első félévi terv teljesítését értékelte. Elmondotta többek között, hogy ez idő alatt 74 millió utast — a tervezettnél 5,4 százalékkal kevesebbet szállítottak. *Gyakran előfordult, hogy több állomás pénztárában az utasok nem tudtak jegyet váltani, a vonaton pedig a jegyvizsgálóhiány miatt nem fizettek viteldíjat.* A vonatok tisztasága és menetrendszerűsége is kifogásolható.

Az első félévben az igazgatóság a tervezettnél 1,3 százalékkal kevesebb árut szállított. *Ennek egyik oka az, hogy több mint 57 ezer kocsit nem tudtak időben a fuvaroztatók rendelkezésére bocsátani.* Gyakran előfordult a rakodási normaidők túllépése is. A korszerű járműpark üzemeltetése pedig gazdaságtalan.

A tárgyi balesetek alakulása is kedvezőtlen. Az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva növekedett a mulasztásokból eredő balesetek és vonatveszélyeztetések száma.

A második félévi tervek elemzése során az igazgató hangsúlyozta, hogy a jövőben *az eddiginél szigorúbban kell takarékoskodni a munkaerővel, anyaggal, energiával.* A gépek, eszközök hatékonyabb kihasználása pedig parancsoló szükséglet.

A beszámolót vita követte, majd az együttes ülés résztvevői határozatot fogadtak el. A pártbizottság felkérte az igazgatóság területén dolgozó tömegszervezeteket, *hogy fokozzák ellenőrző tevékenységüket, segítsék a gazdasági munkát.*

Az ülés résztvevői elhatározták, hogy a párt- és a szakszervezeti szervek, valamint a külszolgálati vezetők bevonásával aktíva értekezletet tartanak. Témája a második félévi eredményesebb munka lehetőségeinek megbeszélése lesz.

Alkalmi együttesből főhivatású zenekar

BEMUTATJUK A DEBRECENI MÁV FILHARMONIKUSOKAT

A Magyar Államvasutak bizonyára egyedülálló Európában azzal, hogy két hivatásos szimfónikus zenekarnak is mecénása, s ezzel a nemes gesztussal segíti elő annak a kodályi gondolatnak a megvalósítását, amely egy számbelileg kis népet zenei nagyhatalommá képes fejleszteni. *Mind a Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar, mind a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar ma már nemcsak az ország, de Európa zenei életében is meghatározó szerepet játszik,* s hol van az az idő, amely a „vidéki" zenekart megkülönböztetéssel illette a fővárosi nagyzenekarokkal szemben.

S szinte hihetetlennek tűnik a visszapillantás, hogy mindezt alig 25—30 év alatt sikerült elérni. Micsoda évtizedek voltak ezek, amelyek alatt évszázadok társadalmi elmaradottságát lehetett felszámolni, s mely nemcsak magas színvonalú művészeti együtteseket, de igényes közönséget is ki tudott nevelni.

A filharmonikusok egyik hangversenye

Egykori mecénások

Korábban voltak is mecénásai Debrecen zenei életének. *Balázs Károly* egykori üzletigazgató, aki egy alkalmi együttesből 1923-ban szimfonikus zenekart szervezett. Tagjai zömében vasutasok voltak, akik napközben a járműjavító üzem műhelyeiben, az állomáson vagy az üzletvezetőség központjában dolgoztak, délutánonként próbáltak s estenként hangversenyt adtak. Ennek az amatőr együttesnek már 1926-ban az az *Ábrányi Emil* volt a karmestere, aki korábban a budapesti opera igazgatói tisztét töltötte be, s akinek műveit — elvétve ugyan — ma is lehet hallani. Tulajdonképpen az ő nevéhez fűződik annak az érdeme, hogy az alkalmi együttesből szervezett amatőr zenekart formált, amely alkalmassá vált olyan versenyművek előadására is, amelynek szóló hangszereit *Dohnányi Ernő, Zathureczky Ede, Kentner Lajos, Fischer Anni szólaltatta meg.* Máig emlékezetes a híres debreceni Református Kollégium fennállásának 400. évfordulója alkalmából 1939. május 14-én, éppen 40 éve rendezett ünnepi hangverseny, amelyen *Kodály Zoltán* vezényelte azóta nemzeti kincsünkké vált *Psalmus Hungaricusát.*

Ha igaza van *Romain Rollandnak*, hogy a művészet az emberiség álma: álom a fényről, a szabadságról, a sugárzó erőről; akkor ez az álom nálunk a háborút követően vált valósággá. A debreceni vasutas zenekar történetében 1952-ben, amikor a MÁV főhivatású, önálló állami zenei intézménnyé fejlesztette.

Feladata ettől kezdve — mindmáig — kettős. Az egyre rohamosabban fejlődő város (s ezzel egyidejűleg az ország keleti fele) koncert igényeinek művészi színvonalú kielégítése mellett, a debreceni operában a zenekari feladatok ellátása. S tévedés ne essék: ez nem valami alárendelt, másodrendű kísérő muzsikálás, hiszen az opera (főként Wagner óta) a legkomplexebb művészet: a hangszeres zene, az ének, a tánc, a művészi színjátszás és a képzőművészeti megjelenítés harmonikus egysége.

Beszélő számok

Meglepőek a számok, amelyek az egyre szélesebb körű fejlődést mutatják. *Míg 1957-ben 62 operaelőadásra került sor, addig az elmúlt szezonban 160 előadás volt.* A korábbi 27 koncerttel szemben az 1977/78-as évadban 62 hangversenyt adtak, s ebből 12 ifjúsági koncert volt. Az évi zenekari szolgálatok száma 383 (!), aligha van még zenekari együttesnek ilyen igénybevétele. S a nagy elfoglaltság mégsem megy a művészi színvonal rovására.

1974 óta *Márton Gábor* zenekari igazgató és *Szabó László* vezető karnagy irányítja a jelenleg 71 tagú együttes művészeti munkáját. Az igazgató az intézményt alkotóműhelynek tekinti, ahol legalább olyan mértékben fontos ami belül történik a próbákon, az egyes szólamok gyakorlatain, az aprólékos kidolgozás közepette, mint a külső, reprezentatív fellépés során: a hangversenyterem dobogóján, vagy a zenekari árokban. S ebben az alkotóműhelyben intenzív művészi nevelőmunka folyik, hiszen a zenekar tagjai folyamatosan kicserélődnek. S aligha van mai zenei életünkben olyan hivatásos szimfonikus együttes, amelynek igazgatója azzal büszkélkedhetne, hogy a zenekari tagok 60%-a 30 éven aluli.

A Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar bázis szerepet tölt be Debrecen város és Kelet-Magyarország zenei életében. *Fennállásuk negyedszázados jubileuma 1977-ben nemcsak az ünneplést, a számadást, a megtett útra történő — mindig jóleső — visszapillantást jelentette, hanem további még magasabb művészi célok elérésére is serkentett.* Az azóta eltelt rövid idő is biztatóan reményteljes volt.

Felemelő szolgálat

A *Magyar Televízió* a közeljövőben másfél órás műsort közvetít velük, a rádió OIRT műsora keretében hallható volt az együttes valamennyi szocialista ország rádiójában, de pár hónapon belül sor kerül egy oratórium előadás (Mendelssohn: *Éliás*) egyenes adásban történő közvetítésére. S hallhatjuk őket a Nemzeti Galéria — nemrégiben kezdeményezett, s hamarosan népszerűvé vált — hangversenyén, a nyírbátori hagyományos zenei napokon és nyári szabadtéri koncertek egész során. S ez év második felében jelenik meg a piacon a velük készült első hanglemezfelvétel (Grieg és Sibelius művek), amely az igényes zenebarátok otthonaiba is elviszi fáradtságos művészi munkájuk eredményeit.

A 25 éves jubileum jelmondatát *Bartók Bélától* kölcsönözték. A jelmondat: *szimbólum, célkitűzés, program, művészi hitvallás.* Legnagyobb zeneszerzőnk gondolata túlnő az általános zenei humanizmus körén és világméretűvé szélesíti a zene, a művészet társadalmi jelentőségét. A jubileumi hangversenyteremben a Debreceni MÁV Filharmonikusok emblémája mellett olvashattuk az időtlen, tér nélküli, bartóki igazságot: *„A művészet láthatatlan aranyhíd, amely összeköti a Föld minden emberét".* Ebben a hídban kapocsnak lenni felemelő szolgálat és felelősségteljes kötelezettség.

Dr. Csillag Ferenc

VESZPRÉMI TAPASZTALATOK

A vezetőség tagjaira támaszkodik a körzeti üzemfőnökség szb-titkára

Veszprémben 1978. június 1-én hozták létre a körzeti üzemfőnökséget. Az új üzemszervezési forma kialakítását gondos előkészítő munka előzte meg. Szükség is volt erre, hiszen 220 kilométeres vonalszakasz és mintegy 33 szolgálati hely munkáját kell koordinálni. A körzeti üzemfőnökség kialakítását nem követte közvetlenül a szakszervezeti szervek összevonása, így a gazdasági vezetésnek négy szakszervezeti bizottsággal kellett szót érteni a dolgozókat érintő kérdésekben. Korábban ugyanis *Veszprém állomáson és a vontatásnál, Várpalotán és Veszprémvarsányban működött szakszervezeti bizottság.*

Az új gazdasági szervezet kialakítását csak ez év februárjától követte a partner szakszervezeti szerv létrehozása. A körzeti üzemfőnökséghez tartozó munkahelyeken 970 szervezett vasutas van és a szakszervezeti munka irányítására 13 tagú szakszervezeti bizottságot választottak, amely Veszprém székhellyel tevékenykedik.

Megnőtt a felelősség

A szakszervezeti bizottság függetlenített titkára *Horváth Béla* lett, aki korábban Veszprém állomás társadalmi szbtitkára volt. A körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának munkájáról, a partner kapcsolat kialakításáról beszélgetünk.

— Nehéz erről ilyen rövid idő után véleményt mondani. Az feltétlenül helyes, hogy a szakszervezeti munka hasonlóan központosított, mint a gazdasági tevékenység koordinálása. Az üzemfőnökség vezetőjével kiváló a kapcsolat. Bernát József üzemfőnök egyébként energikus egyéniség. Élvezet vele együtt dolgozni. A vasutasnap alkalmából kapott Kiváló vasutas kitüntetést. Ebben az elismerésben benne szerepel az is, hogy sokat tesz az emberekért és irányító munkájában támaszkodik a választott szakszervezeti testületek munkájára.

— Több mint 12 esztendeje látja el a titkári teendőket. Most, hogy függetlenített, könnyebb vagy nehezebb a munkája?

— Közelebb járok az igazsághoz, ha azt mondom: *most felelősségteljesebb.* Korábban, amíg csak Veszprém állomáson voltam titkár, a dolgozókkal közvetlenebb volt a kapcsolatom. Mivel forgalmi oktatótiszt voltam, úgyszólván mindennap találkoztam az állomás dolgozóival. Az oktatások alkalmával megismerhettem gondjaikat, hiszen mindenkit személy szerint ismertem, ezért könnyebb volt érdekeik képviselete is.

— Most kikre támaszkodik az irányító munkában?

— Mindenekelőtt a szakszervezeti bizottság tagjaira. A választásnál arra törekedtünk, hogy a nagyobb szolgálati helyek képviseltetve legyenek a testületben. Így például azok, akik korábban titkárként dolgoztak a veszprémi vontatásnál, Várpalotán és Veszprémvarsányban, most tagjai a szakszervezeti bizottságnak. Rajtuk kívül nagy mozgalmi tapasztalattal rendelkeznek a többiek is.

Fontos feladat a bizalmiak képzése

— Sokat segíthetnek a bizalmiak is — vetettem közbe.

— Valóban így van. Az 52 bizalmi a szakszervezeti bizottság jó segítője lehet, ha ismerik jogaikat és élni is tudnak vele. Itt olyan gondjaink vannak, hogy a korábbi négy szakszervezeti bizottság munkamódszere nem volt azonos. A bizalmiak kiválogatása és képzése sem volt mindenütt megfelelő, ezért a szakszervezeti bizottság most egyik legfontosabb feladatának tekinti a bizalmiak alaposabb felkészítését. A következő oktatási évben három helyen tervezünk bizalmitovábbképzést: — *Várpalotán, Veszprémvarsányban* és *Veszprém* csomóponton. Még ez a decentralizált képzés is sok nehézséggel jár, hiszen például a csomópont dolgozóinak mintegy 60—70 százaléka bejáró. Vannak olyan tisztségviselőink is, akik 100—120 kilométerről járnak be a munkahelyükre. Napközben a szolgálati helyét például egy váltókezelő nem hagyhatja el. Munkaidő után pedig indulnak a vonatok... Úgy tervezzük, hogy a munkaidő megkezdése előtt tartjuk majd a foglalkozásokat. Ezenkívül *én és a szakszervezeti bizottság tagjai személyesen is meglátogatjuk a bizalmiakat,* elbeszélgetünk velük a munkájukról. Különösen szükség van erre a kisállomásokon, ahonnan nehezen tudnak bejárni az oktatásokra, továbbképzésekre.

Az első félév kedvezően alakult

— Milyen a szakszervezeti bizottság termelést segítő tevékenysége?

— A körzeti üzemfőnökség a termelési, szállítási feladatait jó színvonalon teljesíti. *Az elmúlt évi eredményeink alapján megkaptuk a Kiváló címet. A termelést segítő munkánkban elsősorban a szocialista brigádokra támaszkodunk.* A múlt évi eredmények alapján két brigád megkapta a MÁV Kiváló brigádja címet. A *József Atila* brigád forgalmi utazó szolgálatot teljesít Veszprémben *Varga Lajos* vezetésével, a *Gagarin* brigád tagjai pedig — ugyancsak Veszprémben — a vontatás dolgozói. Ezt a brigádot *Szalay László* vezeti. Aranyjelvényes a veszprémi kereskedelmi szolgálat *Széchenyi István* brigádja. Ugyancsak a kereskedelmi szolgálatnál dolgozik Várpalotán az aranyjelvényes *Béke* kollektíva. Három brigád érte el az ezüst, négy pedig a bronzfokozatot. A munkában, társadalmi tevékenységben mindig lehet rájuk számítani. A brigádok jó munkájának köszönhető, hogy az idei első félévi tervfeladatokat is teljesítettük. Ennek népgazdasági szempontból is nagy jelentősége van, hiszen Veszprém térségében fontos üzemek, bányák vannak és ezek kiszolgálása nagy feladatokat jelent a vasútnak. Időnként gondot okoz a kocsihiány, de a szállíttató partnerek sokat segítenek azzal, hogy többségük jól szervezi a hét végi és az éjszakai rakodást. A szállítási feladataink nagyságát jól tükrözi, hogy az elmúlt évben a körzeti üzemfőnökségünk adta a szombathelyi igazgatóság áruszállításának egyharmadát.

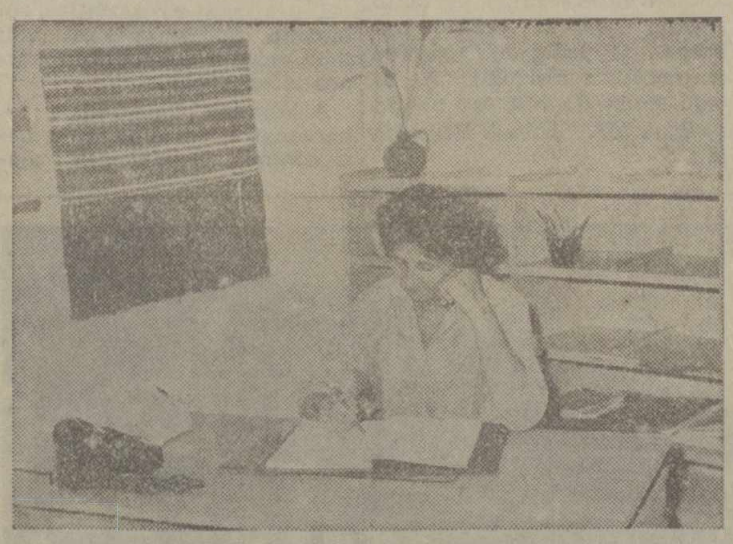
— Miben látja a körzeti üzemfőnökség előnyeit?

— Abban, hogy szervezettebbé vált a munka. Jobban lehet gazdálkodni a munkaerővel, s a bérekkel. Az utazószemélyzet közös vezénylése lehetővé tette a „forgalmi" és „vontatási" szemlélet felszámolását. Ugyancsak megszűnőben van az „egy csomópont" szemlélet és helyébe a hálózati érdek lépett. Ez javára válik a munkának, hasznát látják a szállíttatók és az egész népgazdaság. A szakszervezeti bizottság is ezt az egységes szemléletet kívánja szolgálni és mind teljesebbé tenni.

Kőhidi László

Ahol minden év gyermekév

Nyugalomba vonult a szombathelyi bölcsőde vezetője



— Inkább a gyerekekről írjanak, annyi szépet és jót lehet elmondani róluk — akarja elhárítani a személyét, munkásságát méltató portré megírását *Dargó Mária,* a szombathelyi vasutas bölcsőde vezetőnője. Pedig nem akármilyen alkalomból kerestük fel: *28 éves eredményes munkálkodása után nyugdíjba vonult.*

— Mielőtt ide helyeztek, alig hallottam Szombathelyről — kezdi a beszélgetést. — *Tiltakoztam is ellene eleget.* Pedig abban az időben még nem is tudtam, mi vár rám itt. 1951. október 9-i megérkezésemkor az akkor még közös irányítású óvoda-bölcsőde járvány miatt zárva volt.

A tokaji származású kislány 1949-ben került Budapestre, hogy gyermekápoló legyen. A pályára a magatehetetlen csöppségeken való segítés vonzotta. Tanulmányait — és egyben a gyógyítást segítő munkát — a XX. kerületi kórházban kezdte. Az ápolónőképzés egy év után megszűnt, így csecsemőgondozó lett. A változást nem bánta meg. A vasi mégyszékhelyre már szakképzett gyermekgondozóként került.

— A járvány elmúltával a szülők nem akarták gyermekeiket bölcsődébe hozni — folytatja. — Igaz, ennek okaként az akkori idők közhangulata is felróható; *egyesek ijesztegették az anyukákat, apukákat mindentől, ami közös. Végül is hét gyermekkel, egyedül elindítottam a bölcsit.*

Jelenleg öt csoportban 94 három éven aluli csöppséget látnak el. Magas szintű kiszolgálásukhoz huszonketten állnak készenlétben.

— Sokat változtak a körülményeink — mondja. — *1970-ben nagyszabású rekonstrukció kezdődött. Szociális helyiségekkel bővült az épület, kazánházat, központi fűtést, bölcsődei berendezéseket, irodákat és a szakmai megbeszélésekre alkalmas helyiséget kaptunk. A közeljövőben mosodával is bővülünk. Az összes beruházás értéke meghaladja a három és fél millió forintot.*

— Az idén gyermekév van. Ez változtat-e valamit a bölcsődei munkán?

— A gyermekszeretet nem lehet kampányjellegű. A kicsik állandó szeretetet igényelnek és kapnak. Nálunk minden évben gyermekév van.

Dargó Mária számos igazgatói dicséret mellett birtokosa az Érdemes Vasutas, az Egészségügy Kiváló Dolgozója, a Közlekedés Kiváló Dolgozója és a Kiváló Munkáért kitüntetéseknek. Az utóbbit az idei nőnapra kapta. A szombathelyi vasutas bölcsőde gyermekszerető, mindig a hivatásának élő vezetőnőjének portréjához tartozik: harminc éve tagja a szakszervezetnek és negyedszázada lépett be a pártba.

Sz. Jakab István

PEZSEG AZ ÉLET

Mozgalmi munka Mezőhegyesen

Mezőhegyes állomás szakszervezeti bizottságának csaknem ötszáz tagja van. *Gazsi László* szb-titkár elmondotta: *a mozgalmi munka érdekében 18 bizalmicsoportot hoztak létre.* Az egyes csoportokat úgy alakították ki, hogy az azonos munkaterületen levők egy közösségbe kerüljenek. Mindegyik bizalmicsoporthoz egy-egy párt-, KISZ- vagy gazdasági vezetőt irányítottak, akik segítik a bizalmiak munkáját. E módszer is hozzájárult ahhoz, hogy *Mezőhegyesen a bizalmiak jól alkalmazkodtak a megváltozott jog- és hatáskörből adódó feladatokhoz.* Az szb-n belül különféle bizottságok fejtenek ki hasznos tevékenységet. Legutóbb *rehabilitációs bizottságot hoztak létre,* melynek feladata a csökkent munkaképességű dolgozók segítése.

Minden évben gondosan megszervezik a szakszervezeti tagok oktatását. A társadalmi kérdésekről szóló tanfolyamra például 80-an jártak. A szocialista brigádvezetők, szakszervezeti tisztségviselők közül többen is tanfolyamon vettek részt. *Az oktatásokat gyakorlott propagandisták vezették.* Az állomás létszámának 97 százaléka vidéki, mégis minden esetben megjelentek a tanfolyamokon.

Az állomáson is működik a munkahelyi *művelődési bizottság.* Legfontosabb feladata a tanulás segítése, elsősorban az általános iskolai végzettség megszerzése. *Ezt indokolja az, hogy 57 dolgozónak nincs meg a nyolc osztálya.* Ezek a dolgozók többnyire vidéken lakó kocsitakarítók, vonatfékezők, akiket nehéz rábírni a tanulásra. Most a szocialista brigádokat kérték fel, hogy támogassák a tanulni vágyókat.

A szakszervezeti bizottság segíti a könyvbarátokat. Békéscsabáról *150 kötetes letéti könyvtárat kértek,* melyet a mezőhegyesiek hamar megszerettek. Támogatják a rászoruló, valamint az idős vasutasokat is: *tavaly 98-at mintegy 34 ezer forint segélyben részesítettek.*

(gellért)

Két hét a vasutasüdülőben

BALATONBOGLÁRI MOZAIK

Forró júliusi délután. Sokadmagammal ülök a vasutas-szakszervezet balatonboglári üdülőjének portáján a bőröndök mellett, és törölgetjük a homlokunkat. Gyorsan túlesünk a formaságokon, megkapjuk a szobakulcsot. Nézem, forgatom a kulcskarikán lógó, autókerék formájú rangos műanyag emblémát. Egyik oldalán arany betűkkel a szoba száma: *A épület 8/B. A másikon az üdülő neve.* Másnap, a takarítónőtől tudtam meg, hogy drága dísz ez. Aki elveszíti, *fizethet érte vagy 180 forintot.*

Elhelyezkedünk a kényelmes szobában. Örömmel gondolok arra, hogy két hétig vendég leszek. Tizennégy nap kötelezettségek, munka és gondok nélkül. Háromszázötven vasutas, illetve családtagja érezheti most ugyanezt. A kétgyermekes családok egy appartement-t uralhatnak, amelyben két szoba, előszoba, W. C. és zuhanyozó található. Az egygyermekesek szomszédot kapnak. Ők hatan laknak az appartement-ban. Minden szobában Minivisor, gyorsan kipróbáljuk, működik-e. Esténként szükség lehet rá. Az első napot ismerkedéssel, a személyes tárgyak elhelyezésével töltjük. Közben azért időt szakítunk a fürdésre is. A víz 24 fokos, kellemes, selymes, nyugtató. Mindenki elégedett.

★

Másnap hajnalban leballagok a partra. Nem vagyok egyedül. A szenvedélyes horgászok már ott ülnek a víz mellett és a négylábú stégeken. Türelmesen várakoznak. A badacsonyi hegyek fölött lebegő párán átsüt a nap. Hűvös a víz és a levegő. Odasétálok az egyik horgászó vendéghez. Mellette főtt kukoricával töltött nylonzacskó, merítőháló és egy üveg bor. Feszülten figyeli a kapásjelzőt, néha lenyúl az üvegért, kortyol belőle, aztán visszateszi a helyére.

— *Ilyenkor kijönnek a mély vízből a halak, a partközeli mederben „legelnek". Tegnap éjfélig horgásztam itt* — mondja, aztán már kap is a bot után, mert a damilra erősített pezsgősdugó megbillent. Nagy erővel megrántja és tekeri az orsót. Jókora hal akadhatott a horogra, mert ficánkol, köröz a vízben, nem lehet egyszerre kiemelni. Ismerőse már szalad is le a köveken a merítőhálóval, *de mire odaér, a hal megszökik.* Bosszankodunk, kár érte. Bent a stégen szerencsésebb volt az egyik fiatalember. Éppen most cipeli a partra a zsákmányt. A zöld hálót ledobja a fűre, kifújja magát. A többi horgász is köré sereglik. *Öt-hat kilós tükörponty vergődik előttünk, meg vagy hét szép keszeg.*

— Tizenöt percig fárasztottam a pontyot, mire sikerült kiemelnem — magyarázza büszkén.

Csodáljuk a hatalmas példányt, emelgetjük a hálót. A zsákmányt a konyhán sütik majd meg, az ízletes falatokból jut az ismerősöknek is.

— Most kapnak a halak — jegyzi meg tűnődve *Horváth István*, az üdülő egyik idős dolgozója. Félmeztelen, hosszúszárú szürke guminadrágban téblábol mellettünk, néha az égre sandít.

— No, megyek én is a vízbe, mert nemsokára jönnek a fürdőzők — jelenti ki határozottan, aztán az egyik platánfához támasztott kaszához ballag. A vállára emeli, majd mindannyiunk megrökönyödésére belegázol a Balatonba. Néhányan tréfálkozva utána kiabálnak:

— *Maga kaszával halászik, bátyó? Nagy halat lehet vele elejteni?*

Ő csak nevet és megy tovább. A víz már a derekáig ér. Nekem Poseidon, a tengerek istene jut eszembe róla.

— *A hínárt kaszálja majd* — világosít fel egy férfi. — *Ott beljebb, ahol foltokban sötétlik a víz, elburjánzott a hínár. Eliszaposíthatja a vizet, megsértheti a fürdőzők lábát. Pista bácsi lekaszálja, aztán a víz kisodorja a partra, itt meg összeszedik.*

Mindannyian elkomolyodunk. Az öreg megáll, leemeli válláról a kaszát, aztán a búzaaratók mozdulatával suhint a víz alatt, mintha rendet vágna. Óvatosan, a meder alján vezeti az acélt, a hosszú szárú növény rácsavarodik a kezére, karjára. Néha megáll, lefejti magáról a hínárt, aztán halad tovább. Mögötte vastagon, zölden hullámzik a levágott „rend". Már érezni a nap melegét, de feltámadt a szél is, gomolyfelhőket terelget az égen.

— *Most jöjjenek fürödni, mert délután vihar lesz* — kiált felénk az öreg. — *Ritkán szoktam tévedni...*

★

Lassan megismerjük, megszokjuk a körülöttünk napozó vendégeket. A vízen gumimatracok, csónakok lebegnek, a bólyákon túl néha méltóságteljesen úszik el a MAHART egy-egy fehér testű hajója.

— *Valamelyik nap áthajózunk majd Badacsonyba* — mondja egy férfi a feleségének. — *Biztosan élvezik majd a gyerekek.*

Megszokjuk az étkezések rendjét, az ételek ízét is. A választék gazdag. Reggel, délben, este háromféle ételt kínál az étlap. Ki-ki ízlése szerint rendelhet. A harmadosztályú büfé az étteremmel szemben, a porta mellett van. Bárpultja előtt hosszú sorok kígyóznak az étkezések előtt és után. Reggel a rövid ital és a kávé fogy, ebéd után a hideg sör, bor meg az üdítő. Az Utasellátó Vállalat üzemelteti. A fiatal üzletvezető *Kuchta Ferenc* ördöngös ügyességgel dolgozik, fröccsöt mér, kávét főz, jégkrémet ad. Érti a dolgát, mindenki türelmes, nem kell sokáig sorban állni.

— *Győzi a munkát egyedül?* — kérdezem, amikor lélegzetvételnyi szünethez jut.

— *Igyekszem, mert ez nem egyszerűen Utasellátó büfé. Több annál. Itt két hétig nem cserélődnek a vendégek, szinte ismerősöket szolgálok ki. Nem tehetek eléjük meleg italt, vagy gyenge kávét.*

— Mennyi a havi bevétel?

— Júniusban 140 ezer forint volt. Júliusban több lesz mint 170 ezer. Ennek legnagyobb része természetesen a szeszes italokból származik. Évente egyszer üdülnek az emberek, nem tagadják hát meg maguktól, amit megkívánnak. A büfé ellátása jó, kivéve néhány apróságot. *Az Utasellátótól például már májusban rendeltem ötven műanyagtálcát. Nem küldték, ezért a vendégek kézben viszik a forró kávét és az italokat az asztalokhoz. Szükség lenne egy ezerliteres hűtőre is, meg egy Cornélius szörpautomatára. Nem tudom, megkapjuk-e az idén?*

A piros rakétát délután öt órakor lőtték fel. A levegő páradús, fullasztó, mindenki a vízben lubickol. A bólyákon túl evezősök, vitorlások siklanak. Egy széllovas labilis járművéről percenként pottyan a vízbe. A badacsonyi hegyeknek már csak a kontúrjait látni. Távoli dörgés és villámlás figyelmeztet a természet erőinek támadására. A hínárarató jóslata jut eszembe. Nem tévedett. Haragoszölden hullámzik a víz. Mindenki a partra siet, felszedik a pokrócokat, a gyerekeket a szobákba parancsolják. Partközelben fehérhasú kishalak ugrálnak föl a levegőbe. Éhes sirályok zuhannak rájuk, aztán sikoltva tűnnek el a szürke égen. Nagyerejű szél söpri végig a part porát, a hullámok zúgva törnek a kövekre. Már esik az eső, a loggiáról nézem tovább a lenyűgözően szép jelenséget. A hideg zápor végigzörgeti az ablakokat. Viharban is fönséges a balatoni táj.

★

A vasutas-szakszervezetnek 75 millió forintjába került a boglári üdülő. A C épületet július 19-én adták át. A kényelemről mindenki felső fokon beszél. Rögtönzött közvéleménykutatásom is meggyőz erről. Csak az asztalszomszédaink arca komorul el, amikor arról érdeklődöm, hogy érzik magukat.

— *Negyedik napja lakunk idegen társbérlőkkel* — mondja a debreceni vasutas. — *A szomszéd szobában lakó vendég becsempészte a rokonait. Az éjszakákat is ott töltötték felfújt gumimatracokon, az ebédlőben pedig felváltva étkeznek.*

— Miért nem szóltak már a gondnoknak?

— *Hátha „törleszt" majd a vendég. Nem tudjuk ki az a dr. X.?*

Ebéd után elmesélem a történteket a gondnoknak. Megígéri, hogy azonnal intézkedik.

— Sajnos a kapun az jön be, aki akar. Az idegen elmehet a porta mellett, nem tudjuk ellenőrizni, igazolni a kilétét. A házirendet minden turnussal ismertetjük, a falon is itt lóg a tábla: *„Látogatót a vendég csak a portán fogadhat."* A szobákba, vagy a partra nem mehetnek.

Másnap hallom, hogy dr. X vendégei elmentek. Amikor kérdőre vonták azzal védekezett, hogy nem tudott erről a szabályról. Vasárnap az üdülők ismét sok idegent láthattak a parton fürdőruhában. Látogatók voltak. A hangszóró a házirend betartására figyelmeztetett, és tapintatosan a karhatalom igénybevételét helyezte kilátásba. Nem sok eredménnyel...

★

A búcsúesten megtelt a büfé, és a teraszon is foglalt volt minden asztal. A vezető rekordbevételre számított. Egy váratlan vihar azonban a teraszon ülő vendégeket a szobájukba száműzte. Maradt a kártya, vagy a tévé. Sokakban felrémlett a hazautazás, a munka gondolata. Reggel találkoztam a büfévezetővel. Álmos és fáradt volt.

— *Egy óráig tartott a búcsúest* — mondja. — *A vihar ellenére is tizennégyezer forint lett a bevétel. Majd ha felépítik a száz személyes társalgót, nem okoz gondot az időjárás. 1981-ben kezdik a kivitelezését.*

Sokunkat szorongással, feszültséggel tölt el a hazautazás délelőttje. A csomagolás után még megmártózunk a Balaton hízelgő, csábító hullámaiban, de már nem tudunk igazán örülni. Gyorsan ki a vízből, törülközés, öltözés, aztán irány az állomás. A Balaton expressz a második vágányra érkezik. Amikor elrobogunk az üdülőnk mellett, felvillan az üres strand, és két vendéget is látok. A nászutasok. Látásból ismertük egymást. Ők még estig fürdenek a Balatonban.

Kaszala Sándor

Vakáció Szinyezorkban

Huszonkét vasutas gyermeke élvezhette a nyarat a szovjet nemzetközi pionírtáborban

A magyar és a szovjet vasutas-szakszervezet szerződése alapján minden évben huszonkét vasutas gyermeke üdülhet két hétig a szovjet vasutas-szakszervezet *szinyezorki pionírtáborában.* A táborban turnusonként 900 — köztük német, bulgár, vietnami, szovjet és magyar — gyermek élvezheti a nyarat.

A magyar csoport július első napjaiban indult a táborba. Odaérkezésük után ünnepélyes zászlófelvonással vette kezdetét a kéthetes nyaralás. Már az első nap délutánján találkoztak a magyar fiatalok a szovjet pionírokkal és a csoport tagjai nyakkendőt cseréltek. A tábor gazdag programja mindenki számára hasznos elfoglaltságot, szórakozást nyújtott. Nagyon érdekes volt például a politikai dalok vetélkedője, amelyet a magyar csoport nyert meg. Jutalmuk egy kilogramm cukorka volt.

A negyedik napot a magyar gyerekek a német pajtásokkal *Brjankszban* töltötték. Nagy érdeklődéssel szemlélték az emlékműveket, a partizán múzeumot, és emlékezetes marad számukra a brjanszki emberek kedvessége is.

A táborban már hagyomány a nemzetek napjának rendezése. Ennek keretében került sor a magyar napra is. Ezen a napon a hangszórók magyar dalokat „sugároztak" és délután a magyar fiatalok ajándékműsorral szórakoztatták a tábor lakóit. Maradandó élménnyel gazdagította a gyerekeket *Moszkva nevezetességeinek megtekintése is.* Látták többek között a Lenin hegyet, a Lomonoszov egyetemet, az űrhajósemlékművet, a televízióadóállomást, a Lenin Mauzoleumot, a Borogyinói Múzeumot és a szovjet népgazdasági kiállítást. Este a moszkvai nagycirkusz érdekes műsorszámainak tapsolhattak a gyerekek.

A nemzetközi gyermektábort megtekintette a brjanszki területi pártbizottság első titkára, a városi pártbizottság titkára és a brjanszki területi vasutas szakszervezet titkára is. A két hét alatt a különböző nemzetiségű gyermekek között baráti kapcsolatok szövődtek, szinte mindennapos volt a jelvény- és címcsere.

A vasutas-szakszervezet balatonkenesei gyermeküdülője cserében szovjet vasutasok gyermekeit fogadja.

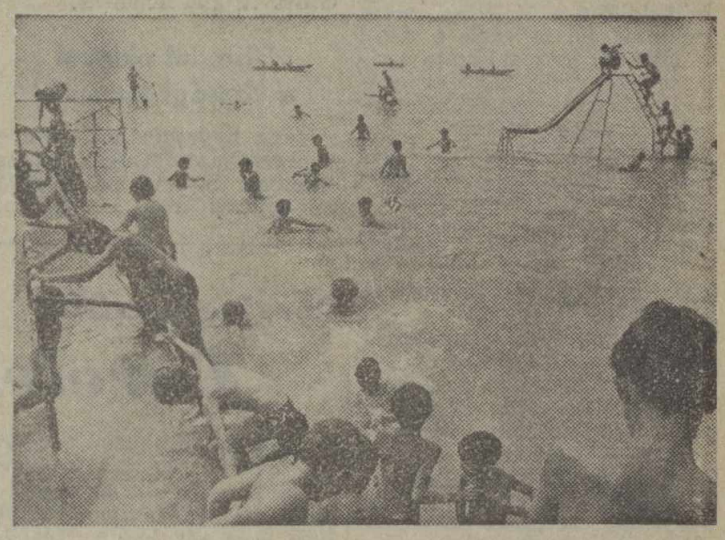
Kovács István

A magyar csoport

Kenesei nyár

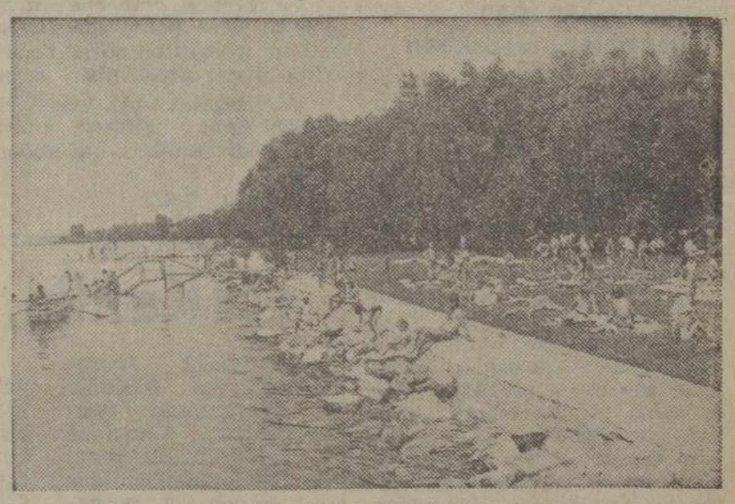
A vasutas szakszervezet balatonkenesei gyermeküdülője ezen a nyáron is 450 vasutas gyermekének nyújt kellemes pihenést, kikapcsolódást. Csereüdülés keretében lengyel, NDK-beli és osztrák gyermekek is élvezhették két hétig a Balatont. Gazdag program, játék, vetélkedők, úszásoktatás teszi kellemesebbé a pihenést. A gyermekekre 46 pedagógus, két orvos és két ápolónő vigyáz.

Reggeli után irány a Balaton

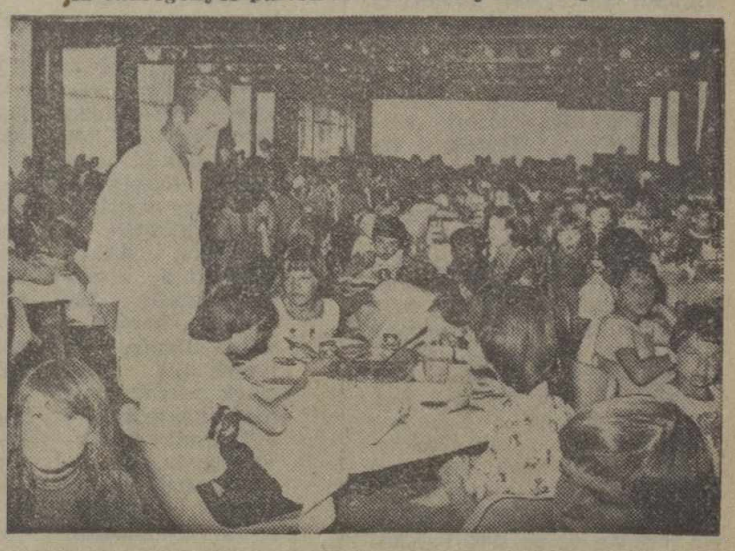


A gyermekek idejük nagy részét legszívesebben a vízben töltik

Lehetőség van a testedzésre is



A vadregényes parton fürdés után jólesik a pihenés



Hanák István, az üdülő élelmezési főnöke az étkeztetést ellenőrzi

(Tenta György képriportja)

Kiváló a kiválóak között

Mozdonyvezetőnek készült, lakatos lett a Keleti-vontatásnál

Gyermekkorában a mozdonyok vezetője szeretett volna lenni — érett férfiként a mozdonyok szakavatott gyógyásza. A Budapest Keleti Vontatási Főnökség lakatosa, immár három évtizede.

Ez az a nap, amikor még az árnyas fák lombkoronája alatt is kánikula van; *Szilágyi Mihály* viszont a hajdani „öreg fűtőház" szerelőaknájából, egy V 42-es alól kászálódik ki.

Három évtized

— *A mozdony egész éjszaka forgalomban volt, az aszódi tolóban dolgoztatták* — mondja —, *s a motor csak úgy árasztja magából a hőt. Reggel hat óta javítjuk. Hogy hány fok lehetett az aknában? Odakint van harminc fok, ehhez adjon hozzá még vagy tizet.*

Lemosdik, ám a hideg víz nem sokat segít, újra meg újra el-elönti a veríték. Műszakkezdet óta több mint négy órát töltött a V 42-es alatt, tán még jól is esik e rövid múltra emlékezés. Persze a riporter nem e pihenő érdekében érkezett; az ok nyomósabb: Szilágyi Mihályt a vasutasnapon a *Kiváló vasutas* címmel tüntették ki. A kitüntetést *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi minisztertől vehette át, s első örömében — jóllehet soha nem volt pazarló ember, sosem vonzotta a luxus — 17 esztendős lányának vásárolt egy arany nyakláncot. De az asszony sem maradt ki az ajándékozásból.

Jó vasutas, akár kiváló is majd mindenki lehet, ám hogy valaki hivatalosan is azzá — nagy betűvel Kiválóvá — váljék, ahhoz sokak előtt kell bizonyítani. Az egész kollektíva elismerését ki kell érdemelni, sok-sok év munkájával.

— Hogyan is volt ama három évtized?

— *A vasút iránti szeretetet apámtól örököltem. Ő a ferencvárosi pályaudvar váltókezelője volt. Két bátyám sem érzett másként, hisz' ők is a MÁV-hoz szegődtek, egyikük Hatvanban a „háztól házig" fuvarozási részleget vezeti, a másik pedig évtizedeken át állott Józsefváros teherpályaudvar raktárának élén...*

Amikor 1949-ben a Keleti fűtőházban lakatos-tanoncnak jelentkezett, e szakmát még csak a vezérállás felé vezető lépcsőfoknak tekintette. Két év alatt megszerezte a szakmunkás-oklevelet... aztán maradt. Példát mutatva százezreknek — az ilyen-olyan okok miatt munkahelyet változtatóknak — hűségből.

Állandóan nappalos műszakban

— *Megszerettem a lakatosmesterséget, mert rengeteg szépsége van.* Nomeg az akkori tanonc-társak és az idősebb mesterek marasztaló szava sem volt közömbös számomra. Miért menjek idegenek közé, amikor itt már megszoktam? Ne gondolja, hogy én vagyok az egyetlen régi itt — mert hogy öreg volnék, azt nem mondhatom 46 évesen —, vannak, akik még régebben szegődtek ide és azóta is kitartanak. *Csöppet sem bántam meg, hogy nem lettem mozdonyvezető. Nem tiszta munka? Hát aztán! Lemosható. Állandóan nappali műszakban dolgozom, az enyém, a családomé minden délután.*

A hatvanas évek elejéig a gőzösöket javították. Akkortájt viszont újfent tanulni kellett — jöttek a 41-esek, a 42-esek —, házi tanfolyamon vett részt. Fél éven keresztül, hetente két-három alkalommal hol reggel, hol meg délután ült be a padba. Erre is azt mondja: *jó, hogy így történt, megérte, mert többet tud, mint korábban.* S a villanymozdony alapvetően különbözik a gőzöstől, új fortélyokra volt szükség, hogy javíthassák őket. Nomeg a hiúság is sarkallta: jöttek a friss ismeretekkel rendelkező fiatalok, és nem akart lemaradni mögöttük.

Sokáig — 1961-ig — Turáról járt be, de az 1960-ban kötött házassága munkahelyéhez közelebbre, Rákoscsabára szólította. Előbb albérletben lakott, aztán övéké lett a ház, bővíteni-korszerűsíteni kezdték... és még ma is dolgozgatnak rajta. Maholnap az építőmunkában is otthonossá válik, igaz, ez a 14 tagú „*Lenin*" szocialista brigádnak is érdeme. Együtt haladtak mind feljebb és feljebb, megvolt az ezüst, az arany — tavaly pedig a *MÁV Kiváló brigádja* címet is kiérdemelték.

Elismerő oklevél a községi tanácstól

Hogy kapcsolódik mindez az építéshez? Mintegy öt esztendeje, ketten az Isaszegről bejárók közül azt javasolták: patronálják az egyik ottani bölcsődét. Az ötlet valamennyiüknek megtetszett (azt követően az is jól esett, hogy milyen szeretettel fogadták őket), s azóta — igen gyakran a szabadságuk rovására is — ők tartják karban a gyermekintézményt.

— Megépítettük az olajtárolót, az udvar járdáit, az idén pedig hatvan méteres kerítést készítünk. Most, augusztusban, a betonozást végezzük el, hogy aztán a drótháló is kifeszíthessük. Nem számoltuk összze, hogy mennyit érhet a mi munkánk, *de évente 15—20 ezer forintot minden bizonnyal.* Méltányolják is, amit teszünk. *ezért kaptunk oklevelet a helyi tanácstól.*

Kiváló a kiválók között — mondhatnánk tehát, de ha övé is az eddigi legmagasabb kitüntetés a brigádtagok közül, tiltakozik a kiemelés ellen. A többiek sem tudnak kevesebbet — vallja —, mert megnézik ám, hogy kit vesznek föl maguk közé. S inkább a brigádról beszél, mint önmagáról. Persze ez sem véletlen. 1949 óta tagja a szakszervezetnek — és immáron fél évtizede (tegyük hozzá: közmegelégedésre) ő e szocialista kollektíva szakszervezeti bizalmija.

Földes Tamás

Megjegyezzük!

Türelemjáték?

Sokan várakozunk vérvételre a MÁV Kórház Rendelőintézetének második emeletén. Papírjainkat már fél órával korábban leadtuk. A Keleti pályaudvarról érkezett kocsirendezők is türelmetlenül várják, hogy a nevüket szólítsák. Eltelik még egy félóra. Két farmernadrágos fiatal érkezik, egy fehérköpenyes hölgy kíséretében. Három kopogás az ajtón, s rövid idő múlva már vattát szorítva karjukra, jönnek ki a vizsgálóból. A várakozók dohognak, egyikük jól hallhatóan megjegyzi:

— Annyian vannak odabent, mégis egész napunk rámegy egy vérvételre.

Mire az egyik fehérköpenyes egészségügyi dolgozó:

— *Ha magának ez nem tetszik, ne jöjjön orvoshoz!*

Nem sokkal rózsásabb a helyzet a negyedik emeleti szemészeten. A 2. számú vizsgáló előtt *Hidvégi Károly* esztergályos odaadja papírjait az ajtóban megjelenő adminisztrátornak, mire az megjegyzi: — nagyon sokat kell várni.

Türelmesen várakozunk. Lassan elmúlik 11 óra. A folyosón nevetgélő fehérköpenyes fiatal asszisztensnők, illetve adminisztrátor lányok láttán ismét elszabadulnak az indulatok.

— Mi lenne ezzel az országgal, ha minden munkahelyen így dolgoznának. Itt még betegebb lesz az ember. Mindjárt itt a dél, vajon mikor kerülünk sorra?

— Türelemjáték ez, magának az a dolga, hogy várjon — szólt vissza az ajtóból az egyik fiatal adminisztrátornő.

Megunva a várakozást, én is átmentem az idegosztályra, ahol négy percen belül vizsgálatra szólított *dr. Perényi Gabriella* főorvosnő. Nem bírtam megállni kérdés nélkül:

— Hogyan lehet, hogy itt ilyen gördülékenyen megy a rendelés?

— *Minden embernek drága az ideje, nekünk pedig gyógyítani, nem pedig idegesíteni kell a betegeket.* Ha a gyárakban, a vasúton sürgetik a hatékony munkaidőkihasználást, akkor átvitt értelemben ez ránk éppúgy vonatkozik.

A vizsgálat után visszatértem a szemészetre, s várakozás közben azon tűnődtem, miért nem gondolkodik az ideggyógyász főorvosnőhöz hasonlóan a rendelőintézet minden dolgozója.

Orosz Károly

Együttműködési megállapodás

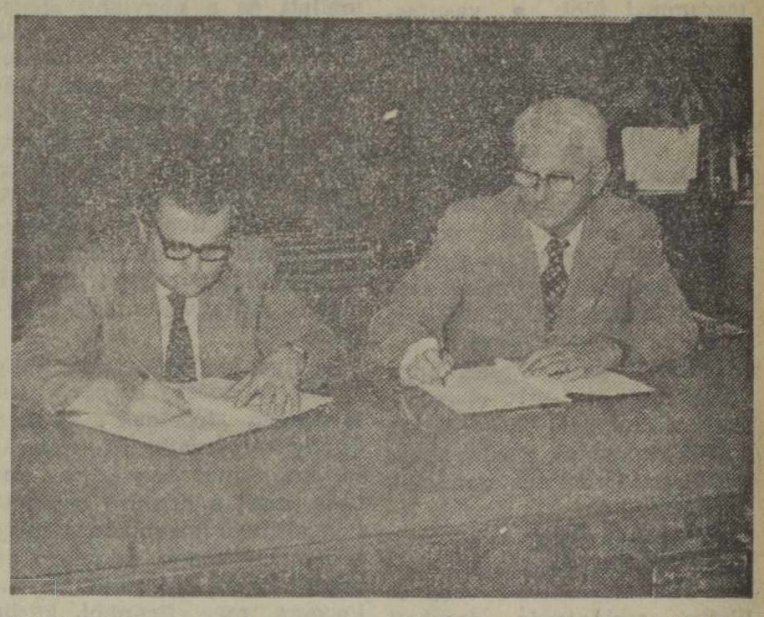
A jövőben a vasút és a posta közös fejlesztési tervet készít

A vasút és a posta vezetői a korábbi években néha csak hosszas viták után tudták koordinálni az egyes tervidőszakokban elvégzendő feladatokat. Ha például a vasút tervbe vette vallamelyik vonal villamosítását és ennek során a postai légvezetékeket kábelekbe kellett helyezni, kiderült, hogy a posta tervében ez a feladat nem szerepel. Hasonló helyzet adódott a vonalkorszerűsítéseknél a nyomvonal-korrekciók miatt szükségessé váló postai oszlopok és légvezeték elhelyezésénél is.

Az összehangolás gondjai tovább gyűrűztek, s mert a postai munkák tervezéséhez és kivitelezéséhez az adott időszakban éppen nem volt kapacitás, a vasút vezetői azon gondolkoztak, hogy a postai áthelyezések tervezésére és kivitelezésére saját maga állít fel részleget.

Az együttműködés javítása érdekében július 25-én a két ágazat vezetője, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Horn Dezső* miniszterhelyettes, a posta vezérigazgatója hosszú távra szóló megállapodást írt alá. Ezzel a gondok egyik napról a másikra nem szűnnek meg, de szervezettebb lesz az együttműködés, és elindít egy hosszan tartó kapcsolatot valamennyi vasúti és postai szakágazat között.

A jövőben a MÁV és a posta ötévenként, majd ezen belül évenként kidolgozza a közös fejlesztési feladatokat, a kölcsönösen költségkiemelést eredményező beruházásokat, a kapcsolódó és járulékos beruházások körét és a felek kölcsönös szolgáltatásait. *Nemcsak a feladatokat határozzák meg, hanem a végrehajtásért felelős vasúti és postai szervek, továbbá a végrehajtás határidejét is.* A szakági egyeztetésekről közös összefoglaló tájékoztatást kell adni a felső szintű ellenőrzés érdekében a két vezérigazgatónak.



Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója aláírja az együttműködési megállapodást
(Kiss László felvétele)

Az együttműködési szerződés külön részben foglalkozik a szociális létesítményekkel. *Tervezi a közös öltöző-mosdók, bölcsődék és óvodák jövőbeni építését, s a VI. ötéves terv ez irányú célkitűzéseit még az idén együttesen kell meghatározni.* Elsőként Szegeden épül közös vasúti-postai óvoda és bölcsőde, amelynek megvalósítására az érdekelt vasút- és postaigazgatóság már alá is írta a társasági szerződést.

Az építésen kívül kölcsönös szociális szolgáltatásokkal is segíti egymást a két testvérvállalat, s a vasút már a következő oktatási évben lehetőséget biztosít postai dolgozók gyermekeinek elhelyezésére a MÁV nevelőotthonaiban.

A MÁV és a posta kapcsolatában minden bizonnyal fordulópontot jelent a július 25-én aláírt szerződés, amint azt a két vezérigazgató az aláírási aktus után egybehangzóan kijelentett. *A szerződés előírásainak teljesítése a vasút és a posta sok ezer dolgozójának egymást segítő, a magasabb célkitűzéseket szem előtt tartó együttműködésen múlik.*

Amíg egy rakomány gazdára talál...

A miskolci igazgatóság forgalmi, katonai és vasútbiztonsági osztályainak munkatársai gyakran tartanak éjszakai csoportos ellenőrzést az állomásokon. Az egyik ilyen portyájuk alkalmával arra is felfigyeltek, hogy Forró-Encs csonkavágányán már hónapok óta — pontosan 62 napja — vesztegel a 11 52 596 06669—3 számú, Eas sorozatú, U-vassal rakott teherkocsi. Hiba lenne azonban, ha e néhány soros bevezető után bárki ennnek az egy állomásnak a dolgozóit hibáztatná. Mi több: ők minden tőlük telhetőt megtettek, hogy mások sorozatos mulasztása, hanyagsága miatt kevesebb kár érje a vasutat, a népgazdaságot.

De pergessük vissza az eseményeket!

Az U-vassal rakott vagont március 19-én délben fölösként vitte Forró-Encsre az egyik tehervonat Hatvanból. Az állomás még aznap jelentést küldött erről a miskolci körzeti visszkeresetnek. Az értesítés tovább ment az igazgatóság kereskedelmi osztályára, majd onnan 511-es fölös tételszám alatt a BVKH 4. csoportjához. Ott az ügy K+527/1979. számon került nyilvántartásba.

Telt, múlt az idő, s már április 13-át írtunk, amikor a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztálya a „rendezetlen fölös kocsi" ügyében kiadta a 324/b. számú táviratot, amelynek címzettje a BVKH, valamint Dunaújváros, Lábatlan, Csepel, Salgótarján és Hatvan állomás volt. A helybeliek közben felkérték a Mezőgépjavító Vállalat szakértőjét, hogy vizsgálat alapján adjon véleményt a vas eredetéről. Szerinte az áru *Dunaújvárosból* (!) származott.

A távirat nyomán *Lábatlan válaszolt,* éspedig arról értesítették a miskolci igazgatóságot, hogy ők március 6-án vasbeton-áthidalóval rakták meg a *11 54 595 5218—4.* számú kocsit, amelynek rendeltetési helye Forró-Encs állomás volt. Erről a küldeményről Hatvan is „nyilatkozott". Eszerint a jelzett áru hozzájuk március 17-én fölösként érkezett, de a 11 52 596 06669—3. számú kocsiban, amit aztán — a kocsin szereplő bárca egyik adata szerint — Forró-Encsre küldtek, mint odatartozót.

Ezek után a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztálya május elején darut igényelt a kocsi kirakásához, de a kirakás *szerencsére* nem történt meg, mert megfelelő daru nem állt rendelkezésre.

Ám hogyhogy szerencsére! Úgy, hogy a BVKH visszkereseti csoportja május 15-én közölte, hogy *a kérdéses kocsit és küldeményét Dunaújvárosban adták fel, Örkény rendeltetéssel.* A kocsi tartalmát azonban műszaki hiba miatt Rákosrendezőn átrakták, így a fuvarlevelet elválasztották a kocsitól, s az új kocsiszámot sem tüntették fel rajta.

A BVKH rendeletére a kocsi utánküldési kíséről evéllel végül eljutott Örkény állomásra, de bizony az eredeti fuvarlevél is csak röviddel azelőtt érkezett oda.

Az ügyben természetesen furcsálljuk, hogy a Dunaújvárosban feladott küldemény több mint két hónap alatt érkezett rendeltetési helyére, ám *még fájóbb egy négytengelyes (Eas) vagon kiesése a fuvarozásból.* Ha csak napi ezer forint veszteség érte a vasutat, akkor is tetemes kár mutatható ki 62 nap alatt.

S ugyan ki állíthatja, hogy csak egy ilyen eset fordul elő...?!

K. J.

Katika, karszalaggal

Spisák Jánosné, a miskolci igazgatóság vizsgáló főkalauza határozottságban a férfikollégáin is túltesz. A potyautasokkal szemben nem ismer tréfát. Legutóbb a Budapest—Nyíregyháza között közlekedő gyorsvonaton hét jegy nélküli utas azzal fenyegette a jegyvizsgálót, hogy kidobják a vonatból. Akkor érkezett a kocsiba Spisák Jánosné, a karszalagos ellenőr. A nagyhangú bliccelők percek alatt megjuhászodtak, s egy kicsit morogva ugyan, de fizették a büntetést. Máskor hangoskodó társaságot csendesít, vagy külföldit igazít el.

Miskolc-Tiszai pályaudvar vonatkísérőinek vezényletén várakoznak rá. Ináncsról érkezik, és a 6435-össel indul Füzesabonyba. Spisák Jánosné — akit a kollégái Katikának hívnak — 1972-ben kapta meg a *Kiváló dolgozó,* 1975-ben pedig az *Érdemes vasutas* kitüntetést. Az idei vasutasnapon a *Kiváló vasutas* címmel tisztelték meg.

— Mióta dolgozik a MÁV-nál?

— *A pályámat 1963-ban kezdtem, jegyvizsgálóként. Az apám is vasutas volt, és a férjem is az.* 1973-tól fővizsgálóként dolgozom. Én azt hiszem, hogy ebben a beosztásban nemcsak a férfiak tudnak eredményesen helytállni. Nagyon fontos a határozottság és az udvariasság. Előfordul, hogy a rossz jegy miatt nem az utas, hanem a pénztár hibáztatható. Mi azonnal észrevesszük, hogy ki az, aki bliccelni akar. Ehhez a foglalkozáshoz egy kis emberismeret is szükséges.

— Voltak már izgalmas percei a vonaton?

— *Ha a szabálysértőt nem tudom határozott, udvarias szavakkal meggyőzni, a legközelebbi állomáson rendőri segítséget kérek. Erre azonban pályafutásom alatt csak néhány alkalommal került sor.*

A fárasztó szolgálatok után jólesik a pihenés, a kikapcsolódás. Spisák Jánosnénak az ináncsi családi ház kertjének gondozása a pihenés. Hamarosan más elfoglaltság is vár rá Nagymama lesz. Szeretné már dajkálni, becézni a kis unokát. Talán egyszer ő is vasutas lesz...

Dávid József

Szóvá tesszük

Vízhiány a Saxonián

Július 18-án utaztunk Lipcséből Budapestre a *Saxoniával.* A szerelvényt MÁV személykocsikból állították össze. Az éjszaka kellemetlenség nélkül telt el, de reggel, amikor az utasok mosakodni, borotválkozni akartak, valamennyiüket csalódás érte. Egyetlen kocsi mosdójában sem folyt a víz, és a mosdófülkékben nem volt 220 voltos dugaszolóaljzat a villanyborotvák üzemeltetéséhez. Az utasok többsége NDK-beli állampolgár volt. A MÁV szolgáltatását — a kulturált utazás érdekében annyiszor hangoztatott erőfeszítéseit — nem illették dicsérő jelzőkkel.

Az egyik fekvőhelyes kocsiban sikerült végül vizet és konektort találni. Az utasok sorbaálltak a mosdó előtt és jogosan bosszankodtak. *Talán érdemes lenne a MÁV illetékeseinek kideríteni, hogy kik azok, akik az éjszakai és külföldi közlekedésre alkalmatlan kocsikat besorozták a nemzetközi vonatba?*

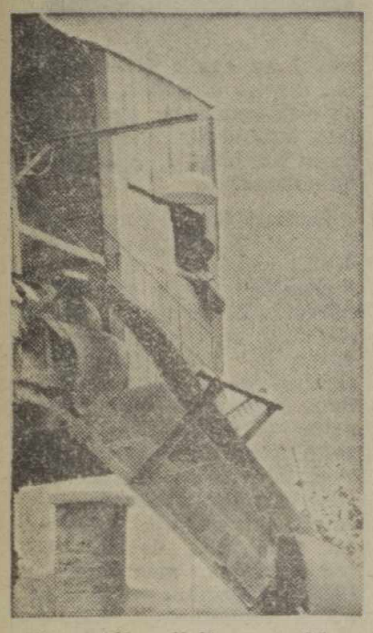
Lengyel György
műszaki főfelügyelő

Az építkezések fontos anyaga

Vagonokba zúdul a kő...

Fordavonatok tíz- és százezer tonnákkal, Uzsabányáról

Uzsabánya állomást a szürke bazaltkő tette híressé. Az út- és a vasútépítéseknél nagy kincs ez a kő, amit az állomás mögött emelkedő *Láz-hegy* gerincén bányásznak. A tulajdonképpeni bányaüzem a forgalmi irodával szemben van, az állomás túlsó oldalán. Szüntelenül át is hallatszik a bazaltot törő és osztályozó gépek zaja. A rakodóvágány fölé nyúló szállítószalagról *vagonokba ömlik a kőzuhatag.* Ez látványnak szép, de a tűző



Az osztályozóból vagonokba ömlesztik a követ

napfényben az is jól látszik, milyen nagy porképződéssel jár ez a művelet.

NINCS KÉT EGYFORMA PERC

Az állomás forgalmi irodájában *Szabó Géza* felügyelő, a forgalmi szolgálattevő fogad, aki 31 éve vasutas, és már több mint tíz esztendeje dolgozik a köves-poros Uzsabánya állomáson.

— Mi is éppen úgy három turban szolgálunk, mint más állomások dolgozói — mondja —, a különbség csak annyi, hogy *ide sohasem érkezik személyvonat.* Itt nem annyira a forgalmi ténykedés a döntő, mint inkább a rakodás szervezése. *Arra törekszünk, hogy gép ne várjon vonatra, s vonat ne várjon gépre.* Ez nehéz, érdekes feladat. Szeretek itt dolgozni, mert Uzsabánya állomáson nincs két egyforma perc sem...

S azt, hogy a rakodások szervezésében, meg hogy a gépek és a vonatok pontos „randevúztatásában" már sok jó eredményt értek el az itt dolgozó vasutasok, azt bizonyítja a forgalmi iroda falát díszítő *elismerő oklevelek* egész sora.

Az állomásfőnöktől, *Bognár Ferenctől* azt is megtudtuk, hogy régen ez az állomás is a *Láz-hegy* nevet viselte. Uzsabánya állomás, bár kisállomásnak tekinthető, ma már igen tekintélyes forgalmat bonyolít le.

ÖNÜRÍTŐS KOCSIK

— *Erre az évre 1,1 millió tonna a szállítási tervünk, és ennek a hatalmas kőmennyiségnek a 90 százalékát irányvonatokkal továbbítjuk.* Különösen nagy fejlődést hozott a kőszállításban a négytengelyes *Fads* önürítős kocsikból álló fordavonatok megjelenése. Ezekkel szinte az ország egész területére szállítjuk a zúzott követ a pályaépítésekhez, vonalaink felújításához. Mindenütt jó híre van az uzsai kőnek...

— Mivel magyarázható ez?

— *Szilárd, fagyálló az itteni bazaltkő, törésvonalai pedig háromszög alakúak. Mint az ékek, úgy feszülnek egymáshoz ezek a kövek a pálya ágyazatában, és fogják a jól alávert talpfát, vasbetonaljat...*

Uzsabányáról, amely ma is birtokosa a *„Kiváló Szolgálati Hely"* kitüntető címnek, a dunántúli városokba, megyeszékhelyekre indítják a legtöbb fordavonatot. Nagy mennyiségben viszik a többször tört, osztályozott követ az útépítő vállalatokhoz.

— *Fordavonataink jó kihasználása a megfelelő diszpozíciók összegyűjtésétől, kiválogatásától függ. A bányaüzem ezzel segíti a mi munkánkat, mert nekik is érdekük, hogy a kitermelt és feldolgozott bazaltkő minél előbb eljusson a megrendelőkhöz.* Azt pedig, hogy a fordavonat minél előbb újra visszatérhessen hozzánk vagy más rakodóhelyre — mondja az állomásfőnök —, azzal segítjük elő, hogy *indításkor táviratban adunk értesítést a fogadó állomásnak. Ennek is köszönhető, hogy nálunk gyakorlatilag nincs kocsihiány, s folyamatosan rakodhat a kőbánya. Külön kocsikból is mindig kapunk annyit, hogy az egyes vagontételekre szóló megrendeléseknek ugyancsak eleget tehessen az uzsai kőbányaüzem.*

ÖSSZEVONT MUNKAKÖRBEN

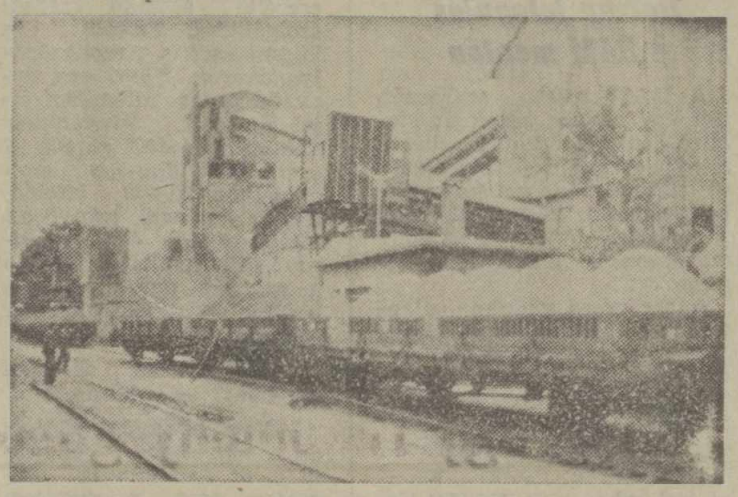
A sok jó eredmény mellett egy problémával is találkoztunk Uzsabánya állomáson. Közreadjuk, mert bizonyára nem orvosolhatatlan, amiről *Molnár Flórián* felvigyázó, tolatásvezető panaszkodott:

— Nekünk sokkal összetettebb, bonyolultabb munkát kell végeznünk, mint más állomások kocsirendezőinek és tolatásvezetőinek. *Munkánkhoz vonatvezetői szakvizsgára is szükség van, és úgy érezzük, hogy ez és a többletmunkánk nincs elismerve a bérezésünkben. Mi nem egyszerűen csak vonatösszeállításokat végzünk, hanem menetes szolgálatot is ellátunk.*

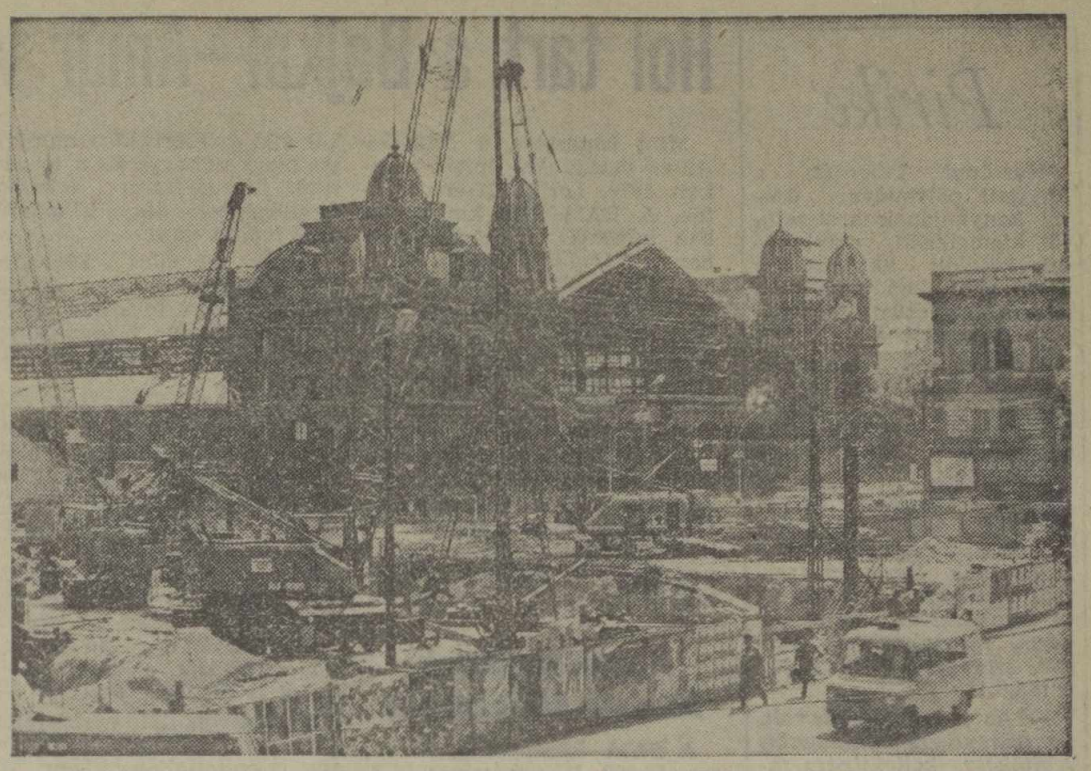
— Miből áll a munkájuk?

— Nekünk kell elvégezni a teljes vonatfelvételt, mert itt mi vagyunk a vonatfelvevők is — hangzik a feletet. — Megállapítjuk a terhelést, és elkészítjük a terhelési kimutatást. *Kiszámítjuk a fékezett súlyt, és megtartjuk a fékpróbát. Sőt magunknak kell a kocsikat is vizsgálnunk, és rendszeresen végezzük a féktuskócseréket, ha a vonat nincs megfékezve. A menetlevelet is vezetnünk kell. Naponta tíz vonatot viszünk Uzsabánya állomásról Uzsa állomásra. Ott veszi át tőlünk a szerelvényt a mozdonyvezető. Elég koncentrált munkát végzünk, s úgy érezzük, megérdemelnénk ezért a fokozott elismerést...*

L. J.



Hamarosan indulhat rendeltetési helyére a kővel rakott szerelvény
(Lőrincz János felvételei)



Befejezéséhez közeledik a Nyugati csarnoktetőzetének befedése. Az érkezési oldalon, a Marx téren azonban még javában folynak a metrócsatlakozásokkal kapcsolatos munkálatok. (Tenta György felvétele)

Feszesebb szolgálat – kevesebb baleset?

A szocialista munkavédelem alapelve a tervszerű megelőzés

A szegedi igazgatóság területén évről évre számbavesszük a balesetek adatait, okait, a munkavédelmi tevékenység eredményeit, gondjait. Jóleső érzéssel állapíthatjuk meg, hogy külszolgálati vezetőink intézkedései, a szakszervezeti bizottságok kezdeményező, segítő és ellenőrző munkájának eredményeként már az elmúlt évben is, de főleg ez év első felében fejlődött a munkavédelmi tevékenység, *csökkent a balesetek száma.*

Az erőfeszítések és az eredmények valóban elismerést érdemelnek. De megnyugodni, megelégedni mégsem szabad ennyivel, mert a számok mögött emberek, családok sorsát érintő sérülések, olykor tragédiák rejlenek.

A megszokás ellen...!

Nem szabad tehát egy percig sem megállnunk, mert ha lankad a figyelem, lazul a fegyelem. *Az utasításellenes munka megszokása a legnagyobb veszély.* Ez rendszerint újabb veszélyforrássá, újabb balesetek okozójává válik. Erre figyelmeztet a múlt év néhány kedvezőtlen esete is.

A tavalyi halálos és csonkulásos balesetek nagyrészt annak a következményei, hogy *néhány vezető és beosztott durván és felelőtlenül megsértette a munkavédelmi fegyelem legelemibb előírásait, a munkafegyelem alapvető szabályait.*

A kedvező és a kedvezőtlen irányzatok ismételten aláhúzzák azt az alapigazságot, hogy a munkavédelem a vezetők és beosztottak folyamatos kötelezettsége. Nem lehet és nem szabad a központi intézkedések végrehajtását egyszeri feladatnak tekinteni, „kipipálni", napirendre térni fölöttük. Mint ahogy igen kevés eredményt ígér egy-egy látványos akció. Sokszor elfelejtett alapigazság az is: *nincs és nem létezhet számunkra általánosságban „a termelés", csak a biztonságos termelés, s ezért* — ugyanúgy, mint a gazdálkodás hatékonyságáért — *elsősorban a gazdasági vezetők a felelősek.*

Ma már joggal el lehet várni bizonyos önállóságot is a dolgozóktól. Ez jó dolog. Egyet nem lehet azonban megtenni: a munkafolyamatok pontos, begyakorlott egymásutánjában mellőzni az elemi munkavédelmi követelményeket.

A munkahelyi, tehát a munkából származó balesetek elhárítása legalább annyira múlik a szaktudáson, a szakszerű munkán, mint az elengedhetetlenül szükséges óvatosságon. Mikor következik be a baj? Ha mechanikussá, ha felületessé válik a munka, ha felszínes a munkakörhöz tartozó munkavédelmi ismeretanyag elsajátítása.

A propagandának, az oktatási tevékenységnek is célja, hogy a dolgozókkal megértessük a balesetmegelőzés fontosságát. Ez a tevékenység is állandó jellegűvé kell, hogy váljon. Elég nagy a fluktuáció a vasút területén. A különböző beosztásokban, több szolgálati helyünkön létszámhiányokkal küszködnek. A sok új emberrel megkülönböztetett gonddal kell foglalkozni. Sajnos, nem mindig olyan „emberanyaggal" dolgozunk, mint amilyennel kellene.

Baleseti gócok

Igazgatóságunk területén a forgalmi szakszolgálatnál, a balesetet előidéző gócokat két nagy területre: *a kocsirendezésre* és a *kocsikapcsolásra* lehet felosztani. Itt kell elsősorban csökkenteni a balesetet. Igaz, hogy kevés a fékes kocsi, nem saruzhatók mindenütt a vágányok, a kocsirendezők létszáma sincs több helyen feltöltve. Ilyen helyzetben sem szabad a várakozás álláspontjára helyezkednünk. Ilyenkor még inkább biztosítani kell, hogy ha van az elszalasztott kocsicsoportban fékes kocsi, akkor azon *feltétlenül legyen ember.* Ahol lehet saruzni, ott saruzzanak is, de *tartsák be a szabályokat.*

Ha kimondjuk azt, hogy a forgalmi szakszolgálatnál a két legnagyobb baleseti góc a kocsirendezés és kocsikapcsolás, akkor ott a leglényegesebb a feladatok megszervezését és a munka ellenőrzését elvégezni.

Az utóbbi időben mérhetetlenül elszaporodtak az italozások. Ezen a téren nem lehet engedményt tenni. Több helyen mégis már a szolgálatba jelentkezés sem az utasításban foglaltak szerint történik. Rendet kell tenni, és *a szolgálatba jelentkezéskor legyen természetes a szolgálatképes állapot.* Veszélyes üzem vagyunk, ezt mindenkinek meg kell értenie. Nem egy helyen előfordul, hogy az italozót még a reszortosok is *elküldik pihenni,* s egyáltalán nem vonják felelősségre az illetőt.

Ha azt mondjuk, hogy a munkavédelmet a termeléssel egyenrangú feladatnak tekintjük, akkor *az öntevékenységet, a kezdeményezést mindenütt még tovább kell növelni.* A jellemző hiányosságokra, gócokra kell koncentrálni, mégpedig aszerint, hogy mely időpontban és mely túrnál fordulnak elő. *A feszesebb munkának nem szabad több balesettel járnia.*

Mindenkire tartozik

Senki sem mondhatja, ha hibát vesz észre, hogy nem az ő dolga, nem rá tartozik. A baj nem válogat, néha azokra is odaüt, akik vétlenek. De *vajon vétlenek-e, akik nem szóltak?* Nyugodtan kimondhatjuk, hogy *ők is vétkesek, mert szólni és figyelmeztetni kell!* Minden utasításellenes munkát kifogásolni kell, a szolgálati vezetőknek pedig *a munkavédelmi ellenőrzéssel minden ellenőrzést össze kell kötniük.*

A szolgálati vezetőktől azt várjuk, hogy lépésről lépésre szüntessék meg a veszélyforrásokat, tartsák be és tartassák be a technológiai fegyelmet, a munkavédelmi előírásokat. *Az ő példájuk a mérvadó.* Ha ők megszegik a fegyelmet, vagy eltűrik a fegyelmezetlenséget, akkor a dolgozók egy része azt hiheti, hogy őket sem kötelezik az előírások.

Többször elhangzik, hogy az ország legszervezettebb közlekedési vállalata a vasút. Ha ez igaz — márpedig igaz! —, akkor nekünk a biztonságban is példát kell mutatni.

Ne rutinból éljünk, hanem az adott emberi, technikai feltételekből kiindulva, a konkrét helyzeteket elemezzük. Számos ellenőrzés megállapítja, hogy a rendeleteket nem hajtják végre, mert *a felügyeleti ellenőrző munka is hiányos.* Ott, ahol a körülmények ellenségei lehetnek az embernek, vagy veszélyeztetik a testi épséget, nincs helye különböző agitációnak. *Ott utasítani, tiltani kell, s felelősségre vonni, ha értetlenséggel találkozunk.*

Tény, hogy igazgatóságunk területén már az elmúlt évben javult a statisztika, s az idén tovább csökkent a balesetek száma. A javulás ellenére sem lehetünk azonban megelégedve.

Dr. Susla János
forgalmi osztályvezető

Három vasárnap

Gyermekévi rendezvények Győrött

A gyermekév alkalmából, három egymást követő vasárnap rendeztek műsort a győri vasutasok *Arany János Művelődési Házában.* Első alkalommal az óvódáskorú gyermekeknek a legszebb magyar verseken és népmeséken keresztül igyekeztek az anyanyelv minden szépségét bemutatni. A következő vasárnap a győri *Rába Művelődési Központ* középiskolásokból álló Alfa amatőr színjátszói két mesejátékkal kedveskedtek az apróságoknak. Az utolsó rendezvényen a világirodalom legszebb gyermekverseivel ismertették meg a kis hallgatókat. Ezen az előadáson az ünnepeltek is pódiumot kaptak; verset és mesét mondtak a vállalkozó szellemű gyerekek.

A telt ház előtt lebonyolított rendezvényen mind a három alkalommal tombola volt, amelynek anyagi fedezetét a csomóponti párt- és KISZ-bizottság, valamint a művelődési otthon biztosította.

Sz. Jakab

Csúcsforgalom a Nyugatiban

Szabad szombat előtti péntek délután. A *Nyugati pályaudvar* váróterének pénztárcsarnokában egymást érik az utasok. Zsúfoltság, morajló hangzavar, melybe időnként a hangosbemondó közlései vegyülnek. Kapkodó, nyüzsgő, rohanó emberek, izgatott, idegeskedő szülők viháncoló gyermekeikkel, óriási hátizsákokkal megpakolt fiatalok, cigarettázó, beszélgető kiskatonák.

A személypénztárak előtt szinte végeláthatatlanul kígyóznak a sorok. Pillanatonként új arcok tűnnek fel az ablak előtt és a hosszú várakozástól már kissé ingerülten kérik jegyeiket, hogy aztán a vonatot megrohamozva elfoglalhassák helyüket.

A pénztárosnők arcán árkokat húz a fáradtság, szemük alatt a karikák fokozatos mélyülése jelzi kimerültségüket, pillantásuk koncentrálástól és feszültségtől terhes. Megfeszített erővel, minden energiát latba vetve dolgoznak, igyekeznek teljesíteni az utasonként változó kérések tömkelegét, *melyhez a szakma igen beható ismerete szükséges.* Különben ki ismerné ki magát a számtalan kedvezmény között.

A terniolokban katonásan sorakoznak a jegyek. A kasszában pedig már alig férnek egymás mellett a bankók.

Egy idős bácsi nyugdíjasjegyet kér Szegedre, de gyorsan, mert indul a vonat, majd egy kiskatona lép az ablakhoz, szabadságoslevéllel, Makóra utazik.

Külön réteget képviselnek az építőtáborba igyekvő fiatalok hitelezett ingyenes jegyükkel, vagy a heti munka után pihenésre családjukhoz vágyó dolgozók, nem beszélve az ország különböző üdülőhelyeire utazókról. *A pénztárosnők a rekedtség határán álló, szintelen, de azért udvarias hangon válaszolnak a feltett kérdésekre.*

Már pattanásig feszülnek az idegek és a kedélyek a forrponton vannak, amikor a napi 15 órás munka után végre a bűvös 18 órához közeledik a mutató és megérkezik a váltás. A pénztárosok fáradtan, de mégis azzal a kellemes tudattal húzzák be függönyeiket, hogy több ezer ember az ő közreműködésükkel jut el úticéljához.

Eindlein Erika

Pirike

Harsányi Tibornét, a Nyugati pályaudvar üzemi konyhájának a vezetőjét kiemelkedő munkájáért, közéleti aktivitásáért a közelmúltban *a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki.*

Életútja sok vasutasra jellemző. A háború előtt a cselédlányok sorsa várta, majd utána jegyvizsgálóként járta a szegedi vasútigazgatóság vonalait. Később a Nyugati pályaudvarra került, s azóta megbecsült dolgozója a csomópontnak. De a mozgalmas életútról, a mindennapi munkáról és a szakszervezeti mozgalomban vállalt szerepéről beszéljen ő maga:

— *Az indulás nehéz volt, de szerencsére mindenütt segítőkész kollektívára találtam.* Ennek köszönhetem, hogy elvégeztem az általános iskolát és letettem a vonatvezetői, az árupénztárosi szakvizsgákat is. Jelenlegi munkaköröm ugyancsak nagy felelősséggel jár, hiszen *többszáz vasutas napi étkezéséről gondoskodunk.* Szerénytelenség nélkül mondhatom, hogy a vasutasok elégedettek a koszttal, az étrenddel, s *a szakácsnők, illetve a konyhai személyzet jó munkájához bizonyára az én több mint húszéves konyhavezetői tapasztalatom is hozzájárult.*

Idős vasutas érkezik az irodába. Mindjárt dél van, és jól [illegible]ja, hogy ilyenkor, ma[illegible]sve már kevés a lehetőség ebédjegy vásárlására. Ám *Pirike, a kitüntetett Harsányiné mindig segít, ha tud.* Most is a telefonhoz nyúl, s rövid beszélgetés után mondja a kocsirendezőnek, hogy egy szabadságon levő kolléganő jegyére ebédet kap.

— *A szakszervezeti munkában is mindig örömet találtam* — folytatja szavait a konyha vezetője. — *A mozgalom gyakran átsegített az olyan akadályokon is, amelyekkel egyedül aligha tudtam volna megbirkózni.* Előfordult, hogy az szb, illetve a tagság képviseletében meglátogattak, amikor ágyhoz kötött a betegség. Férjem halála után sem hagytak magamra. Természetes, hogy *mindezt viszonozni igyekszem, amint a dolgozók bekopognak hozzám ügyes-bajos dolgaikkal az irodába. A helyi szb nőbizottságának vezetője és a területi bizottság tagja vagyok. Nem távozhatnak tehát tanács, vagy legalább egy-két jó szó nélkül...* (orosz)

Hol tart a Bajkál—Amúr vasút építése?

Mint ismeretes, a *Bajkál—Amúr* vasútvonal építési munkáit 1974. április 27-én kezdték. A BAM 3200 km hosszban húzódik Kelet-Szibériában, a Távol-Keleten és mintegy 1,5 millió négyzetkilométert köt össze. Az építkezés, amelyet az *„Évszázad építkezése"* néven is emlegetnek, a Lena mellett fekvő *Uszty-Kuttól* az Amúr melletti *Komszomolszkig* terjed.

A legkeletibb vonalszakasz, Komszomolszktól Szovjetszkaja Davanig, a Csendes-óceán partján már megépült a háború utáni években. Ezt a vonalat most teljesen átépítették.

A munkavonatok Davanig közlekednek

A BAM középpontja *Tinda,* ma 50 000 lakosú város. A kelet-nyugati fővonal itt keresztezi a dél-északi fővonalat. Ez a vonal, amelyet kis BAM-nak hívnak, a BAM-településtől és elágazástól *Ugolnajába,* a dél-jakuti terület termelési központjába vezet.

A BAM-ot nyugati, közép és keleti szakaszra osztják. *A nyugati szakaszon a vonal Uszty-Kuttól Davanig készen van. Hossza 283 kilométer.* E szakasz mentén fekszenek az új városok és települések. A legutolsó, *Ulkan alig* négyéves. 1975. november 12-én itt szálltak ki a helikopterből az első vasútépítők, 21 ember. Feladatuk volt: megteremteni az előfeltételeit annak, hogy egy 350 komszomolistából álló építőbrigád a munkáját megkezdhesse. Ez a brigád 1976. februárjában érkezett repülőgéppel. *Ma Ulkannak 4200 lakosa van.*

Davan település közvetlenül a Bajkál-alagút építési telepe mellett fekszik. Ezen, a 6,7 kilométer hosszú alagúton a múlt év közepe óta dolgoznak.

1978. október 29. óta — a munkavonatok ettől a naptól Davanig közlekednek — ezen a vonalon több mint 10 000 tonna anyagot szállítottak, az alagútépítéssel foglalkozó speciális brigádok részére.

A nyugati oldalon időközben több mint 1000 méterrel jutottak előre az alagút építésében; egy idő óta az alagút fúrását a keleti oldalról is megkezdték.

A vasútvonallal egyidejűleg a nyugati szakaszon autó-műutat is építettek, majdnem 700 km hosszban. Ezen jelenleg többek között az észak-muski alagút építéséhez utaznak; *ez 15 kilométer hosszú lesz.*

A Tindától keletre

A középső szakaszon három helyen dolgoznak. Az északi irányban dolgozó építő- és szerelő brigádok vállalták, hogy 1979. augusztus 4-ig a Szovjetunió szállítási-építési minisztériuma megalapításának 25. évfordulójáig a *Tinda—Nagornaja* szakaszon, 1979. november 8-ig, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 62. évfordulójáig a *Nagornaja—Ugolnaja* szakaszon megindulhat a rendszeres vonatforgalom. Már 1978 októbere óta közlekednek itt tehervonatok a dél-jakuti körzetben bányászott szénnel. Az ellenkező irányban ebben az időben kb 100 000 tonna árut szállítanak a bányakomplexum felszerelésére és az alépítmény megépítésére.

A vállalások teljesítése azt jelenti, hogy az egész kis BAM-on megindul a tervszerű vonatforgalom, mivel a Tinda—BAM (180 km) szakaszt már 1977. október 31-én átadták a forgalomnak.

A „BAM-fővárostól", *Tindától* nyugati irányban *Larbáig* (165 km) már lefektették a síneket. A munkákat itt is komplex módon végzik; a vasút mellett húzódik az új közút is.

Nagy ráfordításokat igényeltek az új települések, hogy a Tajgában észak felé mindinkább benyomuló építőmunkásokat a tél ellen megfelelően védjék, jól elszállásolják és ellássák.

Tindától keletre a vágányokat már *Dipkunig* lefektették. 1979. május 6-án oda is befutott az első munkavonat. A középső szakaszon *az építés megkezdése óta összesen 710 km fővágányt és állomási vágányt fektettek le, 435 műtárgyat — főképpen hidakat és átereszeket építettek és 13 várost, illetve helységet alapítottak.*

Hatvan település a BAM mentén

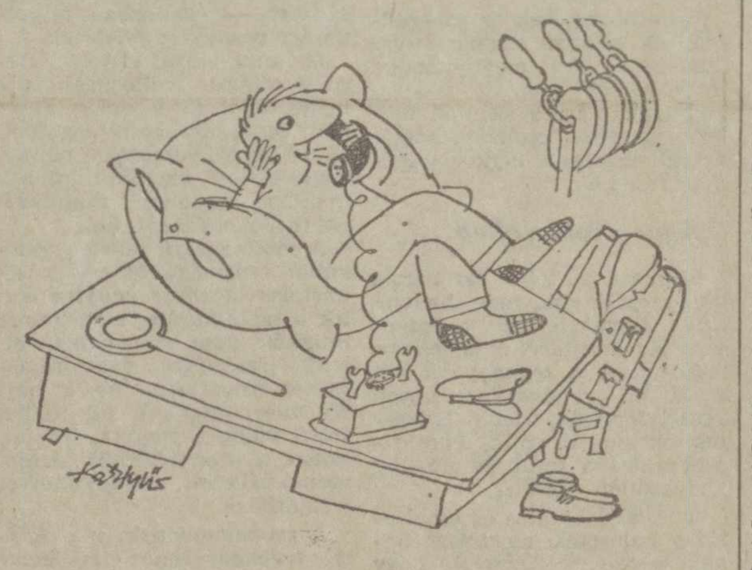
A BAM keleti szakaszán 600 km vasutat adtak át ideiglenesen a forgalom, illetve a munkavonatok közlekedése céljából. Még ebben az évben számolni kell azzal, hogy a *Gerba—Dzsamku—Amgun* szakaszon is lefektetik a vágányokat.

A tervszerű munka alapján arra lehet számítani, hogy 1980-ban a BAM egész távol-keleti szakaszán Alonkától Komszomolszkig közlekedhetnek a munkavonatok.

A legnagyobb építkezési telepen, ahol a Lenini Komszomol több mint 100 000 létszámú kollektívája dolgozik és ahol messze elterjedt a jelszó: *„mi építjük a BAM-ot, a BAM épít minket",* céltudatosan dolgoznak. A BAM vágányainak már több mint a felét lefektették. *A vonal mentén eddig több mint 60 város és település létesült.* Több mint 1 millió négyzetméter lakást, ahhoz iskolákat, óvodákat, ellátási és szociális intézményeket építettek.

A szovjet Távol-Kelet egy óriási földdarabja új arculatot kap. A sínek, az út, az energia és az ipar tervszerűen törnek előre egy olyan területre, amely nyersanyagai révén a Szovjetunió kincseskamrája.

Éjszaka — mellékvonalon



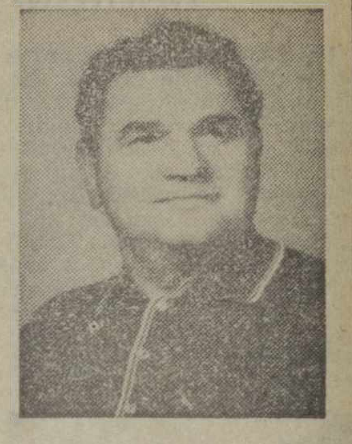
Halló, ébresztő szolgálat. Az első vonat negyed 4-kor érkezik. Az ébresztőt 3 órakor kérem

(Kesztyűs Ferenc rajza)

KIVÁLÓ VASUTAS

A kocsimester — főbizalmi

Daróczi László, Szeged-Rendező pályaudvar kocsimestere 36 éve vasutas. Pályakezdésére így emlékezik vissza.



— 1944 nyarán vettek fel a vasúthoz fékezőnek. Akkoriban én, mint sportoló érdemeltem ki a felvételt. *A Szegedi Vasutasban futballoztam.* Gyakran előfordult, hogy 60—70 órás szolgálat után futottam ki a mérkőzésre. Ma már hihetetlen, hogy volt olyan időszak, amikor havonta 400 órát szolgáltunk a vasútnál.

Később vonatvezetőként járta a vonalakat. 1952-ben a vasutasszakszervezet területi bizottságára került, ahol a társadalombiztosítási csoportot vezette. Három évvel később ismét visszatért a forgalomhoz, s gyorstehervonatokon utazott. Emlékezetében élénken él egyik útja, amikor 1956-ban élelemre volt szüksége Szeged városának, s ő társaival vállalta, hogy elmegy Mándokra 50 vagon burgonyáért. Ha nehezen is, de meghozták a várt élelmet.

Az utazást közben felcserélte állandó szegedi szolgálattal. Tizenöt éve kocsimester a rendezőpályaudvaron. Közel egy évtizede pedig állandóan éjjel dolgozik. *Munkaideje délután 4 órától reggel 7 óráig tart. Egy-egy szolgálatában 20—30 kilométert is gyalogol,* irányítja a tolatásvezetők és a kocsirendezők munkáját. De, ha a szükség úgy kívánja, beáll a hiányzók helyére tolatni.

— Milyen az éjszakai szolgálat? — kérdeztem.

—*Nem könnyű. Előfordult már, hogy egymás után öt éjszakán is dolgoztam. Igaz, szervezetem megszokta ezt a munkát, s otthon a feleségem is biztosítja a pihenésemet.* Éjszakánként a két tolatógéppel és két csapattal 22 érkező és induló vonatot rendezünk szét, illetve állítunk össze. Munkánk pár hónap óta könnyebb, mivel az egyik 411-es gépet dízelre cserélték ki, így az elegyrendezés gyorsabb lett. Problémát jelent viszont az, hogy 1 + 1 fővel dolgozunk.

Daróczi László nemcsak a vonatösszeállításból veszi ki részét. *Szeged állomáson hat évig a szakszervezet TT-felelőse volt, majd a rendező-pályaudvaron a műhelybizottság titkáraként tevékenykedett. Négy éve pedig főbizalmi.* E tisztségében 7 bizalmicsoportban 84 vasutas képviseletét látja el. Évekig pártoktatást is vezetett. Munkáját felettesei erkölcsileg és anyagilag egyaránt megbecsülik. 1950-ben sztahanovista volt, azóta többszörös *Kiváló dolgozó,* kapott *vezérigazgatói dicséretet,* 1957-ben és az idei vasutasnapon *Kiváló vasutas* kitüntetésben részesült. Szolgálati vezetői igen jó véleménnyel vannak róla, munkatársai szókimondó magatartásáért és segítőkészségéért becsülik, szeretik.

— Ha újra kezdhetné, milyen pályát választana?

Elmosolyodik, de nagyon határozottan válaszol:

— *Ha újra kezdhetném? Akkor sem az íróasztalt választanám. Ismét csak kocsirendező, vagy vonatkísérő lennék. Szeretem ezt a munkát. Nincs annál nagyobb öröm, mint amikor időre elkészül egy-egy vonat.*

Gellért József

BETELT A POHÁR

A járműjavító 4-es műhelyében újabb baleset történt. A legsúlyosabb ebben az évben. *Laczkó András* 48 éves köszörűs szakmunkást a mentő életveszélyes állapotban szállította kórházba. Életéért napokig küzdöttek az orvosok. Megmentették ugyan, de munkaképes ember már nem lesz belőle.

A baleset oka figyelmetlenség, illetve ittasság. A művezető mérgében tépte a haját. Nemcsak azért, mert megint fuccs a félévi prémiumnak, hanem mert egy kitűnő munkaerőt veszített. Aztán mint mondotta: *nem érti a dolgot.* A vezetőség szigorú rendelkezése folytán fél éve bevezették a munkába lépés előtti szondázást. Az emberek morogtak, majd vigyorogva fújtak a szondába, sőt, a táskájukat is kiforgatták, de szesznek sehol semmi nyoma.

Hogy kerül be az ital a munkahelyre? Ez izgatta már hónapok óta *Simon Ferenc* szb-titkárt is, aki jól ismerte az embereket. De hiába faggatta azokat, akikkel néhány évvel ezelőtt együtt dolgozott, *nem voltak hozzá őszinték, legalábbis a pálinkaügyben nem.*

Amikor a napokban két embert dél körül hazaküldtek az üzemből, mert alig álltak a lábukon, egy kukkot sem voltak hajlandók szólni az ital forrásáról. Később, a fegyelmi tárgyaláson is, csak azt hajtogatták, hogy hajnalban otthon ittak egy pohárkával, amikor munkába indultak.

A járműjavítóban dolgozók több mint a fele hajnalban indul munkába. Vidékiek, legtöbbnek saját főzetű pálinkája van. *Simon Ferenc* nem tudott beletörődni abba, hogy a zugmérőt — vagy zugmérőket — lehetetlen megtalálni.

A szokottnál is többet járta a műhelyeket, a hatalmas udvart, s minden zugba bekukkantott, de semmi eredmény. A portásokat külön is kérte, hogy a bejövő gépkocsikat alaposan nézzék át, de itt sem akadtak nyomra.

Egyik nap, kora reggel, az üzem *Pálya utcai* kerítésénél sétálgatott. Már éppen abbahagyta volna a szemlélődést, amikor egy fejkendős parasztasszonyra lett figyelmes. Az asszony — nagy fonott kosarával a karján — ráérősen lépegetett a magas betonkerítés mellett, s mielőtt eltűnt volna az utcakanyarban, visszafordult.

Simon, aki falun nevelkedett, jól ismerte a parasztasszonyok természetét, tudta, hogy azok céltalanul nem andalognak a városszéli utcában. Jól számított. *Az asszony egyszercsak, valami jelre felkapta a fejét, szaporázni kezdte a lépteit, majd hirtelen megállt, s körülnézett. S hogy a közelben senkit sem látott, kivett a kosarából egy kis demizsont, és a betonkerítésről lelógó horogra akasztotta.*

Az szb-titkár persze csak azt látta, hogy a butykos emelkedik, és amikor felér a kerítés tetejéig, egy kéz kinyúl és átemeli.

Futásnak eredt az asszony után, aki, amikor Simon megragadta a karját, sikoltozni kezdett, de hiába kapálózott, be kellett mennie az üzem rendészetére. Néhány perc múlva hívták a férjét, *Halász István* lakatost is az irodába.

— Hol a demizson pálinka? — kérdezte az szb-titkár.

A lakatos hebegett, hápogott, de a felesége riadt arcára pislogva belátta, hogy nincs értelme a tagadásnak. Közben megérkezett a rendőrség is, mert ez az eset — mint később kiderült — már súlyosabb volt, mint amit az üzem fegyelmi bizottságának hatáskörébe elintézhettek volna.

A társadalomra és az üzemi dolgozók egészségére különösen veszélyes zugpálinka-eladás bűntettével vádolt *Halász István* és neje nem egyedül állt a bíróság elé. Halász — hogy ő elhasalt, hát bukjon a többi is — elmondta, hogy rajta kívül még öten árulták az üzemben a pálinkát.

A bűnszövetség megegyezett abban, hogy ki-ki melyik héten mérheti a zugban főzött és az üzembe csempészett pálinkát. Most éppen Halász volt a soros.

— *Végre betelt a pohár* — sóhajtott az szb-titkár, aki ezt a történetet elmesélte.

Azt talán mondani sem kell, hogy a vétkesek nemcsak a bíróságtól kapták meg jól megérdemelt büntetésüket, hanem a járműjavítóból is szedhették a sátorfájukat.

Dávid József

FELVESZÜNK!

KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifeliró, személy- és árupénztáros, távgépiró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZUNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ minden beosztásban havi 191 óra!
Nagyobb budapesti főnökségeinken egyes beosztásokban munkásszállást biztosítunk.
Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.
VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, BŐVEBB FELVILÁGOSITÁS:
a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145–010.

V. SZABÓ BÉLA

TALÁLKOZÁS

A fiú a terem szélén megállt... Tekintetét végig vezette az arcokon. A zenekar ismert melódiát játszott. Kísértő vágyakozás fogta el, hogy táncoljon egyet. Szemei keresték leendő párját a színes forgatagban. Az asztaloknál ülők között felismerte egy-egy régi tanárát. Egyiket, másikat köszöntötte is, de úgy látta, hogy már nem emlékszenek rá.

Viselkedésének finom logikájával megérezte egy nyugtalan szempár melegét. A leány ott táncolt előtte, megfogható közelségben. Egy pillanatra találkozott tekintetük. Fiatal volt. Ám idősebb partnere kifejezéstelen merevséggel tartotta karján. Modorának ez a ridegsége sajátos légkört teremtett, amely még jobban hangsúlyozta lényének finomságát. Amikor észrevette a nyugtalan szempárt, bizalmas könnyedséggel állt elébük és megbiccentette a fejét. Az idősebb férfi fürkészőn nézett rá és leállt a fiú helyére.

A leány arcán kedves mosoly szaladt át ahogy megmondta a nevét: — Merita. Vezekényi Iván főtiszt pár pillanatig sokat jelentő szótlansággal táncolt. Aztán a fiatalság vitalitása áttörte a természetükben rejlő gátlást és napi aktualitásokról kezdtek beszélni.

Amikor a zenekar abbahagyta és a dallamok elhamvadtak, Merita kérte a fiút, hogy kísérje vissza vőlegényéhez.

Később néhányszor felkérte még a leányt, de mindannyiszor lekérték. Mígnem egy tánc közben Merita bejelentette, hogy hazamegy. Hangjából kiérződött, hogy lénye be van börtönözve vőlegénye féltő akaratába.

★

Vezekényi főtiszt a pályaudvar irányító tornyában dolgozott. Az asztalára sugarasan hullott a fény. Az előtte levő falsíkon, mint apró csillagfények szikráztak az Integra berendezés villódzó fényei. A vonatok vágányútjai gyöngyfüzérrel rajzolódtak fel. Halkan beszélt és a táblakezelők mintha egy zenekar tagjai lettek volna —, úgy hajtották végre „karnagyuk" utasításait.

— Ez az. Ez az atmoszféra, ami kell nekem —, mondta a forgalmi szolgálattevő, és kezei mintha külön éltek volna. Hosszú újjai határozott mozdulatával állította újra és újra a vágányutakat és nyúltak a telefonért.

— Y 3 feljöhet a személy kilencre, a 69-eshez a 19-re mehetnek a lakatosok — mondta.

Közben észre sem vette az idő múlását, pedig már elmúlt éjfél. „Ki ért meg minket" — gondolta, és válaszolt is rá: „Csak mi magunk", ott lent a brigád; a „mester", a kocsirendező, a sarusok... értik ezt a nyelvet.

A forgalom ritmusa hajnalfelé csendesedett. Ám a tehervonatok azért érkeztek, feloszlottak, amelyekből új vonatok indultak. Szerette a vonatokat. Ha ideje engedte, néha felülről nézte, hogy mit visznek a vagonok. Ezúttal is kiállt az erkélyre. Feje fölött csillagok, előtte a valóság fényei. Kiáltások törtek át az éjszakán: „a leadást körbeadjuk a kilencen, utána rendezzük a kertit".

★

Közben tavasz lett. Egyik szabadnapján a Váci utcában sétált, amikor a Vörösmarty tér felől ismerős közeledett. A lány finom szürke felöltőjében elegáns volt. Merita is megismerte és látva tétovázását megszólította.

— Micsoda véletlen, és mily kicsi a világ...

Vezekényi észrevette, hogy ketten vannak. Pár lépésnyire hasonó korú, csinos lány várakozott megértően. Mosolygott ő is, míg néhány szót váltottak konvencionális dolgokról, ahogy ez az utcai találkozásoknál szokásos.

— Bocsásson meg — szabadkozott a lány —, de siettünk. Csak vásárolunk egyetmást.

Ekkor találkoztak másodszor. Harmadszor a vonaton hozta össze őket a sors. Vezekényi éjszaki szolgálatra utazott. Amikor a vonat fülkéjébe lépett, Merita ott ült. Fejbiccentéssel, kissé tétován üdvözölte, aztán az ellenkező sarokból beszéltek át egymáshoz.

— Igen, hazamegyek, minden szombaton — felelte Merita Vezekényi kérdésére.

— ...hogy mit olvasok? — Zola Germinálja...

— Én is szeretem Zolát — felelte a fiú.

Kettesben voltak és hangjuk ereje mind fojtottabb lett.

— Vőlegénye?

— Szakítottunk. Nem hiszi? Nézze, itt hordom a gyűrűt — ezzel felnyitotta táskáját.

— ... hogy miért nem adtam vissza? Sajnáltam!

— Akkor még mindig... — Vezekényi Iván szavaira a lány hevesen tiltakozott.

— Értse meg — mondta erőteljesebben —, hogy én soha nem szerettem! Imponált, hogy tanárom volt a gimiben, de ma az anyámnak elmondok mindent.

— Most honnét jön — kérdezte a fiú.

— Pestről. Tanfolyamra járok.

— Hová?

— Luther utca...

— Luther utca három, MÁV Tisztképző — vágta rá Vezekényi.

A lány meglepődve tekintett rá.

— Honnét tudja ilyen pontosan?

— Néhány éve magam is ott tanultam...

Merita leszálláshoz készülődött. A fiú udvariasan lesegítette...

★

— Ma jönnek a tisztképzősök — mondta egyik reggel a főnök az eligazításnál. — Több csoportban megnézik a tornyot és a pályaudvarral ismerkednek. Mutassatok meg mindent.

Május vége volt, szokatlanul nagy meleg. Fent a magasban az üvegablakok mögött harminc fokra hevült a levegő. Vezekényi Iván patyolatfehér ingben ült a rendelkezői asztal előtt, és mint mindig, ezúttal is szüntelenül „hozta-vitte" a vonatokat. A leeresztett redőnyök csak némileg szűrték meg a fényt. Az ablakok nyitva voltak. Az asztalon forgófejű ventillátor szolgáltatta a friss levegőt.

— Tizenkettes a nyolcra, tizenötös a kilencre — szólt hátra a hangosbemondóhoz. A fiatal lány nem titkolt ámulattal leste a forgalmista minden szavát. Aztán kellemesen csengő hangja megszólalt a hangosbemondóban.

Nem volt megállás. Az örökös folyamatszervezés a toronyban kivette a lelket az emberekből. A munka feszített légkörében egyszercsak a lépcsőházból zsongás hallatszott, aztán az ügyeletes tiszt vezetésével jöttek a tisztképzősök, fiúk, lányok vegyesen. Vidámak voltak és önfeledtek. A lányok csinosak, a fiúkat feszítette az erő. Köztük lépett be Merita is.

A lányok hamar felfigyeltek Vezekényire, aki mint mindig, ezúttal is magabiztosan dolgozott. Egymásra néztek. Jelentőségteljes pillantásukban benne volt ifjúságuk minden elismerése.

Amikor a vonatcsoport elcsendesült, a maga közvetlenségével fordult a leendő tisztekhez: — Nos hát kérdezzetek...

— Imponálóan magabiztos fickó — súgta egy hallgató a mellette állónak. Nem folytathatta, mert egy lány szólt közbe.

— És főleg csinos!

Ez volt a negyedik találkozásuk és ezúttal nem tudtak egy szót sem váltani. Csak a tekintetük vallott mindennél beszédesebben...

Ettől a naptól kezdve már számon tartották egymást. Rendszeressé váltak a találkozások. A Köztársaság tér padjai, az Erkel Színház, a vonatok, az utazások, a hazatérések és a visszautak, a megbeszélt és véletlen találkozások vitték mind közelebb a két fiatal sorsát.

★

Vezekényi Iván július második szombatjára szabadságot kért. Ünneplőbe öltözött, és már kora délelőtt megjelent a Déli pályaudvaron, hogy tanúja lehessen a vasutastisztek ünnepélyes avatásának. Amikor a tiszti egységek a kerengőben felsorakoztak, őszintén sajnálta őket. A hőség kibírhatatlan volt. A tömegtől mozdulni sem lehetett, de ők ott álltak a szép egyenruhában, fegyelmezetten, a nagyszerű pillanatra várva.

A sok arc között is felismerte Merität... A lány ekkor még nem tudta, hogy Vezekényi Iván főtiszt zsebében ott lapul két arany karikagyűrű, a két fiatal vasutas boldogságának záloga.

Pincetárlat

Boglárlellén július 28-án nyílt meg *Bagó Bertalan* festőművész és *Kirchmayer Károly* szobrászművész, a vasutas-szakszervezet központi képzőművészeti köre vezetőjének pincetárlata. Közös bemutatkozásukat közel azonos életkoruk és művészi karakterük hasonlósága indokolta. Mindketten a hazai hagyományokból kiindulva keresik a stílusteremtő kontaktust a modern európai irányzatokkal. Az augusztus 20-ig nyitva tartó kiállításon Bagó Bertalan 18 festményében és Kirchmayer Károly 19 szobrában gyönyörködhetnek a látogatók.

Magyarok a bizottságban

Vasúti szakszótárak eszperantó nyelven

Az UIC *(Nemzetközi Vasút Egyesülés)* a szállítás, illetve a nemzetközi kapcsolatok hatékonyságának növelése céljából 1957-ben a tagvasutak számára közreadta a hatnyelvű *Vasúti Szakkifejezések Általános Lexikonát.* E lexikon 11 610 vasúti szakkifejezés francia—német—angol—olasz—spanyol és holland nyelvű ismertetésével jól szolgálja a csatlakozott vasutak illetékes szervezeteinek tevékenységét.

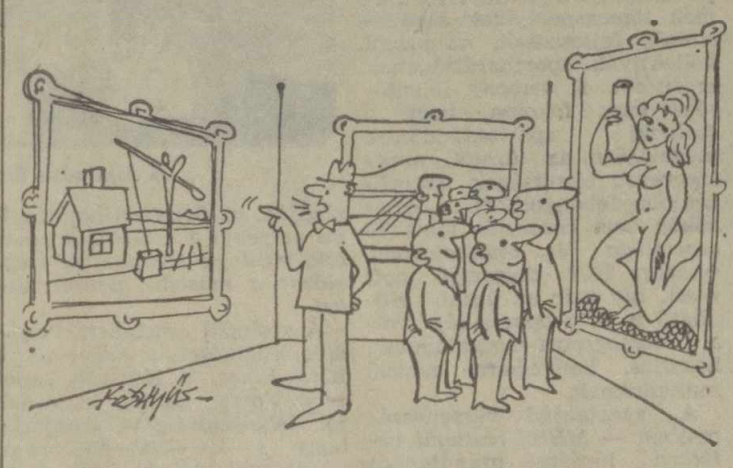
A *Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség* (IFEF) az állandóan és rohamosan növekvő vasúti szállítási igények figyelembe vételével célszerűnek tartja az Általános Lexikon új kiadását eszperantónyelvű fordítással bővítve. E célból az IFEF megbízást adott a *belga, cseh, finn, francia, holland, jugoszláv, magyar, német, olasz, svéd és svájci* vasutas eszperantó szövetségeknek a fordítás elvégzésére. Ez a tevékenység, az említett szakszótár bizottságok aktív közreműködésével, nemzetközi munkamegosztás alapján, 1968 óta tervszerűen folyik. A bizottságok közös munkaülés keretében minden évben beszámolnak az általuk végzett munkáról, majd ugyanott döntenek az esetleg eltérő fordítások végleges megszövegezéséről. Az így kimunkált vasúti szakkifejezéseket az IFEF évenként tartandó kongresszusa hagyja hivatalosan jóvá.

Ebben az évben a Német Vasutas Eszperantó Szövetség szakszótár bizottsága április 28—29-én *Brémában* rendezett munkaülést, amelyen az IFEF magyar szekciója szótár bizottságának képviselőjeként *Kapitány Lajos* vett részt. A munkaülés részvevői, aktív közreműködésükkel, jelentősen hozzájárultak a kitűzött cél, az UIC Általános Lexikon eszperantó nyelvű fordításának megvalósításához.

Figyelemre méltó tevékenységet folytatnak az egyes országok vasutas Eszperantószövetségeinek szótár bizottságai azzal is, hogy az UIC Általános Lexikon nagy volumenű fordítási munkája mellett megalkották az úgynevezett vasúti zsebszótárak eszperantó, illetve saját anyanyelvű változatait is. Így például a magyar vasutas szakszótár bizottság már 1968-ban közreadta a 2000 vasúti szakkifejezést tartalmazó *Magyar—Eszperantó, Eszperantó—Magyar* kisszótárt 1000 példányban. Ezek a kis szótárak célszerű és hasznos segítséget nyújtanak az eszperantista vasutasok számára saját munkaterületükön.

A vasutas eszperantista szótár alkotók céltudatosan szolgálják az eszperantó nemzetközi nyelv fejlődését és egyben a népek közötti szolidaritás elmélyítését.

Dr. Szegedi Mihály
a szótár bizottság titkára



Képtárban a brigád
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Budaházi István

TOLATÓK

Sisakotokat
ezüstözi fagy,
vagy lángszórós
nap perzseli.
Csipoghat rajta eső,
és jég is kopoghat.
Vagonok vas
köldökzsinórjait
kapcsoljátok...
Egy ország pulzusán
kezetek.

Fazekas Lajos

GYÖNYÖRŰ NYÁR

Mennyi szintől pompázik a völgy,
mennyi szintől pompázik a domb!
Lombok között virág-illatban
gyüjtögető méhek raja dong.

Csupa zöldben pompázik a lomb,
csupa kékben pompázik az ég!
Mennyi szintől pompázik a föld.
Mennyi szín a közel s messzeség.

Virágával leng a karcsú szár,
gyümölcsével ring a kicsi ág.
Gyönyörű nyár! S mennyi jó ízzel
lesz gazdagabb holnap a világ?!

Bencze József

KATTOGÓ SÍNPÁR...

Kattogó kerekű mozdonyok hívnak,
szikra-bogarakkal járnak tündér-táncot.
Nyugtalan éjszaka viszi haza álmom...
Távolba bújó kicsi falu les rám.
Kedvesen karja ölelésre tárul,
anyám szivében felragyog a béke.
Reggelig dajkál a kerekek tánca
édesölelésü szelid vonat-ringás.
Szikra-csillagfényben indultam én el
Holddá öregedő estéből megtértem.
Kattogó sínpár hozott haza engem,
hüség otthonába dajkálja a lelkem.

Esmeralda fondüvel, műrongyba burkolva

Hányszor volt Budán kutyavásár? Nos, a közhiedelem szerint egyszer. Ama legendás hírű. Ám hol vannak már a legendák? A realitások korában élünk, mikor is az ember leghűbb barátja már nem csupán farkcsóváló, okos társ, nemcsak riasztón-haragvón vakkantgató házőrző — hanem státusszimbólum is, úgy bíz' a! Miként egykor volt a hűtőszekrény. Aztán a gépkocsi. Később a színes televízió. Majd a spanyolországi körutazás. Hangozhat-e jobban: *amíg a városban furikáztam vadonatúj 1500-as Ladámmal, addig a kutyám vigyáz a hétvégi házamra, amelyben augusztus-tájt lakni szoktam...*

Mindez ama apróhirdetés olvastán tolakszik tollvégre, amelyre minap csodálkoztam rá egyik napilapunkban: *„Pedigrés angol dog, jó házból való, jó házba illő, igényesnek (budaiak előnyben) eladó. Esmeralda jeligére a kiadóba".* No persze, ha már valaki dog, hát legyen angol — ez eddig hagyján; hogy pedigrés, az természetes... De mit jelenthet, hogy jó házba illő? Ha például én megkérném Esmeralda mancsát — mivelhogy igényes vagyok —, vajon jó háznak találnák-e az őt kistafírozók az enyémet, amely igaz, hogy budai, de csak óbudai, amelyet betonpanelekből szereltek össze, s ráadásul nemcsak az én — korántsem kutyabőrös — családom lakja, hanem további 19 család. És vajon mitől igényes, aki igényes?

Kíváncsiságom enyhítendő, levelet kanyarítottam Esmeralda önagyságának, tudakolván, hogy hajlandó-e velem levelező — vagy telefon — kapcsolatba lépni. Néhány nap múltán csöngött óbudai lakásom — budai (?), jó házam (?) — telefonja:

— *Esmeralda nyolchónapos, ötezer, és vacsorára narancsot kap, hogy el ne hízzék* — így a vonal túlfelén, bemutatkozás gyanánt. — *És alku nincs.*

— ... Ötezer? Igazán nem sok! — ekként én. — Gondolom, egy ló többe kerül. Ami pedig a narancsot illeti, legföljebb majd én nem vacsorázom. De mit tetszik érteni jó házba illő alatt?

— *Esmeralda nővérét, Reginát, egy nőgyógyász adjunktus vásárolta meg, bátyját, Elemért pedig egy rangos vadásztársaság tagja. A család visszavezethető egészen a 19. század elejéig.* Esmeralda ükszépdédapját egy, a magyar felvilágosodásért sokat tevő haladó gróf vándoroltatta be Angliából. A család azóta is fajtiszta, erre a legviharosabb időkben is vigyáztak. Gondolom, értjük egymást, nem?

Értettem, hogyne értettem volna. Ezért jegyeztem meg:

— Kérem, én vigyázok, de Esmeraldán is múlik egy s más, ki tudja, milyen vérmérsékletű. Tetszik tudni, a szomszédunkban egy magyar vizsla lakik, a fölöttünk levő lakásban egy puli, kettejük gyermeke pedig egy földszinti lakásban vakkantgat vidáman...

— *Vizsla? Puli? Gyermekük? Szomszédság? Hát még kert sincs? Bérházba Esmeraldát?!... Tárgytalan!*

Katt. Bezzeg, ha családi házban laknék. Egy olyan házban, ahová július végén hívtak „fondüparty"-ra.

— *Csak ultizni tudok* — hárítottam el a meghívást. — Meg valamelyest dominózni, kezdő fokon.

— *Boldogtalan papírpocsékoló* — mosolygott meg feltételezett vendéglátóm —, *a fondü nem kártyajáték, jóllehet terjed, mint évtizede a kanaszta.* A fondü svájci eredetű kollektív étkezési szokás. Most vettem egy mutatós fondükészletet kétezernégyért, plusz száz az eladónak a Váci utcában, el leszel ragadtatva tőle. Körülüljük a kertben a fondütálat és a zsírba mártogatjuk a sajtot.

Nem volt több érvem, csak egy, de az elenyésző:

— *Nem szeretem a sajtot.*

Katt.

De a kutyafáját! — mondom mégis, mert cifrább káromlás Esmeralda magasságához meg ama fondühöz, gondolom, mégsem illik. Mi jöhet még ezek után? Az még csak hagyján, hogy amikor Dömsödön nyaraltam Bálint bátyáméknál — Alföld, csönd, a kutyát Bodrinak hívják —, ismeretlenek kopogtattak: „kedves sógor (csak tudnám, hogy mitől sógoruk), nincs fölös rokkájuk, rézmozsaruk vagy éppen faszenes vasalójuk? — jó áron megvennénk". Szerény hóbort — mondottam akkor. Majd azt is tudomásul vettem, hogy a szomszédoknál született gyermekek nem *Jánosok, Máriák, Erzsikék,* hanem *Örsök, Antóniák, Krisztinák.* Szót se szóltam, amikor hajdan volt diáktársam — aki akkortájt élt-halt a horgászásért — „felvételt nyert" egy „jó hírű" vadásztársaságba. Utóvégre kinek a hal, kinek a vadkan. Nem vagyunk egyformák, s az évek múltával mi is változunk. Node Esmeralda — fondüvel?!

Mondják: változatlanul divatos a szakadt ruha. A folt hátán folt. A finom anyagból, műgonddal készített műrongy. Mégis megkérdezem, fondü ide, műrongy oda:

— *Tessék mondani, meddig tart még a rongyrázás?*

F. T.

Polgárné, a mindenes

Polgár Jánosné immár 17 éve gondnoka, szertárosa, kazánfűtője a *Ferencvárosi Vasutas SK* pályájának.

— *Még takarítok is* — mondja. — *A férjem csak 2 esztendeje vette át tőlem hivatalosan a játéktér gondozását, azelőtt én végeztem a salakos labdarúgópálya hengerlését, egyengetését, vonalazását, nyáron locsolását is.*

Természetesen a férj — aki valaha 17 évig dolgozott a ferencvárosi fűtőházban, utoljára asztalosként, majd a BKV-hoz ment — azelőtt is segített a pálya karbantartásában, ami éppenséggel nem nőnek való munka...

— *No, azért maradt teendőm éppen elég* — mosolyog a „mindenes". — Három labdarúgócsapat (a felnőtt első és második gárda, az ifjúsági együttes) szerelésének tisztításáról is én gondoskodom. Hetenként 150 mez, nadrág, sportszár, zokni, törölköző, melegítő, továbbá mintegy 50—100 torna-, illetve labdarúgócipő tisztántartása hárul rám. No és 70 labda karbantartása, javítása...

Munkaideje kötetlen, ami gyakorlatilag azt jelenti, hogy a hivatalosan előírt *8 óra helyett rendszeresen 10 órát dolgozik.* Van mit csinálnia, annyi bizonyos!

— A szombat-vasárnapi mérkőzések után hétfőn a mosás, a cipőtisztítás, az öltözők takarítása szerepel a napirenden. Kedden és csütörtökön edzenek a labdarúgók, így szerdán és pénteken ismét mosnom kell, valamint takarítani.

Állítja: szívesen csinálja, ezt a nem éppen könnyű munkát.

— *Nem szeretek munkahelyet változtatni* — szögezi le. — *Annál jobban szeretem a labdarúgókat. Talán azért van ez így, mert a férjem és a fiam is itt játszott...*

(ujházy)

Színvonalas versenyek

Szolnokon közel 400 részvevője volt a járműjavító üzemek spartakiádjának

Az idén július 29-én és 30-án, Szolnokon harmadszor került megrendezésre a vasút nyolc járműjavító üzemének MHSZ- és sportspartakiádja.

A verseny ünnepélyes megnyitóját a Szolnoki MÁV-MTE sporttelepén rendezték. A részvevőket és a vendégeket *Kardos Tibor*, a járműjavító szakosztály vezetője üdvözölte. Mint megnyitó beszédében elmondta, ez a kezdeményezés jól szolgálja a járműjavító üzemek tömegsportjának kiszélesítését, fejlesztését, az üzemi kollektívák sportbarátságának erősítését. E verseny jelentőségét csak fokozza, hogy a szolnoki spartakiáddöntőt megelőzően az üzemi szakszervezeti bizottságok szervezésében lebonyolított selejtezőkön *nem kevesebb, mint 670 szocialista és munkabrigád, mintegy 7000 dolgozója vett részt.* Így már az üzemi elődöntő is jó propagandája volt a tömegsport-mozgalomnak, hazafias, honvédelmi nevelő munkánknak.

A spartakiád versenyszámaiban — *MHSZ-szellemi vetélkedő, lövészet, gránátdobás és árokugrás, atlétika, teke, kispályás labdarúgás, asztalitenisz, sakk, sporthorgászat és halfogás* — közel 400 versenyzőt indított a nyolc járműjavító üzem. Érdemes megemlíteni, hogy az induló versenyzők egyharmada a gyengébb nem képviselőiből került ki.

A versenyeken a szolnoki járműjavító művelődési központja, a MÁV-MHSZ-lőtér, a Szolnoki MÁV-MTE tornacsarnoka és az alcsi-szigeti holt Tisza-ág adott otthont.

A horgászverseny az előzetes programtól eltérően, 1 nappal korábban, már július 28-án megkezdődött. A célbadobásos horgászatban a székesfehérvári, a szolnoki és a Landler járműjavító versenyzői bizonyultak a legjobbnak, míg a halfogó versenyben a debreceni, a szombathelyi, és a dunakeszi horgászok bántak legeredményesebben a csalival.

Az MHSZ szellemi vetélkedőn világ- és katonapolitikai, valamint honvédelmi ismeretekből, vasúttörténetből, szakszervezeti és munkásmozgalomból, művészettörténeti tájékozottságukról adtak számot a versenyző női és férficsapatok. A technikai versenyszámok (lövészet, gránátdobás, árokugrás), és a szellemi vetélkedő összesített pontszáma alapján, *az összetett honvédelmi versenyt a szolnokiak nyerték, mintegy 120 ponttal megelőzve a második debrecenieket.*

A díjátadás ünnepélyes pillanata

A szolnoki szocialista brigádok, különösen a *Komarov, a Kiss János, a Kossuth Lajos és a Vörös Csillag* tagjainak jól felkészültségét bizonyítja, hogy a 100—200—400 m-es síkfutásból, női és férfi súlylökésből, távolugrásból álló atlétikai összetett versenyben is biztosan nyertek, a holtversenyben második, harmadik helyezett székesfehérvári és a Landler brigádokból kikerült csapatok előtt.

De ugyanez mondható el a tekéről is, ahol a *Kántor—Vörös* szolnoki kettős 617 fával mesze megelőzte a debreceni *Széles—Zich* és a szombathelyi *Szalai—Horváth* összetételű csapatokat.

Sakkban a *Porpáczi—Pálmai* összetételű szombathelyi csapat végzett az első helyen, megelőzve a *Hönsch—Mohácsi* dunakeszi kettőst.

Asztaliteniszben az Északi végzett az élen, a Landler és szolnoki járműjavító csapatai előtt.

Izgalmas küzdelmet hozott és sok nézőt vonzott a kispályás labdarúgás, amelyben a két csoport első két helyezettje játszott körmérkőzést. A döntőben a szolnokiak Székesfehérvár elleni 3:2, az Északi elleni 2:1 arányú győzelmükkel biztosították első helyezésüket.

A spartakiád összesített pontszámai alapján alakult ki a végső sorrend. *Az első helyezett szolnoki csapat 50 pontot szerzett. Ezzel ismét ők lettek a kupa védői. A szolnokiakat a szombathelyi, a debreceni, a dunakeszi, a Landler, a székesfehérvári, az Északi és a miskolci járműjavító követi.*

A spartakiád záróünnepségén *Révay Sándor*, a MÁV Ipari Üzemek szakszervezeti bizottságának titkára joggal mondta, hogy a verseny jól szolgálta a fizikai és szellemi dolgozók, a szocialista brigádok együttműködését, az azonos szakmához tartozó ipari üzemek kapcsolatainak erősítését, a honvédelmi ismeretek elsajátítását. A járműjavító üzemek dolgozói igénylik az ilyen versenyeket, vetélkedőket, s ezt az igényt szakszervezetünk anyagi támogatással is igyekszik előmozdítani.

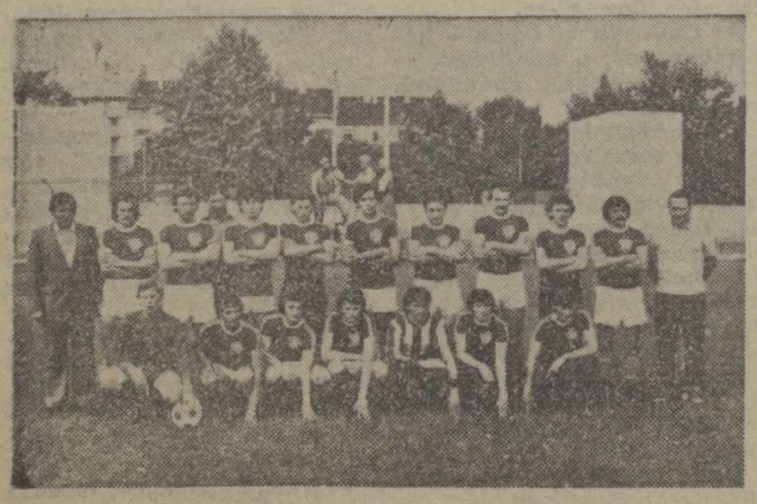
Orosz Károly

Bravúros teljesítmény

A Szabad Föld Kupa után nemzetközi tornát nyert Jugoszláviában a Celldömölki VSE

Bravúros teljesítményt nyújtott a *Celldömölki Vasutas Sportegyesület* megyei első osztályban szereplő labdarúgócsapata. A Magyar Népköztársasági Kupában hat csapat legyőzésével — közöttük volt egy NB II-es is — jutottak a legjobb tizenhat közé. Itt a Rába ETO NB I-es gárdája állította meg a cellieket. Sikeres teljesítménysorozatuk jutalma az lett, hogy június 23-án az MNK-döntő előmérkőzéseként a CVSE focistái a Népstadion gyepére léphettek. A fővárosban is helyt álltak, 3:2 arányban legyőzték a Bólyi MEDOSZ csapatát. Ezzel a vasutascsapatok közül első ízben ők lettek őrzői a *Szabad Föld Kupának.*

A CVSE futballistáinak a sikerét elismerte a Vas megyei Tanács is. Jutalmul biztosította, hogy június végén három napig a jugoszláviai Radneban nemzetközi tornán vehessenek részt a csapat tagjai. Ezen hasonló osztályokban játszó olasz, osztrák és jugoszláv labdarúgócsapatokat legyőzve *a torna győztesei lettek.*



A CVSE labdarúgócsapata

ATLÉTIKA:

Országos vasutasbajnokság Szegeden

A vasutas szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya a *Szegedi Vasutas Sportegyesületet* bízta meg az országos vasutas atlétikai bajnokság megrendezésével. A verseny iránt nagy érdeklődés nyilvánult meg, amit bizonyít, hogy 14 egyesületből több mint 750 nevezés futott be a rendezőkhöz.

A bajnokságot július 14. és 15-én tartották az SZVSE-pályán. A borús, esős időben, jól előkészített pályán egymás után peregtek a különböző versenyszámok, és több kiemelkedő eredmény született.

Az egyéni verseny eredményei. *Férfiak:* 100 m. 1. Lóránd (BVSC) 10.9, 2. Tóth (SZVSE) 11.0, 3. Paróczai (Sz. MÁV) 200 m.: 1. Lóránd (BVSC) 22.6, 2. Tóth (SZVSE) 22.7, 3. Csényi (SZVSE) 22.8. 400 m.: 1. Paróczai (Sz. MÁV) 48.8, 800 m.: 1. Paróczai (Sz. MÁV) 1:56.9, 2. Lovas (DVSC) 1:57.4. 1500 m.: 1. Majer (Ny. VSC) 3:54.9, 10 000 m.: 1. Küllei (Sz. Haladás) 30:51.8, 110 m. gát: 1. Aradi (BVSC) 14.7, 400 m. gát: 1. Juszkó (SZVSE) 56.3, 2. Szekeres (Törekvés) 56.5, 3000 m. akadály: 1. Németh (Sz. Haladás) 9:43.8, 2. Haim (SZVSE) 9:54.4, Magas: 1. Ecseki (Sz. MÁV) 196. Távol. 1. Jóvér (BVSC) 645. Hármas: 1. Uri (BVSC) 15,29. Súly: 1. Tarsoly (Sz. MÁV) 14,52, 2. Ménesi (SZVSE) 14.52. Diszkosz: 1. Szauer (BVSC) 60,24, 2. Jakab (PVSC) 48,90. Gerely: 1. Bolgár (SZVSE) 77,16, 2. Alföldi (Ny. VSC) 58,68. Kalapács: 1. Tánczi (Sz. Haladás) 66,70 (!)

Nők: 100 m: 1. Juhász (Sz. MÁV) 12.1, 2. György (Sz. MÁV) 12.3. 200 m.: 1. Juhász (Sz. MÁV) 24.5. 400 m.: 1. Petrika (Ny. VSC) 55.5, (!), 2. Bangó (Sz. Haladás), 58.5. 800 m.: 1. Horváth (Sz. Haladás) 2:09.1 (!). 2. Petrika (Ny. VSC) 2:12.8. 1500 m.: 1. Horváth (Sz. Haladás) 4:33.9, 2. Visnyei (SZVSE) 4:40.6 megyei ifjúsági csúcsbeállítás! 3000 m.: 1. Kocsis (Ny. VSC) 10:35.1, 2. Kocsis M. (SZVSE) 11:34.2, 110 m gát: 1. Mikola (Ny. VSC) 15.5 400 m. gát: 1. Benes (BVSC) 63.7. Magas: 1. Nikola (Ny. VSC) 164. Távol: Zsarnóczay (Ny. VSC) 564. Súly: 1. Irányi (BVSC) 15,05, 2. Kovács (Dombóvári VSC) 11,51. Diszkosz: 1. Tomasovszky (Ny. VSC) 49,48. Gerely: 1. Budavári (Sz. MÁV) 46,42.

A tizennégy egyesület pontversenyében a férfiaknál: *1. Budapesti VSC 71, 2. SZVSE 69, 3. Szombathelyi Haladás 56.* A nőknél: *1. Szolnoki MÁV 73, 2. Nyíregyházi VSC 68, 3. Szombathelyi Haladás 36 pontal.*

A szorgalmas munka megérlelte gyümölcsét

A közelmúltban Debrecenben rendezett V. Ifjúsági Súlyemelő Világ- és Európa-bajnokságon légsúlyban *Simon Imre*, a MÁV Nagykanizsai TE tehetséges súlyemelője is indult. A kanizsai fiú *szakításban beállította az Oláh által tartott 102,5 kg-os országos ifjúsági magyar csúcsot.* Megpróbálkozott a 105 kg-mal is, de ez nem sikerült. Közben jobb karján kisebb sérülés érte. Orvosi segítség után tovább versenyzett, méghozzá eredményesen. Lökésben 130 kg-mal kezdett. Ezzel beállítottak Hornyák országos ifjúsági rekordját. Második gyakorlata 132.5 kg-mal nem sikerült. Néhány percnyi pihenés után utolsó kísérlete a súlyemelés aranykönyvének legszebb lapjaira került. A 20 éves versenyzőnek sérülten is sikerült megbirkóznia a súllyal. *A 132,5 kg országos csúcsot jelentett.* Az összetettben a Világ- és Európa-bajnoki versenyben hatodik helyen végzett.

Simon Imre 1975 óta versenyez. Sikerének titka, rendkívüli, sportszerű élete, határtalan szorgalma és nem utolsó sorban tehetsége. Magánéletében is példamutató. Tavaly érettségizett. A Nagykanizsai Körzeti Üzemfőnökség kereskedelmi gyakornoka. Közvetlen főnöke *dr. Izsák József*, kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. Edzője *Balázs Ferenc*, nagy szakértelemmel oktatja, neveli nemcsak őt, hanem a jelenleg 40 versenyzőből álló kanizsai ifjú súlyemelőket.

Várfalvi Gyula

HÍREK

— **Továbbképzés.** A szakszervezetek Heves megyei tanácsa közel másfél évtizede szervezi Gyöngyösön, az oktatási központban a szakszervezeti tisztségviselők, aktivisták továbbképzését. Az idei oktatási évben 631 hallgató vett részt a különböző tanfolyamokon, köztük 32 vasutas szakszervezeti aktivista.

— **Társadalmi munka.** A badacsonytördemici vasúti kertészet Kossuth Lajos szocialista brigádja társadalmi munkában ápolja, gondozza a tapolcai temetőben levő Batsányi házaspár, Miltényi József huszárkapitány, Kerékjártó Kálmán és Sándor Lajos, az 1919-es Tanácsköztársaság katonáinak síremlékét.

— **Kirándulás.** Salgótarján állomás Zalka Máté és Béke szocialista brigádjai a közelmúltban kirándulást szerveztek Egerbe, illetve Nógrád megye nevezetesebb helységeibe. A kiránduláson a brigádok családtagjai is részt vettek.

— **Új vasúti alagútrendszer.** Az Aknamélyítő Vállalat mecseki körzetének dolgozói átadták szerelésre a Budapest—Pécs vasútvonal rekonstrukciója keretében készített harmadik alagutat. Ezzel létrehozták az ország legnagyobb vasúti alagútrendszerét. Együttes hossza csaknem 1200 méter. Az alagútban a vasútépítők vágányfektetéssel folytatják a munkát. A tervek szerint az alagutat augusztus végén kapcsolják be a forgalomba.

— **Brigád az óvodáért.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség Tar Imre szocialista brigádjának tizenkét tagja 120 óra társadalmi munkát végzett a hamarosan átadásra kerülő vasutas óvodánál. Parkosítottak és kifestették a helyiségeket.

Felhívás

Felhívjuk azoknak a vasutas dolgozóknak és nyugdíjasoknak a figyelmét, akik a háztartási tüzelőjüket a MÁV saját kezelésű tüzelőellátás keretében szerzik be, hogy az 1979. július 22-ig vásárolt készpénzfizetéses, valamint az 1979/80. évre kiadott részletfizetéses tüzelőjegyekre csak 1979. december 31-ig szolgáltatnak ki tüzelőanyagot.

Az addig be nem váltott tüzelőjegyek értékének visszatérítését azon a szolgálati helyen kell kérni, ahol azt kiadták.

Szociálpolitikai és munkavédelmi osztály

— **Őrház-villamosítás.** A pécsi igazgatóság őrház-villamosítási programja keretében a dombóvári Edison szocialista brigád és a vontatási főnökség KISZ-tagjai társadalmi munkában szerelték be a villanyt a Vásárosdombó és Sásd közötti 100-as számú őrházba.

— **Pályaépítés URH-segítséggel.** A Hatvan—Hort—Csány közötti, mintegy tíz kilométeres vasútvonal vágányépítő munkálatait URH adóvevő készülékekkel irányítják. A miskolci igazgatóság területén elsőként alkalmazott módszer — a közelmúltban tartott szemle megállapítása szerint — bevált.

A Hivatalos Lapból

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

26. számból: 2/1978. (Közl. Ért. 2.) KPM az egyes munkakörök betöltésének képesítéshez kötéséről.

103 399/1979. A nem fizikai munkakörök betöltésének képesítéshez kötése.

27. számból: 106 300/1979. Forduló-szolgálatos dolgozók heti pihenőnapjának kijelölése, kiadása és elszámolása.

28. számból: 106 985/1979. Munkaviszonyt érintő egyes kérdések szabályozása tárgyában kiadott, 107 457/1969. sz. utasítás módosítása.

108 221/1979. Üzemfőmérnökségek szervezése.

106 646/1979. A jogcím nélküli lakáshasználat.

106 393/1979. A MÁV Kollektív Szerződés 7. számú mellékleteként közzétett dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló szabályzat végrehajtási utasításának (1) módosítása.

Állásfoglalások: A lakbérbeszámítással kapcsolatos egyes pénzügyi kérdésekről.

Üresen álló családi ház vásárlásához vállalati támogatás nyújtása.

Vállalati támogatásban részesített dolgozó elhunyta alkalmából követendő eljárás.

Vállalati támogatással kapcsolatos tartozásátvállalás tilalmáról.

A szolgálati lakás szolgálati jellege megszűnésének helyes értelmezése.

29. számból: A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának 1978. évi 3. számú törvényerejű rendelete a Munka Törvénykönyvéről szóló 1967. évi II. törvény módosításáról.

A Miniszтertanács 8/1978. (II. 1.) számú rendelete a Munka Törvénykönyve végrehajtásáról szóló 34/1967. (X. 8.) Korm. számú rendelet módosításáról.

Lakáscsere

Elcserélném Mátészalka, Sallai I. u. 7. sz. alatti szoba-konyhás, fél-komfortos vállalati lakásomat budapesti vagy Budapest környéki, hasonló nívójúra vasutassal. Érdeklődni levélben: 1114 Budapest, Szabolcska M. u. 6., fsz. 1., vagy telefonon: 854—771, özv. Halmai Jánosné.

Elcserélném nagykanizsai állomáson levő, két szoba konyha, komfortos, kis kertes lakásomat Szekszárd, Kaposvár, Zalaegerszeg, Pécs, Dombóváron városi lakásra. Érdeklődni: özv. Horváth Sándorné, Nagykanizsa, MÁV-vízház.

Elcserélném Sárvár állomáson levő, két szoba konyha, előszoba, komfortos, kertes családi ház jellegű, 80 négyzetméteres lakásomat, hasonló budapestire vagy környékire. Minden megoldás érdekel. Horváth István, Sárvár, vasútállomás.

Elcserélném Cegléden, állomástól 5 percre levő, két szoba összkomfortos, új lakásomat aktív vasutas dolgozóval, budapesti — lehetőleg XV. vagy VIII. kerületben levő — hasonló lakásra. Érdeklődni személyesen vagy levélben, ifjabb Kisréti István, 2700 Cegléd, Rákóczi u. 66., III. 14. sz.

Elcserélném két szoba komfortos, 61 négyzetméteres, konyhakertes, plusz gazdasági udvar, olcsó bérű, külön bejáratú szolgálati lakásomat budapestire. Csak végrehajtó szolgálatnál dolgozóval. Tanácsi is lehet, minden megoldás érdekel. Cím: Bódy, Gyömrő, MÁV-nagyállomás.

Elcserélném 50 m²-es, egyszobaösszkomfortos budai MÁV-lakásomat és egy másfél szoba-összkomfortos házrészt 2—3 szobás tanácsira. A MÁV-lakást is (házrész nélkül) nagyobbra cserélném. Érdeklődni a 202—420-as telefonszámon lehet.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.

Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818.

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

Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
79—3363. Szikra Lapnyomda
Budapest

Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. AUGUSZTUS 25.

Újabb csatlakozások a kongresszusi versenyhez

Pártunk politikájának helyeslését fejezik ki a munkásgyűlések állásfoglalásai

Az utóbbi napokban az ország üzemeiben, gyáraiban, a vasút különböző szolgálati helyein egyre több szocialista brigád, munkáskollektíva határozta el, hogy pártunk XII. kongresszusa, valamint hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére újabb felajánlásokat tesznek, illetve a korábbi vállalásokat kiegészítik. Munkásgyűlésecken, kibővített brigádértekezleteken fogalmazták meg célkitűzéseiket, kifejezésre juttatva azt a szándékukat, hogy a pártkongresszust és hazánk felszabadulását munkasikerekkel köszöntik.

Kilométerben meghatározott minőség

Augusztus 10-én az *Északi Járműjavítóban* tartottak munkásnagygyűlést, amelyen részt vettek *a MÁV járműjavító ipari üzemszervezési, munkaszervezési és technológiai iroda* (JÜMTI), valamint az *Északi Osztószertár Főnökség* dolgozói is. Az üzem 136 szocialista brigádja nevében kezdeményezett többletvállalásokat üzemi szintű felajánlásban összesítették.

Az első félévben nem sikerült az üzemnek minden javításra szoruló mozdonyt kijavítani, ezért *a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy a második félévben csökkentik a mozdonyok javításának átfutási idejét.* Ennek eredményeként az őszi csúcsforgalomban már öt, nagy teljesítményű mozdonnyal több áll a vontatási szolgálat rendelkezésére. Célkitűzésük, hogy a V43-as gépek úgynevezett 4-es, 5-ös és 6-os jelű javításának minőségi színvonalát lényegesen növelik. Hatására: *a két nagyjavítás közötti időben a mozdonyok az eddigi 400 ezer kilométer helyett 800 ezret futhatnak.*

Különböző alkatrész-felújítási eljárással csökkentik az importból származó tartozékok beszerzését. A felajánlások nyomán 1980-ban 13 millió 500 ezer forinttal több értékű import és 6 millió 500 ezer forinttal több értékű hazai alkatrészt újítanak fel és építenek be a járművekbe, mint 1979-ben.

Fokozni kívánják az energiatakarékosságot is. Az idén 30, jövőre pedig 45 tonna gázolaj megtakarítását tervezik. Húsz százalékkal szeretnék csökkenteni a munkából távoltöltött órák számát. *Szigorítják a fegyelmet, az eltávozások engedélyezését.* Egy év alatt ez körülbelül 15 ezer óra munkaidőtöbbletet jelent, vagyis három dizelmozdony nagyjavításának az idejét.

Az Északi Országos Osztószertár Főnökség szocialista brigádjai is pontosan felmérték, hogy milyen pótfelajánlásokkal segíthetik a vasút célkitűzéseinek megvalósítását. Munkájuk hatékonyságának növelése érdekében a raktárkezelők számadósági segéderői fizikai munkát is végeznek. Ez év július 1-től hatáskörükbe került a gépalkatrészek, valamint a tekercselő huzalok beszerzése, amit létszámnövelés nélkül teljesítenek majd. Intézkedéseket tesznek, hogy a jövőben kevesebb legyen az elfekvő készlet.

A brigádok szemszögéből

A *Debrecen* állomáson tartott nagygyűlésen hatvan brigadvezető vett részt. A szakszervezeti bizottság titkára ismertette az első félévi tervek teljesítését és a legfontosabb feladatokat, majd a brigádvezetők mondták el, hogy miképpen szeretnék biztosítani a tervek teljesítését, a minőség javítását, a takarékosság fokozását. Vállalták többek között, hogy *egy százalékkal túlteljesítik a Kiváló vasúti csomópont kitüntetéshez szükséges célkitűzést, javítják a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását, és ötezer tonnával túlteljesítik az áruszállítási tervet.* Növelik a teherkocsik kihasználását, csökkentik a kocsitartózkodási időt.

A miskolci járműjavítóban száz brigádvezető és a tömegszervezetek képviselői jelenlétében tartott értekezleten *Varga Zoltán* igazgató ismertette — a dolgozók javaslatai alapján kidolgozott — kongresszusi munkaverseny vállalás tartalmát. *A dolgozók a termelékenység 2,5 százalékos növelését vállalták.* Az őszi csúcsforgalom idején csökkentik a kocsik javításának idejét, takarékoskodnak az anyaggal és az energiával.

A nyugat-dunántúli vasúti szolgálati helyek közül a *szombathelyi járműjavító* dolgozói is csatlakoztak a kongresszusi munkaversenyhez. Augusztus 7-én az üzem dizelmozdony javító részlegében tartottak munkásgyűlést, amelyen elöljáróban *Nagy Lajos* igazgató tájékoztatta a résztvevőket az eddigi eredményekről, majd a brigádvezetők szólaltak fel.

Forintban számolva...

Elsőként *Csejtei Géza*, a dizelmozdony-végszerelde szocialista brigádjának vezetője mondta el, hogy gondosabb munkájuk alapján *vállalják a kötőelemek öt százalékának a megtakarítását*, ezenkívül egyszázalékos „normakarbantartást". *Gyurácz Elemér*, fémlakatos a kocsijavító brigádja nevében *104 százalékos terveljesítést* igért a futójavításoknál. *Elhatározták, hogy az anyagok újrafelhasználásával kétmillió forintot takarítanak meg.*

Goján Sándor szerszámlakatos a kazánház szocialista brigádja nevében ígérte a tüzelőanyaggal való takarékosságot. *Horváth Ferenc*, raktárvezető az elfekvő anyagok értékesítését vállalta. Ez körülbelül *ötmillió forint bevételt eredményez.*

Hogyan utazott nyáron a turista?

Ezen a nyáron, különösen hétvégeken, a Keleti pályaudvarról is gyakran indult zsúfolt szerelvény. Sok munka hárult a vasutasokra

(Tudósítás az 5. oldalon.)

MEGKÉRDEZTÉK A DOLGOZÓKAT:

Hogyan osszák fel a béreket a rendelkezésre álló keretből?

A szegedi gépállomáson csak minőségi munkáért jár teljesítményprémium

A szegedi gépállomáson már a korábbi években keresték a teljesítménybérezés lehetőségét a javítási és a karbantartási munkában. Célfeladatok teljesítésére és a kiemelkedő munka elismerésére az évi bérfejlesztési keret mintegy 10—15 százalékát tették félre. Ez azonban még nem jelentette a teljesítmény utáni többletbérezés általános alkalmazását, és elterjedését.

Döntő változás 1979-ben történt, amikor a dolgozók korábbi véleményét figyelembe véve a gépállomás pártalapszervezetének és a szakszervezeti műhelybizottságnak a kezdeményezésére megkérdezték a dolgozókat: *hogyan osszák fel az évi bérfejlesztési keretet.* A gondosan elkészített javaslat alapján a munkás kollektíváknak arról kellett dönteni, hogy a bérfejlesztési keretösszeget teljes egészében alapbéresítsék, vagy pedig egy részét tartalékolják és minőségi többletmunkáért fizessék ki. A kényelmesebbek az alapbéresítést javasolták. A tempósabb munkások viszont azt mondták az kapjon több bért, aki többet és jobban dolgozik. *Végül is olyan állásfoglalás született, hogy a bérfejlesztés 66 százaléka ne kerüljön alapbéresítésre, hanem a teljesítménybéres munka ösztönzésére fordítsák.*

A szentesi építési főnökség gazdasági és szakszervezeti vezetői elfogadták a javaslatot és a végrehajtást teljes felelősséggel kiadták a gépállomás hatáskörébe. *A gépállomások célul tűzték ki, hogy következetesen megváltoztatják a dolgozók bérezéssel kapcsolatos szemléletét.*

A jól elhatárolható komplex munkafolyamatokat, mint például a vasútépítő munkagépek és járművek kis-műszaki, nagy-műszaki vizsgáit, a középjavításokat, valamint a vasúti gépjárművek műszaki I. és II. szemléjét munkaelemekre bontották. A munkaelemek normaidejét például az AFIT-nál tanulmányozták. A helyi sajátosságok figyelembevételével aztán kialakították egy-egy javítás normaidő szükségletét.

Az új ösztönzéssel nem történt drasztikus változtatás, vagyis senkit sem köteleztek arra, hogy teljesítményben dolgozzon. Egy-egy, a műszaki vezetők által felajánlott munkát azonban vállalhat az érintett munkacsapat munkanorma szerinti elvégzésre is. Ha a kiírt normaidőnél kevesebbet használnak fel, *akkor a tartalékolt bérkeretből teljesítményprémiumot kapnak.* A prémium összege órabérre átszámítva a kétszeresét is kiteheti annak, amit alapbéresítéssel kaphattak volna. Ezenkívül lehetőség van arra is, hogy a dolgozók maguk kérhetik a norma szerinti munkát.

Hegyi Katalin, mérnök főintéző, műszakfejlesztési ügyintézővel áttekintettük az eddigi tapasztalatokat.

— Azok a munkások, akik vállalkoztak, hogy norma szerint dolgoznak júniusban munkaidejüknek 53,1 százalékát, júliusban pedig 77,6 százalékát végezték teljesítményrendszerben. Több mint 17 ezer órát normában dolgoztak és ezért 16 ezer forint teljesítményprémiumot kaptak. Élenjárnak ebben a *Makarenko*, a *Zója* és a *Zalka Máté* szocialista brigádok — mondotta, majd hozzátette — a teljesítményben végzett munkával a gépek javítási átfutása lerövidült, mert a dolgozók a megszabott normaidő alatt végzik el a munkát. *Teljesítményprémiumot csak minőségi munka után kapnak.* Természetesen ebben az esetben visszatérő hiba nem lehet.

A normák mellett a dolgozók leleményességére is szükség van. *Az anyagi ösztönzéssel ésszerűbben alkalmazzák a begyakorolt munkafogásokat.* Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy 10 százalékos időmegtakarítást lehet elérni.

A szegedi gépállomáson az utóbbi időben mind többen és gyakrabban kérik a munka normautalványozását, *mert tudják, hogy a többlet munkáért többlet bér jár.* Ezáltal a munkának is nagyobb lett a becsülete, s akik jól dolgoznak, a borítékban is többet visznek haza.

Fogas Pál

Az elnökség napirendjén

A vasúton dolgozó nők élet- és munkakörülményei

A vasutas-szakszervezet elnöksége augusztus 16-án ülést tartott. A testület elsőnek *a vasúton dolgozó nők élet- és munkakörülményeinek, nevelésének, valamint érdekvédelmének helyzetéről készült előterjesztést vitatta meg.*

Az előterjesztés, mint azt a vitában felszólalók közül többen is hangsúlyozták, jól nyomon követi, hogy a MÁV-nál a GYSEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál mi történt a nőpolitikai határozat megjelenése óta eltelt időszakban. Ugyanakkor rávilágít a tennivalókra, a tanulás, a szakképzés szorgalmazására és más aktuális problémákra.

A vasútnál a szakképzés szorgalmazása *azért is fontos feladat, mert a foglalkozási minőséget a képesítés nagymértékben befolyásolja.* Míg ugyanis a fizikai munkás férfiaknak 50 százaléka szakmunkás addig ugyanebbe a kategóriába tartozó nők közül csak 11 százalék rendelkezik szakmunkás-bizonyítvánnyal. 44.2 százalékuk nem fizikai munkakört tölt be, többségük az alacsony képzettségigényű gyengébben fizetett ügyintézői beosztásokat látja el.

Köztudott, hogy a vasút alkalmazásában levő dolgozóknak munkakörükhöz előírt vizsgát kell tenni. A különböző szaktanfolyamokon évente mintegy 1000—1200 nődolgozó vesz részt. A fizikai foglalkozásokra kiképző, illetve továbbképző tanfolyamokon viszont minimális a nők aránya.

Sok szó esett a nők szociális helyzetéről is. A vélemények megegyeztek abban, *hogy elsősorban a gyermekintézmények, óvodák, bölcsődék férőhelyeit kell növelni.* Budapesten a nők foglalkoztatásának növekedése a forgalmi szolgálatnál *sürgeti egyhetes gyermekintézmény megvalósítását is.*

Az elnökség ezután az 1978/79. évi szakszervezeti tömegpolitikai oktatás, a tisztségviselői képzés és a balatonkenesei oktatási központ munkájának tapasztalatairól készült előterjesztést vitatta meg. A tapasztalatokról lapunk következő számában részletesen beszámolunk.

Hossza 106 méter

Elkészült a harmadik mecseki vasúti alagút

A *Budapest—Pécs* közötti vasútvonal mecseki szakaszán kedden — határás forgalmi szünet alatt — bekötötték és üzembe helyezték a rekonstrukció keretében elkészült harmadik, 106 méter hosszú vasúti alagutat, a hozzá tartozó 400 méter új vágányt és egy hidat.

Az év hátralevő részében még két alkalommal adnak át különböző létesítményeket. *Ezzel befejeződik a Budapest—Pécs vasútvonal Godisától Pécsig vezető 49 kilométeres szakaszának tíz éve tartó rekonstrukciója,* s így rövidebb úton, gyorsabban és biztonságosabban bonyolódhat majd le a Mecseken áthaladó vasúti forgalom.

DEBRECENI IGAZGATÓSÁG

A dinnye után az alma- és a répaszezon következik

Még nem kezdődött meg az őszi csúcsforgalom, de a debreceni igazgatóság területén már most is nagy mennyiségű árut kell szállítani. *Naponta 50—80 vagon dinnyét visznek a tehervonatok, ugyanakkor tetemes mennyiségű konzervszállítmány indul a nyíregyházi és a debreceni konzervgyárból a Szovjetunióba.* A dinnyeszezon végefelé, szeptemberben almával megrakva futnak a szerelvények, majd indulnak a cukorrépaszállítmányok. Tavaly az ország cukorrépa-termelésének harmadát a debreceni igazgatósághoz tartozó területekről szállították el.

Az év első hat hónapjában több mint tízmillió tonna áru haladt át a vasútigazgatóság területén. Az áruszállítás folyamatossága érdekében az igazgatóság előre felmérte a várható szállítási igényeket, megbeszélték a teendőket a 36 legjelentősebb fuvaroztató partnerrel. Így sikerült többek között a kocsik tartózkodási idejét tíz százalékkal csökkenteni.

NINCS UBORKASZEZON

Ahol betű szerint értelmezik a közművelődési törvényt...

A *Minisztertanács* a közelmúltban arról tárgyalt a *Központi Népi Ellenőrzési Bizottság* jelentése alapján, hogy a művelődési otthonok és a közművelődési könyvtárak miként hajtották végre a *közművelődési törvény* egyes rendelkezéseit. A népi ellenőrök megállapították, hogy a vizsgált művelődési otthonok többségében a fontos nevelési célok csak részben vagy egyáltalán nem valósulnak meg. Ezek az intézmények nem töltenek be megfelelő szerepet a lakosság, a fiatalabb korosztályok szakmai, politikai, kulturális érdeklődésének felkeltésében.

Vajon mi a helyzet a vasútnál? A kérdésre ezúttal Szolnokon kerestünk választ.

Helyes felállásban

A szolnoki *járműjavítóban* az üzem művelődési központja ad otthont a közművelődési tevékenységnek. Az intézmény igazgatója — *D. Nagy János* — tagja az üzem közművelődési bizottságának. A programokat úgy alakítják, hogy azok megfeleljenek a járműjavítóban dolgozók szakmai, politikai és kulturális érdeklődésének.

A közművelődési bizottság 1978. januárjában alakult. Elnöke *Ambrus János*, a járműjavító igazgatója. *Oros János* fejlesztési főmérnök és *Belső László*, a szakszervezeti bizottság titkárhelyettese a két alelnök, a titkári teendőket pedig *Fehér Sándor* oktatási ügyintéző látja el. Ez a „felállás" már eleve *biztosíték arra, hogy a járműjavítóban a közművelődési bizottság az igények fejlesztését, a közoktatási színvonal javítását, a politikai és a szakmai képzést tekintse legfontosabb feladatának.*

Hatékony segítséget ad mindehhez a *megyei művelődési bizottság.* Egy évvel ezelőtt ez a testület a járműjavítóban tartotta ülését, s megállapították, hogy *a járműjavító közművelődési bizottsága jó munkát végzett.* Tevékenységével elősegítette a munkahelyi művelődést.

Eleven klubok, szakkörök

Az üzem dolgozóinak általános és szakmai művelődési szintjét emelik azáltal, hogy *a művelődési központ az érdeklődésnek megfelelő szakköröket működtet.* Színvonalas előadásokat szerveznek, és igen eredményes a klubtevékenység. *A klubok közül legaktívabb a szocialista brigádklub.*

E klub aktivistái a munkahelyeken — a munkapadoknál — keresték fel a dolgozókat, a szocialista brigádok tagjait, és személyes beszélgetések nyomán, valamint kérdőíves felméréssel győződtek meg arról, hogy a klubban *ki mivel foglalkozna a legszívesebben.* A program azóta jobban igazodik a tömegek igényéhez.

A közművelődési program végrehajtásában *nincs nyári szünet.* Havonta rendszeresek az ismeretterjesztő filmvetítések. Egész évi programot ad az *országjáró kirándulások* szervezése. Ezek során hazánk tájaival, műemlékeivel, múzeumokkal ismerkednek a résztvevők. Gyakran rendeznek politikai és gazdasági fórumokat. Írók, költők és előadóművészek is látogatják a klubot, találkoznak a munkásokkal, egyúttal szélesítik a hallgatóság irodalmi, művészeti ismereteit. *Tárlatokat, kiállításokat rendeznek.* Ezeknek ugyancsak résztvevői azok a munkások, akik maguk is készítenek képzőművészeti alkotásokat. Képeiket, szobraikat, különféle kézimunkáikat kiállításon mutatják be munkatársaiknak.

A munkaidőn kívüli szórakozásnak is tág tere nyílik a klubban. *Társasjátékok, rádió, tévé, szakmai, tudományos és képes folyóiratok állnak nyáron is a dolgozók rendelkezésére.*

A közművelődést szolgálja a művelődési központ 14 000 kötetes könyvtára. Ott elsősorban szépirodalmi és történelmi tárgyú könyveket találnak az olvasók. Ehhez kapcsolódik az *üzemi szakkönyvtár*, amelynek állománya meghaladja a 2800 kötetet.

A művelődési központban működik az MHSZ klubja is. Munkájának fontos része a tartalékos tisztek és tiszthelyettesek továbbképzése és a fiatalok honvédelmi, illetve hazafias nevelése.

Közelebb a családokhoz

Az *„F. Bede László ifjúsági klub"* a járműjavító szakmunkástanulóit tömöríti. Hetenként kétszer tartanak klubfoglalkozást, ismeretterjesztő előadásokat, sportrendezvényeket, vetélkedőket a fiatalok.

A „kertbarátok szakköre" a kiskert-tulajdonosokat köti az intézményhez. *Nyáron a foglalkozásokat egy-egy szakköri tag hobbikertjében tartják.* Így a gyakorlatban is megismerik, hogy a szakkörben tanultakat miként tudják hasznosítani.

A művészeti csoportok tevékenységéről szintén sokat írhatnánk. Ez alkalommal azonban csak annyit, hogy *a járműjavító kórusa számos hazai és külföldi bemutatón vett részt,* azon túlmenően, hogy tagjai *fellépnek az üzemben szervezett társadalmi és politikai rendezvényeken is.*

Fontos közművelődési szerepet tölt be az üzem *családi és társadalmi ünnepségeket szervező bizottsága.* Rendszeresek a névadó ünnepségek, s ez a bizottság szervezi a társadalmi esküvőket, illetve temetéseket.

A közművelődési bizottság jó kapcsolatot alakított ki az iskolákkal és a gyermekintézményekkel. *Különösen céltudatos nevelő tevékenységet fejt ki az üzem napközi otthonos óvodájában.* Munkatervükben kiemelt rangot kapott a *szülők akadémiája*, ahol szakelőadók tartanak előadásokat a gyermeknevelésről, a pedagógiáról, a beszédkészség fejlesztéséről, a munkára nevelésről.

Ütemezett továbbképzés

A felnőttek körében a legfontosabb feladat: *figyelmet fordítani arra, hogy növekedjék a dolgozók iskolázottsági foka.* Különösen sokat törődnek azzal, hogy minél többen szerezzék meg — a munka mellett — az általános iskolai végzettséget. A közművelődési bizottság a beiskolázásokkal állandóan foglalkozik, mert „újratermelődik" az a réteg, amely nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát. A közművelődési terv ezenkívül *fontos feladatként jelöli meg az üzemi vezetők képzését és továbbképzését,* valamint a munkások szakmai, ismeretfelújító tanfolyamainak szervezését. Az üzem támogatja ezt a törekvést, sőt azt is, hogy a munkások *második szakmát* tanulhassanak. A szakmai tanfolyamokat évi program alapján szervezik. A képzés szorosan kapcsolódik az üzem gazdasági feladatainak eredményes ellátásához.

Összességében megállapítható, hogy a szolnoki járműjavítóban a közművelődési bizottság eredményes munkát fejt ki. Az is külön elismerésre méltó, hogy a közművelődési feladatok megoldását nem korlátozzák az év egy-egy időszakára, hanem — nyáron is — folyamatosan végzik. A cél világos, egyértelmű: *emelkedjék minél magasabb szintűre a dolgozók szakmai, politikai és kulturális műveltsége.*

Kőhidi László

Közlekedési gyermekjátékok régen és ma

A Közlekedési Múzeum a nemzetközi gyermekév alkalmából *Közlekedési gyermekjátékok régen és ma* címmel alkalmi kiállítást rendezett. A kiállítás ünnepélyes megnyitójára augusztus 17-én került sor. *Vaszkó Ákos*, a múzeum megbízott főigazgatója üdvözölte a megjelenteket, majd *Király Andrásné*, az MSZMP Budapesti Bizottságának titkára mondott beszédet. Kedves szavakkal méltatta a múzeum leghűségesebb látogatói, a gyerekek örömére megrendezett kiállítás jelentőségét.

Az október 31-ig nyitva tartó alkalmi kiállítás látogatói mindennel találkozhatnak, a vesszőparipától a helikopterig, a nádcsónaktól a légpárnás járművekig, a gőzmozdonyoktól a legkorszerűbb villamos és dízelmozdony modellekig.

Kitüntetés

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa több évtizeden át végzett eredményes szakszervezeti tevékenységük elismeréséül, nyugállományba vonulásuk alkalmából, a *Munka Érdemrend* bronz fokozata kitüntetést adományozta *Tóbiás Bélának*, a vasutas-szakszervezet politikai főmunkatársának és *Horváth Ferenc* politikai munkatársnak.

A kitüntetéseket augusztus 9-én, *Koszorús Ferenc* főtitkár adta át.

— Új fogorvosi rendelő. A füzesabonyi MÁV orvosi rendelőben, a vasutasok örömére, július elején megkezdte munkáját a fogászati szakrendelő. Az állomáson dolgozó és a Füzesabonyban lakó vasutasoknak és hozzátartozóiknak ezentúl nem kell fogászatra vidékre utazniok.

Deák István kiállítása a szocialista brigádklubban

Képzőművészeti kiállítást rendezett júliusban Szolnokon a járműjavító művelődési házának szocialista brigádklubja. *Deák István* festőművész alkotásaival ismerkedhetett meg a képzőművészetet kedvelő közönség.

Deák István 1968-tól tagja a vasutas-szakszervezet képzőművészeti körének, és több mint egy évtizede szerepel a hazai és a nemzetközi kiállításokon. Minden évben részt vesz a képzőművészeti kör keszthelyi alkotótáborában. Jó alkalom ez a balatoni tájak szépségének megörökítésére, tehetségének kibontakoztatására.

(Képünkön a kiállítás egy részlete látható.)

Győri tapasztalatok

Hogyan érvényesülhet még jobban az szb irányító tevékenysége?

Győr állomás szakszervezeti bizottsága nemrég arról tárgyalt, hogy miképpen lehetne tovább javítani a testület vezető-irányító tevékenységét. Hogy a feladat nem könnyű, arra abból is következtethetünk: meglehetősen kiterjedt az szb működési területe, mivel hozzá tartozik *Győr állomás- és szertárfőnökségén kívül Öttevény, Győrszentiván, Nagyszentjános állomás, valamint Abda megállóhely.*

A tagság létszáma összesen mintegy 650. A szervezettség 98 százalékos. Négy évvel ezelőtt a dolgozók 12 tagú szbt, 3 tagú számvizsgáló bizottságot, 4 tagú társadalombiztosítási tanácsot, és 3 műhelybizottsági titkárt választottak. A tisztségviselők — ahogy azt most a szakszervezeti bizottság megállapította — eredményesen végzik munkájukat. Az szb irányításával végeredményben 9 bizottság dolgozik 27 fővel, ezenkívül a három műhelybizottságnak 13 vezetőségi tagja van. A bizalmiak száma 35, természetesen ugyanannyi bizalmihelyettes vesz részt a mozgalmi munkában, amelynek hatékonyságát időközben nagymértékben növelte a bizalmi küldöttek és a szakszervezeti bizottság együttes fórumának létrehozása.

A testület úgy látja, hogy a jövőben hasznos lenne olyan tanácskozásokat is tartani, amelyeken az szb-tagokkal együtt a szolgálati helyek valamennyi bizalmija részt venne. Így minden bizalmicsoport közvetlen tájékoztatást kapna arról, hogy melyek a mozgalmi munka legidőszerűbb feladatai, illetve e feladatok meghatározásában nagyobb szerepet kaphatnának a bizalmiak.

A további tennivalók kijelölése, a szakszervezeti munka javítása szempontjából fontos tanulság, hogy míg a szakszervezeti bizottság a párt és a szakszervezeti szervek állásfoglalásait a bizalmiakon keresztül rendszeresen ismerteti a tagsággal, *a bizalmiak egy része nem adja tovább az információkat a csoport tagjainak.* A bizalmi csoportértekezletek sem rendszeresek, s ezen a helyzeten feltétlenül változtatni kell a jövőben. Ugyancsak bírálható, hogy a taggyűléseken a résztvevők esetenként passzívak, ezenkívül az is gond, hogy a forgalmi munkakörökben dolgozók viszonylag kisebb számban vehetnek részt a taggyűléseken.

A szakszervezeti bizottságnak igen jó munkakapcsolata van a pártbizottsággal és a gazdasági vezetőkkel. Tovább javulhatna az együttműködés a pártszervekkel, ha a fontosabb témákat — mint például az évi terv megtárgyalása — a pártbizottság és a szakszervezeti bizottság együttes ülésen vitatná meg.

Végeredményben az szb-ülés megállapította, hogy az elmúlt évekhez viszonyítva *lényegesen javult a testület vezető, irányító tevékenysége. A tömegkapcsolat* is erősödött, főként azokon a munkaterületeken, ahol a bizalmiak aktívak és jól tájékoztatják csoportjukat. Ezért az ülésen határozat született a bizalmicsoportok mozgalmi munkájának segítésére, s ugyancsak határozatba foglalták az üzemi és szakszervezeti demokrácia fejlesztését szolgáló tennivalókat.

Kőhidi

Németh István

PILLANAT ARCOK

Pillanat arcok ülnek előttem
mosolyuk vagy haragjuk
rám ég
de tudom örök kattogás
hozza őket
közelebb felém.

Könyvismertetés

Dolmányos István:

RAGYOGÓ OKTÓBER

A Nagy Októberi Forradalom története

Régi adósságot törlesztünk *Dolmányos István* könyvének megjelentetésével: az első átfogó történeti feldolgozás az 1917. évi oroszországi októberi forradalomról.

A szerző a könyv első részében a forradalmat előkészítő társadalmi, politikai, ideológiai folyamatokat ábrázolja. Lényegében az 1905-ös forradalmat követő terror, a forradalmi erők táborában eluralkodó csüggedés és zűrzavar mélypontjáról indít, fokról fokra kibontva, elemezve és értékelve a haladás erőinek megélénkülését és a bolsevikok heroikus harcát egy valóban ütőképes, igazi forradalmi pártért, a tömegek mozgósításáért.

A társadalmi ellentmondások, az elviselhetetlen nyomor, a háborús szenvedések és a lenini forradalmi munkáspárt kitartó munkája eredményeként elkövetkezett 1917. februárja, majd októbere. Dolmányos István drámai erővel ábrázolja az eseményeket, a tömegek mozgását, s élő portrékat ad a legfontosabb történelmi személyiségekről: *Leninről, Dzerzsinszkijről, Ordzsonikidzéről, Sztálinról* és másokról.

A könyv további fejezeteiben a szerző 1918 őszéig követi nyomon a fejleményeket. Ismerteti a világ első proletárállamának kezdeti lépéseit: berendezkedését, gazdaságpolitikáját, a kultúrforradalom megindítását, első külpolitikai akcióit, a szovjetállam megvédésére tett erőfeszítéseket. Az eseménytörténettel foglalkozó sodró lendületű részletek elmélyült, árnyalt elemzésekkel váltakoznak. A könyvet igen gazdag, Magyarországon nagyrészt még nem publikált képanyag illusztrálja.

Kővágó László:

A magyarországi Tanácsköztársaság és a nemzeti kérdés

A szocialista szovjetrendszer nemzeti államok föderatív szövetségében egyesítette az orosz cári birodalom népeit és az elszakadni kívánó népek állami különválását is elismerte a nemzeti önrendelkezés elve alapján. Közép-Európa keleti részében Magyarországon indult meg először az internacionalista módszerekkel való megoldás kísérlete. Amikor a polgári demokratikus kormányzat csődje nyilvánvalóvá vált, Magyarországon szinte mindenki egyértelműen a munkás-paraszt hatalomtól, a nemzeti önrendelkezési jog · érvényesítését hirdető Szovjet-Oroszország szövetségétől várta a jogos nemzeti érdekek érvényesítését.

Az első magyar szocialista államnak 1919-ben rendkívül bonyolult helyzetben kellett az új rendszer építését megkísérelnie. Az adott körülmények között a kísérlet létfontosságú része olyan nemzetiségi politika kialakítása volt, amely elősegíti a fiatal szocialista állam stabilizálódását, a társadalom szocialista átalakításának megvalósítását.

Ennek a kísérletnek a folyamatát, a nemzeti és nemzetközi feladatok együttes, internacionalista megoldására irányuló erőfeszítéseket vizsgálja a könyv, és igyekszik annak történelmi tapasztalatait levonni napjainkban is érvényes tanulságait összegezni.

Olvasóinkhoz!

Az utóbbi időben több olvasónkat, köztük sajtófelelősöket is meglepetésként ért az a postautalvány, amit a Népszava Lapkiadó Vállalattól, pótbefizetés céljából kaptak. A félreértések elkerülése végett ezúton is szeretnénk felhívni figyelmüket arra, hogy lapunk 1979. február 9-én megjelent számának hírrovatában közöltük, az újságok árának emelése a Magyar Vasutast is érinti. Lapunk példányonkénti ára a korábbi 70 fillérről 1 forintra, évi előfizetési díja pedig 18-ról 26 forintra emelkedett.

Mivel a Magyar Vasutasra szakszervezeti bizottságaink és az egyéni előfizetők többsége egész évre előre befizetett, így ezúttal a régi és az új ár egész évi különbözetét — példányonként 8 forintot — kell befizetni.

KÁRBA VESZETT MILLIÓK

Kinek érdeke az anyagtakarékosság?

A magyar vasút négytengelyes személygépkocsiparkjának, gyártási és javítási profilgazdája *a dunakeszi járműjavító*. Vajon a tervszerű megelőző karbantartásban miként érvényesülnek a takarékossági intézkedések? Erre kerestünk választ az üzem munkásainál, vezetőinél.

— *A takarékosságról akarni? Akkor ne a normaidőnél zajló, sok esetben filléres korrigálásokat vizsgálja, hanem ott nézzen szét, ahol százezrek, milliók vesznek kárba, a selejtezett és főjavításos kocsik elpazarolt, egyébként még visszahasználható alkatrészei között* — mondta a járműjavító egyik technikusa.

Hol itt az ésszerűség?

A négytengelyes vasúti személygépkocsikból évi átlagban 60—65 járművet selejteznek. A selejtezett kocsik bontótelepre küldése előtt Dunakeszin néhány alkatrészt leszerelnek a járművekről. A többi a bontás után a MÁV bontótelepein: *Rákosrendezőn, Sátoraljaújhelyen, Celldömölkön vár arra, hogy kohászati szabvány szerinti méretre vágva ócskavasként értékesítsék.* Így például a forgóvázakkal gyakran olyan kerékpárokat is beolvasztanak, amelyeket az előző fővizsgánál abroncsoztak, új import csapágyakkal láttak el. Ugyanakkor *Dunakeszin* és *Szolnokon* több kereket abroncsoznak, nem beszélve a teljes vázfelújítást kapott kerekekről.

Közismert, már-már közhelynek tűnik, hogy hazánk nyersanyagokban szegény ország, *így az acélötvözőket is valutáért szerezzük be.* Ugyanakkor a mangánacélból készült rugókat, tőkés devizáért vásárolt SKF csapágyakat újra felhasználás helyett beolvasztásra küldik.

— *Végezzünk egy kis számítást. Egy vasúti kerékpár értéke abroncsozva közel 30 ezer forint. Az elmúlt két évben 147 kocsit selejteztünk. Kocsinként négy kerékpár kerül a kohóba, de csak a felével számolva is milliókat öntünk értelmetlenül új formába.* Ki érti az ilyen ellentmondásokat? Még akkor nem beszéltünk az ütközőről, ajtókról, dinamóról és még jó néhány, a karbantartásnál újra felhasználható alkatrészről, pedig ezekkel is anyagot menthetnénk meg és az azonos alkatrészek gyártására fordított energiát, normaidőt is csökkenthetnénk. *A MÁV-nak amúgy is kooperációs gondjai vannak, mégse használjuk ki ezt a lehetőséget.* Közben a szolgálati helyek, főleg a vidéki kocsiszolgálatok alkatrészellátási, csereállag-feltöltési gondokkal küzdenek, s bizonyára örülnének a kiszerelt daraboknak. Hogy miért nem vetjük fel ezeket a hiányosságokat? *Volt olyan kollektíva, amely sürgette megszüntetésüket, de meg sem hallgatták őket.* Nem adták fel a reményt, s két évvel ezelőtt újítási javaslatot adtak be. Azóta sem történt változás. Így nincs senkinek gondja a kiszereléssel, a leltárba vétellel — tájékoztatott az üzem egyik szakszervezeti bizalmija.

Kétségtelen, hogy a használható alkatrészek lecserélése munkaigényes, de a helytelen gyakorlat és a pazarló szemlélet mégsem fogadható el. Az említett javaslat elutasítása pedig nem mentség a milliós értékek pusztulására. *Az üzemi demokráciára is rossz fényt vet, hogy a helytelen gyakorlaton változtatni akaró ötletre helyben nem történt intézkedés.* A dolgozók jelzésére, a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályának megkeresésével a Vasúti Főosztálynak kellett intézkedni.

Rendeletek fonákságokkal

Lehet, hogy ezek után lesz foganatja a szakszolgálati vezetők utasításának, de a rendeletek mellett sem lehet szó nélkül elmenni. Az 1974-ben hozott rendelet ugyanis mit sem változtatott a selejtezett kocsik alkatrészeinek hasznosításán, *megmaradtak továbbra is a kiskapuk a szabályok megkerülésére*, a számonkérés, a felelősségrevonás pedig elmaradt. Ezzel is magyarázható, hogy a *Hámán Kató Vontatási Főnökség bontótelepén* a rendeletben előírt, kiszerelt alkatrészek egy részét még ma is ott eszi a rozsda.

A bontótelepek kilóra, ócskavasként adják el a szétvágott alkatrészeket a kohászatnak. Ha a járműjavító ebből még a szétvágás előtt vissza akar venni valamit, *akkor az érvényben levő vasúti előírások szerint 20 százalékos vételárat kell fizetnie. Igaz, még így is megéri, de egy kicsit visszatetsző dolog, hogy a MÁV a kohászatnak fillérekért adja azt a „hulladékot", amire még munkát is fordít, míg saját üzemeinek 20 százalék „felárat" kiszámláz.*

A *Kohászati Alapanyagellátó Vállalat*, különösebb megkötés nélkül, megfelelő súlyú cserehulladék ellenében a MÁV rendelkezésére bocsátja a kért alkatrészt, de szervezett formában ezt nem igényli a vasút.

A szabályozó rendszer fonáksága miatt a járműjavítók sem érdekeltek a takarékos anyagfelhasználásban, mert bérbe átváltható előnyei nincsenek. A készletgazdálkodás kötöttségei sem hatnak ösztönzőleg az alkatrészvisszanyerésre. Így a népgazdasági érdek háttérbe szorul.

— *Gyakran elmondjuk, hogy vezetni annyit jelent, mint előrelátni. Ma a legdrágább a munkaerő, de mégsem annyira, hogy annak leple alatt pazaroljuk a népgazdaság vagyonát.* Nálunk az a szokás alakult ki, hogy csak a fajlagos órát kell csökkenteni, a fajlagos anyagköltséget senki nem nézi. Bevezették a nagyelemes főjavítás technológiát, de milyen áron? Gyakorlati tapasztalat, hogy a kocsik kétharmadánál nem kellene ilyen anyagpazarlást eszközölni, esetleg a ciklusidőt lehetne módosítani. A munkahelyi körülményeken, az ólomártalmon egyéb intézkedéssel is lehetett volna változtatni. Látott már olyan embert, aki az egyébként vastag talpú cipőjét a sarok elkopása miatt meg is talpaltatja? Nem hinném! Persze, mert a saját zsebéből fizeti a költségeket — mondta az egyik szekrényvázbontó lakatos, majd hozzátette: — *ha valaki szóvá teszi a hiányosságokat, azt mondják rá, népszerűsíteni akarja magát, s közben csak haragosokat szerez.*

Haragosokat könnyen lehet szerezni, ha az ember valamilyen hasznos ötletet felvet, s az a másik személytől, vagy személyektől felelősségteljesebb munkát kíván. A legtöbb ember tudja, mit kellene a másiknak csinálni, de a sajátjával keveset törődik.

Ne bolygassuk a méhkast?

A korszerűsítésnél sincs minden rendjén, előfordul, hogy a MÁV-val többször megfizettetik ugyanazt a munkát.

— *Nézze, máskor is előfordult már, hogy ugyanazt a korszerűsítést többször elszámoltatták velünk. Szóvá is tettük, de azt tapasztaltuk, sőt meg is mondták „ne bolygassuk a méhkast, ha mézet akarunk enni".* Hát azóta nem szorgalmazzuk. Üzemi demokrácia? Az csak papíron létezik. A dolgozók javaslatát egyes vezetők mostohán kezelik. A belső ellenőröknek is szóltunk, de nem volt értelme, maradt minden a régiben. *Maga is jobban teszi, ha nem feszegeti ezt a témát* — mondták a kocsijavító gyáregységben.

A főjavításos kocsikról leszerelt alkatrészek között is sok olyan van, amit Dunakeszin, vagy a szolnoki járműjavítóban, sőt a műszaki kocsiszolgálatoknál is lehetne hasznosítani. *Több újítás is született ezzel kapcsolatban, de „újszerűség" hiánya miatt elutasították.* Pedig ebből a dolgozók nem akartak tőkét kovácsolni. Ötletükkel csak menteni akarták a népgazdasági értéket, azt ami egyébként az üzemi „hulladék" börzén fillérekért kerül eladásra.

— *Azért a pár száz forint díjazásért nem érné meg, de szóvá tettük, mert kötelességünknek éreztük. Csak az a baj, hogy hálátlan feladat az ilyen káros szemlélet ellen küzdeni* — tette hozzá az egyik újító szocialista brigádtag.

Ezek után nem csoda, ha a járműjavítók újítási versenyében a dunakesziek az utolsó helyek egyikén tanyáznak.

Lehetne még az indokolatlanul nagy csapágyfelhasználáson keresztül a példák egész sorát hasonló módon említeni de nem ez a célunk. *A helytelen gyakorlat, a pazarló szemlélet megváltozását szeretnénk elősegíteni.* Ezért kerestük fel a dolgozók véleményével a járműjavító termelési főmérnököt, párt- és szakszervezeti bizottságát.

Határozott intézkedéseket

— Tény, hogy a selejtes és főjavított kocsik alkatrész visszanyerésével eddig csak részben, saját szükségletünk szerint éltünk. Sok lehetőség így kihasználatlanul maradt. Szükségünk van és a vasút társszolgálati ágainak is szüksége lesz a visszanyerhető alkatrészekre. Ezért is adtunk utasítást technológiai osztályunknak, hogy vizsgálják felül az eddigi gyakorlatot, s végezzenek kalkulációs számítást: *mit érdemes visszahozatni a bontótelepről?* Ugyanakkor meg kell mondani, hogy a csereállag túlzott felduzzasztása sem célunk. *A jó kerekek minden kalkuláció nélkül visszahasználhatók lennének, de lehetővé kell tenni, hogy az új kocsik alá is beköthetők legyenek.* Ezzel kapcsolatban már írtunk a felettes hatóságoknak. A nagyelemes főjavítási technológiát a fokozott mértékű korrózió miatt vezettük be, tekintettel arra, hogy ezek a kocsik még meghatározott ideig közlekedni fognak. A technológia vagy ciklusidő megalapozott változtatásához pedig széles körű vizsgálatra lenne szükség. A csapágyakról pedig csak annyit: *bizonyára szigorúbban kezeltük az előírásokat, mint a szolnokiak, de az is lehet, az előírások túl szigorúak* — mondta *Gyepessy Ferenc* termelési főmérnök.

Egyértelmű rendeletekre és következetes végrehajtásra van szükség. Változtatni kell azon a szemléleten, hogy csak az új alkatrészekkel lehet biztosítani az üzemképességet. *Az ésszerű takarékosságnak helye van. Ne azt vizsgálják, keressék szakembereink, hogyan nem lehet valamit megcsinálni.* Ők is a párt, a társadalmi szervezetek megbízásából lettek vezetők, tehát joggal elvárhatjuk tőlük, hogy a népgazdasági értékekre jobban vigyázzanak. Pártszervezeteinkkel együtt az a véleményünk, hogy a felsorolt hiányosságok egyik forrását képezik a rossz munkahelyi légkörnek, a munkafegyelem romlásának és a nagy fluktuációnak — tette hozzá *Dobrovits István* párttitkár.

Markó Róbert, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse, a következőket mondotta:

— Érezzük mi is, hogy halaszthatatlan intézkedésre van szükség, *nem is felelősök után kell kutatni, hanem a milliók további pusztulását kell megelőzni.* Nagy baj, hogy a dolgozók véleménye nem mindig jut el hozzánk. Az újítások elbírálásában érdekelt vezetők, felelősök szemléletén is sokat kell változtatni, hogy elmozduljunk a holtpontról. *Meg kell mondani őszintén, szakszervezetünk újítási bizottsága is többet, s főleg eredményesebben foglalkozhatna az újítók érdekképviseletével.*

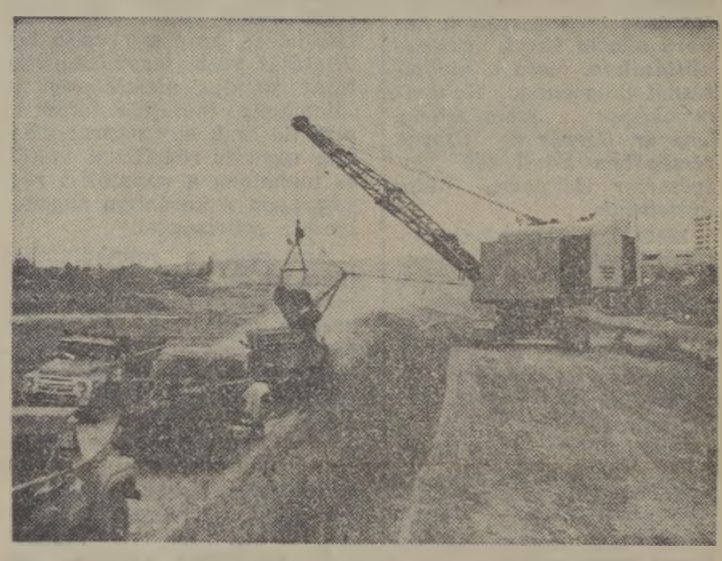
Lám a gondokat már sokan felismerték, s érzik is az intézkedések szükségességét, de ettől még az értékek pazarlása nem csökken. Beszélni a gondokról pedig csak akkor érdemes, ha a javaslatokat tett is követi. Az alkalmazott szabályozók realitásáért az irányító szervek a felelősek. De üzemen belül sem hosszas vizsgálódásra, hanem gyors helyzetfelismerésre és határozott cselekvésre van szükség.

Orosz Károly

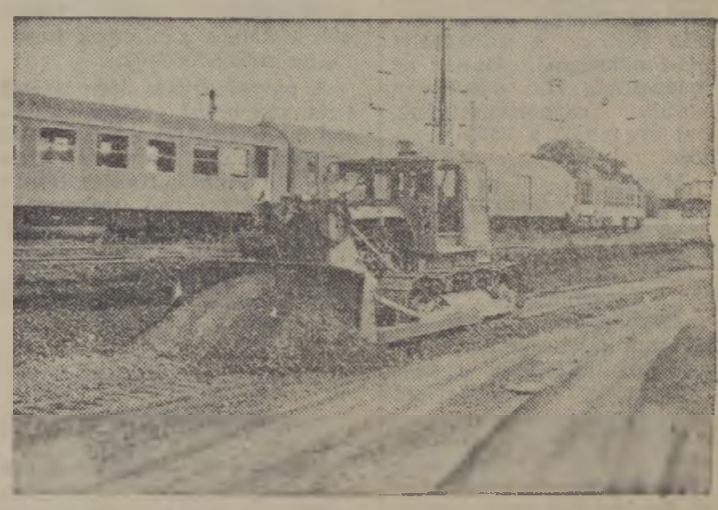
A földmunkákkal kezdődött a kelenföldi rekonstrukció

A *MÁV Beruházási Iroda* irányításával megkezdődött Budapest—Kelenföld pályaudvar nagyszabású rekonstrukciója. A nagyszabású építkezésnek két generálkivitelezője — *KÉV-Metró* és a *Mélyépítő Vállalat* — és számos alvállalkozója van. Az első ütemben a pályaudvar bővítésével kapcsolatos földmunkálatokat végzik a pályaudvar kezdőpont felőli oldalán. Ott ugyanis egy új keresztezési műtárgy épül. Képriportunk a földmunkák egy-egy mozzanatát mutatja be.

A kisajátított területen mér csak néhány épület állja útját az új pályaudvar terjeszkedésének



A lánctalpas kotrógép percek alatt megrakja földdel az önürítős teherkocsikat



A földgyalu a vágánytükrök klalakítását végzi

(Tenta György képriportja)

A KAPUS

Ki emlékszik már a pályaudvarok, nagy állomások kapusaira? Mert nem volt ám mindig hangosbemondó. Régen a kapusok feladata volt tudatni az utazóközönséggel a vonatok érkezését, indulását.

Én, amíg élek, nem felejtem el a jó öreg Mészáros bácsit, Szerencs állomás hajdan volt, bicegő kapusát. De azt hiszem, velem együtt őrzik mindazok az emlékét, akik a harmincasnegyvenes években megfordultak vagy átutaztak néhányszor ezen az állomáson.

Olyan rajta felejtkező bámészkodással talán a vásári kikiáltókat sem csodáltam meg, mint gyermekkoromban az öreget. Nála pontosabban senki sem tudta felsorolni az induló vonatokat:

— *Gyorsvonat indul a második vágányról! Miskolc, Füzesabony, Kálkápolna, Vámosgyörk, Hatvan, Budapest felé.*

— *Beszállás: Mád, Tálya, Szántód, Hidasnémeti, Kassa felé az első vágányon.*

— *Személyvonat Bodrogkeresztúr, Liszka-Tolcsva, Sárospatak, Sátoraljaújhely felé szemben a negyedik vágányon!*

Ropogtak az „r" betűk, pattogtak a „t"-k, süvöltöttek az „s"-ek, s mint mélyzengésű harangszó, búgtak a „b"-k. Ám az öreg nemcsak kiabálni tudott, hanem mókázni is. Ennek persze ára volt: *ha a kollégák derülni akartak, az öreget illett meginvitálni a restibe egy pohár italra.* Sokszor a szolgálat után már úgy imbolygott a derék kapus, támaszkodó botja körül, mint kémények tetején a szélkakas. Ilyenkor rácsapott a falábára, mondván: *ezt is meg kéne már olajozni.*

Hogy mikor vesztette el a fél lábát, arról nem szeretett beszélni. De az állomáson tudták, hogy fiatal éveiben ügyes kocsirendező volt, és egy zimankós téli éjszakán történt a baleset.

A falábát megszokta, a szolgálatáért élt, halt, s ha bicegve is, olyan peckesen járt-kelt az állomás területén, mint kakas a baromfiudvarban.

A vonatok menetrendje szerint óra-perc pontossággal elrikkantotta magát, de akinek bővebb felvilágosítás kellett az utazáshoz, azt is eligazította.

Sokan próbára tették helyismeretét, de az öreg — ahogy mondták — úgy ismerte az ország vasútvonalait, mint a tenyerét.

A szíves és pontos eligazítást meghálálandó, hívtam én is egy alkalommal a restibe, de éppen délutáni csúcs volt, s ilyenkor a királyok italáért sem mozdult volna a peronról. De néhány nap múlva a szolgálat leteltével, amikor éppen a peronon várakoztam, melletem termett:

— *Mintha a minap mondott volna valamit a fiatalúr* — emlékeztetett a restibe invitálásra.

Hogyne emlékeztem volna.

Meg kell hagyni, jó huzatja volt az öregnek. Szinte egyet sem rezzent a gigája, amikor lenyelte a nagyfröccsöt. Kínáltam még, de előhúzta tenyérnyi nagy zsebóráját, rásandított s bicegett hazafelé.

Ha nagy ritkán átutazok Szerencsen, hiába szól a hangosbemondó, mintha csak most is a jó öreg kapus ropogtatott „r" betűjét, pattogó „t"-jét, a süvöltő „s"-ét és a búgó harang szavához hasonlító „b" betűit hallanám. Pedig rég elbicegett már az öreg kapus...

Dávid József

KIVÁLÓ VASUTAS

A VBO vezetője

Öri László, a szombathelyi vasútigazgatóság vasútbiztonsági osztályának a vezetője az idei vasutasnapon *Kiváló vasutas* kitüntetésben részesült. Ebből az alkalomból kerestük fel, hogy rövid számvetést készítsünk eddigi életpályájáról és egyidejűleg bepillanthassunk felelősségteljes munkakörébe.

— *1944-ben fejeztem be az egyetemet* — kezdi a beszélgetést. — *Mint kezdő mérnök, Szombathely állomáson vettem részt a háború okozta károk helyreállításában, majd a hídépítésnél dolgoztam. Rohammunkában Szombathely, Vasvár, Sárvár és Csorna térségében közel 400 folyóméter ideiglenes hidat építettünk.*

1946-ban Sopronban osztálymérnökként irányította a körzet épületeinek felújítását. Itt már végleges hidak is kerülnek a vágányok alá. Munkáját *Újjáépítési jelvénnyel* ismerték el. Sopronból Kiskunhalasra helyezték át a kelebiai fővonalra. Utána három évet a Vasúti Főosztályon töltött, s a pályafenntartás szakmai, szervezési és gazdasági kérdéseivel foglalkozott.

Huszonöt éve került vissza Szombathelyre, ahol előbb építési vonalbiztosként tevékenykedett, majd 1960-tól 1965-ig vezető mérnök volt a szombathelyi pft-főnökségnél. Onnan az igazgatóság II. osztályára került csoportvezetőnek, hat éve pedig a VBO vezetője.

Munkája szervesen kapcsolódik társadalmi tevékenységéhez. 1951-ben alapító tagja volt a METESZ Közlekedéstudományi Egyesületének. Ebben a szervezetben végzett aktív munkája nagyban segíti, továbbfejleszti a vasútbiztonság megismerését és előbbre vitelét.

— A balesetek elemzésénél minden esetben a kiváltó technikai, szervezési és legfőképpen emberi kérdéseket kell vizsgálnunk — mondja. — *Úgy látom, a vasút jó irányban fejlődik. Az üzemfőnökségek kialakulásával eltűnik a szolgálati helyek rivalizálása.* A baleseteknek, gyors közlekedés csak közös összefogással valósítható meg. Természetesen, ehhez kapcsolódni kell a fejlett technikának és ezeket megfelelő szervezéssel lehet élővé tenni.

Öri László 1964-ben a közgazdász diplomát is megszerezte. Eredményes munkáját számos elismerés fémjelzi. METESZ-beli tevékenységéért *Hevesi Gyula Emlékérmet* kapott, amelyet az alapítás után az elsők között nyújtottak át neki. Birtokosa a *Kiváló újító* jelvény arany fokozatának. *Háromszoros Kiváló dolgozó*, két alkalommal kapta meg a *Közlekedés Kiváló dolgozója* kitüntetést. Az *Érdemes vasutas* mellé a 29. vasutasnapon kapta meg a *Kiváló vasutas* kitüntetést.

Sz. Jakab István

Az előkészületek megtörténtek

Sárvár fogadhatja a répaszállítmányokat

Sárvár állomás az ez évi arányos terv egyes mutatóinak teljesítésében különböző eredményeket ért el eddig. A kocsitartózkodási előirányzat rubrikájába félévkor 91,1 százalékot írhattak. Az áruszállítás tonnatervét 101,23 százalékra teljesítették. A terhelési határ kihasználásában az év első három hónapjában 97,98 százalékig jutottak, s azóta sem sikerült az elmaradást pótolni.

— *Majd a répakampány ezt is helyrehozza* — jegyzi meg nyugodt magabiztossággal *Varga Ferenc* állomásfőnök...

Majd a répakampány... Nem valamiféle hivatkozási alap ez itt, hanem az év legkeményebb erőpróbája, kora ősszel kezdődő olyan csúcsidőszak, amely az előkészületeket is tekintve, *január 1-től december 31-ig mindenkor a figyelem középpontjában áll.*

Pályaépítés és zöld út

A felkészülésnek az is fontos része, ami a celldömölki vonalon, pontosabban *Ostffyasszonyfa és Kemenesmihályfa* térségében történik. Nagyarányú pályaépítést végeznek a celldömölki építési főnökség munkásai. *Bognár Gyula* főépítésvezető éppen egy kitérő létesítését, azaz egy váltó beiktatását veszi jegyzőkönyvbe. Mint mondja, ideiglenesen 10 kilométeres lassújelet tettek ki oda, de csak egy napra: másnap ugyanis rögzítik a váltót, és mehetnek a vonatok a régi vágányon a korábban engedélyezett sebességgel.

Ami pedig a munkálatokat illeti, *eddig már 100 000 köbméter földet mozgattak meg ezen a szakaszon.* A legtöbb helyen újra cserélik a régi vágányt, másutt meg pályakorrekciót hajtanak végre: *enyhébb ívű, új pályát építenek a régi, kissugarú kanyarokkal „teletűzdelt" szakaszokon.* A teljes befejezéshez természetesen hosszabb időre van szükség, de egy jelentős szakasz már rövidesen elkészül. Az építés ütemének gyorsítását szolgálja az említett kitérő létesítése is; így szaporábban jöhetnek ide az anyagszállító munkavonatok, ami fontos előfeltétele a géplánccok folyamatos működésének.

A pályafelújítás ütemességét más szervezési intézkedésekkel is biztosítják. *Kiss Jenő* építésvezető, *Gerencsér László*, *Elek Zoltán*, *Kanics István* és *Kovács Jenő* művezetők irányításával nemcsak 450 főnyi pályaépítő és több száz katona, hanem egy-egy váltásban 200 diák is dolgozott itt a nyáron.

Együttműködési megállapodás

Reggel 7 és délután 1 óra között az utasokat autóbuszok szállítják ezen a szakaszon. A tehervonatok pedig vagy várakoznak, vagy kerülő úton közlekednek a vágányzár ideje alatt. Nem így lesz azonban a répakampányban. *Úgy érkeztetik ide a répaszállítmányokat, hogy ne kelljen várakozniuk, s a vágányzár feloldása után azonnal indulhassanak. Nem kerülő úton, hanem egyenesen, közvetlenül Sárvár irányába haladhatnak.*

A vasút és a cukorgyár együttműködése hosszú évek gyakorlatában alakult ki. Ez a közös munka, — amelyet sem itt, sem ott nem szakíthat meg még ünnepi pihenő sem — mentes mindenféle zavartól. *Egymás teendőit kampányonként megkötött megállapodásban rögzítik.* Tavaly szeptember 8-án írta alá az együttműködési szerződést. *Dr. Horváth Lajos*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője és *Tóth Gyula*, a Sárvári Cukorgyár igazgatója — és Szolnok térségéből három nap múlva elindították az első cukorrépás irányvonatot Sárvárra. Aztán, 1979. január 18-ig folyamatosan jött a többi szerelvény. *Összesen 246 892 tonna földes répát szállítottak a tehervonatok Sárvárra.* Sok kocsi kellett a nagy répamennyiség továbbításához. A gyár gondosan felkészült a szállítmányok fogadására, a vagonok folyamatos kirakására. Mindig késedelem nélkül végezte ezt a munkát. *Ez a magyarázata annak, hogy kocsiálláspénzt szinte nem is kellett fizetnie.*

Egyszerű dolog, mégis nagy hasznát veszik annak, hogy a MÁV üzemi telefonhálózatába a kampány idejére bekapcsolják a cukorgyárat. Így az állomás a gyár szállítási részlegét és répaosztályát közvetlenül értesítheti a szerelvények várható érkezéséről, s a partnernak módjában áll gondosan felkészülni az újabb szállítmány fogadására.

Az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően most is pontosan meghatározzák majd az együttműködés tennivalóit, a vasút és a gyár vállalásait, kötelezettségeit. A feladat várhatóan nemcsak több lesz, hanem bonyolultabb is. Az idén ősszel Kabán megkezdi a feldolgozást az új gyár, s oda Szolnok körzetéből is, ahonnan eddig Sárvár kapta, szállítanak répát. Így tehát a körzetek újbóli kijelölése Sárvár szállítási programjának megváltoztatását is megkövetelt. Ám ez a változás nem éri őket váratlanul és felkészületlenül: jó előre tudomást szereztek róla, és meg is tették a szükséges intézkedéseket. Nyugodtan, megfontoltan, előrelátóan terveztek.

Pontosság és szervezettség

A vasút illetékesei már elkészítették a távolabbról indítandó sárvári irányvonatok célba juttatásának pontos tervét. *Zárt irányvonatokat küldenek. Ami pedig Sárvár állomás közvetlen teendője: forda irányvonatokat indít majd.*

Erről azt mondja az állomásfőnök, hogy a lépcsős rakodás kiterjesztésével, a gyári rakodási idő csökkentésével, a kezelési idő rövidítésével el akarják érni, hogy még több kocsit adhassanak a forgalomnak a répakampány idején is. A hatékonyság növelése céljából tervezik, hogy a kiürített kocsikban nyers szeletet szállítanak körzetükben a termelőknek. Elgondolásuk szerint egész szerelvényt állítanak majd össze és azt egyazon vonalon két-három állomásnak küldik. Erre a célra felhasználják a fővizsgás nyitott kocsikat is.

Szenteleki János vezénylőtiszt, az állomás párttitkára is megerősíti: *a vágányépítés ütemének gyorsítása és az állomás korszerűsítésének megkezdése kedvezőbb feltételeket teremtett az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolításához.* Az őszi csúcsot előszállításokkal is tehermentesítették. Itt van már a cukorgyárban a szén, a koksz, aztán a szükséges fűtőolaj 80 százaléka, a kellő mennyiségű papírzsák. Jó ideje már annak, hogy *Biró István* a nagyharsányi állomásfőnök táviratban értesítette a sárváriakat: *irányvonattal útnak indították a cukorgyárnak címzett mészkőszállítmányt.* A nyáron havonta 1100—1200 tonna cukrot raktak vagonba, hadd ürüljenek a raktárak.

Sárvár állomás évi intézkedési terve, versenyprogramja magában foglalja, s hangsúlyozottan kiemeli a dolgozók megnövekedett őszi tennivalóit. Vállalásuk szerint az áruszállítás 150 000 tonnás előirányzatát 500 tonnával túl akarják szárnyalni. A többletmunkát nagyfokú takarékosság mellett végzik. A közös feladatok sikeres megoldása mindnyájuktól szívós munkát, nagy erőfeszítést igényel.

Segítenek a nyugdíjasok

Az állomás vezetői — köztük *Horváth Imre* szb-titkár is — számítanak valamennyi dolgozó helytállására. A hat szocialista brigád mindegyike, kiváltképp pedig a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálat négy kollektívája most mindkét szemével a répára figyel. A munka a kocsifelírók tevékenységével kezdődik. Ezelőtt *Balogh László* és *Horváth Mária* dolga volt ez. Az idén is két fiatalra bízzák ezt a pontosságra, körültekintésre és gondosságra szoktató feladatot, *S a kezdők, a fiatalok meg a többi aktív dolgozó mellé odaállnak a nyugdíjasok is.* Évről évre visszajárnak, végig dolgozzák a répakampányt, mert jól tudják, hogy az állomás számít több évtizedes szakmai tapasztalataikra.

Ódor József, Gérce állomás egykori vezetője, meg *Sándor János* nyugdíjas raktárnok nem feledheti el a számfejtés tudnivalóit. Minden kampányban ők azok, akik pontosan számba veszik és számfejtik a beérkezett répa- és a feladott cukorszállítmányok adatait. Négyen térfelvigyázóként dolgoznak. *Borsos János* és *Serényi Gyula* nyugdíjas vezénylőtiszt, *Baracskai József* egykori vonatvezető, meg *Major Zoltán*, Porpác állomás volt főnöke szívesen vállalkozik erre a munkára. Mások is jönnek az első hívó szóra. Gondoskodnak róluk, védőruhával is ellátják őket.

Rájuk is gondolt, az ő pontos és lelkiismeretes munkájukkal is számolt Varga Ferenc állomásfőnök, amikor azt mondta:

— *Nyugodtan nézhetünk a répakampány elé. Bizonyos, hogy összeforrott kollektívánk most is megteszi a magáét.*

Az előkészületek ismeretében ezt mi is bizonyosra vehetjük.

Kutas József

Vasútépítő KISZ-tábor

A *Répceszentgyörgyi MÁV Nevelőotthon* június 17-től augusztus 11-ig vasútépítő KISZ-tábornak adott helyet. Győr-Sopron, Pest, Tolna és Fejér megye középiskolás diákjai kéthetenként váltották egymást a táborban. Összesen 740-en töltötték itt munkával, pihenéssel, szórakozással a két hetet. Két munkaterületen dolgoztak. *Celldömölkön talpfákat bontottak, osztályozták, majd vagonokba rakták. Sárvár és Ostffyasszonyfa közötti vonalon rézsűépítés volt a feladatuk.*

Munka után a nevelőotthonban folytatódott a napi program. Sport- és kulturális versenyek, vetélkedők, szórakoztató műsorok várták a diákokat. A szombathelyi *Garasin Rudolf* laktanya KISZ-szervezete patronálta a tábort, zenekaruk többször ellátogatott Répceszentgyörgyre.

Sárvár és Ostffyasszonyfa között, rézsűkiképzésen dolgoznak az építőtábor diákjai

HÁROMBÓL EGY BRIGÁD

Egyetértésben egyesültek

Az utóbbi hónapokban mozgalmas napokat élt át a MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal *Baross Gábor* szocialista brigádja. A hivatal vezetői úgy döntöttek, hogy a tervszerűbb és hatékonyabb karbantartási munka érdekében a korábbi *Barátság, Univerzál* és *Baross* brigádokat *komplex szocialista brigáddá* szervezik. Az új, 25 dolgozót tömörítő közösség tagjai névadónak a közlekedéspolitika formálásában és a vasút fejlesztésében szerzett érdemei elismeréséül *Baross Gábort* választották. S volt más oka is, hogy így döntöttek.

Híven a hagyományokhoz

Az egyesült három szocialista brigád közül a Baross brigádnak volt a legszebb múltja; már ötször kiérdemelték a *MÁV Kiváló Brigádja* címet, s ez is befolyásolta a brigád tagjainak döntését.

— Közösségünkben kárpitos, asztalos, lakatos, festő, villany- és csőszerelő egyaránt megtalálható. Brigádunkban az egyetlen nő: *Szentkirályi Imréné* anyagvételező, pártvezetőségi tag, egyben ő a hivatal pártszervezetének nőfelelőse is. Kollektívánk dolgozóinak többsége aktív tagja az MHSZ-nek. Mi alakítottuk ki például a főosztály pincelőterét. A Tanácsköztársaság 60. évfordulóján *a Váci Mihály szocialista brigáddal közösen szerveztünk járőrversenyt az Asztalos János ifjúsági parkban*, melyen a fővárosi szolgálati helyek, köztük a BVKH, a MÁV Gépjavító, a MÁVTI, a TBÉF, a Keleti pályaudvar 24 szocialista brigádja vett részt. Akkor döntöttünk úgy, hogy kollektívánk nevét *Baross Gábor MHSZ szocialista brigádra* bővítjük — mondta *Fischer Károly* kárpitos, szakszervezeti bizalmi, aki Sülysápról ingázik munkahelyére.

Mint a brigádvezetővel folytatott beszélgetésből is kiderült, az egyesüléskor kicsit félt attól, hogy nehéz lesz a nagy létszámú, sok szakmát tömörítő kollektíva összefogása. A közösség irányításában, a munkaszervezésben *Tóth Tibor* brigádvezető azonban nem maradt magára. Nagyszerű aktivista hálózatot sikerült kialakítania. *Vörös Balázs* és *Halász Béla* a brigádnaplót vezetik. A kis operatív szakmai csoportok vezetői, *Krajcsik László* asztalos, *Varga Lajos* festő, *Laza László* lakatos, *Deák Mihály* fűtés- és csőszerelő elsődleges feladatuknak tekintik a kollektíva érdekeinek szolgálatát. A fiatalok, idősebbek jól megférnek együtt a brigádban, nincs köztük generációs vita. A fiatalok szakmai irányítása az idősebbektől természetes, mint az is, hogy a győri Baross-szobor avatásán részt vett brigádküldöttségben három KISZ-es brigádtag is ott volt.

— *Eddig minőségi kifogás nem érte munkánkat. Az a kötelességünk, hogy névadónkhoz méltóan, becsületes, jó munkát végezzünk. Erre kötelez a brigádmozgalom hármas jelszava is* — szólt közbe *Tóth Lajos* asztalos.

A Baross és a Váczi Mihály brigád közös összejövetele a pincelőtéren

A Baross brigád nemcsak a munkában jár élen. Mint *Greskovich László* kőműves, az egyesülés előtti Barátság brigád vezetője elmondta, a közös célért ma is olyan hatékonyan dolgoznak, mint korábban. A brigádnak több, mint a fele kiváló dolgozó, *Varga Lajos*, *Vörös Balázs*, *Laza László* pedig már kormánykitüntetésben is részesült, s hat brigádtag jutalomüdülésen vett részt a Szovjetunióban.

A *szocialista módon élni* jelszó lényege nemcsak abban fejeződött ki a brigádban, hogy *Viszkok Ferencné* házának építését férje hirtelen halála után befejezték, hanem abban is, hogy a társadalmi ünnepek dekorációit ők készítik. *Évek óta patronálják a budakeszi kisegítő gyógypedagógiai iskolát.* A brigádnaplóban szépen nyomon követhető az iskola és a brigád kapcsolata. A kollektíva által ajándékozott televízió átadásakor a Magyar Rádió is képviseltette magát az ünnepségen.

Mindig találnak feladatot

— *Nemcsak ez az egy szocialista szerződésünk van gyermekintézményekkel. Patronáljuk a bodrogolaszi és a kőszegi MÁV nevelőotthonok úttörőcsapatait is.* A nemzetközi gyermekévben a közösen gyűjtött pénzből anyagi támogatást nyújtunk nekik, s az árva gyerekeknek ajándékcsomagokkal kedveskedtünk.

— *Itt van ez a köszönő levél* — veszi elő az egyik „dokumentumot" a brigád vezetője —, *a minap kaptuk az Állami Hadirokkant Otthonból a nekik végzett társadalmi munkáért.*

A nyugdíjasok ünnepélyes búcsúztatása, s az, hogy a brigád két fiatal villanyszerelője erősáramú szakközépiskolában éppen a brigád biztatására kezdte el tanulmányait, *mindmind hozzátartozik a Baross Gábor MHSZ komplex karbantartó szocialista brigád multjához és jelenéhez.*

(Orosz)

NYUGATI, KELETI

Hogyan utazott nyáron a turista?

Átépítés, zavartalan forgalommal + Több vonat, kisebb zsúfoltság + Létszámgondok + Feláldozott pihenőnapok

Néhány hét múlva befejeződik a nyári forgalom. A budapesti személypályaudvarokon is csökken a zsúfoltság, kevesebb lesz az ott dolgozó vasutasok gondja. Még nem készült ugyan statisztika, összesítés az idei nyár utasforgalmáról, de már kirajzolódtak a nagy erőfeszítések árán született eredmények körvonalai. Az eddigi tapasztalatokról beszélgettünk a Nyugati és a Keleti pályaudvar állomásfőnökeivel.

Türelem, megértés

— *Az idei nyáron is nehéz körülmények között dolgozunk, hiszen még nem fejeződött be a Nyugati átépítése* — mondja *Kijácz József* állomásfőnök. — *Tavaly januárban kezdődött a bontás, azóta hozzászoktunk a gépek zajához, a porhoz, a kényelmetlenebb munkakörülményekhez. Szerencsére az utasok is alkalmazkodtak ehhez: türelemmel viselik az építkezés okozta kellemetlenségeket. A gondokat mi is igyekeztünk enyhíteni. Elsősorban az utasok tájékoztatását szerveztük meg gondosan.*

— Hogyan értékelik az idei nyári forgalmat?

— *Huszonnégy óra alatt a Nyugatiban körülbelül hatvanezer utas fordul meg, a péntéki napokon százezer. Az elmúlt nyárhoz viszonyítva az idén majdnem négymillió forinttal emelkedett a bevétel. Különösen júliusban utaztak sokan. A pénztárak bevétele másfél millió forinttal több volt, mint júniusban. A napi 110 érkező és induló vonat forgalma zavartalan volt.*

— Eredményesek voltak-e a nyári forgalomra való felkészülés során tett intézkedések?

— *Elsősorban munkaerő-átcsoportosítással próbáltuk enyhíteni a nagyobb forgalom okozta gondokat. Váltókezelőket, kocsirendezőket irányítottunk át a teherpályaudvarról a személyforgalomhoz. A kocsik vízzel való feltöltéséhez is több embert adtunk. A pályaudvar párt- és KISZ-bizottsága áprilisban kommunista szombatot rendezett, amelyen a dolgozók kocsitisztítást, területrendezést vízfeltöltést végeztek. A szocialista brigádok a nagyobb ünnepek előtt segítenek a kocsitakarítóknak.*

— Elégedettek lehetünk az utazás színvonalával, a kocsik tisztaságával?

— *Egyáltalán nem!* Negyven kocsitisztítónk hiányzik, ezért belülről gyakran koszosak a kocsik. A mosóban kívülről tisztára mossák ugyan a kocsik oldalát, de *a tetejüket nem tisztítja a gép. Ha jön egy zápor, az oda lerakódott port ráhordja az ablakokra.* Olyan lesz néhány perc alatt a szerelvény, mintha egy hónapja nem tisztították volna. A zsúfoltság egyébként — a korábbi évekhez képest — kisebb volt, mert *több vonat állt rendelkezésre.*

Esernyővel a pénztárban

A nagy meleg és az építkezés most különösen próbára tette és teszi a Nyugatiban a vasutasokat. Körülbelül tizenöt váltókezelő és kocsirendező hiányzik, s most még rosszak a szociális és munkakörülmények. *A személypénztárosok sokszor esernyő alatt dolgoztak,* mert a tetőszerkezet átépítése előtt befolyt a víz. A rekonstrukció azonban jó ütemben halad. Előreláthatóan december közepén az építők átadják a csarnokot, és 1981-ben megkezdik a vágányok átépítését. Megújulnak a pénztárcsarnokok, a raktárak és az irodák is. *A raktári munkásoknak az év végére új öltözőjük és mosdójuk lesz.* És még egy újdonság: az utasok tájékozódását könnyíti majd, hogy a csarnok átadása után — decemberben — már *nem lesznek „betűs" vágányok, csak számozottak: 1-től 19-ig.*

A hőmérő 29 fokot mutat. Az augusztusi nyár még kedvez a kirándulóknak, üdülőknek. *Csúcsforgalom van a Keletiben,* zsúfolt a pályaudvar. Gyakran hallani idegen szót is.

— *Az idei nyáron nagyobb volt az utasforgalom, mint tavaly* — tájékoztat *Molnár Gábor* állomásfőnök. — *Sajnos a zsúfoltság a hétvégeken változatlanul nagy, mert kocsihiány miatt nem tudjuk a szerelvényeket „megerősíteni". Növelte a gondokat, hogy a csatnoki vágányokon 13—14, a többin pedig csak 9—10 kocsi fér el.* 1977-ben a Nyugati átépítése miatt átvettünk két pár nemzetközi gyorsvonatot. Ezek közlekedtetése szintén növelte gondjainkat. *Nem vagyunk elégedettek a vonatok menetrendszerűségével. Különösen a nemzetközi vonatok késtek sokat.* Ennek több oka van. A legtöbbször már késve érkeznek a határra, belföldön pedig a pályarekonstrukciók miatt haladnak lassan. *A nemzetközi vonatok késése a belföldi vonatokét is befolyásolja. A Keletiben öt és nyolc óra között a legnagyobb a forgalom. Hétpercenként érkeznek és indulnak ilyenkor vonatok.*

— Sokan bírálják a vonatok tisztaságát, higiéniáját. Jogos-e a panasz?

— *Sajnos igen. A kocsik tisztasága ebben az évben sem volt kifogástalan. Száz kocsitakarítóra lenne szükség, de csak nyolcvan van.* Az elmúlt 24 órában 96 személyvonat érkezett és 106 indult. Valamennyit csak úgy tudnánk kitakarítani, ha nem lenne munkaerőhiány. A pályaudvar tisztasága is emiatt kifogásolható. Van ugyan egy nagy teljesítményű *Rapid* típusú takarítógépünk, de tizenhat helyett csak nyolc órát dolgozhat, *mert nincs elég gépkezelő.* Itt rengeteg a külföldi utas is. Az éjszakát közülük sokan a peronokon töltik — *hálózsákban.*

A legteljesebb elismerés!

Boda József pénztárfőnök a jó munkát is kifejező statisztikai adatokkal bizonyítja az utasforgalom növekedését. Tavaly júniusban és júliusban 844 161, az idén pedig 846 552 belföldi menetjegyet adtak el. *A 36 belföldi pénztárból tizet munkaerőhiány miatt nem tudnak üzemeltetni.* Az alagsorban dolgozó pénztárosok munkakörülményei is kifogásolhatók, lehetetlen a helyiségek szellőztetése. A nemzetközi pénztárnál gyakori a sorbanállás, mert ott a pénztárosoknak nehezebb a dolguk — a külföldiekkel sokszor nehéz szót érteni...

— *Az elmúlt évhez képest sajnos nem javult a munkaerőhelyzet* — folytatja az állomásfőnök. — *Ötven kocsirendező és váltókezelő hiányzik, ezért a nyári forgalomban a pihenőnapokat nem tudtuk kiadni.* Könnyítette viszont a munkát, hogy két tolatómozdony „körzetét" *rádiósították,* a takarítónők pedig két — akkumulátorral működő — *önjáró márványfelmosó gépet kaptak. Felújítottuk a takarítók és a raktári munkások öltözőjét, mosdóját is.* Némileg csökkentette a munkaerőhiány okozta gondokat, hogy *52 nyugdíjas* (raktárnok, jegyvizsgáló) *nyáron besegített. A pénztárakban tízen vállalták a továbbszolgálatot.*

K. S.

Barátságvonattal a Szovjetunióban

Több mint tíz esztendeje annak, hogy a vasutas-szakszervezet és a MÁV vezérigazgatósága minden évben barátságvonatot indít a Szovjetunióba az élenjáró szocialista brigádvezetők és tagok jutalmaként.

Ebben az évben július 7-én 330 vasutassal indult a barátságvonat, *akik ez alkalommal szovjet földön töltötték a 29. vasutasnapot.* A tizenkétnapos úton megismerkedtek *Kijev, Leningrád* és *Moszkva* nevezetességeivel. Leningrádban leróták kegyeletüket a Hősök temetőjében és koszorút helyeztek el az ismeretlen katona sírjánál. Találkozhattak a Szovjet—Magyar baráti társaság tagjaival és szovjet vasutasokkal is. Moszkvában megtekintették a Kremlt, a KGST-palotát és a Lomonoszov egyetemet, ahonnan csodálatos panoráma nyílt az olimpiára készülő Moszkvára. Koszorút helyeztek el a Lenin-mauzóleumnál és virágot tettek a Kreml falában elhelyezett Landler Jenő urnájához.

A barátságvonat vezetősége az utazás során *Ki tud többet a Szovjetunióról* címmel vetélkedőt rendezett. A politikai, gazdasági, kulturális, valamint sport témakörökből összeállított kérdésekre a vonat utasai jó felkészültségről tanúskodó pontossággal válaszoltak.

Sepsi Gyula

Pályaépítő brigádok

Gödöllő állomás VI-os számú gépesített mozgó pályamesteri szakaszának három szocialista brigádja *Rákos* és *Pécel* állomások közötti pályafelújítás során tíz százalékkal termelékenyebben dolgozott a korábbinál. Az új talpfákat beépítés előtt kifúrták, ezáltal gyorsabb lett a szerelés. Ily módon 1178 talpfát cseréltek ki, és jutott idejük bekapcsolódni a ferencvárosi csomópont elavult pályarészeinek a felújításába is. *Több mint 3200 órát dolgoztak Ferencvárosban.*

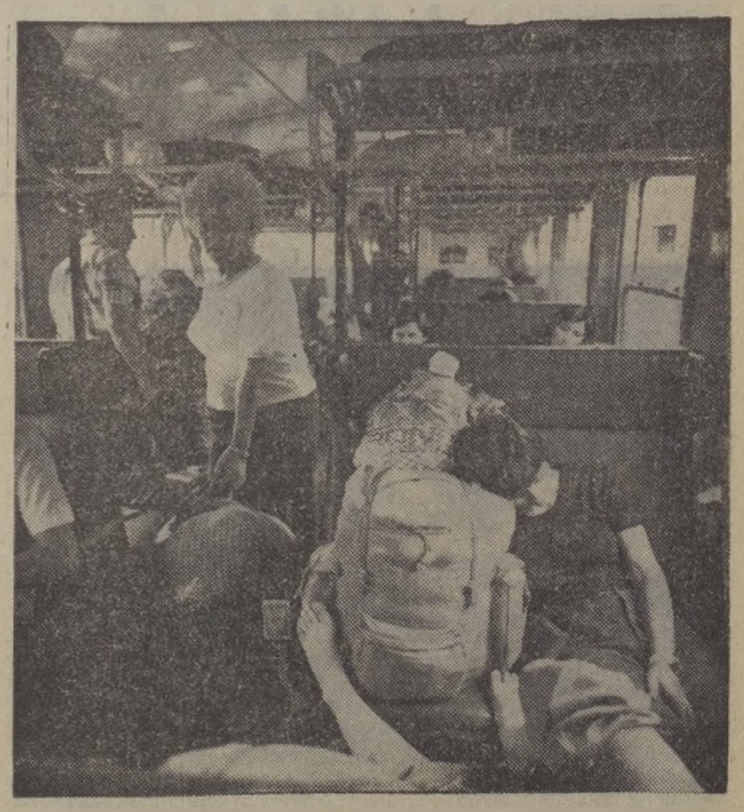
MINDENKI UTAZIK...

Nyári forgalom a Déliben

Az idei nyár próbára tette a Déli-pályaudvar vasutasait is. A kocsirendezők, váltókezelők pihenőnap nélkül dolgoztak, hiszen nyáron 12 párral több vonat indul a pályaudvarról. Tizenhat órától huszonkettőig ötpercenként érkeznek ide a szerelvények. A hétvégeken 85 ezer ember fordult meg a pályaudvaron, de az utasforgalom a hét többi napjain is meghaladta a 60 ezret. A személypénztárak előtt gyakran volt torlódás, nagy munka hárult a pénztárosokra, akik szintén munkaerőhiánnyal küzdenek, akárcsak a kocsitakarítók. A szerelvények belső tisztítását idénymunkások, diákok segítették. A mosóban naponta 60—80 kocsit fürdettek tisztára...

Vonatra várva...

A Balatonhoz utazik a család. A kulikocsi megkönnyíti a csomagok szállítását



A polcokra kerülnek a bőröndök, indulhat a vonat

(MTI-Fotó, Ruzsonyi Gábor felvétele)

Szentes körzeti üzemfőnökség

Az üzemszervezési elképzeléseknek megfelelően egységes szervezeti keretbe vonták a szentesi vontatási főnökséget és az állomás forgalomirányító apparátusát. Ennek megfelelően a létrejött körzeti üzemfőnökséghez tartozik Hódmezővásárhelytől Kengyelig, valamint Orosházától Kiskunfélegyházáig valamennyi állomás, továbbá a makói vontatási műhely.

A körzeti üzemfőnökség vezetője *Borsi István* mérnök főtanácsos lett, forgalmi helyettese *Szőke Pál,* mérnök tanácsos, akit korábban Mezőhegyesről helyeztek át Szentesre állomásfőnöknek, a vontatási helyettes *Németh István,* mérnök főintéző, a gazdasági helyettes pedig *Posztós János,* főintéző lett.

Megyik Ferenc, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője az átszervezés szükségességéről beszélt azon az ünnepségen, melyet az üzemfőnökség létrehozása alkalmából rendeztek.

— A korszerűsödő vasúti technikától és technológiáktól elmaradt a végrehajtó szolgálat funkcionális szervezete — hangsúlyozta. *A szakszolgálati elkülönülés nagy fékezője az egyre nagyobb feladatokat ellátó vasúti üzemvitelnek.* Ezért vált szükségessé az egységes szervezet létrehozása.

Megyik Ferenc igazgatóhelyettestől megkérdeztük, hogy az új szervezeti rendszerben milyen kedvező változásokra lehet számítani.

— *A koncepció és a békéscsabai tapasztalatok szerint egységesebb az üzemvitel irányítása. Kedvezőbb feltételek alakultak ki a vasút minőségi munkájához, s egységessé vált a munkaerő- és a bérgazdálkodás is.* A vonali vezetők sok adminisztrációtól mentesülnek és ezáltal nagyobb figyelmet fordíthatnak az ellenőrzésekre. Ami a legfontosabb, megszűnik a felelősség áthárítása a szolgálati ágak között.

A szentesi körzeti üzemfőnökség 838 dolgozóval kezdte meg működését. Gondos volt az előkészítés. A szentesiek nagyon jó hozzáállással segítették a szervezést, amiből a városi pártbizottság is kivette a részét.

Az üzemszervezéssel természetesen változatlan maradt az alaptevékenység. A vezetők optimisták, határozottak, mernek véleményt modani és előre tekintenek. Együttes erővel jobban akarják szolgálni az utazóközönséget, jobban akarják ellátni a szállítási feladatokat. Élni kell az új lehetőségekkel.

(Fogas)

HATÁRFORGALMI VERSENY

Bánréve nyerte a vándorzászlót

Több évtizedes hagyománya van már a *Bánréve* és *Lénártfalva* határállomások közötti munkaversenynek. Az eredményeket félévenként értékelik és a győztes állomás kollektíváját vándorzászlóval jutalmazzák.

Az idei ünnepi értekezletre augusztus 7-én került sor Bánréve állomáson, amelyen a két állomás gazdasági, társadalmi vezetőin kívül megjelent *Hernádi István,* a miskolci igazgatóság vezetője és a zólyomi igazgatóság helyettes vezetője is. Az első félévi határforgalmi verseny győztese Bánréve állomás lett. Különösen a tehervonatok menetrendszerinti indítása volt eredményesebb Lénártfalva állomásénál. A vándorzászlót *Liszkay János* állomásfőnök vette át.

SZÓVÁ TESSZÜK

Nem sok ez egy kicsit?

Sokat beszélünk napjainkban a takarékosságról, a pazarlás megszüntetésének szükségességéről. Néha mégis azt tapasztaljuk, hogy sok dolgozót, vezetőt nem érdekli ez a téma.

Július 10-én, Lábatlan állomáson történt például az alábbi eset. *A kaposvári építési főnökség 12 teher, két lakó és két M28-as gépe 17 óra 33 perckor érkezett Lábatlan állomásra. A szerelvényt hatan kísérték.* Az úticél a betonelemgyár volt. Ott azonban 22 órától 6 óráig szünetel a rakodás. Más nap reggel rakták fel a kért 396 betonaljat. Hat kocsiban elfért. Féltóra múlva már indulhattak is vissza Kaposvárra.

Kérdéseim: A kaposvári építési főnökségen nem tudják, hogy egy hattengelyes pőrekocsira 340 betonalj rakható? Miért nem igényeltek két ilyen típusú kocsit? Miért kellett különmenetben, tizenkét kocsival, hat kísérővel, két lakókocsival felvonulni?

Nem sok ez egy kicsit?

Környei Mihály
állomásfőnök

Rehabilitációs bizottságok

A szombathelyi vasútigazgatóság területén egy éve alakultak a rehabilitációs albizottságok. Nyugat-Dunántúl hét nagyobb vasúti csomópontjának három-háromtagú bizottságaihoz tartoznak a munkaügyi körzetekhez, valamint a körzeti üzemfőnökségekhez csatolt szolgálati helyek is. A bizottságnak tagja az üzemorvos, a munkaügyi csoport vezetője és a szakszervezet megbízottja.

Július 24-én *Celldömölkön*, a vontatási főnökség oktató termében jött össze a hét albizottság valamennyi tagja, hogy meghallgassák az igazgatósági rehabilitációs bizottság beszámolóját. Ennek során *dr. Petényi László*, igazgató-főorvos, a TEK vezetője, az elmúlt időszak orvosi tapasztalatait ismertette. Elmondta: a munkahelyek sokat segíthetnek abban, hogy még időben megfelelő gyógykezelésekre javasolják dolgozóikat. *Dr. Makra Sándor*, az igazgatóság munkaügyi csoportvezetője az egészségkárosodások intézésével kapcsolatos régi, hatályos, és az időközben megjelent új jogszabályokat ismertette. *Horváth Ferenc*, társadalombiztosítási ügyintéző pedig arról számolt be, hogy az albizottságok létrehozása után hogyan javult az ügyintézések színvonala.

Leglényegesebb változás a munkahelyi és az erkölcsi rehabilitáció javulása. Az albizottságok megnyugtatóan oldják meg a sérültek munkába állítását, amely lélektanilag felbecsülhetetlen értékű az érintett dolgozókra nézve.

(Sz. Jakab)

FEHÉRVÁRON FELISMERTÉK:

KINCSESBÁNYA AZ ÚJÍTÓMOZGALOM

A székesfehérvári járműjavító az elmúlt években, a társüzemek közötti kooperáció keretében vontató és vontatott járművek *alkatrészeinek* gyártására szakosodott. Emellett — s a térség teherkocsi futójavítási igényén túl — az elmúlt évben kezdték el az *Eas*-jelű négytengelyes teherkocsik fővizsgálatát. Ezt a profilváltásnak is beillő feladatot eredményesen segíti az újítómozgalom.

A csaknem ezer dolgozót foglalkoztató üzem újítómozgalmában 1969 volt a mélypont. Akkor *Kuti István* igazgató és *Takács László* főmérnök az érdekelt üzemi osztályokkal és társadalmi szervezetekkel összehangolt intézkedést dolgoztak ki a mozgalom fellendítésére. Az egyszemélyi elbíráló minden lehetőséget megragadott, hogy *Halmosi János* újítási előadó törekvéseit a gyakorlatban is valóraváltsák. Irodája falán szemléltető diagramok mutatják az utóbbi tíz év újítási eredményeit.

Tombolajegy mellékelve

— A hetvenes évek elejétől az újítási versenyre hozott központi intézkedéseken túl olyan, újnak tekinthető kezdeményezést honosítottunk meg, mint az újítási tombola. Lényege, hogy minden újítási hónapban beadott javaslat után tombolát mellékelünk az ötlethez. A játékos vetélkedő kedv előtérbe helyezésével évente az újítási hónappal párhuzamosan tartjuk a sorsolásokat. Nyugodtan mondhatom, *a dolgozók megkedvelték ezt az ösztönző formát, melyen a villanyborotvától a hajszárítóig, a fényképezőgéptől a rádióig több értékes tárgyat nyerhetnek, a hivatalosan járó újítási díjon kívül.* Ennek is jelentős szerepe volt abban, hogy 1977-ben az újításokkal megtakarított 860 ezer forintot tavaly 1,3 millióra tudtuk növelni, s a napjainkban általános munkaerőhiányt 9600 normaóra megtakarításával igyekeztünk pótolni — tájékoztat *Halmosi János*, akinek jelentős szerepe van abban, hogy a fehérvári üzem a vasúti járműjavítók újítási versenyében *az első helyen* végzett.

Az üzem szocialista brigádjai között egészséges rivalizálás alakult ki az újítási versenyben. Legutóbb 1978-ban a *Szabadság* brigád vitte el a pálmát. Az üzemvezető segíteni akarását mutatja: néhány éve *újítási műhelyt hoztak létre*, hogy ezzel is gyorsítsák a javaslatok kivitelezését, csökkentsék az átfutási időt.

Halmosi János újítási előadó a beadott javaslatok közül az egyik legértékesebbnek, műszakilag jól átgondoltnak tartja *Csontos István* és *Pálmai György* technológusok javaslatát.

Magasabb kulcs szerint

A fehérvári üzem gyártja az új és a nagyjavításos négytengelyes személykocsikhoz szükséges ablakkereteket. Ezeket a helyi könnyűfémműben speciális húzószerszámmal alakítják ki, majd a járműjavítóban munkálják készre. Gondot okozott, hogy az ablakkereteken *sok volt a fölösleges, leforgácsolandó anyag*, ami megsokszorozta az utómunkálatokat, s növelte a ráfordítás költségeit. *A két újító a húzószerszám módosítását javasolta és azt, hogy az egyébként szükséges bordákat az utóbbi években egyre korszerűbbé váló argon védőgázas hegesztéssel vigyék fel az ablakkeretre.* Ötletüket elfogadták, s a kalkulációs alapon kimutatott egy évi anyag-, energia-, s nem utolsósorban munkaidő-megtakarítás eléri a 363 ezer forintot. A javaslattevő igyekezetét az egyszemélyi elbíráló *10 százalékos díjkulccsal* jutalmazta.

Nem kevésbé ötletes, s a javaslattevők nagy műszaki hozzáértését dicséri az az újítás, melyet a teherkocsiknál alkalmazott 140 milliméteres függesztő láncszemek *„egy meleg"*-gel történő gyártására adott be *Takács József* művezető és *Poór Péter* tűzikovács.

Korábban a technológiai előírások szerint a láncszemeket két meleggel, nagyobb normaidő-felhasználással készítették. A két javaslattevő megfelelő szerszámok alkalmazásával új gyártó sort alakított ki, ami egy meleg felhasználásával is biztosítja a megfelelő minőséget és a sokkal termelékenyebb technológiát. *A MÁV Osztószertár főnökség részére évente készített több mint 60 ezer függesztő láncszem legyártásával nem egészen 1800 óra normaidő- és jelentős energiamegtakarítást értek el.* A hatékony eljárás révén kalkulált vállalati haszon eléri az évi 341 ezer forintot, s a díjkulcsot 7 százalékban állapították meg.

Bevált gyakorlat

Bár a megtakarított összeget illetően elmarad az előzőktől *Gábor Zoltán* technikus újítása, de fontosságát tekintve meghatározó a kovácsműhely munkájában.

A fehérvári kovácsműhelyben *a süllyesztékes kovácsolást követő sorjázást excenterpréssel végzik.* A présgép öntvényháza a gép üzemeltetése közben eltörött, és használhatatlanná vált. A gyártó céggel egyedi úton való legyártatása költséges lett volna. Nehezítette a problémát a gép technológiai sorrendből való kiesése.

Az újító az öntvényház pótlására hegesztett gépváz kialakítását javasolta, s a hozzá szükséges szilárdsági számításokat is elkészítette. Útmutatása alapján a járműjavító tmk üzemegysége példás gyorsasággal nem egészen félév alatt elkészítette a hegesztett gépvázat, s a termelés ismét megindulhatott a présgépen. *A technikus ötletét 4800 forint újítási díjjal ismerték el.*

Mint az újítási előadó elmondta, az idén is az eddigi jól bevált gyakorlat szerint intézik a brigádok, egyéni újítók javaslatait. Új kezdeményezésük a II. félévre kiterjesztett újítási verseny, amitől sokat várnak a székesfehérvári járműjavító üzem vezetői.

O. K.

Köszönet a vasutasoknak

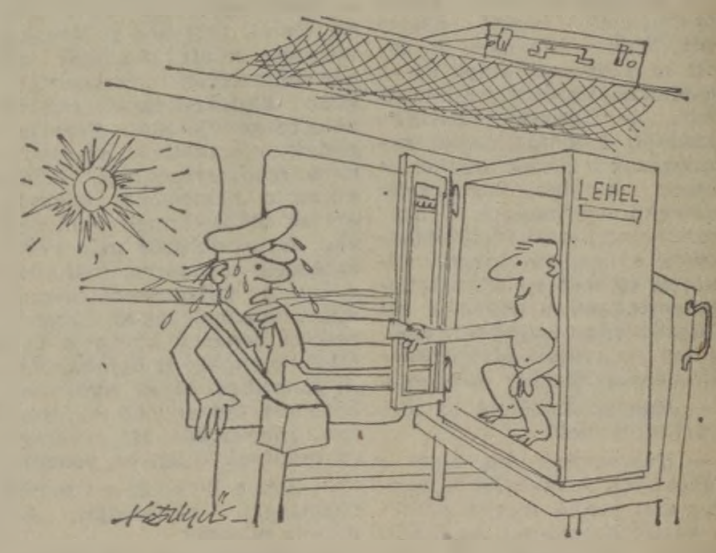
Július 10-én, a Nyugatiból 18 órakor induló 1708-as számú vonattal utaztam *Ceglédre*. Leszállás után vettem észre az állomáson, hogy táskámat — amelyben fontos külföldi gyógyszerek voltak — a vonaton felejtettem. Bementem a forgalmi irodába, és az ott szolgálatot teljesítő vasutasoknak elmondtam mi történt. Azonnal felhívták Szolnok állomás forgalmi szolgálattevőjét és a segítségét kérték. Neki azonban csak arra volt ideje, hogy a vonat személyzetének szóljon az ott felejtett táskáról. Később Cegléd állomás vasutasai felhívták Kisújszállás forgalmistáját, aki közölte, hogy a vonat személyzete megtalálta, és Törökszentmiklóson leadta a csomagot.

A következő vonattal Törökszentmiklósra utaztam, és 21 órakor átvehettem az elhagyott táskát.

Ezúton köszönöm meg közreműködésüket azoknak a vasutasoknak, akik önzetlenül segítettek nekem.

Czuri Ferenc
Cegléd, Mező út 8.

KÁNIKULA IDEJÉN



— Ez aztán a meglepetés...

(Kesztyüs Ferenc rajza)

Üzemi üdülő Boglárlellén

A dunakeszi járműjavító boglárlellei üzemi üdülője évről évre jobb körülmények között fogadja a vendégeket. A beutalt családok jól érzik magukat, mert a pihenés, a kikapcsolódás mellett a játékos szórakozásra is van lehetőségük.

A lengőteke reggeltől estig üzemel

A kártyások is hamar megtalálják a partnereket
(Prohászka Imre felvételei)

Nagyszabású tervek

Berlin közlekedésének kiépítésére

Az NDK fővárosa, *Berlin*, fontos csomópontja a nemzetközi forgalomnak. Vasúton, közúton és a levegőben egyaránt nagy a főváros turistaforgalma. Mindezek figyelembevételével dolgozták ki a DR vonalainak, fontosabb csomópontjainak fejlesztését.

A főváros vasúti hálózatának rekonstrukciójánál arra törekszenek, hogy a távolsági forgalom lehetőleg közel kerüljön a város centrumához. Ennek érdekében kezdték meg a *Berlin—Lichtenberg* pályaudvar átalakítását és kiépítését. Az *Ostbahnhofot* modern pályaudvarrá építik ki. A *Friedrichstrasse pályaudvart* elsősorban a nemzetközi forgalom számára tartják fenn.

A gyorsabb közlekedés érdekében a fővárosból kivezető minden vasútvonalat kétvágányúra építenek. A növekvő forgalomra való tekintettel kiépítik a Berlin—Schönefeld repülőteret és megjavítják összeköttetéseit a vasúti, közúti és S-vasúti hálózathoz.

A helyiérdekű forgalomban elsőrendű feladat az új lakónegyedek bekapcsolása a közlekedési hálózatba. Már 1976-ban megjavult a *Lenin Allee* közlekedése. Lépésenként halad a rövidebb menetidők, a gyorsabb és egyszerűbb kezelés megvalósítása. *A jövőben is az S-bahn és az U-bahn lesz Berlin fő közlekedési eszköze.* Ugyanakkor megkezdik a gyorsközlekedésű autóbuszhálózat kiépítését is. Rekonstruálják a biztosító- és áramszolgáltató berendezéseket, modernizálják az S- és U-bahn állomásait. *1980-ig az S-bahn részére 140 új szerelvényt, az U-bahn részére 100 kocsit, 330 Tatra-pótkocsis és 500 egyéb új autóbuszt szereznek be. Kibővítik a taxihálózatot, 1980-ig a taxik száma körülbelül két és félszeresére nő.*

Az S-bahn további kiépítése, a *Grünauer Kreuz, Karower Kreuz* között és több más szakaszon folyik. Nagy jelentősége van a közúti hálózat kiépítésének is, ide számít a kivezető utak átépítése és a kereszteződések megoldása.

A Mühlenstrassét az Ostbahnhof és Warschauer Strasse között nyolc nyomtávra bővítik. Megkezdődik Köpenick közlekedésének megoldása. Ez egy új híd építését teszi szükségessé a Spree felett. A Spandauer Strassét a Marx—Engels téri S-bahn állomással és az Oranienburger Strassével kötik össze.

FELHÍVÁS

A Szakszervezetek Országos Tanácsa, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács és a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete szervezésében megtartott tanácskozás a közúti balesetek megelőzése és a közúti közlekedés fokozottabb biztonsága érdekében szükségesnek tartja, hogy a hivatásos és nem hivatásos gépjárművezetők, a gyalogosok és utasok, az egész közlekedő társadalom a közúti közlekedés rendjét az eddigieknél fegyelmezettebben tartsa meg.

A tanácskozás résztvevői felhívással fordulnak valamennyi állami, társadalmi szervezethez, a fővárosi és megyei közlekedésbiztonsági tanácsokhoz, valamint a Magyar Autóklub és helyi szervezeteihez, *hogy sajátos eszközeikkel segítsék a rend és a fegyelem megtartását közútjainkon.*

A tanácskozás felkéri a közlekedési ágazat szakembereit, forgalomirányítókat, vezénylőket és a közúti forgalmi szolgálattevőket, hogy a maguk területén a gépjárművezetőkkel és a szocialista brigádok tagjaival együttműködve segítsék a kulturált és a biztonságosabb közúti közlekedést.

A tanácskozás felkér minden érintett szervet, hogy valamennyi városban, községben, településen társadalmi összefogással nyújtsanak nagyobb segítséget az óvodáknak, iskoláknak, az úttörőcsapatoknak abban, hogy gyermekeink a közlekedés rendjét és fegyelmét megtanulják és be is tartsák.

A tanácskozás felhívja a vállalatokat és az érintett állami szerveket, hogy:

1. Javítsák tovább a gépjárművezetők kiképzését, fordítsanak több gondot a gépjárművezetők továbbképzésére. A munkavédelmi oktatások keretében rendszeresen foglalkozzanak a közúti közlekedési szabályokkal, neveljék a dolgozókat a biztonságos közlekedésre.

2. Fejlesszék tovább a továbbképzések oktatási anyagát a megtörtént balesetek elemzése alapján és tegyenek intézkedéseket az oktatás minőségének javítására. Ismertessék az új belépő dolgozókkal a korábbi balesetekkel kapcsolatosan feltárt baleseti gócokat és az ott követendő helyes közlekedési magatartást.

3. Szorgalmazzák a különböző közúti közlekedéssel kapcsolatos versenyek és mozgalmak szervezését és az ezeken való tömeges részvételt. Használják fel a helyi agitáció és propaganda eszközeit a baleseti helyzet javítására.

4. A közlekedés veszélyes üzem jellegének figyelembevételével tegyenek intézkedéseket a forgalombiztonság műszaki feltételeinek javítására. A biztonságtechnikai szemléken is fokozott mértékben vizsgálják a közúti biztonság szempontjából a járművekre vonatkozó fontos műszaki előírások betartását.

5. A vállalatok évi munkavédelmi beszámolóikban foglalkozzanak részletesebben a közúti közlekedési balesetekkel és azok okaival. Tárják fel hiányosságaikat, ismertessék eredményeiket és határozzák meg a feladataikat balesetmegelőző tevékenységükben.

6. Hozzanak szigorúbb intézkedéseket az alkoholszonda használatára, az ittas járművezetés megelőzése érdekében.

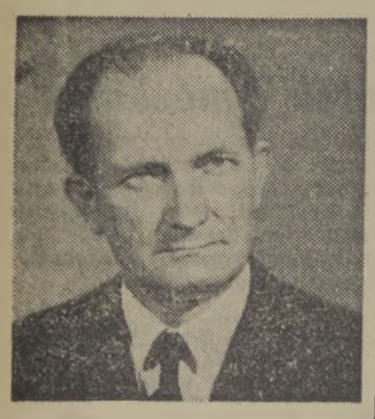
7. Továbbra is szélesítsék az erkölcsi és anyagi megbecsülés formáit, módszereit és eszközeit a balesetmentesen közlekedők tekintetében és fokozzák a felelősségrevonást a gyakran balesetezőkkel szemben szigorú anyagi következmények alkalmazásával.

A tanácskozás felkéri a gazdag közlekedési tapasztalatokkal rendelkező gépjárművezetőket, hogy példamutatásukkal, előzékenységükkel és udvariasságukkal segítsék elő a közúti közlekedés biztonságának további szilárdítását.

Szakszervezetek Országos Tanácsa
Országos Közlekedésbiztonsági Tanács

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium
Közlekedés és Szállítási Dolgozók Szakszervezete

Osztályhűséggel, vasutas szívvel



Kurucz Gyula műszaki főfelügyelő, a dunaújvárosi pályafenntartási főnökség vezetője, aki a közelmúltban vonult nyugállományba, *küzdelmes és fordulatos, de kiteljesedett, önmegvalósító életutat járt be négy évtizedes vasúti pályafutása alatt.*

Az egykori különszerződéses pályamunkásnak kezdetben rossz „ajánló levele" volt. Felettesei a „Magyar Királyi Államvasutak" kaposvári osztálymérnökségénél tudták róla, hogy szegény sorsú, szocialista nézeteket valló szülők gyermeke, de képessége, tehetsége az akkori vezetőkkel feledtetni tudta a szülők világnézeti hovatartozását. A fiatalember 1941-ben pályamesteri tanfolyamra került, s mivel a tíz legjobb előmenetelű hallgató között végzett, csakhamar órabéres pályamester lett.

A felszabadulás után vonalkezelői munkakört látott el, közben — népgazdasági érdekből — a Földművelési Minisztériumban kapott fontos feladatot. *1954-ben hazánk első szocialista városában rábízták a pályafenntartási főnökség megszervezését*, s ott is maradt „első számú vezető"-ként a közelmúltban bekövetkezett nyugdíjazásáig.

Irányítása alatt a dunaújvárosi pft-főnökség számtalan elismerést, illetve kitüntetést kapott, így legutóbb 1977-ben elnyerte az *Élenjáró szolgálati hely* címet. Kurucz Gyula személyes érdemeit ezenkívül kiváló dolgozó jelvények, miniszteri dicséret és a *Kiváló vasutas* kitüntetés is jelzik. Társadalmi munkái közül külön említésre méltó, hogy *a Hazafias Népfront dunaújvárosi II. körzetében több mint két évtizeden át töltötte be a titkári tisztet.*

(K)

Tisztelet a helytállásért

Abony állomás dolgozói nagy tisztelettel és mély nagyrabecsüléssel búcsúztak a közelmúltban nyugdíjba vonult *Márkus Jánostól*, a Kossuth szocialista brigád tagjától.

Érdemeiről *Egedi Sándor* forgalmi szolgálattevő, az aranykoszorús kollektíva vezetője szerkesztőségünknek küldött levelében is beszámolt. Az elismerés alapja többek között, hogy Márkus János *több mint négy évtizedet töltött a MÁV szolgálatában*, éspedig úgy, hogy ebből *32 esztendő Abonyhoz kötődik.*

A sokat tapasztalt, nagy tudású vasutas Albertirsán pályamunkásként kapott állást 1938-ban, majd Szolnokra került vonatkísérőnek. A felszabadulás után helyezték Abonyba, s nem volt olyan beosztás, ahol helyt ne állt volna. Utóbbi éveit — leszázalékolása után — személypénztárosként szolgálta végig, s *mindenkor jelesre vizsgázott emberségből, segítőkészségből.*

A Kossuth szocialista brigád, a szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetés az állomás klubhelyiségében a tiszteletére rendezett búcsúvacsorán köszönte meg Márkus János áldozatkész munkáját, s ajándékokkal kívánt neki *hosszú, boldog életet.*

FOGÉKONYAK A SZÉPRE, A JÓRA

Hátrányos helyzetű gyerekek a zebegényi művelődési táborban

A IX. kerületi Művelődési Intézmények Igazgatósága és a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Ház vezetősége kéthetes művelődési tábort szervezett *Zebegényben* a kerületben élő, illetve a ferencvárosi csomóponton dolgozó szülők gyermekeinek. Ez alkalommal különös gonddal válogatták össze azokat a gyerekeket, akik az átlagosnál *hátrányosabb helyzetűek*. Olyan családok gyerekeit vitték a táborozásra, ahol négy gyermeknél több van, illetve ahol az egyedülálló szülő kettőnél több gyereket nevel, vagy a családfenntartót baleset miatt le kellett százalékolni.

Életükben először...

A gyerekek többségének először volt módja üdülni, hiszen szüleik anyagi helyzete miatt még egy olcsóbb táborozást sem tudtak fedezni. Az ilyen szülők gyerekei a nyári szünet nagy részében felügyelet nélkül, az utcán töltik a napot, ami önmagában is veszélyeket hordoz. Elég, ha csak a gyermekbalesetekre gondolunk, amelyeknek száma a nyári hónapokban jóval magasabb volt a megelőző év hasonló időszakában történteknél. Az sem lényegtelen, hogy a diák hasznosan töltse szünidejét: *játszva bővítse tudását, ismerjen meg új dolgokat.* Egyszóval vidáman, mégis tartalmasan teljen el a vakáció. Nos, mindehhez biztosított lehetőséget a két intézmény, méghozzá nem is akárhogyan.

A gyerekek négy szakcsoportvezető irányításával vettek részt a foglalkozásokon. Az egyik csoport *Déri Andrea* botanikus hallgató irányításával a környéken levő régi kőfejtőnél gyűjtötte a különböző köveket, a Duna-parton a kagylókat és a csigákat, az erdei séták során pedig leveleket, ágakat és bogarakat.

A „kincsekből" *Bittó Ferenc* képzőművész segítségével láncot fűztek, bábot készítettek, s a legkülönbözőbb kis ajándéktárgyakat fabrikálták szüleiknek. Nagy sikere volt a ma oly divatos makraménak is. A táborlakók többsége ugyanis a mestertől megtanulhatta a csomózás titkát, így karperecek, láncok kerültek ki a gyerekek ügyes kezei alól. Nagy érdeklődésre tartott számot a *marionett-bábu* készítése is. A képzőművész irányításával a gyerekek megismerték, hogy melyik anyagból mit és hogyan lehet készíteni.

A harmadik szakcsoport vezetője *Selmeczi Sándor*, a Gubacsi úti művelődési klub munkatársa volt, aki egyébként népművelés—ének-zeneszakos főiskolai hallgató. A zene alapjaitól — a ritmusgyakorlatoktól — a magyar népzenéig mindent megismerhettek a táborozók. Nagy sikere volt a népi- és gyermekjátékoknak, valamint a daloknak, amelyekből jó néhányat különös érdeklődéssel tanultak meg a gyerekek.

Zene, sport, képzőművészet

Mozgás, testedzés; ez sem maradt el a kötött programból. Ezt a szakcsoportot *Pálosi Anna*, főiskolai hallgató vezette. Szinte minden labdajáték szabályaival megismertette a gyermekeket. Jól sikerült a Kerekhegyen rendezett *tájékozódási futás*, amelyet a Budapesti Testnevelési és Sportszövetség tájékozódási futó szakosztályának tagjai: *Komár Béla* és felesége vezettek, valamint az Esztergomba tett kirándulás is.

Természetesen a szakcsoportok hallgatósága folyamatosan változott, mivel a négy „táborra" osztott 52 gyerek felváltva vett részt a foglalkozásokon. Legsikeresebbnek mondható az a program, amelyben a gyerekek egyszerre kapták az irodalom, a zene és a képzőművészet élményét. A lemezjátszón magyar népdal, vagy József Attila *Altató* című verse forgott, míg a gyerekek lerajzolták a hallottakat. A készült „művekből" kiállítást rendeznek Budapesten a művelődési házak. Ugyanilyen hasznos, élvezetes program volt a dunaparti *szobrászverseny* is.

Reményi Katalin ötvös és *Kolozsvári Miklós* grafikusművész vetített képpel és rajzokkal illusztrált előadása méltán nyerte el a gyerekek tetszését. A rézkarcok készítésének technikáján keresztül a különböző kőzetek korának megállapítására, anyagára és csiszolhatóságára vonatkozó kérdéseikre is választ kaptak a táborlakók.

A *Boskó András* vezette folklór-együttes még táncházat is rendezett. A Pinceszínház művészei által előadott *Pacsuli palota* című darabot ez alkalommal is vastapssal jutalmazta a közönség. *Dr. Priszter Szaniszló*, a budapesti Botanikuskert igazgatójának diavetítéssel egybekötött előadását szintén nagy érdeklődéssel hallgatták a gyerekek.

Legyen év közben is!

Felsorolni is sok a vidám eseményeket, a tartalmas programokat, amelyekkel gazdagabban tértek haza a gyerekek. A *Szőnyi István Múzeumban* látták a *Gorka Gézáról és Gorka Líviáról* készült filmet, s természetesen a múzeum anyagát is. Az esztergomi hajókirándulás alkalmával pedig a Bazilikával, annak kincstárával ismerkedtek, s jutott idő a strandolásra is.

A kétheti táborozás hasznosságához nem fér kétség. *A két művelődési intézmény helyesen látta, hogy fogékony korban kell a gyerekekre hatni, figyelmüket a természet csodáira, a szépre és jóra irányítani.* Ezért határozták el, hogy év közben is foglalkozásokat szerveznek majd a gyerekeknek.

Fazekas Eszter

Fazekas Lajos

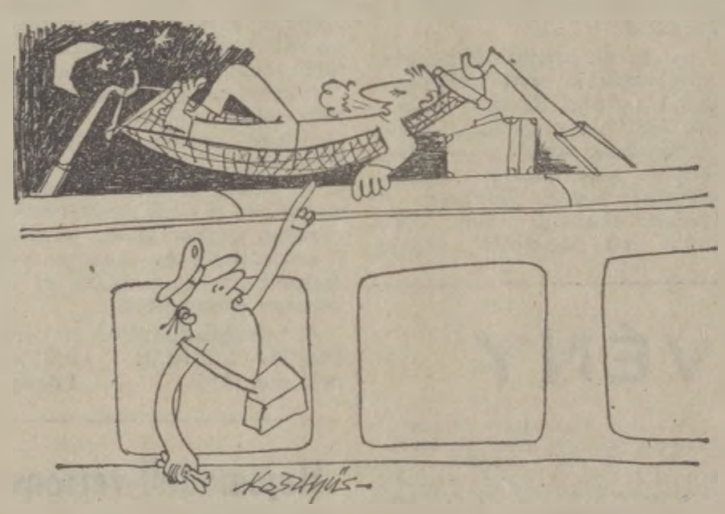
JÁTÉK A KERTBEN

Föl-fölemeli a szellő
a pici levelet.
A vihar fia, a szellő,
játszik, mint a gyerek.

Játszik a könnyű levéllel,
körbe-körbe szalad,
s elbújik a kis levélke
a nagy bokor alatt.

De a szellő utána les,
kergetőzik vele.
S láncba fogódzik a bokor
sok testvér-levele.

Nyári csúcsforgalomban



— Kérem a menetjegyét...

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Eszperantista orvoskonferencia

Hódmezővásárhelyen július 8—14-e között került megrendezésre a II. I. M. E. K. *(Internacia Medicina Esperanto Konferenco)* Nemzetközi Orvos Eszperantista Konferencia. Nyolc országból, mintegy 150 orvos-eszperantista vett részt a tanácskozáson.

Két témakörben — *Környezetvédelem, Társadalombiztosítás és egészségügyi szolgálat* — 35 tudományos előadás hangzott el eszperantó nyelven. A munkaülésen pedig több javaslatot tettek a résztvevő orvosok, az együttműködés és az előrehaladás érdekében. Elhatározták azt is, hogy kérik felvételüket a M. O. S.-ba *(Monda Organo de la Sano)* Világ Egészségügyi Szervezetbe.

A konferencia munkáját és eredményét kibővített szakülésen összegezték, majd *Semmelweis-éremmel* tüntettek ki három orvost, akik munkájukkal rászolgáltak a megtisztelő érem re. *Dr. Molnár Lajos* orvoseszperantista a László Kórház főorvosa bronzérmet kapott fáradhatatlan munkájáért.

A jól sikerült konferencia búcsúestjén Görög folklor együttes szórakoztatta a résztvevőket.

Filmek a Szovjetunióról

A *Közlekedéstudományi Egyesület* miskolci járműjavító üzemében működő szervezete augusztus 1-én filmvetítést tartott tagjai részére. Bemutatták többek között a Szovjetunió X. ötéves tervében szereplő nagy építkezéseket, közöttük a BAM vasútvonal építését és öt város metróját. A jelenlevők riportfilmekből ismerhették meg a moszkvai olimpiai játékok előkészületeit, sportlétesítményeit.

ÉREZNI ÉS ÉRTENI

Alcímek egy jegyzetfüzetben

Egy fiatal életében minden évnek döntő jelentősége van, különösen akkor, ha a munkahelyi beilleszkedést, a kezdeti nehézségeket később a jól végzett munka nyomán a siker élményei is gazdagítják. A záhonyi üzemfőnökség központi szervének KISZ-titkára fiatalos lendülettel vázolja a feladatokat. Vaskos jegyzetében ilyen alcímek találhatók: *őszinte légkör, meggyőző válasz, tanulás-továbbképzés, gazdasági munka, tapasztalatok, idősek-fiatalok kapcsolata, vetélkedők, ifjúsági versenymozgalmak, társadalmi munka, oktatási program, cselekvési terv — hogy csak a fontosabbakat említsem.* Ezeket azonban a különféle rendezvények ütemtervei még kiegészítik.

Mester Zoltánné jelenlegi beosztásában személyzeti ügyintéző. Asztalán friss virágok díszlenek. Ez a fiatal asszony nemcsak érti, de érzi is annak a súlyát, amit vállalt. KISZ-vezetőképző iskolát végzett. Éveken át volt KISZ-csúcsvezetőségi titkár, a járási KISZ-bizottság tagja, pártcsoport-vezető. Hat éve párttag.

— Honnan indult és hová érkezett az elmúlt egy évtized alatt? — teszem fel a kérdést a jó kedélyéről, szókimondásáról ismert Mesternének.

— Ha már szó esett a jó kedélyállapotomról, azt válaszolhatom, hogy erre kezdetben volt a legnagyobb szükségem. A későbbiekben ezt már csak tartósítani, megőrizni lehetett. Másrészt ez annak tudható, hogy szüleim sosem kényeztettek el bennünket, gyerekeket. Csak így volt lehetséges a kezdeti évek nehézségeit legyőzni.

A vasúthoz kerülése előtt napszámosként dolgozott a helyi tsz-ben, majd raktárosként a kenyérgyárban. Bárhol is volt, a föld vonzása, a friss kenyér illata nem tudta marasztalni. Végül is teljesült a vágya, *vasutas lett.*

— Szüleim 1958-ban Püspökladányból „vándoroltak" ide, Záhonyba. Apám — aki az elmúlt évben halt meg — szertári számadó volt, anyám az ABC-áruház dolgozója. Egy húgom van, aki a szertárfőnökségen raktárvezető. *Úgy igaz, hogy nő létemre is apám, nagyapám nyomdokait akartam követni.* Ez valósult meg 1968-ban. Még ugyanabban az évben férjhez mentem. Férjem a Gépesített Rakodási Főnökség villamos szerelő részlegének a csoportvezetője. Egy gyermekünk van. Mint sok más fiatal, mi is a nulláról indultunk. *A tízévi vasúti szolgálat során voltam kocsifelíró, KTG-s, a GRF-nél műhelyi adminisztrátor, bérelszámoló, üzemelszámoló, sőt dolgoztam az akkor még ritkaságszámba menő belső ellenőri beosztásban is.* Időközben elvégeztem a marxista—leninista esti egyetem hároméves általános tagozatát, és képesítést szereztem a MÁV-tisztképző pénzügyi-számviteli tagozatán. Egy éve annak, hogy személyzeti ügyintézőként dolgozom. Ha mindenre visszagondolok, úgy érzem, hogy a változó munkakörök jó hatással voltak rám.

Mester Zoltánné viszonylag fiatalon, 1975-ben kapta meg az *Érdemes Vasutas* kitüntetést, mely hét év kiemelkedő munkáját ismerte el. Ezenkívül még a *KISZ KB Dicsérő Oklevelének* is tulajdonosa. Járt Moszkvában egy ifjúsági delegáció tagjaként. Több mint tíz esetben adott vért. Belső ellenőrként a darura is felment, hogy az oda kivételezett anyagok beépítéséről meggyőződjön. *Nem az irodaasztalnál kezdett, oda csak eljutott.*

— Hogyan tovább? Milyen elképzelései vannak a következő esztendőkre?

— Munkámban, beosztásomnál fogva, arra törekszem, hogy a vezetőim által elvárt igényességnek mindenben megfeleljek. Az emberekkel való foglalkozás az elsődleges feladatom. *Különösen szívügyemnek tartom: törődni az idős dolgozókkal, akik több évtizeden keresztül dolgoztak a vasúton.* Megkülönböztetett tisztelettel foglalkozom velük, és e törekvés fontosságát fiatal barátaimmal is meg akarom értetni, hiszen *— tíz év múlva már mi sem leszünk fiatalok.*

Egeressi Zsigmond

Madár János

ÉJSZAKA

Az állomás,
ha lehunyja szemét
a város,
még
föl-fölzokog.

Aztán
a csend is
elcsöndesül,
és a sínekre
ülnek
a csillagok.

VONAT

Vigyél messzire!
Távoli hegyek
közé,
hol
csend lakik.
Hol
feledhetném
a zajos világot,
mert
nem hallja
az ember
a lélek szavát.

Öregfiúk

A nagy múltú, alsóbb osztályú vasutascsapat egykori játékosai, vezetői nemcsak a mérkőzéseken és az edzéseken találkoznak, hanem a fehér asztal mellett is. Természetesen ilyenkor sokkal inkább az üdítő és az ásványvíz járja, mint a bor, a sör.

És egyáltalán: *nem a fogyasztáson van a hangsúly, hanem a baráti szellem ápolásán.*

„Emlékszel?... — kezdődik a legtöbb fejtegetés. Azután sorra felidéződnek a mai játékosok, vezetők által sokszor nem, vagy kevésbé ismert epizódok, a csapat, s az egyesület múltjából.

— Az öreg fiúk — így nevezik magukat —, *minden hónap utolsó péntek estéjén összejönnek.* Hívják olykor a fiatalokat is, ám ők alig-alig teszik tiszteletüket. Elfoglaltságra, családra hivatkoznak. Ez részben igaz is, akárcsak az, hogy ésszerűbb időbeosztással legalább minden második-harmadik hónapban ők is eljuthatnának ezekre a baráti találkozókra.

(Ujházy)

USIC-verseny Pécsett

A csehszlovák vasutas-válogatott nyerte a nemzetközi női kosárlabda-bajnokságot

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) 1979. évi versenynaptára is bővelkedik sporteseményekben. Vasutas sportolóink teniszben, női úszásban, férfi és női kosárlabdában és férfi röplabdában találkozhatnak a szövetséghez tartozó országok legjobbjaival.

Női kosárlabdában kétszeresen is érdekeltek voltunk. A IV. nemzetközi vasutas női kosárlabda-bajnokságot, amelyen két magyar csapat is indult, *augusztus 7—13. között Pécsett bonyolították le.* A bajnokságban nyolc vasutas csapat — *Bulgária, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Lengyelország, Románia, Szovjetunió,* valamint *Magyarország* A és B válogatottja vett részt.

Az ünnepélyes megnyitóra, melyen jelen voltak Baranya megye és Pécs város állami és társadalmi szerveinek képviselői, augusztus 8-án délelőtt került sor. A résztvevőket *Hugo Fuchs,* az USIC képviselője, majd *Molnár György,* a vasutas-szakszervezet titkára, az USIC elnökségének tagja köszöntötte. Délután pedig már megkezdődtek a mérkőzések a csoportelsőség megszerzéséért. A csapatokat ugyanis két négyes csoportba osztották. Az A csoportba *Románia, Magyarország B,* a *Szovjetunió* és *Lengyelország,* a B csoportba pedig *Bulgária, Magyarország A, Csehszlovákia* és *Jugoszlávia* került.

A selejtező után az A csoportban a Szovjetunió, a B csoportban pedig Csehszlovákia veretlenül végzett az első helyen. A csoportjában második helyen végzett magyar A válogatott Lengyelországgal mérkőzött a 3—4. helyért. A B válogatott pedig Jugoszláviával játszott a 7—8. helyért. Sajnos mindkét együttesünk vereséget szenvedett. A válogatottunk 96:63, B válogatottunk pedig szoros küzdelemben 76:74 arányban kikapott ellenfelétől.

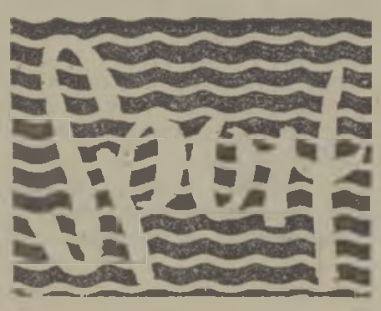
Miután Csehszlovákia válogatottja kitűnő játékkal 62:41 arányban legyőzte a Szovjetuniót, a bajnokság végeredménye a következőképpen alakult: *1. Csehszlovákia 14, 2. Szovjetunió 12, 3. Lengyelország 10, 4. Magyarország A 8, 5. Bulgária 6, 6. Románia 4, 7. Jugoszlávia 2 ponttal, 8. a versenyen kívül indult Magyarország B pont nélkül.*

A versenykiírás értelmében két egyéni díjat is odaítélt a rendezőség. A legtechnikásabb játékos *Danuta Strozyna* a legjobb védőjátékos címet pedig *Iréna Bartosova* kapta. A díjakat *Hugo Fuchs* és *Molnár György* titkár adta át.

A bajnokság befejezése után rendezett búcsú banketten megjelent és pohárköszöntőt mondott *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára.

A bajnokság mintaszerű megrendezésével megbízott Pécsi VSK és a helyi szervek vezetői egyébként kitűnő házigazdának bizonyultak s szervezésből is jelesre vizsgáztak.

A városi tanács elnöke és *dr. Szabó Tibor,* a pécsi igazgatóság vezetője a csapatok vezetői részére külön fogadást adott.



Az Utasellátó mozgószolgálata nyerte a kispályás labdarúgó Alkotmány Kupát

Az Utasellátó Vállalat augusztus 7-én és 8-án *Szombathelyen* rendezte meg a kispályás labdarúgó *Alkotmány Kupa* döntőjét. A vállalat tíz területi igazgatóságának, valamint a központ és a központi javítóműhely csapatai a döntőt megelőzően hónapokon át három csoportba küzdöttek azért, hogy a rangos négyes döntő résztvevői lehessenek.

A versenyeken megjelent *Tóth László,* az Utasellátó Vállalat főigazgatója és *dr. Mohai György,* az Utasellátó SK elnöke. Az Alkotmány Kupa győztese a mozgószolgálati igazgatóság csapata lett. A második budapesti igazgatóság, jobb gólarányával előzte meg az azonos pontszámú vendéglátó szombathelyi együttest. A központ csapata a negyedik helyen végzett.

Sz. J. I.

Az Alkotmány Kupa győztes mozgószolgálat csapata

Szentesi természetbarátok

A szentesi természetbarátokat ismerik az egész országban. Szorgalmas, kitartó túrázásuk már korábban megalapozta jó hírnevüket. A krónika számtalan sikert elevenít föl az eseménykönyvükbe belelapozó érdeklődőnek. *Az elmúlt évben például 30 túrán vettek részt.* A testet, lelket felüdítő programokon több első, második és harmadik helyet szereztek. A vasutasszakszervezet természetbarát-szakbizottságának mind a nyolc rendezvényén részt vettek.

A sikeres szereplés és a természet szépsége mindig új ambíciót ad, pedig a rendezvényeken való részvétel pénzbe kerül.

— *Az az anyagi támogatás, amit kapunk, csak jelképes* — mondja *Balyi Sándor,* a Szentesi VSC természetjáró-szakosztályának vezetője. — *Legfeljebb 3—4 utunk szállásköltségét fedezi. Nekünk, ha túrázni akarunk, több áldozatot kell hoznunk időben, erőben és anyagiakban, mint más sportolóknak.* Lent az Alföld délkeleti szögletében nincs lehetőség szenvedélyünknek élni. Csapatunk száz kilométereket utazik a hegyvidékig, hogy a túrák indulási helyére érjen.

— Ebben az évben már 18 túrát tettünk. Csapatunk tagjai háromezer kilométert gyalogoltak és ezért együttesen több mint 33 ezer kilométert vonatoztunk.

— Miért ez a nagy áldozat? — kérdezzük a szakosztály vezetőjétől.

— *A természet szeretetéért, a szervezet felfrissüléséért és kulturális igényünk kielégítéséért. Amikor hegyen-völgyön járunk, közben megpihenünk a múzeumokban és történelmi emlékhelyeinken.*

A szentesi természetbarátok 1979. első felében a vasutas-természetbarátok országos találkozóján 3. helyezést értek el. Részt vettek Csongrád megyében a *Csik Judit-emlékverseny* gyakorlati és elméleti számaiban. Az országos természetbarát-vetélkedőn is sikeresen szerepeltek.

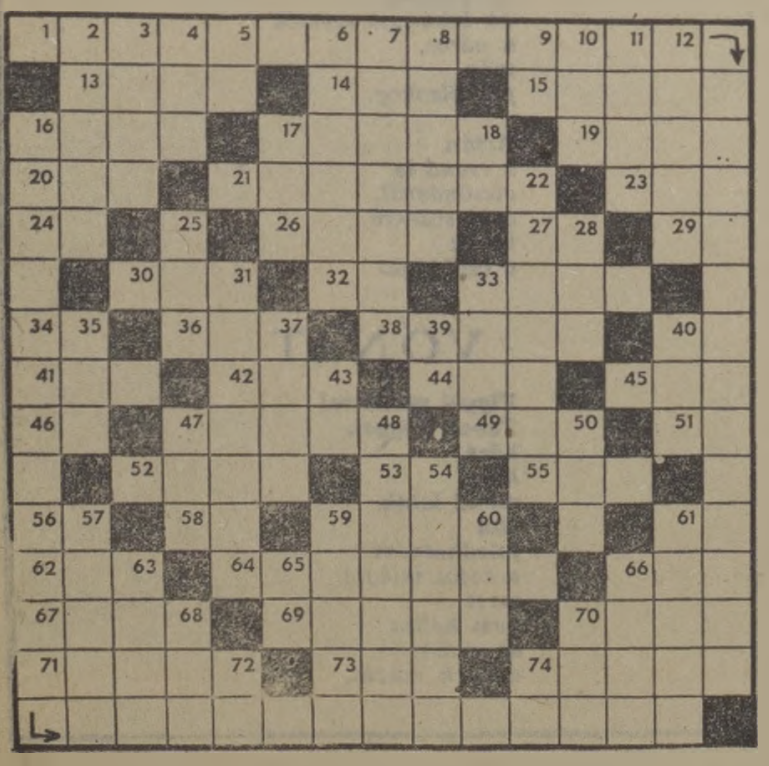
A természetbarátok a szabad idő kulturált eltöltésének élenjárói.

Fogas

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. **Sokan nem veszik figyelembe, pedig nagyon fontos (folytatása a 16. függőlegesben).** 13. Téli sporteszköz. 14. Csonthéjas gyümölcs. 15. A Duna mellékfolyója. 16. Rendkívüli áremelkedés a tőzsdén. 17. Szóösszetételekben a forgalom kicsiny voltát jelöli. 19. ...ge, madár. 20. Keverve ken. 21. Testrészünk. 23. Nap, latinul. 24. Asszonyrag. 26. Dal. ének. 27. Az asztácium vegyjele. 29. Építőanyag. 30. Ütőhangszer. 32. A nikkel kémiai jele. 33. Kis állam a Perzsa öböl mellett. 34. Római 2000. 36. Tartó. 38. Ország a Himalája alján. 40. Doktor. 41. A hajó része. 42. Ha van, legyen kövér. 44. Vízi növény. 45. Tetejére. 46. Az ezüst vegyjele. 47. A költészet egyik ága. 49. Vizenyős terület. 51. Rés szélei. 52. Folyó a Szovjetunióban. 53. Fedd. 55. Les. 56. Személyes névmás. 58. A kalcium vegyjele. 59. ...morgana. 61. Római 501. 62. Vajon ás? 64. ...Maurice (1842—1911) francia államférfi. 66. Him állat. 67. Keverve lesi. 69. Piaci árusítóhely. 70. Acéltömb. 71. A római amfiteatrum versenytere. 73. Állami bevétel. 74. Üvegzáró.

FÜGGŐLEGES: 2. Lovas a lóversenyen. 3. Háromatomos oxigénmódosulat. 4. Állami jövedelem. 5. Fémes elem. 6. Az izzólámpa feltalálója. 7. A dohány hatóanyaga. 8. Becézett női név. 9. ZI. 10. Nógrád megyei község. 11. ...de Boulogne, Párizs parkja. 12. Alattomos. 17. Melánia mássalhangzói. 18. Csecsemőhang. 22. Mohamedán böjt. 25. Piros németül. 28. Edény. 31. ... Simon (1783—1830) dél-amerikai szabadsághős. 33. Áttetsző ásvány. 35. Gabonaszem. 37. Folyó a Szovjetunióban. 39. Kimondott betű. 40. Német névelő. 43. Orosz helyeslés. 47. Kerítésdarab. 48. Ázsiai folyó. 50. Vegyigyáráról híres dunántúli község. 54. Vissza: ordító. 57. A Rhone mellékfolyója. 59. Egy része pl. a futóversenynek. 60. AED. 61. Növekszik a térfogata. 63. Nem kell több. 65. Az ozmium vegyjele. 66. Vasúti kocsi fülkéje. 68. Fogágy. 70. Szomorú. 72. AE. 74. Kút szélei.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 16. függőleges.

Beküldési határidő: 1979. szeptember 15.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vezető minden tudása kevés ahhoz, hogy önmaga oldja meg a feladatokat.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 15. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kiss Győző Tata vasútállomás, 2890; Honti Attila Bélapátfalva állomás, 3346; Molnár István Miskolc, Lahner Gy. u. 10., 3528; Háda Imre Záhony, Petőfi S. út 21., 4625; Nagy László, Budapest-Angyalföld állomás.

Hajómodell-verseny

Vasutas versenyzők is részt vettek a városligeti tavon megrendezésre került rádióirányítású hajómodellek Budapest Bajnokságán. *Ferencz János,* a Budapesti MÁV Modellező Klub versenyzője, az elektromos meghajtású navigációs kategóriában 3. helyezést, az ugyancsak elektromos meghajtású sebességi kategóriában pedig Budapest Bajnokságot nyert.

Csehszlovák motorvonatok a pécsi vasútigazgatóságnál

Megérkezett a csehszlovák *Vagonka Studenka* gyárban készült új típusú vasúti motorkocsik első két példánya a MÁV pécsi igazgatóságához. A MÁV versenytárgyalás alapján adott megbízást a csehszlovák vállalatnak a hazai igényekhez alkalmazkodó, korszerű motorvonat tervezésére és kivitelezésére. A szerelvények a ma már korszerűtlen két-háromtengelyes kis Ganz motorvonatokat, valamint a 275-ös típusú gőzmozdonyokat váltják fel a mellékvonalakon. A tetszetős kivitelű, piros színű motorkocsikhoz két mellékkocsi tartozik, összesen 189 kényelmes ülőhellyel.

A pécsi igazgatósághoz még ebben a hónapban további hat, év végéig pedig összesen húsz ilyen szerelvény érkezik.

HÍREK

A Ganz-MÁVAG gyártja

Luxus motorvonatok Tunéziának

A Ganz-MÁVAG a közelmúltban versenytárgyalás alapján *Tunéziától kapott megrendelést 20 keskeny- és normálnyomtávú, háromrészes motorvonat szállítására.* A partnerek azóta újabb szerződést írtak alá tíz 1300 lóerős dízel-hidraulikus mozdony és harminc vasúti személykocsi exportjára.

Az első két motorvonat már elkészült, további négyet pedig a következő hónapokban indítanak futópróbára.

— **A télre készülnek.** A Hatvan—Salgótarjáni pft főnökségen már megkezdték a téli forgalomra való felkészülést. A főpályamesteri szakaszok megvizsgálták a hóakadályok eltakarításához szükséges szerszámok állapotát és valamennyi szolgálati helyen tervet készítettek a szükséges munkaerő foglalkoztatásáról is.

— **Tisztasági őrjárat.** A szerencsi körzeti állomásfőnökség Mohai Károly vezette szocialista brigádja kezdeményezésére — a helyi Vöröskereszt szervezettel közösen — tisztasági őrjáratot szervez-nek. Célja a nagyforgalmú állomás tisztaságának a védelme és egyben a balesetveszély elhárítása, csökkentése.

— **Kismamatalálkozó.** A miskolci vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága és Vöröskereszt szervezete augusztus 6-án kismama találkozót rendezett a gyesen levő nődolgozóik részére. Dr. Kocsis László üzemorvos és Demeter János munkaügyi vezető válaszolt a kérdésekre, majd a rendezők megvendégelték a kismamákat.

— **Véradás.** Jól sikerült véradónapot tartottak a közelmúltban a zalaegerszegi vontatási főnökségen. Nyolcvanöt dolgozó összesen 32 liter vért adott térítésmentesen.

— **Guruló mosdók.** A miskolci építési főnökség ebben az évben két mobil mosdókocsit vásárolt. Ezzel hatra nőtt a szállítható öltöző- és mosdóhelyiségek száma. A jövőben Hidasnémetiben és Miskolcon szociális létesítményeket is építenek a főnökség dolgozói részére.

— **Angliában emelik a vasúti jegyek árát.** 1980. januártól húsz-huszonöt százalékkal emelik majd Angliában a vasúti díjtételeket. A brit államvasút elmúlt félévi tevékenységét tízmillió fontos deficittel zárta. A veszteséget a növekvő fűtőanyagköltségekkel és munkaügyi konfliktusokkal magyarázták.

— **Vágánycsere.** A zalaegerszegi pályafenntartási főnökség dolgozói megkezdték a Zalai Kőolajipari Vállalat több mint tíz kilométer hosszú iparvágányhálózatának a korszerűsítését. Az elhasználódott talpfákat betonaljakra, a 16 tonna teherbírású sínmezőket pedig folyamatosan 20 tonnásra cserélik.

— **Lengyel személykocsik.** Huszonöt első osztályú, négytengelyes kocsi érkezett Lengyelországból a miskolci vontatási főnökségre. A tetszetős kivitelű, kényelmes kocsikat a gyors- és távolsági személyvonatokba sorozzák be. A futópróbák után a Miskolc—Budapest—Nyíregyháza, illetve a Miskolc—Hidasnémeti vonalakon közlekednek majd.

— **Új dízelek.** A debreceni vontatási főnökség új dízelmozdonyokat kapott, futópróbáit a közelmúltban fejezték be. A dízeleket a Debrecen—Tiszalok és Debrecen—Füzesabony útvonalon állítják forgalomba.

— **Kirándulás.** A hatvan—salgótarjáni pft. főnökség IX. kongresszus szocialista brigádja rendszeresen szervez családi kirándulásokat. Jártak már a Tátrában és megtekintették a Mátra nevezetességeit is. Legutóbb két napot töltöttek Monosbélen, a nyáron pedig Mátrakeresztes környékével ismerkednek majd meg.

— **Vetélkedő.** A pécsi csomópont szakszervezeti és KISZ-bizottsága, a gazdasági vezetőkkel közösen kétnapos tanulmányi vetélkedőt rendezett a másodéves dízel-szerelő szakmunkástanulók részére. A legjobbnak Kraemer Lajos pécsi tanuló bizonyult.

Lakáscsere

Elcserélném Rákospalotán levő MÁV-lakótelepi egy-, plusz két félszobás összkomfortos lakásomat hasonlóra zöld övezetben. Érdeklődni lehet telefonon: 839—050, Sándor István.

Elcserélném Dunakeszi-gyártelepen levő 59 négyzetméteres két szoba, összkomfortos, gázfűtéses, napfényes, kis kertes lakásomat vasutas dolgozóval budapesti, tanácsi másfél szoba összkomfortra. Budapest, IV., XIV., XV. kerületi is lehet. Ajánlatot levélben kérek. Cím: Balázs Ferenc, 2120 Dunakeszi-gyártelep, Állomás sétány 15. I. 4.

Elcserélném Mátészalka, Sallai I. u. 7. sz. alatti szoba-konyhás, félkomfortos, vállalati lakásomat budapesti vagy Budapest környéki, hasonló nívójúra, vasutassal. Érdeklődni levélben: 1114 Budapest, Szabolcska M. u. 6., fszt. 1., vagy telefonon: 854—771. özv. Halmai Jánosné.

Elcserélném Nagykanizsa állomáson levő két szoba, konyha, komfortos, kis kertes lakásomat Szekszárd, Kaposvár, Zalaegerszeg, Pécs, Dombóváron városi lakásra. Érdeklődni: özv. Horváth Sándorné, Nagykanizsa, MÁV-vízház.

Elcserélném Sárvár állomáson levő, két szoba, konyha, előszoba, komfortos, kertes, családi ház jellegű, 80 négyzetméteres lakásomat hasonló budapestire vagy környékire. Minden megoldás érdekel. Horváth István, Sárvár, vasútállomás.

Elcserélném Cegléden, állomástól 5 percre levő két szoba, összkomfortos, új lakásomat aktív vasutas dolgozóval, budapesti —, lehetőleg XV. vagy VIII. kerületben levő — hasonló lakásra. Érdeklődni személyesen vagy levélben, ifjabb Kisréti István, 2700 Cegléd, Rákóczi u. 66. III. 14. sz.

Elcserélném két szoba komfortos, 61 négyzetméteres, konyhakertes, plusz gazdasági udvar, olcsó bérű, külön bejáratú szolgálati lakásomat budapestire. Csak végrehajtó szolgálatnál dolgozóval Tanácsi is lehet, minden megoldás érdekel. Cím: Bódy, Gyömrő MÁV-nagyállomás.

Elcserélném 50 négyzetméteres egy szoba, összkomfortos, budai MÁV-lakásomat és egy másik szoba, összkomfortos házrészt 2-3 szobás tanácsira. A MÁV-lakás is (házrész nélkül) nagyobbra cserélném. Érdeklődni a 202—430-as telefonszámon lehet.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI. Benczúr utca 41
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Budapest VII., Rákóczi út 64
Telefon: 224—818.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 839
79—3589. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. SZEPTEMBER 8.

Kezdődik a szezon

A cukorgyárak felkészültek a répavonatok fogadására

Együttműködés a gyárakkal – Negyvenmillió korszerűsítésre

Anyagtakarékosság – Fordavonatok

Az idei cukorrépatermés háromnegyed részét ebben az évben is a vasútnak kell a gyárakba szállítani. A vasutasoknak tehát alaposan fel kell készülni a hamarosan kezdődő répakampányra.

Az igazgatóságok kereskedelmi osztályainak vezetői már korábban megkezdték a koordinációs tárgyalásokat a cukorgyárak vezetőivel. Noha a répaszállítás, illetve a cukorgyártás minden esztendőben visszatérő feladat, a tapasztalatok azt igazolják, hogy az idények minden esztendőben valamelyest mégis eltérnek egymástól. *Az elmúlt napokban fejezte be a budapesti igazgatóság megbeszéléseit a területén működő öt* (ácsi, ercsi, hatvani, selypi és szolnoki) *cukorgyárral.*

Az ercsi cukorgyárban tartott megbeszélésen például részt vett *Bokor László*, a budapesti igazgatóság kereskedelmi osztályvezető-helyettese és *Mészáros András*, a pécsi igazgatóság helyettes vezetője. A tárgyalást *Félix Andor*, a gyár igazgatója nyitotta meg, majd *Kiss József* termelési főosztályvezető ismertette az üzem idei terveit.

— Az idén az új kabai gyár is megkezdi a termelést — mondta a főosztályvezető. — Ezért az Alföldről kevesebb répát kell majd a Dunántúlra fuvarozni. *Szeptember 20-tól naponta legkevesebb 1800 tonna terményt kell az üzemünkbe szállítani vasúton.* Sajnos a gyárban szűkek a tárolási lehetőségek, ezért a répát menetrendszerűen naponta kétszer (a kora reggeli, illetve az esti órákban) szeretnénk fogadni. Naponta 10—12 kocsit kérünk a MÁV-tól a melléktermékek elfuvarozására. *Gyárunk alaposan felkészült a szezonra:* új 3,8 méter magasságig emelhető rakodó gépeket helyezünk üzembe, kijavítottuk a vízágyúkat, a 16 ezer tonna mészkövet, valamint a szükséges fűtőolajat a vasút jóvoltából már a helyszínre szállíttattuk. *Karbantartásra 50, korszerűsítésre pedig 40 milliót költöttünk.*

Rendelet írja elő, hogy az idei kampányban 60 kilométernél rövidebb távolságra nem lehet vasúton répát feladni. Sárbogárd állomás jóval a megengedett határérték alá esik (47 kilométer), de *ez a távolság közúton több mint a kétszeres.* Elképzelhető, hogy milyen energiapazarlás lenne onnan a sokat fogyasztó ZIL teherautókkal Ercsibe fuvarozni a környéken termesztett répát. *A gyár vezetői kérték, hogy a vasút ebben az esetben tekintsen el a rendeletben előírtaktól, és méltányolják az anyagtakarékosságra való törekvésüket.*

A kereskedelmi szakemberek már tervet is készítettek a többletfuvarról. A cukorgyár képviselői felhívták a vasutasok figyelmét, hogy a naponta közlekedő két fordavonatot lehetőleg nagy, 60 tonnás kocsikból állítsák össze. Ezekből a vagonokból ugyanis könnyebb kirakni a répát az elfaberendezéssel.

Ezután *Bokor László* osztályvezető-helyettes tájékoztatta a szállíttatókat arról, hogy a gyárban dolgozó vasutas személyzet tagjai az idén valamennyien nyugdíjasok lesznek.

(Séra)

A FERENCVÁROSI FELHÍVÁS SZELLEMÉBEN

Jól látják saját tennivalóikat a vasutas szocialista brigádok

Kongresszusi felajánlások a tapolcai körzeti üzemfőnökségnél

Tapolcán a körzeti üzemfőnökség mintegy 180 dolgozójának részvételével zajlott le az a *munkásgyűlés*, amelyen a vasutasok *bejelentették csatlakozásukat a XII. pártkongresszus, valamint a felszabadulás 35. évfordulója tiszteletére országszerte kibontakozó munkaversenyhez.*

A munkásgyűlést *Tompa Károly*, a pártvezetőség titkára nyitotta meg, majd *Körmendy Lajos* üzemfőnök vázolta az idei tervfeladatok, gazdasági célkitűzések teljesítésének eddigi eredményeit és a még hátralevő feladatokat. A gyűlés résztvevői kevés beszédből is értettek, hiszen csakhamar *a szocialista brigádok képviselői, a különböző szolgálati helyek dolgozói vették át a szót, hogy elmondják: milyen tettekkel kívánják köszönteni a közelgő pártkongresszust, illetve a 35. évfordulót.*

Soronkívüli feladatokat is vállalnak

Kocsor Ferenc, a *Zsukov* szocialista brigád vezetője bejelentette, hogy az ő irányításával dolgozó közösség a 32,5 tonnás kocsikihasználási tervet 33,5 tonnára teljesíti. Ezzel — figyelembe véve az év hátralevő időszakában elszállításra váró egymillió tonna árut — 919 vagont takarítanak meg, illetve *egymillió 800 ezer forint többletbevételhez* juttatják a vasutat.

Winkler József a *Helikon* szocialista brigád képviseletében a tehervonatok menettartamának 4 százalékos rövidítését ígérte meg, majd körvonalazta, hogyan kívánják e cél érdekében munkájukat megszervezni és az irányítás hatékonyságát fokozni.

A kocsitakarítók *Dobó Katalin* szocialista brigádja tagjainak elhatározását *Móricz Gyorgyné* ismertette. A lányok, asszonyok többek között felajánlották az úgynevezett *Újcsonka-* és *Borcsonka*-vágányok, valamint az egyik iparvágány, továbbá az 1144-es személyvonat soronkívüli takarítását. A városi kórház gondjaiból is részt vállalnak, így *egy szabadnapjukat áldozzák fel az ottani takarítási munkák elvégzésére.*

A fiókműhely vezetője, *Kovács József* volt a következő felszólaló. A műhelyi kollektíva felajánlását ismertette, amely szerint a mozdonyfordulók gyorsítását segítik elő azáltal, hogy *az M62-es mozdonyok javítását 10 órán belül elvégzik*, azon túlmenően, hogy a futójavítások idejét is minimálisra csökkentik.

Dancs Imre, a *Rákóczi Ferenc* brigád nevében az M62-esek TC-motorjainak soronkívüli cseréjét, továbbá a rendkívüli javítások elvégzésére irányuló *kommunista műszakok* szervezését vállalta.

Mit mutat az árammérő?

A felszólalásokból kitűnt, hogy a dolgozók hosszabb távon mérték fel saját tennivalóikat és lehetőségeiket. *Kiss Jenő*, a forgalmi KISZ-alapszervezet titkára, a *Korvin Ottó* szocialista brigád vezetője például bejelentette, hogy a fiatalok a *karácsonyi* ünnepi forgalom idejére két szerelvényt fognak kitakarítani társadalmi munkában. Ami pedig a Korvin Ottó brigádot illeti: ez a közösség *a villamosenergia-felhasználás 2 százalékos csökkentését vállalja, egyben takarékossági versenyre hívja ki a többi forgalmi brigádot.*

E verseny feltételei közé tartozik, hogy a villamosfelvigyázó bevonásával *a fogyasztásmérőket minden szolgálat befejezése után leolvassák*, hogy a brigádok kellő tájékoztatást kapjanak a fogyasztott áram mennyiségéről, s így mindenki törekedhessen a minél ésszerűbb takarékosságra, illetve gazdaságosságra.

Nemes János energetikus vállalása is kapcsolódott a megnyilvánult takarékossági szándékhoz: *a bázis év azonos időszakához viszonyítva a fajlagos fogyasztás 2 százalékos csökkentésére tett ígéretet.*

Ugyancsak az energia takarékos felhasználásának kérdése vezérelte *Presits Ferenc* motorvezetőt, a vontatási pártalapszervezet titkárát, amikor azt kérte a munkásgyűlésen, hogy *a forgalmi dolgozók szüntessék meg a vonatok indokolatlan feltartóztatását a jelzőknél.* A mozdony-, illetve motorvezetők nevében bejelentette, hogy a helyes utazási technika megválasztásával *az üzemanyag 2 százalékos megtakarítását vállalják.* További megtakarítást tenne lehetővé, ha az állomások forgalmistái előre közölnék a motor- és mozdonyszemélyzettel egy-egy huzamosabb tartózkodás várható idejét, mert a motorok leállítása kiküszöbölhetné a fölösleges fogyasztást.

Uzsabányától Polgárdiig

Belák János, a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja címmel kitüntetett *Bánki Donát* brigád vezetője már a téli forgalomra való felkészülés jegyében sorolta fel a közös vállalásokat. E céloknak rendelik alá a november 7-i *ünnepi műszakot*, és soron kívül — már azt megelőzően — üzembe helyezik a vontatójárművek fűtőkazánjait. *A D3-as javítások gyorsítására 80 óra társadalmi munkát ajánlottak fel.*

A tapolcai munkásgyűlés valamennyi felszólalója hivatkozott a *ferencvárosi* csomópont szocialista brigádjainak felhívására, és hangsúlyozták, hogy *annak szellemében mérték fel saját tennivalóikat.* A gyűlés az üzemfőnökséghez tartozó *Uzsabánya, Keszthely* és *Polgárdi-Ipartelepek* állomás kongresszusi felajánlásainak ismertetésével ért véget. Mindhárom szolgálati hely dolgozóinak vállalása nagymértékben járul hozzá a főnökségre háruló feladatok teljesítéséhez.

(Folytatás a 3. oldalon)

Vasútgépésztechnikus-minősítő tanfolyam indul Szombathelyen

A Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola 1977. szeptemberétől vasútgépész technikusokat képez. A technikus minősítő vizsgára azok jelentkezhetnek, akik a közlekedésgépészeti szakközépiskolák vasútgépész ágazatának nappali, esti vagy levelező tagozatán sikeres érettségi vizsgát tettek, és legalább kétéves gyakorlatuk van a MÁV-nál vontató- és vontatott járművek üzemeltetésében, javításában, gyártásában.

Azoknak, akik a felsorolt munkaterületekhez kapcsolódó szakmunkás végzettséggel és más középfokú képesítő bizonyítvánnyal rendelkeznek (például gimnáziumi érettségi, technikusi oklevél) különbözeti vizsgát kell tenniük a vasútgépész szakközépiskolák *„Vontató járművek"* és *„technológia"* tantárgyakból.

Az iskola a technikusminősítő és a különbözeti vizsgára előkészítő tanfolyamot szervez, amelyek önköltségesek, de ezt a munkáltató átvállalhatja.

Vidéki hallgatóknak a szombathelyi igazgatóság szállítást biztosít.

Az állami technikusminősítő vizsgára előkészítő tanfolyamok januárban kezdődnek. Akiknek különbözeti vizsgát kell tenniük, jelentkezési lapjaikat szeptember 15-ig küldjék el az iskolába.

A hallgatókat megillető kedvezményeket a MÁV Hivatalos Lap 1977. évi 32. száma tartalmazza. *Részletes tájékoztatást az iskola vezetősége ad.*

Cím: *Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola 9700 Szombathely, Hadnagy u. 1. Telefon: 12—362.*

Segítettek a brigádok

A budapesti vasútigazgatóság munkaügyi- és szociális ellátási osztálya két évvel ezelőtt levelet kapott özvegy *Tuka Jánosnétól*, akinek mozdonyvezető volt a férje. Az idős néni már jóval túl a nyolcvanon, egyedül él Pestújhelyen, és segítséget kért lakása felújításához.

A hír eljutott a menetkedvezményi csoport 16 tagú Béke szocialista brigádjához is. A brigád tagjai gyakran meglátogatták az idős asszonyt, pénzt gyűjtöttek neki.

Kapcsolatot teremtett a forgalmi osztályon dolgozó, ugyancsak Béke nevet viselő szocialista brigáddal, és mintegy húszan nekiláttak a vasutas özvegy lakásának felújításához. A nők takarítottak, a férfiak festettek. Három nap sem telt el, s újjávarázsolták *Tuka* néni lakását. **(s)**

Szombathelyi igazgatóság

Tíz év alatt 56 millió forint kamatmentes kölcsön lakásépítésre

A szombathelyi vasútigazgatóság első emeletének egyik kis szobájában intézik a lakásügyeket. *Varga István*, lakásügyi ügyintéző öt esztendeje foglalkozik ezzel.

— Igazgatóságunk 1400 szolgálati és vállalati bérlakással rendelkezik — mondja. — *Évente átlag kétszáz lakásüggyel foglalkozunk.* 1974-ben 26 szobát kaptunk Szombathelyen, a fiatal házasok otthonában. Itt öt évig a fiatal vasutascsalád vagy -férj házastársával annyit tud takarékoskodni, hogy utána befizethet egy lakásra.

A legtöbb munkát a vállalati kamatmentes kölcsönök odaítélése jelenti. Ennek keretében támogatják a vasutasok családiház-építkezéseit és a társas lakások vásárlását.

— Kamatmentes kölcsönöket 1969-től adnak — folytatja. — *Tíz év alatt 1039 vasutasnak összesen 56 millió forintot juttattunk.* Az első évben csak másfél millió forintot fizethettünk 22 dolgozónknak. *Öt esztendeje 2 millió 100 ezer forinttal 53 vasutas lakásgondját enyhítettük. Tavaly 232 MÁV-alkalmazottnak több mint 13 millió forint jutott az otthonteremtésre.* A lakásvásárlások, építkezések segítése nem szociális jellegű munka. A lakásgazdálkodás a vasúton üzemi érdekeket szolgál.

Az elmúlt tíz esztendőben az otthonok 85 százalékát fizikai dolgozók vásárolták meg. Az összes hozzájárulás hetven százalékát a harminc éven aluliaknak juttatták.

— Az idén 8 millió forintból kell fedezni a helyi tanácsok részére folyósítandó, lakásonkénti 30 ezer forintos vevőkiválasztási jog díját. A szombathelyi városi tanácsnak a fenti összegből erre a célra 1,9 millió forintot kell átutalnunk. Növeli gondjainkat, hogy Nyugat-Dunántúl több helységét kapcsolták be a közelmúltban a munkáslakás-akcióba. *Több lett az igénylő.*

A családi házak és szövetkezeti lakások építéseinél közös összefogással, szocialista brigádok segítségével lényegesen csökkenteni lehet a beruházások költségeit. A szombathelyi területen is van erre több példa.

Sz. Jakab István

A Keleti vontatási főnökségen a villanymozdonyokat egyenirányító diagnosztikai készülékkel vizsgálják. Segítségével több szerelőcsoport is dolgozhat egyidőben a gépen, mert azt nem kell feszültség alá helyezni. A berendezést Czippán László vezetőmérnök tervei alapján Czeglédi Márton csoportvezető készítette. Képünkön egy villanymozdonyt vizsgál a hasznos műszer segítségével (Óvári Árpád felvétele)

25 ÉV UTÁN

Tisztképzősök találkozója

A MÁV Tisztképző Intézet 1952/54. oktatási évben végzett hallgatói 1979. október 20-án, szombaton 11 órakor az intézet (Budapest, VIII., Luther utca 3. sz.) nagytermében tartják a 25. évi találkozójukat.

A szervező bizottság a találkozóra meghívja a volt tanárokat, nevelőtiszteket és hallgatókat. A meghívókat az igazgatósági felelősök juttatják el a tanfolyamtársaknak.

A találkozóra minden évfolyamtársat szeretettel vár a szervező bizottság.

SZAKSZERVEZETI OKTATÁS, KÉPZÉS

Ahogy a mindennapi gyakorlat kívánja...

Az elnökség útmutatásával folytatódik a koordináló munka

Nem kis felelősség hárul napjainkban se azokra, akik a szakszervezeti nevelőmunka, az agitáció és a propaganda területén tevékenykednek. A szakszervezeti tömegpolitikai oktatás és a tisztségviselők képzése a nevelő munka egyik fő része. Több ezren végzik ezt a fontos és sokszor áldozatokkal is járó munkát. Az ő tevékenységükről és az azt koordináló apparátus munkájáról tárgyalt legutóbb szakszervezetünk elnöksége.

Javultak a feltételek

A testület többek között megállapította, hogy a tömegpolitikai oktatásban és a tisztségviselői képzésben *jól érzékelhető fejlődés ment végbe. Javultak az oktatás tárgyi és személyi feltételei. A tagság és a tisztségviselők ismeretei bővültek, elméleti és gyakorlati segítséget kaptak a mozgalmi teendők elvégzéséhez.*

A tömegpolitikai oktatásban közel 43 ezer vasutas vesz részt. A foglalkozásokon a megjelenés 80—85 százalékos. A szemináriumokat általában *munkaidő után* tartják, ahol lehet váltási időben, a szakmai oktatás napján, *a helyi sajátosságokhoz alkalmazkodva.*

A foglalkozásokra általában a véleményeket bátran megfogalmazó politikai légkör a jellemző. Ebben *jelentős szerepük van a propagandistáknak, akik* — a növekvő követelményekhez igazodva — *egyre tartalmasabban, jobb felkészültséggel végzik munkájukat.*

A korábbi négy tanfolyamtípus helyett tavaly kettő indult, és az idén már csak a *„Társadalmunk kérdései"* tanfolyam I. és II. évfolyamán folyik majd oktatás. A most induló oktatási évben *minden hallgatót az I. évfolyamra kell beosztani.* Kivételek azok, akik ennek az anyagát már tanulták. Pontosan meghatározott tematika alapján állami, társadalmi, gazdaságpolitikai és ideológiai alapismereteket oktatnak.

Erre épül a II. évfolyam, ahol a témák szakszervezeti vetületének, kapcsolatrendszerének megismerésére, megvitatására kerül sor. A felkészülést, a témák feldolgozását a hallgatók és a propagandisták részére készített azonos tartalmú tananyag segíti. A tapasztalatok szerint eddig, sajnos, csak a hallgatók kisebb részével sikerült megértetni, hogy *a foglalkozásokra a tankönyv alapján készüljenek.* Sokan bírálták a tankönyvek tartalmát is, amelyek (a vélemények szerint) nem olvasmányosak.

Káderek képzése

A káderek és tisztségviselők képzése több fórumon zajlik. A különböző *felsőfokú oktatási intézményekben* több mint 40 hallgató készül arra, hogy alaposabb elméleti ismereteket szerezzen. Sok hallgatót küldünk az SZMT-k által rendezett tanfolyamokra is.

Az alapszervezetekben továbbra is a bizalmiak és bizalmi-helyettesek, a testületi tagok és a szocialista brigádvezetők részére szervezünk tanfolyamokat. A foglalkozásokon az üzemi demokrácia témáin kívül egyre inkább a termeléssel, a gazdálkodással összefüggő kérdések kerülnek előtérbe.

Szakszervezetünk balatonkeresei oktatási központja beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Ott kitűnőek a tisztségviselők képzésének a feltételei. A vasút jól ismert munkaerőgondjai azonban nehezítették a szervezést. A beiskolázott 1730 hallgatóból 1579 (91 százalék) jelent meg a tanfolyamokon.

A tanfolyamokon jó képességű, kiválóan képzett előadók működnek közre. Népszerűek a *kiscsoportos foglalkozások* is. Azokon lehetőség nyílik a témák sokoldalú megbeszélésére, elemzésére. Nemcsak a hallgatók, hanem az előadók, a téma szakemberei is gyarapíthatják itt a gyakorlati tapasztalatokat. A jövőben több előadó segíti majd az oktatást. *Bevonjuk a tb-k munkabizottságainak vezetőit, és tovább mélyítjük a Veszprém megyei SZMT-vel kialakított eddigi kapcsolatot.*

Alapszervezeti tennivalók

A tervek szerint a jövőben a 3—4 hetes alapképző tanfolyamok kerülnek előtérbe. Ezáltal ritkábban kell a dolgozókat a termelésből kivonni, és alaposabb, igényesebb képzésben részesülhetnek.

A rövidesen megkezdődő oktatási évben arra törekszünk, hogy a tananyagok témáinak feldolgozásával még jobban érvényesítsük a szakszervezet tömegbefolyását, elősegítsük az előttünk álló népgazdasági, vasúti feladatok eredményesebb végrehajtását. E célkitűzések megvalósítása *hatékonyabb munkát követel az oktatás irányítóitól, szervezőitől, a propagandistáktól és a hallgatóktól egyaránt.*

A propagandisták kiválasztása, felkészítése, munkájuk folyamatos segítése *az alapszervezetek kötelessége.* Arról sem szabad megfeledkezni, hogy a propagandisták felelősségteljes munkájukért *nagyobb erdkölcsi és anyagi megbecsülésben részesüljenek.*

A tömegpolitikai oktatás tanfolyamait október 15. és május 15. között havonta egy alkalommal rendezik. Alkalmat kell teremteni arra, hogy a tanfolyamokon *részt tudjanak venni az utazó szolgálat tagjai, a bejárók és a munkásszállásokon, lakókocsikban lakó dolgozók is.*

A tanulócsoportok szervezésekor törekedni kell arra, hogy a fiatalok, a nők, a szocialista brigádtagok, a munkások és a műszakiak *önálló tanfolyami csoportokat alkothassanak.*

Lehet-e levelezőn?

A tisztségviselők részére az idén több lesz a továbbképző tanfolyam. *Záhonyban, Celldömölkön és Budapesten kísérleti jelleggel levelező oktatást is rendezünk olyan hallgatók részére, akiknek nehéz lenne a bentlakásos tanfolyamokon való részvétel.*

A balatonkenesei oktatási központ idei programját már a kongresszusi előkészületek jegyében határoztuk meg. A tanfolyamokon természetesen nemcsak az ismeretek egyszerű közvetítésére törekszünk, hanem arra is, hogy az oktatásban résztvevők a mindennapi munkában hasznosítható ismereteket szerezzenek.

Dr. Balázs Ákos

SEGÍT TÁJÉKOZÓDNI

a Heti Világgazdaság

Június elején új lap jelent meg az újságárusok standján, a *Heti Világgazdaság.* Születését nem kísérte reklámhadjárat, színeket mellőző címlapja nem harsogta túl a magazinok sokaságát. Mégis, *rövid idő alatt keresett újsággá vált:* a csütörtöki megjelenését követően gyorsan elfogy.

Hasznos az új *Heti Világgazdaság* a szakszervezetek felelős tisztségviselőinek szempontjából is, akiknek vállalati, üzemi környezetükben kell fontos kérdésekben dönteni, állást foglalni, *mindig jól tájékozottan és felkészülten.* A Heti Világgazdaság 32 oldalán a magyar és a nemzetközi gazdaság fókuszába állított elvi szempontok mellett a világpolitika gazdasági rezdülései és a magyar gazdaság időszerű problémái tükröződnek.

A nemzetközi sajtóból hétről hétre bőséges tallózást közöl, amely nemcsak sokféle hírnek, de sokféle nézetnek, álláspontnak is teret biztosít.

Szerencsés szerkesztési elképzelés, hogy a lapban helyet kapnak azok a nyilatkozatok, amelyekben a világ és a hazai gazdaság számottevő személyiségei vallanak aktuális témákról, a gazdaság mai gondjairól, jövőbeli perspektíváiról.

AZ ÚJÍTÁSOK IDEI MÉRLEGE:

Négyezer javaslat, 45 milliós megtakarítás

Még nem elég szoros az újító- és a brigádmozgalom közötti kapcsolat

A vasutas újítók eddigi munkájukkal hatékonyan segítették a vasút műszaki fejlesztését, a gazdaságosabb szállítást és a szolgáltatást, a forgalombiztonságot. Kedvező feltételeket teremtettek a vasúti pályák, járművek és berendezések fejlesztéséhez, a korszerűbb karbantartási és javítási technológiák kialakításához, valamint a biztonságosabb munkához.

Az üzemek és főnökségek nagy része az elmúlt félévben is rendezett újítási *ötletpályázati hónapokat.* Ezek sikerére jellemző, hogy az elbírálható ötletek száma meghaladta a kétszázat. Ebből 92-t díjaztak 100-tól 500 forintig terjedő összeggel.

Az első félévben a MÁV-nál négyezer újítási javaslat született.

2870 újítást hasznosítottak, 138-cal többet, mint az elmúlt év hasonló időszakában. Az újításokból és találmányokból származó megtakarítás majdnem 45 millió forint. *Az újítóknak és feltalálóknak hárommillió 600 ezer forintot fizettek ki.*

Az újítómozgalom fejlődését eredményesen segítették a Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete által közösen meghirdetett újítási versenyek, illetve újítási hónapok. Tavaly a KPM területén indított újítási versenyben a MÁV harmadik helyezést ért el.

A statisztikai adatok is bizonyítják, hogy az elmúlt félévben

növekedett az elfogadott, illetve a hasznosított újítások száma.

A jó eredmény többek között annak köszönhető, hogy a főnökségek (együttműködve a szakszervezettel) rendszeresebbé tették az újítási tanácskozásokat, amelyeken főnökségi, szakszolgálati és területi szinteken vitatták meg a tennivalókat. Több vasúti csomóponton *újítóklubot* hoztak létre. Az érdeklődők ott megismerhetik az újítási rendeleteket, műszaki és jogi tanácsokat kapnak.

Az elmúlt évben a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság is vizsgálta a vasút újítómozgalmának helyzetét, fejlesztésének lehetőségeit. A vizsgálat megállapítása szerint

a vasúti újítási szabályzatot a dolgozók húsz-harminc százaléka nem ismeri.

Az újítási feladattervek tartalma, az abban megfogalmazott műszaki-gazdasági célkitűzések 30 százaléka nem volt közérthető, sőt az is előfordult, hogy az újítási feladatterveket nem ismertették az újítókkal. A rossz propaganda következménye, hogy 1977-ben a feladattervnek csak a 19 százaléka valósult meg. Jó példaként lehet viszont említeni a szombathelyi járműjavítót és a vontatási főnökséget. Ezeken a szolgálati helyeken minden évben megtervezik az újítással elérhető normaóra-megtakarítást is. Sajnos, keveset fejlődött a *„Dolgozz hibátlanul"* munkamódszer, az újítók és a szocialista brigádmozgalom közötti kapcsolat. Gyakoriak még az újítási javaslatok körülményes elbírálása miatti panaszok is.

Az újítások 20 százalékát eredményszámítás alapján díjazták.

Ez azt bizonyítja, hogy a pénzügyi-gazdasági szemlélet háttérbe szorul a műszakival szemben.

Sok szolgálati helyen még mindig csak annyit tesznek a mozgalomért, mint amennyit a rendelet, illetve a szabályzat előír. Van ugyan újítási ügyekkel megbízott személy, aki formailag intézi az újítási ügyeket, betartja az ügyrendi előírásokat, elvégzi az adminisztrációt. Ez azonban *nem elég az újítási mozgalom fejlesztéséhez.* Többet kellene törődni a mozgalom propagálásával. Kevés az önálló munkakörben foglalkoztatott újítási ügyintéző is.

Dr. Gyóni Béla

Útkeresés – buktatókkal

Őszintén a pécsi területi művelődési bizottság munkájáról

A tizenhárom tagú *területi művelődési bizottság* az elmúlt év márciusában alakult *Pécsett.* A két társelnök: *Halmay Árpád* tb-titkár és *dr. Szabó Tibor* vasútigazgató lett. A TMB alapvető feladatának a pécsi vasútigazgatóság 12 csomóponti üzemi művelődési bizottságának megalakítását, s a komplex művelődési célok kidolgozását, gyakorlati megvalósítását tekinti. A TMB megalakulása óta eltelt időszak eredményeiről beszélgettünk *Halmay Árpáddal,* a pécsi területi bizottság titkárával.

Ötezer ingázó

— A MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete közösen kidolgozott irányelvei alapján láttunk munkához — kezdi a beszélgetést Halmay Árpád. — Több mint 14 ezer vasutas dolgozó kulturális életének irányításáról van szó. Koordinatív tevékenységünk hatékonyságának javítására a TMB tagjai közül hatot patronálási feladatokkal bíztunk meg, s számba vettük a bizottság munkáját befolyásoló személyi és tárgyi feltételeket is. Az üzemi művelődési bizottságok terveikben alkalmazkodtak a közművelődés, közoktatás, szakoktatás és továbbképzés helyi igényeihez és lehetőségeihez. *A 12 csomóponti művelődési bizottság területén mintegy ötezer vasutas naponta ingázik munkahelyére.* A vasútigazgatóság területén dolgozók közül 3 ezer 600 munkás nem rendelkezik általános iskolai végzettséggel.

— Mi a véleménye az eddig végzett munkáról?

— Csomóponti üzemi művelődési bizottságainknak még nincs elég tapasztalata, s *munkájukra az útkeresés jellemző.* Az is igaz, hogy ebben sok még a buktató.

— A vasútigazgatóság területén hol a legeredményesebb a kulturális élet?

— Első helyen a *nagykanizsai és dunaújvárosi* csomóponti művelődési bizottságot kell említenem. Szerencsésen ötvöződött Nagykanizsán a vezetőség, amely szellemi mozgatója a helyi kulturális életnek. Ebben fontos szerepe van a MÁV Kodály Zoltán Művelődési Házzal kialakított tartalmas kapcsolatainknak. Nagykanizsán az amatőr szobrászok, festők, fafaragók kiállítását a vasutasok kedvezően fogadták. *Jó az együttműködésük a városi művelődési intézményekkel is.* A pécsi csomóponton a vasutas klubkönyvtár és szakköreinek tevékenységét emelném ki. Kezdeményezésükre rendeztük meg a vasutas szülők gyermekeinek rajzpályázatát. Ugyancsak a gyermekév tiszteletére rendezik ősszel az amatőr fotósok kiállítását.

Előkerült filmvetítők

— Jó úton halad a helyi zenekedvelők klubja is — folytatja — akik kapcsolatban vannak a pécsi Tanárképző Főiskola közművelődési tagozatával. Sikeres volt *Oláh Erzsébet* cigány származású, komlói amatőr vasutasfestő pécsi tárlata. A pécsi csomópont művelődési bizottsága kezdeményezésére egyre több helyen kerülnek elő a korábban használaton kívüli filmvetítők, diavetítők, s egy-egy úti beszámolóhoz adnak hasznos technikai segítséget. *A barcsi, bátaszéki, fonyódi, siófoki művelődési bizottságok is előreléptek munkájukban.* Siófokon például a *Fodor András* költő által patronált *Kék Balaton* szocialista brigád szavalóversenyre hívta a testvérbrigádokat. E verseny győztese *Katona Zoltán,* a sárbogárdi csomópont dolgozója lett. És említhetjük a kaposvári *vasutasbált,* amelynek célja az volt, hogy a szórakoztató rendezvények révén is közelebb kerüljünk a közönséghez. Az említett csomópontokon a legfontosabb művelődési feladatok kerültek előtérbe.

Vannak üzemi bizottságaink, ahol szegényesek az elképzelések. Többet várunk a dombóvári, kaposvári, szekszárdi, sárbogárdi művelődési bizottságoktól. *Ezeken a helyeken különösen sok vasutast kellene bevonni az akciókba.* Klubjaink többségének színvonalát emelni kell. Nem a nagykanizsai modellezőklubra gondolok itt elsősorban, hanem az ifjúsági klubokra. Igaz, ezen a területen *minden apró előrelépést sikerként kell elismernünk,* de ott van például a *bátaszéki ifjúsági klub,* amelynek munkája az elmúlt évihez képest is visszaesett. Területi művelődési bizottságunk a helyi könyvtárral kibővített kapcsolatai révén próbál a bátaszékiek gondján enyhíteni, s a vezetői példamutatást erősíteni. Hasonló gondok vannak a szocialista brigádklubokkal is.

Ígérgető írók

— Melyek a legkedveltebb rendezvények a vasutasok körében?

— Kedvező tapasztalatokat gyűjtöttünk a díszítőművészeti kertbarátköri és kézimunka kiállításokon. *Kedveltek a barcsi háromtagú vasutas citerazenekar programjai, és a bátaszéki kézimunkaszakkörről is ugyanezek mondhatók el.* Pécsett, Kaposvárott a színházi és zenei programok közművelő hatása jelentős, de a lehetőségeket korántsem használják ki dolgozóink. *Több helyen eredményesek az író-olvasó találkozók,* de meg kell jegyezni, hogy alaptalan indokokra hivatkozva *az írók* — ígéretük ellenére — *nem mindig tesznek eleget a meghívásnak. Legutóbb Kaposvárott maradt el hasonló okokból a rendezvény.* Nagykanizsán sikeres volt az *ukrán tárlat,* dunaújvárosban az MHSZ lőverseny, Pécsett pedig *21 névadót rendeztek.* Jól érvényesül koordinatív szerepük a szakmai tanfolyamok szervezésében. A Közlekedési Tudományos Egyesület, a METESZ továbbképző tanfolyamain részben a technikai kényszerűség miatt is *nőtt a résztvevők száma. Pécsett, Fonyódon, Nagykanizsán, Magyarsólyon, Murakeresztúron pedig sikeresek a szerb-horvát és német nyelvtanfolyamok.*

— Hogyan segítik a munkásszállókon a lakókocsikban élők kulturális igényeinek felkeltését?

— Területünkön viszonylag kevés a lakókocsiban élők száma, munkásszállónk pedig Dombóvárott van. Sok viszont a naponta ingázók száma, akik a legtöbbször *passzív szemlélői rendezvényeinknek.* Hiába a vonzó programok, amikor jön a vonat, vagy indul a busz, nehéz őket maradásra bírni.

— Hogyan segítik az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők oktatását?

— Művelődési bizottságaink kezdetben az oktatáscentrikusság hibájába estek. *Több mint 3,5 ezer dolgozonknak hiányzik az általános iskolai végzettsége.* Ennek érdekében több csomóponton eredményes akció indult az általános iskola elvégzésére. Legutóbb a bátaszékieknek volt sikeres akciójuk, az idén azonban sehol se tudtunk kihelyezett tagozatot indítani. Jóllehet, az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők közül mintegy kétezren koruk miatt nem vehetők figyelembe az oktatásnál, de sok a 30 éven aluliak száma is. *Gondot okoz az is, hogy sokan nem érzik szükségét az önművelődésnek.* Az oktatás szervezettebbé tételét az ingázás, az építési és a pályafenntartási főnökségek objektív körülményei is akadályozzák. Sok helyen csak a termelési és a tervfeladatokat helyezik előtérbe, a szocialista brigádok kulturális és oktatási vállalásai csak brossúra szövegek maradnak.

Szerény, de reális célok

— Sokan azt mondják, hogy a párt, a KISZ, a szakszervezeti bizottságok és a személyzeti osztályon kívül ugyanarról a munkáról a művelődési bizottságok is beszámolnak? Mi erről a véleménye?

— A művelődési bizottságok funkciója nem az, hogy szervezzék a rendezvényeket, hanem a szervezetek és művelődési intézmények közti művelődési munkát koordinálják és segítsék.

— Az idei munkatervben a múlt évinél szerényebb célokat rögzítettek, kevesebb konkrétummal. Nem voltak túl óvatosak?

— Régi igazság, hogy minden terv annyit ér, amennyit megvalósítanak belőle. Nem akarunk olyat vállalni, ami lehetőségünket, tehetségünket meghaladja, de *amit leírtunk, azt minden formalitást mellőzve szeretnénk a gyakorlatban is megvalósítani.*

Orosz Károly

Megmozdulnak-e a hegyek?

Takarékossági törekvések gondokkal a ferencvárosi vontatási főnökségnél

— Itt, a ferencvárosi vontatásnál most olyan gárda van, amellyel hegyeket lehetne mozdítani... ha minden feltétel adott lenne.

Szepesi József mozdonyvezető, az utazó személyzet párttitkára vélekedik így, s a körülötte ülő munkatársai — *Peszticz György, Laki József* és *Méhes Károly* — egyetértően bólogatnak. Arra is, hogy: *lehetne*, s arra is, hogy: *feltételek* kellenének hozzá. De hát ott a feltételes mód, s a hegyek elmozdítása helyett egyelőre az is örvendetes, ha az áruk zökkenőmentes továbbítására képesek, ha javul a mozdonyok teljesítménye, ha csökken az üzemanyag-fogyasztás.

Ma még jobbára ki-ki a maga nézőpontjából ítél, s elsődlegesen a mások okozta akadályokat észleli, de egyre több az önkritikus hang is. Keresik a hatékonyabb, gazdaságosabb munka mikéntjét.

Kopogtat a mozdonyvezető

— Most már bekopog hozzám az a mozdonyvezető is, aki tizenkét óra alatt alig tíztizenöt kilométert utazott: *főnök, hol itt a gazdaságosság?!* — mondja *Horváth Lajos*, a ferencvárosi vontatási főnökség vezetője. (A legfiatalabb főnökök egyike: 31 esztendős, az idén januárban nevezték ki posztjára). Rögvest hozzáteszi: nem szereti az egyedi példákat, mert azok — némi rosszindulat esetén — alkalmasak az általánosításra. A Fradiban, részint a körvasút sajátos adottságai miatt, tíz M62-es dízel végez átállítást és lát el körvasúti szolgálatot; megesik, hogy Kelenföldről áthoznak egy szerelvényt, majd átmennek Pestről Budára és eltelt a tizenkét óra.

— Havi átlagban azért így is kijön a két-három ezer kilométer, de hol van e tíz mozdony teljesítménye a tehervonatokat vontatók tíz-tizenkét ezer, vagy a személyvonatok tizenöt-húsz ezer kilométerétől? Ráadásul *ezeken a mozdonyokon dolgoznak a legjobb vezetők*, az ötven év körüliek, akik szükség esetén *„bevethetők"* bármelyik fővonalra... Végső fokon a fajlagos teljesítményi mutatóink emiatt alacsonyabbak, mint a vidéki vontatási főnökségeknél, jóllehet, 1972 óta folyamatos a javulás.

Beszédes adatok

Jegyzem a számokat, amelyek önmagukért beszélnek. *A főnökség évi teljesítménye 25—26 millió százelegytonna-kilométer;* 6,2—6,5 millió mozdonykilométer; 280—290 ezer tolatási óra. Ehhez *felhasználnak 18 millió kilogramm gázolajat és 13 millió kilowattóra villamosáramot* (87 millió 700 ezer forint a költsége ennek), s elfogy 285 ezer kiló motorolaj is. Az évi üzemeltetési költségük 172 millió forint. Ha csupán egyszázalékos megtakarítást érnek el — és ez viszonylag könnyen elérhető —, már 1 millió 720 ezer forinttal kevesebbet költöttek.

Sok kicsi sokra megy — tartja a mondás; halljuk hát ismét a mozdonyvezetőket és a motorszerelőket:

Peszticz György: — A forgalmi és a jelzési utasítások maradéktalan betartása az üzemanyag-megtakarítást is segítené. Például, ha az előjelzőt indokolatlanul nem kezelik, előbb hirtelen fékezni kell, majd ha látjuk, hogy mehetünk, ismét gyorsítunk. *Egyegy fölös fékezéssel 60—80 kiló üzemanyagot pazarlunk el. A körvasúton és a kelebiai vonalon nem ritkaság ez.*

Szepesi József: — Soroksári út, Soroksár, Dunaharaszti, de leginkább Taksony állomás jellemzője, hogy nem kezelik az előjelzőt...

Laki József: — Én már jártam úgy is, hogy az összes állomás előtt le kellett lassítani, majd újra felgyorsítani a szerelvényt. Aligha túlzás, hogy legalább ezer kiló üzemanyagot pocsékoltam el emiatt.

Anyaghiány: pazarlás

Magyar András motorszerelő: — *A legnagyobb pazarlás az anyaghiány.* Amikor két-három M63-as áll a „dögsoron", kényszerből egyikből a másikba szereljük át a még jó — és a raktárban éppen hiányzó — alkatrészeket. *Rengeteg munkaóra megy így veszendőbe...* Aztán olyan mozdonyvezető is van, aki ha végez a szolgálattal, nem jelzi, hogy milyen hibát észlelt a mozdonyán: *jöjjön rá a szerelő!* Pedig ha papíron tájékoztatna, hogy mire számítsunk, odakészítenénk az anyagot meg a szerszámot, s rövidebb volna a javítási idő. Ráadásul a vezérlési hiba csak menet közben bukik ki.

Kuti Mihály motorszerelő: — Némelyik mozdonyvezetőt talán gyóntatni kellene! De azt se dicsérhetem, aki közvetlenül az indulás előtt kéri számon rajtunk: miért nem vettük észre ezt vagy azt a hibát...

Mindez alátámasztja *Horváth Lajos* vontatási főnök, és legközvetlenebb munkatársai — *Csiba József* és *Turjánszky László* vezető mérnökök — véleményét: amíg két-három esztendeje csak a munkahelyi vezetők hangoztatták a takarékosság fontosságát, *most már a személyzet teszi szóvá a lazaságokat.* És előrelépés az is: nemcsak a ferencvárosi csomópont régi és új vezetői értenek szót egymással, hanem a különböző szakszolgálati ágakhoz tartozó brigádok is keresik a kapcsolatokat. Több kollektíva hozakodott elő azzal, hogy komplex brigádot alakítanának, vagy szerződést kötnének egymás vállalásai végrehajtásának segítésére. Akik így gondolkodnak, nem mutogatnak egymásra többé (nem véletlen, hogy éppen a ferencvárosiak kezdeményezték a vasútnál a kongresszusi és a felszabadulási munkaversenyt).

Fordult a kocka

Bár takarékossági program az idén is készült, az első negyedévben még nem bizonyult elég hatékonynak a végrehajtás, sőt: *a tervezettnél több gázolajat fogyasztottak.* A második évnegyedben már fordult a kocka: megtakarítást értek el, s a korábbi hiány, meg az azt követő többlet kiegyenlítette egymást.

Ám lássuk tovább: hol, mit, miként lehet megtakarítani?

— Ha a mozdonyt színültig feltöltik üzemanyaggal, az olaj a pálya legelső ívénél kicsordul. Negyven-ötven kilónyi is kárba vész így a „túlfolyón" — említi *Horváth Lajos.* — Immár előírás, hogy a tartály meddig tölthető fel; ennek betartása egyaránt múlik a mozdony vezetőjén és a szertár kutasán. Ha figyelembe vesszük, hogy a tolató mozdonyok másodnaponként, a vonaliak pedig mindennap tankolnak, csupán ily módon *naponta kétezerkilónyi gázolaj megmenthető.* Persze, eddig sem volt törvényszerű a túlfolyás... de hát embere válogatta. Akkor is fogy az üzemanyag, ha a mozdony az állomáson vagy a jelzőknél ácsorog. Egy M62-es járó motorral, álló helyzetben óránként harminckilónyi olajat használ el fölöslegesen. Félórányi időtartamra nem érdemes leállítani a motort, de mert a vezető nem tudja, hogy mikor kap szabad jelzést, megesik, hogy négy-öt órát is vesztegel, miközben akár százötven kiló olajat is elpocsékol.

Valaha — amikor még volt szénprémium — a jó mozdonyvezető nem indult útnak rossz fűtővel. *De volt olyan „fakezű"-nek nevezett masiniszta is, aki mellől leszálltak a fűtők, mondván: nem győzik rakni a szenet, oly nagy a fogyasztás.* Napjainkban, amikor csupán a vezető áll a vezérállásban, nincs ilyen visszajelzés (s mitagadás: *a felenlegi gázolaj-, illetve villamosenergia-megtakarítási prémium nem ösztönöz eléggé).* Előadódik, hogy a Budapest—Kelebia közötti 162 kilométeres távon ugyanazt a vonatot az egyik vezető négyszáz kilogrammal több gázolajjal viszi el, mint a másik. Akár a közutakon, *a sínpályákon is vannak hívei a „sportos vezetés"-nek,* akik szinte kilőnek az állomásról. (Egyiküket társai *„repülő bombázó"*-nak nevezték, a forgalmisták többsége viszont szerette, mert hamar tolatott. Addig „bombázott", amíg olyan balesetet okozott, amiért el kellett bocsátani.)

Szepesi József: — A mozdonyvezető hosszú-hosszú évek alatt ismeri meg igazán szakmája fortélyait. Ahhoz, hogy valaki takarékosan vigye a vonatot, nemcsak a mozdonyát kell ismernie, hanem a vonalat is. Jó tudnia, hogy mikor leit a pálya, milyen a szerelvény mozgási stílusa, vagyis ne akkor húzasson, amjkor futtatni kell.

Ki mit tehet?

Aligha örvendetes: *a kerékeszterga és az emelőcsoport egy hónapja éjjel-nappal dolgozik — oly sok a sérült abroncs.* A szakember tudja ennek okát: *hanyagul végezték el a fékpróbát, és emiatt szorul a féktuskó.* A kár háromszoros: kopik-tönkremegy az abroncs, a kocsit ki kell vonni a forgalomból, s természetesen üzemanyagból is több fogy az indokoltnál. (Nem utolsó szempont: a féktuskó szorulása akár tüzet is okozhat!) Ám a vezető mérnökök utalnak az adagolóberendezés megfelelő beállítására is. A beállítást rendszeresen ellenőrzik... de ha nem tudják kicserélni a használt dugattyúgyűrűt, *a kenőolaj-fogyasztás az előírt kétszeresére-négyszeresére is megugorhat...*

Nyilvánvaló: mindenki csak annyit tehet, amennyire képes. A pazarlás országos mérvű — vannak „objektív" és „szubjektív" okai is —, de csak akkor száműzhető országosan, ha ki-ki a maga területén vet számot a lehetőségekkel és próbál rendet teremteni. A ferencvárosi vontatásnál — és nemcsak ott — a dolgozók többsége átérzi a takarékosság oszthatatlan felelősségét. Eredményekről is beszámolhatnak. De fiaskókról is.

Nemcsak rajtuk múlik, hogy mennyire jutnak. De a lényeg, hogy felismerték: rajtuk is múlik...

Földes Tamás

Éva, a vonatvezető

Száva Éva vonatvezető. Tíz éve *Békéscsaba* állomás a munkahelye. Kocsifelíróként *Sarkadon* ismerte meg a vasutat. Előtte a tszben dolgozott Méhkeréken.

— *Családi okok miatt jöttem a vasúthoz* — mondja. — *Nem bántam meg. Nagyon szeretem ezt a munkát.*

Pedig nehéz szolgálat, sokat van távol otthonról. *Méhkeréken lakik.* Ez három és fél óra utazást jelent naponta. A kezdet nem volt könnyű. Neki a nyelvi nehézségeket is át kellett hidalnia.

— *Az anyanyelvem román, otthon is román iskolába jártam. A faluban úgyszólván mindenki románul beszél. Alig tudtam magyarul, amikor az első tanfolyamra beosztottak. De még a másodikon is nehéz helyzetben voltam. A szakmával együtt tanultam meg a magyar nyelvet.* Nagy szorgalom és akarat kellett hozzá.

Előbb jegyvizsgáló lett, majd hamarosan vonatvezető. Akkor még sok kalauz volt. A 12 nőből már csak egyedül van.

— *A nők általában a családtól való sok távollét miatt hagyják el a vasutat. De aki megszerette ezt a hivatást, nem tud megválni tőle.* Én az édesanyámmal élek együtt. Szokták is mondani, ha megkérnek, hogy ugorjak be más helyett: *„téged úgysem vár a férjed és a gyerek"* Mindig elvállalom, pedig nekem is van elég otthoni tennivalóm. *Nemrég építkeztünk. Ma jóval nehezebb a szolgálat, mint amikor kezdtem. Kevesebb a vonatok személyzete, s nekem szinte állandóan segítenem kell a jegyvizsgálónak. Egy-egy hosszabb úton eléggé kifáradunk. Nem megyünk már a Keletiből se moziba, vagy várost nézni, hanem pihenünk, ha van pár óránk...*

Vass Márta

A XII. PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE

Készülődés a szolgálati helyeken

(Folytatás az 1. oldalról)

A vasutas szocialista brigádok, KISZ-alapszervezetek, szolgálati helyek, csomópontok — akárcsak a tapolcai üzemfőnökségnél — egységesen csatlakoztak a központi felhíváshoz. A dolgozók rögyűléseken, termelési tanácskozásokon, munkásgyűléseken és műszaki konferenciákon mondták el véleményüket és tették meg felajánlásaikat. Mindebből arra is következtethetünk, hogy *a szakszervezeti bizottságok Záhonytól Szombathelyig valamennyi vasúti szolgálati helyen jól irányították a figyelmet a legfontosabb feladatokra, közös gondjaink megoldásának fontosságára.*

Miskolcon például a dolgozók a kocsiforduló idők, a menetrendszerűség, a vontató járművek kihasználtságának javításán túl nemcsak a szállítási feladatok túlteljesítését, hanem a vágányzárak csökkentését, a felújított vágánykilométerek növelését is vállalták.

A miskolci pályafenntartási főnökség dolgozói az egyik vállalást már teljesítették is:

6 vágánykitérőt a határidő előtt két héttel cseréltek ki.

A miskolci forgalmi és vontatási szakszolgálat együttes versenyvállalást tett a tolatási szolgálat átszervezésére. Ily módon több vontató járművet tudnak vonattovábbításra felhasználni.

A *debreceni* igazgatóság és a szakszervezet területi bizottsága hatékony együttműködése révén *a vállalásokban jól tükröződnek a súlyponti feladatok.* A teherkocsik átlagos terhelésének 3 százalékos növelésével, a személyszállításból eredő bevétel növelésével és a kocsitartózkodás 1 százalékos csökkentésével párhuzamosan felajánlották, hogy

az idegen teherkocsik észszerűbb felhasználásával másfél százalékos devizakímélést érnek el.

Szeged körzeti üzemfőnökségének dolgozói az áruszállítási tervek 3,5 százalékos túlteljesítését, a kulturált utazási igények kielégítését, a személy- és tehervonatok menetrendszerűségét vállalják. Ennek érdekében a fuvaroztatókkal egyeztetik a vasúti szállítás paramétereit, illetve erősítik kapcsolataikat. A szegedi területi bizottságokhoz tartozó szolgálati helyek közül *Hódmezővásárhely* és *Kiskunhalas* pályafenntartási főnökségei *terven felüli vágánybontásokat, betonalj- és sincseréket végeznek.* A kecskeméti *Hámán Kató* és *Kossuth Lajos* szocialista brigádok *egy szabadnapjukat ajánlották fel a helyi állami gazdaság terménybetakarítási munkáinak segítésére.* Az ezért járó bért a nemzetközi gyermeksegélyalapra fizetik be.

A konkrétság jellemzi a szentesi vasutasok felajánlásait is. A körzeti üzemfőnökség dolgozói vállalták, hogy az elmúlt évi közel 1,6 millió forint értékű megtakarított vontatási energiát további 100 ezer forintos megtakarítás követi. Ezt nemcsak a vonattúlfűtések megakadályozásával, a rendszeres ellenőrzéssel és hibamegszüntetéssel kívánják elérni, hanem úgyis, hogy

szabad utat biztosítanak az energiatakarékosságot célzó újítási javaslatoknak.

A fenntartási részleg a sok energiapazarlást okozó osztott szabad szombatok megszüntetését is vállalta. Szerepel még a szentesiek felajánlásában az utazó személyzet túlórájának csökkentése, *kommunista szombatok* szervezése és az is, hogy az ünnepi forgalom idején a KISZ-szervezetek és az ifjúsági szocialista brigádok díjazás nélküli készenléti szolgálatot tartanak.

Figyelemre méltó a szentesi építési főnökség *Makarenkó, Zalka Máté* és *Zója* szocialista brigádjainak vállalása: fegyelmezettebb, tervszerűbb munkával és a teljesítményarányos bérezés kiterjesztésével *a normaidő 10 százalékos megtakarítását kívánják elérni.*

A *székesfehérvári* körzeti üzemfőnökség brigádjai az eredeti brigádszerződésen túl a termelési feladatok teljesítése érdekében *4 ezer társadalmi munkaórát vállaltak.* Békéscsabai kollégáik

a mozdonyok fajlagos terhelésének növelésére, az elegyrendezés gyorsítására, a vágányok közötti kocsijavítás kiterjesztésére tettek felajánlást.

A *ferencvárosi* vontatási főnökség *Lenin* szocialista brigádja az export- és tranzitszállítások segítésére vállalta, hogy a TEEM és a romlandó áruval rakott vonatok kocsijainak soron kívüli javításával, a vontató járművek forduló idejének csökkentésével, szervezettebb munkával járulnak hozzá a kongresszusi verseny sikeréhez.

Határállomásaink közül *Curtici* közös határállomás magyar vasutasai az egy vonattal továbbított elegy mennyiségét átlagosan 100 tonnával növelik, s 5 százalékkal mérséklik a mozdonyok tartózkodását a bázishoz képest. A *MÁV Budapesti Igazgatóság* és a *CSD Bratislavai Keleti Vasútigazgatóság,* illetve *Komárom* állomás közös megállapodása is hasznosan segíti a központi versenyfelhívás céljainak teljesítését.

A forgalmi és a vontatási szakszolgálatok versenyfelajánlásainak teljesítéséhez

jól kapcsolódnak a járműjavítók és ipari üzemek dolgozó kollektíváinak vállalásai,

figyelembe véve a *kiváló üzem* cím elnyerésére kiírt pályázatot is. A 2—3 százalékos termelékenységnövelés mellett *5 százalékkal csökkentik a vontató és vontatott járművek javítási és átfutási idejét.* Ezen túlmenően

a szombathelyi járműjavító dolgozói 2 millió forint értékű importfa-megtakarítását tűzték ki célul.

A vállalásokról érkező tudósítások adatait még hosszan sorolhatnánk, bizonyságául annak, hogy a vállalásokban egyre kevesebb a közhely, s annál több a konkrét, mérhető munkára irányuló *cselekvési készség.* A szocialista embert jellemző *közös felelősségvállalás jut kifejezésre a felajánlásokban.*

K. J.

Együtt ünnepeltek

Mintegy húszezer dolgozó, köztük kétezer vasutas köszöntötte a csanikvölgyi Majális Parkban Alkotmányunk 30. évfordulóját augusztus 20-án. Az ünnepi nagygyűlés szónoka *Biszku Béla,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja volt.

Az ünnepség után a csomópont szocialista brigádjai és családtagjai együtt töltötték a napot a Majális Parkban. Délután a testvérmegyék kultúrcsoportjai szórakoztatták az ünnepség részvevőit. Nagy sikere volt a neubrandenburgi, valamint a kelet-szlovákiai ének- és táncegyüttesnek.

„A vezérállás volt az én világom..."

Szemerkélő esőben menesztj a pécsi forgalmista az 1903-as gyorsvonatot. *Tóth Lajos,* a dombóvári üzemfőnökség műszaki felvigyázója, fűtőházi vízházkezelő is felszáll. Három aprósággal a szomszéd ülésen telepszik le. A gyerekek az ablakhoz húzódnak, és a tájat figyelik. A nagypapa műanyagdossziét vesz elő, felteszi fémkeretes szemüvegét. A borítólap díszes feliratát nézegeti.

— *Most kaptam meg a pécsi igazgatóságon a 30 évi vasúti szolgálatért járó jubileumi elismerést* — mondja. — *Nehéz szívvel búcsúzom a vasúttól, sok emlék köt ide. Pályamunkásként kezdtem, majd később fűtő lettem egy 424-es gőzmozdonyon. Nagyon szerettem azt a gépet. Bejártam rajta az egész Dunántúlt, sőt az Alföld vasútvonalait is. Közben felneveltem két gyerekemet is. Tünde a dombóvári vontatási főnökség dolgozója, a fiam pedig Dunaújvárosban kohómérnök. Most az unokáimmal utazom...*

Tóth Lajos örömmel beszél arról, hogy milyen jó kollektívában dolgozhatott. 1954-ben a gőzmozdonyok országos tisztasági versenyén elsők lettek. A díjat a miniszter adta át. Tóth Lajos később balesetet szenvedett, ezért könnyebb munkahelyre került. Fűtőházi szolgálatra osztották be.

Vasutas sapkáját feljebb tolja a homlokán, s miközben elhaladunk a bükkösdi állomás vágányain dolgozó „Buda" aláverő gépek mellett, mosolyogva megjegyzi:

— Negyvennyolcban, amikor először haladtam át itt gőzmozdonnyal, még gödrök tarkították a pályát. *Bombatölcsérek voltak.* Sok munkáskéz kellett akkor az újjáépítéshez. *Most ez az egy gép többet csinál, mint akkor ötven ember.* Sokat változott azóta a világ. *Én a vezérálláson éreztem igazán jól magam...*

— Mi lett a sorsa egykori mozdonyának?

— *A jó öreg masinát Dunaújvárosba vitték. Néha találkozom vele, mikor a fiamékhoz megyek látogatóba.*

Sásd állomás bejáratánál „megállj!"-t parancsol a jelző. A nyugdíjas vasutas lelkesen magyaráz a gyerekeknek. *Emese, Orsolya, Áron figyelmesen hallgatják.* **O. K.**

Az átépítés ellenére

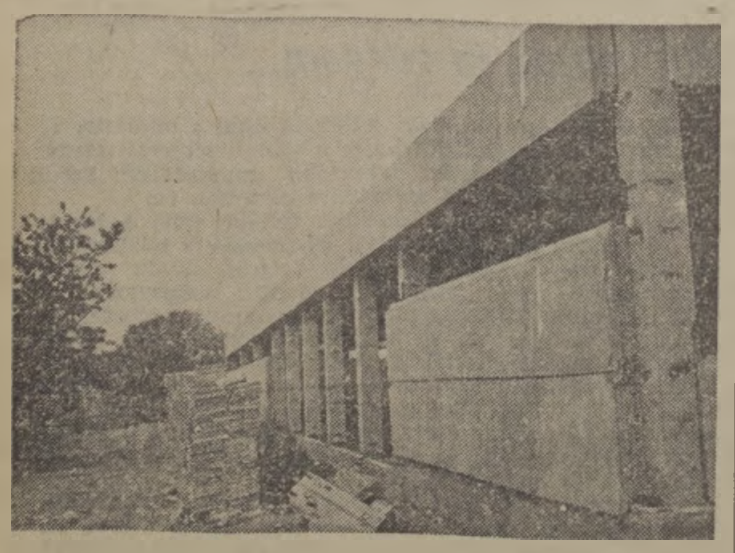
Gondtalan napok Vonyarcvashegyen

Az üdülők kedves emlékeként őrzik a gondtalanul töltött két hét pillanatait, eseményeit. Alábbi képriportunk augusztus végén készült a vonyarcvashegyi vasutas üdülőben, ahol turnusonként 112-en üdülhetnek. Az üdülő 24 millió forintba kerülő felújítása a nyáron sem szünetelt. Új konyha és ebédlő épül, ezenkívül kényelmesebbé varázsolják a szobákat is.

Fürdés után jólesik a napozás. Pétervári István és családja a Balaton partján

A gyerekek jól szórakoztak a játszótéren

Papák és fiúk labdarúgó-mérkőzése



Már állnak az ebédlő és a konyha főfalai

(Ovári Árpád képriportja)

NÉVADÓJUK: GÁBOR ÁRON

Egy brigád hétköznapjai

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálat lakatosműhelyének 9 tagú *Gábor Áron szocialista brigádja* 1962-ben alakult. A 32 éves *Burján György* lakatos 5 éve vette át a brigád irányítását, s a többiekkel együtt úgy tartja, hogy náluk elsősorban a végzett munka az irányadó.

Burján György már hajóépítő szakmával rendelkezett, amikor — a katonaidő letöltése után — a vasúthoz került. Hogy így választott, abban nem kis szerepet játszott apósának a biztatása, aki a MÁV-nál teljesített szolgálatot. Nem bánta meg, hogy hallgatott rá. *Kiváló dolgozó.*

A brigád segíti a nagycsaládosokat. Javaslatukra például *Bertján János*, ötgyerekes családapa Balatonkenesére kapott beutalót, s hozzá 600 forint jutalmat.

— *Kellemes meglepetésként ért a beutaló, annál is inkább, mert a munkám alapján kaptam. A családommal igen örültünk* — mondja Bertján János. — *1972-ben baleset ért, akkor kerültem a műhelybe...*

A felesége a BKV-nál takarító, állandó éjszakai műszakban dolgozik. György fia a hajtóműgyárban az idén szabadult fel, mint gépszerelő. Nincs kizárva, hogy az apjára fog hallgatni, és ő is a vasúthoz jön.

— *Én vidékről járok be* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Zsemlye Pál.* — *Naponta, reggel fél ötkor kelek, és este 6 órakor érek ismét haza. Tizenhét éve dolgozom a műszaki kocsiszolgálatnál kovácsként, de lakatos munkákkal is foglalkozom. Már a nagyapám is ezt a mesterséget űzte. Valaha lópatkókat készítettem, de ez a múlté. Jelenleg az elfogadott újítások prototípusain dolgozom. A kocsialkatrészek megmunkálása, az életmentő- és a lépcsőtámok egyengetése telszik leginkább.*

Id. Balázs József csoportvezető, a műhelybizottság titkára 1949-ben kezdett a vasútnál, és az újítások kivitelezésénél úgyszintén pótolhatatlan a szaktudása. Az újítómozgalomban oklevelet és négy jelvényt szerzett. *Háromszor részesült kiváló dolgozó kitüntetésben.* Politizáló embernek tartják.

— *Akkor beszélhetünk a jogainkról, ha már a munkahelyi kötelességeinket a kívánt színvonalon elvégeztük* — vallja. — *Kollektívánk teljesítménye kielégítő, ám szeretnénk még előbbre lépni, hiszen a jelenlegi gárda, szerintem, az eddigieknél többre képes. Kongresszusi vállalásaink is ezt tükrözik...*

A kollektíva ereje a társadalmi munkákban régóta megmutatkozik. Amikor *Veres Gábor*, a brigád legfiatalabb tagja, építkezni kezdett, elkészítették a ház alapozását és a drótkerítést. Részt vesznek az évenként meghirdetett *tisztasági versenyben.* Ami értékes fémanyagot találnak, átadják a szertárnak, hogy újra felhasználhassák. A Benczúr utcai és az igazgatósági óvodát patronálva, játékokat javítanak, újítanak fel.

Kovács László

Útközben

Salgótarján—Budapest feliratú tábla lógott a vasúti kocsi ablakán. A fülkében egy férfi ült velem szemben. Fáradtan nézett ki az ablakon. Szürke zakót, olcsó cipőt viselt. Ősz haja ittott már megritkult. Csak néha villant meg távolba meredő, nagy barna szeme. Egyegy mellettünk elrobogó vonat számát dünnyögte. Az őrházaknál tányérnyi zsebórájára pillantott, mintha azt kémlelné, sikerült e behozni valamit a késésből. Később elővette kagylócsontnyelű bicskáját, szalvétába csomagolt ebédjét: szalonnát, kenyeret, uborkát. Apró falatokkal evett.

— *Ilyenkor soha nem tudok vacsorázni. Haragszik is érte az asszony, de hiába. Amikor viszem le a vonatot, nem eszem, és most már délután 16 óra 30 perc van. Nem jó a gyomornak ez a cigányélet. Így volt 37 évig, és így lesz, amíg csinálom. Sok mindent megértem. Baleset, vizsgálat, átvirrasztott éjszakák, vasúti laktanyák, tengelytörés, hótorlasz, fékhiba* — meséli nekem, az idegennek. A vonaton közlékenyebb az ember.

— *Hat-hét éve történt* — folytatja. — *Kedvenc vonalamon, Pécsről hoztam a tizenkilenc-tizenkilencest hazafelé, 22 óra 40 percet mutatott az óra. Aludt Baranya és Tolna. Egyedül az én öreg dízelem morgott egyenletesen. Tudja, sok arra a kanyar, de én már ismerem a pályát. Ahogy kanyarog a vonat a dombok között, egyszercsak, mi fene... jön egy teher-kocsisor velem szemben. A vagonok a lejtős pályán tolatással kerültek a nyílt vonalra. Fékeztem, majd amikor láttam, hogy hiába, leugrottam a gépről. Ötven-hatvan méterre szóródtak szét a vasrudak és a tárcsák. Az ijedtségen kívül nem történt bajom. Csak a szürke kiskabátom szakadt szét. Kilátszott a lehorzsolt vállam. Nagy hivatali cirkusz lett belőle. Pár nap múlva újból erre a vonalra kerültem. Indulás előtt géppróba, jelentkezés a forgalmi irodán. Amikor beindítottam a motort, az asszonyra meg a gyerekre gondoltam.*

— Mióta vasutas?

— *Ötvenkettő óta. Tizenegy kilométert gyalogoltam tíz éven át hóban, fagyban. Pályamunkás voltam Lajosmizsén. 1959-ben kerültem gőzösre. Azután jött a dízel. Később megválasztottak a szakszervezeti bizottság titkárának. Olyan tisztség ez, amelyre rámegy vagy három szabadnap havonta. Hányszor mondta az asszony: „Hagyd a vasutat meg a sok külön munkát. Moziba, színházba még nem jutottam el." Egyszer voltunk az Állatkertben. Gyakran felmegy bennem a pumpa, ha azt tapasztalom, hogy hiába koptatom a torkom. Hányszor viszek egy-két kocsit nagyteljesítményű géppel. A fele lóerő is sok lenne. Fogy az energia, kopik a drága mozdony.*

Nem szólok közbe, beszél tovább...

— *Tíz évvel ezelőtt vettem egy olcsó telket Lőrincen. Hány meg nem ivott fröccs, ledolgozott túlóra volt ebben a kis darab földben. Kezdődött az építkezés. Fizettem az OTP-t, a kőművest, a napszámost. Bizony, nem éltünk fényesen. Ha kellett, hívtam a haverokat. Bedobtam egy-két liter kadarkát, és nekiveselkedtünk. Egy év alatt álltak a falak. Beköltöztünk, aztán minden nyáron csináltunk valamit. Hol parkettáztunk, hol festettünk, hol lépcső, hol gerenda, hol ez, hol az kellett...*

Még soha nem nyaralt. Külföldön nem volt, csak Sturovóba vitte egyszer az 1272-est. Az országot Záhonytól Hegyeshalomig ismeri, akár a tenyerét. Járt minden vonalon.

— *Valamit még szeretnék. Elkértem a szomszédtól az elektrotechnika tankönyvet. Már bele-belenéztem. Tele van képlettel, rajzokkal, jelekkel. Tudja, szeretnék villamosmozdonyt is vinni. Elegáns, gyors, tiszta. Aztán, ha meglenne a „szilire" az engedélyem, nem lenne olyan mozdony, amit ne vezethetnék. Akkor talán végre megnyugodnék. Az asszony se sopánkodna, mert elmennénk egy beutalóval Szoboszlóra, vagy a Balatonhoz...*

Szinte észre sem vettem, hogy a Keletiben vagyunk. Ismerősként búcsúztunk el, de a nevét — most is bánt — nem jegyeztem meg.

Gém Zoltán

Munkaverseny mai mércével

Ha valaki fellapozza a Közgazdasági Kislexikont, annak 223. oldalán — „munkaverseny, szocialista munkaverseny" címszó alatt — megtudhatja: *a dolgozók önkéntes alkotó kezdeményezéséről van szó, amelynek célja az üzemeik előtt álló feladatok jobb végrehajtása, a gazdasági eredmények növelése érdekében.* Kitűnik még: *„a versenyfeladatoknak összhangban kell lenniük a népgazdaság legfőbb célkitűzéseivel".*

Miért idéztük a lexikon szavait? Mindenekelőtt azért, mert a munkaverseny helyéről és szerepéről megannyi vita volt. Alighanem egynémely korábbi, a lényeget torzító, tessék-lássék vetélkedés, kétes értékű eredmény hatására, sokan megkérdőjelezték gazdasági — még pontosabban: közgazdasági mivoltát. Tény: *a klaszszikus közgazdaságtan nem ismerte a munkaversenyt* (akárcsak az újítómozgalmat, vagy a szocialista brigádokat), ám az idők változnak. A dolgozók felajánlásait napjainkban nem lehet figyelmen kívül hagyni a vállalati, vasúti, népgazdasági tervek végrehajtásakor. A brigádoknak természetesen figyelembe kell venniük az idézett mondatot: *„összhangban a népgazdaság legfőbb célkitűzéseivel".*

Az összhangot okkal hangsúlyozzuk. Korábban sokan úgy vélték —, s ebben nem ők voltak a ludasak —, hogy akkor szolgálják legjobban munkahelyük érdekeit, ha többet termelnek. Függetlenül attól, hogy a vállalatnak és a megrendelőknek — a népgazdaságnak! — szükségük van-e többre e termékekből, mint amennyit a terv előír. Így aztán a jó szándék, a dolgozók őszinte akarása-erőfeszítése nem járt igazi haszonnal, sőt: olykor indokolatlanul gyarapította a raktárakban heverő készleteket. Az utóbbi években szerencsére ritkulnak az ilyen felajánlások. *A népgazdasági célkitűzések széles körben ismertek;* a szocialista brigádok tagjai, vezetői és az üzemi versenyfelelősök jól tudják: *a mennyiségnél elsődlegesebb a minőség, a pontosság;* a pazarlás pedig kétszeres vétek, amikor a népgazdaság egyensúlyi helyzete mindenütt fokozott takarékosságot követel.

Jelentős társadalmi események előtt állunk: a Magyar Szocialista Munkáspárt fél esztendő múlva, 1980. márciusában megtartja XII. kongresszusát, néhány héttel később — április 4-én — pedig hazánk felszabadulásának 35. évfordulóját ünnepeljük. *A szocialista Magyarország érett férfikorba lépett,* ennek megfelelő higgadtsággal ildomos megfogalmazni a soros teendőket. A mostani munkaversenyt a pártkongresszus és a felszabadulás ünnepe alkalmából szervezik; a budapesti vasutasok kezdeményezését elsőként a ferencvárosi csomópont szocialista brigádjai fogalmazták meg. A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége üdvözölte és nagyra értékeli a vasutas dolgozók kezdeményezését, s a további kibontakoztatáshoz, a még eredményesebb munka érdekében ajánlásokat juttatott el a főnökségeknek, az igazgatóságoknak, az üzemeknek, a szakosztályoknak, a mozgalmi és a társadalmi szervezeteknek.

Nem célunk most, hogy az ajánlás teljes szövegét ismertessük, de az első mondatok — mintegy összegezésként — ide kívánkoznak. Eszerint fő célkitűzés, a népgazdaság szállítási igényeinek maradéktalan kielégítése érdekében, a szolgálati helvekre háruló sokirányú feladatok eddiginél hatékonyabb elvégzése. (Vagyis a sokat emlegetett hatékonyság érvényre juttatása minden szinten.) Továbbá: *alapvető törekvés legyen minden területen az önköltség célszerű csökkentése, az anyag-, az energia- és a vontatási üzemanyag takarékos felhasználása.* (Ehhez aligha kell egyetlen szót is hozzáírni.) Harmadszor: miután a vasút áruszállítási feladatait az eszközök jobb kihasználásával képes elvégezni, ezért csökkenteni kell a kocsiforduló időt; növelni a korszerű, nagyteljesítményű mozdonyok produktumát; a munkaidő teljes kihasználásával fokozni kell a rendező pályaudvarok és a nagyobb forgalmat lebonyolító állomások elegy feldolgozó képességét; javítani a tehervonatok menettartamát, csökkentve a vonatácsorgások idejét; minden munkahelyen fokozni a munka termelékenységét, a munkavégzés minőségének növelését, az előirányzott tervek, célkitűzések maradéktalan teljesítését...

Küszöbön — hellyel-közzel már meg is kezdődött — az őszi csúcsforgalom. Miként annyiszor, most is rajtunk, vasutasokon múlik: milyen gyorsan — és mennyire sértetlenül — jut el a mezőgazdasági dolgozók terménye, s az ipariak terméke a fogyasztókhoz, a felhasználókhoz. Nem egészen négy hónap múlva egy nehéz esztendő zárszámadására kerül sor, s hogy milyen lesz a népgazdasági mérleg, ahhoz mi is hozzájárulunk. Egyebek mellett éppen az okosan fogalmazott munkaverseny-vállalások tettrekész végrehajtásával.

— földes —

ENERGIA ÉS KÖZLEKEDÉS

Nemzetközi érdeklődéssel kísért magyar vándorkiállítás

A világot izgalomban tartó energiaválság közepette méltán nagy az érdeklődés a Közlekedési Múzeum *„Energia és közlekedés"* című kiállítása iránt, amely budapesti bemutatója után sikeresen járta be cseh, illetve német nyelvű feliratokkal *Brnót, Prágát és Drezdát.*

A kiállításra igényt jelentett be a *belgrádi* vasúti múzeum és a *zágrábi* Technikai Múzeum is. A Közlekedési Múzeum most felfrissíti a kiállítás anyagát. Szerb, illetve horvát nyelvű feliratokkal látja el a tablókat, és a belgrádi Vasúti Múzeumban szeptember 7-én nyitja meg az „Energia és közlekedés" kiállítását, amely *szeptember 30-ig áll a jugoszláv főváros közönségének rendelkezésére.*

A zágrábi kiállítás a horvát Technikai Múzeumban október 10-én nyílik, és november 4-én zár.

Tisztképző után

Vörös sapkában

Zsitek Józsefet, Szombathely állomás szolgálattevőjét a vasutas napon avatták tisztté.

— 1965. szeptember 13-án kerültem a vasúthoz. Szombathely állomáson dolgoztam raktári munkásként, havi 1800 forint volt akkor a keresetem — mondja. — Közben fékező és vonatkísérő lettem, majd huszonhét hónapot a határőrségnél szolgáltam. A leszerelés után ismét visszajöttem a vasi megyeszékhelyre. Először kocsifelíróként, később vonatvezetőként dolgoztam.

1969-ben Sárvárra került a vonatkísérethez. Öt évvel később Győrben segédtiszti képesítést szerez, Porpácon és környékén állomási tartalékos lett. Ebben a térségben minden vasúti munkakört betöltött, ami a forgalomnál létezik.

Tavaly októberben került a tisztképzőre. Ezt három hónapos üzemi gyakorlat előzte meg Ferencvárosban.

— *Azok a hónapok voltak számomra a legemlékezetesebbek* — mondja. — *Engedélykérő távirászként megismertem ennek a lüktető, hatalmas csomópontnak az életét.*

Zsitek József intéző ismerkedik új munkahelyével. Járt már Szombathelyen a tornyokban, dolgozott a rendező pályaudvaron és most a személyforgalmat tanulmányozza. A közelmúltban *dr. Kövér István,* az igazgatóság III. osztályának a vezetője a vasútigazgatóság többi újdonsült forgalmi tisztjével együtt fogadta és elbeszélgetett velük terveikről.

A szolgálatok után felesége és ötéves kislánya várják. A lakást munkáslakás akció keretében vásárolták. Három esztendeje Szombathely egyik lakótelepén levő otthonuk vásárlásához *a MÁV-tól ötvenezer forintot kaptak.*

A fiatal vasúti tiszt tizennégy éve tagja a szakszervezetnek és nyolc esztendeje párttag. A tisztképzőn pártcsoport bizalmi volt.

— Mik a tervei?

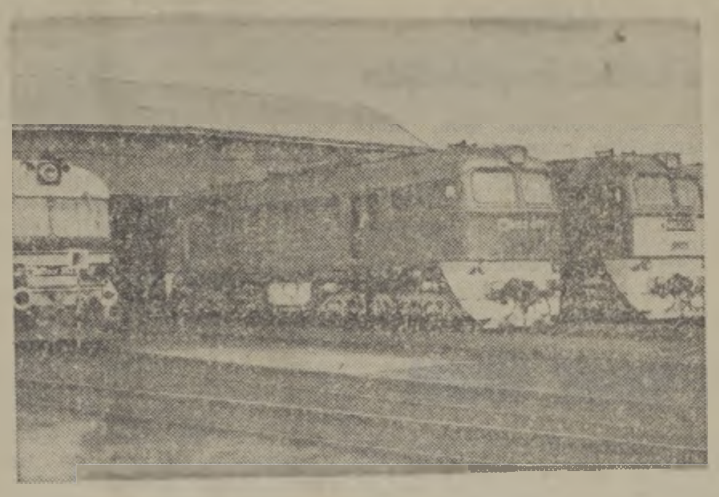
— Felvételiztem a marxista—leninista egyetemen. Még nem tudom, hogy felvettek-e? Mindenesetre szeretném, ha az ősszel megkezdhetném a tanulást.

Sz. J. I.

TAKARÉKOSABB ÜZEMVITELT!

Debrecenben megtették a kezdő lépéseket

Csak így lehet versenyben maradni a „kiváló" címért



Üzemkész dízelmozdonyok a debreceni vontatási főnökség javítóműhelye előtt (A szerző felvétele)

Az első félévben is a fejlődés jellemezte a *debreceni vontatási főnökség* munkáját, bár 100 etkm-tervüket csak 98,9 százalékra tudták teljesíteni. Ez a teljesítményük azonban a múlt év azonos időszakához viszonyítva 103,3 százaléknak felel meg. A szállítási teljesítményekben mutatkozó kis mértékű lemaradást — amely még bőven behozható —, az okozta, hogy a nyár kezdete óta a főnökség tíz gőzös „traktonál", *turistavonatokat továbbított a püspökladányi térségben.* Ezek a teljesítmények, bár az utazó személyzet többet dolgozott, hiszen a felhasznált tulórák száma is több mint 4000 órával emelkedett, kedvezőtlenül hatottak a 100 etkm-teljesítések alakulására.

A főnökség dolgozói kiváló csomóponti pályázatukban egyszázalékos energiamegtakarítást vállaltak, a teljesítmények növelése mellett.

Kevesebb üzemanyaggal

— Hogyan sikerült megvalósítani ezt a célkitűzést az első félévben? — kérdeztük *Lédeczi Lászlótól,* a főnökség vezető mérnökétől.

— *A dízelvontatás részaránya a tervezett 14,6-ról 15,6 százalékra növekedett, a fajlagos fogyasztás pedig 1,17 százalékkal kedvezőbben alakult. Az elért üzemanyag-megtakarításunk értéke 1 millió 930 ezer forint volt.*

— Milyen eredményt értek el a villamosenergia-felhasználásban?

— *A villamos vontatási energiafelhasználás 1,4 százalékkal kevesebb volt a tervezettnél* — válaszolta Lédeczi László. — *Takarékossági eredményről azonban itt nem beszélhetünk, hiszen ez annak a következménye volt, hogy villamosmozdonyainkkal csak 97,9 százalékra tudtuk teljesíteni a 100 etkm-tervünket.*

Elmondta a vezetőmérnök, hogy a villamosenergia takarékos felhasználásához ennek ellenére igyekeztek hozzájárulni. Többek között azzal is, hogy a vontatási telepen *felülvizsgálták az áramfogyasztó berendezéseket;* a vízmelegítőket, a rezsókat. S amelyek használata nem feltétlenül szükséges, azokat „kivonták a forgalomból". Fokozott figyelmet tanúsítanak a szénszerelő alatt elcsurgatott szén összeszedésére és további hasznosítására. *A motorműhelyben gondosan összegyűjtik a fáradtolajat.* Ezt a szertárnak adják le, hogy regenerálás után az olaj újra használható legyen.

A fahulladék nem szemét

Még a kocsimosón összegyűlt fahulladékot se dobják a szemétbe. Bár ez a fahulladék nem sok, arra elég, hogy begyújtsák vele a még üzemelő gőzmozdonyaikat. Így erre a célra *nem kell külön fát vételezniök a szertártól.*

Anyagtakarékosságban számottevő intézkedés volt — miután csökkent a gőzmozdonyállag —, hogy *felülvizsgálták a tartalékalkatrészkészletet.* A náluk szükségtelenné vált, használható anyagokat felajánlották a szertárnak, hogy átirányíthassák azokat olyan vontatási főnökséghez, ahol még több gőzmozdonyt üzemeltetnek.

— Hogyan érvényesül a takarékosság a műhelyek munkájában?

— *A műhelyi dolgozók jelszava, hogy a legjobb takarékosság a kifogástalan minőségű munka* — mondotta erről a vezető mérnök. — *Ennek megvalósítása érdekében persze, még vannak teendőink, mert műhelyünknek öt esetben volt visszatérő javítása az első félévben.* Műszaki intézkedésekkel és az ellenőrzés fokozásával igyekszünk elősegíteni a jobb minőségű munkát. A dízelmozdony-javító műhelyben két függetlenített csoportvezetőt állítottunk be, akik *két műszakban dolgoznak* és feladatuk, hogy fokozottan ellenőrizzék a javítások színvonalasabb elvégzését. A megnövekedett feladatok szükségessé teszik a különböző segédműhelyek, így a porlasztós, a levegős- és a szerszámműhely kialakítását. Ehhez a munkánkhoz is sok segítséget várunk más igazgatóságok vontatási főnökségeitől, így a szombathelyiektől és a dombóváriaktól átvehető jó tapasztalatoktól...

Együtt a forgalommal

— Miben látja a főnökség az anyag- és energiatakarékosság további feladatait, lehetőségeit?

— *Amit eddig elértünk, csak kezdeti eredménynek tekinthető* — felelte Lédeczi László. — *Még többet kell törődnünk az energiahordozók ésszerűbb, takarékosabb felhasználásával.* Igyekszünk minden fórumot felhasználni arra, hogy a fokozott takarékosságra irányítsuk az itt dolgozók figyelmét, s ehhez *kérjük a társadalmi szervek segítségét is.* A takarékosság további eredményeihez, a hatékonyabb mozdonyfelhasználáshoz, a felesleges ácsorgások megszüntetéséhez a forgalmi szakszolgálattól is támogatást várunk, mert meggyőződésünk, hogy a takarékosabb közlekedés megvalósítása közös feladatunk.

L. J.

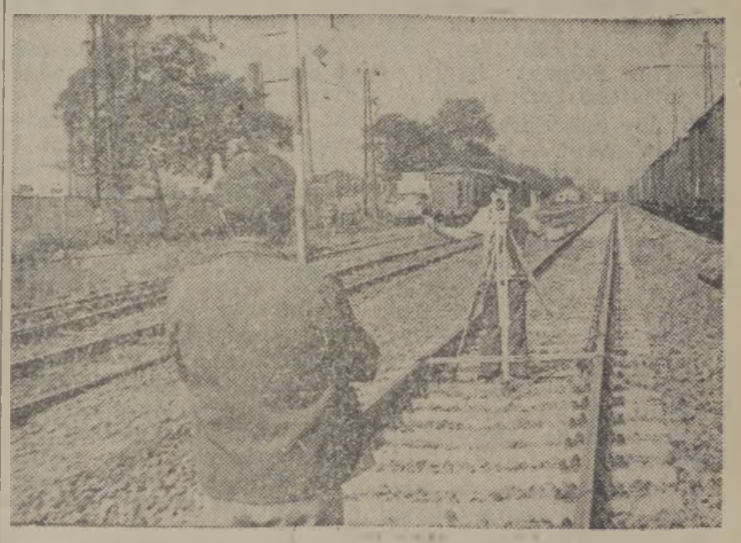
Jöhet a géplánc!

Rákos állomáson az idén kezdték meg a fővágányok felépítményeseréjét. Ebben az évben a III. és a IV., jövőre pedig a II. és az V. vágányokat korszerűsítik. A munkálatokat a budapesti építési főnökség dolgozói végzik. Részt vesznek ebben a néphadsereg építő alakulatai is.

Jobb oldalon: mielőtt a felépítmény-karbantartó géplánc megkezdi a munkát, az egyik katona szintező műszerrel ellenőrzi a pályát.

Lenti képünkön: Kiss Ernő művezető a III. vágány tengelyét méri be.

(Óvári Árpád felvételei)



...és akkor betoppantak a társadalmi ellenőrök

Szilágyi István, a nagykanizsai pályafenntartási főnökség vonalgondozója tizenöt éve a kereskedelmi hálózat társadalmi ellenőre. A *Szakszervezetek Somogy megyei Tanácsa* a fogyasztók érdekében végzett példamutató munkájáért már többször részesítette dicséretben. *Húsz éve vasutas.* Naponta — sokszor esőben, hóban — több mint tíz kilométeres vonalszakaszt kell bejárnia, ellenőriznie. A szolgálat után, amikor hazatér a családi körbe, bizony jólesik a pihenés.

Próbavásárlás

— Mikor jut idő a társadalmi munkára a kereskedelmi ellenőrzésre?

— *Általában az esti órákban, szabadnapokon és a hétvégeken. Ilyenkor az ellenőrző csoport tagjaival kocsiba ülünk, és járjuk a környék üzleteit, vendéglőit.*

— Mit szól ehhez a család?

— *Nem panaszkodnak. Gyakran előfordul, hogy egy-egy családtagunkat is magunkkal visszük, ha olyan üzletbe megyünk, ahol felismerhetnek bennünket. Ilyenkor a próbavásárlást a családtagok végzik, mi csak utána toppanunk az üzletbe, és rögzítjük az eredményt.*

— A tizenöt év alatt bizonyára sok érdekes esemény történt?

— *Valóban sok.* Egy alkalommal például bejelentés érkezett a központba, hogy az egyik vendéglőben megrovidítik a vendégeket, kevesebb italt szolgálnak ki, mint amennyit fizettek. Hamarosan megjelentek a társadalmi ellenőrök, és próbavásárlást végeztek. Három féldeci rövidítalt kértek, majd hivatták az üzletvezetőt. Hosszas várakozás után végre előkerült a raktárból, majd a pulthoz lépett, és szó nélkül felhörpintette az egyik pohár italt, mert szemre is kevesebb volt fél decinél. Természetesen ez a cselekedete nem nyerte meg a tetszésünket. *Az illetékes hatóság több mint tizezer forintra büntette a mohó vendéglőst.*

Garázdák balgasága

Szilágyi Istvánnak volt része izgalmakban is.

— *Ugyancsak bejelentés alapján kerestük fel az egyik község szövetkezeti vegyesboltját. A bolt raktárában* — záróra után — *éneklő, italozó csoportot találtunk. Felszólításunkra távoztak ugyan a boltból, de szitkozódtak és fenyegetőztek. Teljesen besötétedett, mire befejeztük az adminisztrációt. Amikor kiléptünk az utcára, láttuk, hogy az ittas társaság még nem ment haza, ránk vártak. Gyorsan beültünk a gépkocsiba, de az nem indult, mert mind a négy kerékből kiengedték a levegőt... Csak a késő éjszakai órákban jutottunk haza. A boltos később méltó büntetésben részesült, mert a további vizsgálat során megállapították, hogy nagyobb forgalmat bonyolított le szeszesitalból (engedély nélkül), mint a szomszédos vendéglő.*

Ellenőrzési körzetükhöz tartozik a dél-balatoni üdülőterület is.

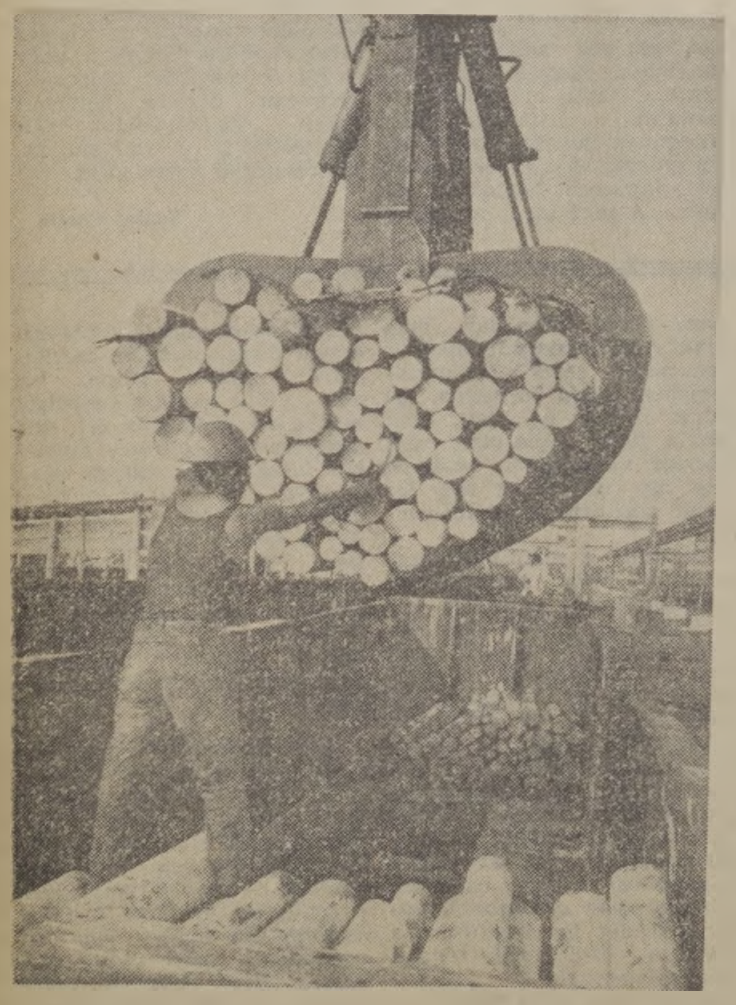
— Milyen tapasztalatokat szereztek eddig?

Kevesebb visszaélés

— *Nagyon sok elárusító egy szezonban akar meggazdagodni. Ezért a társadalmi ellenőrök a nyári hónapokban* — a központ tervei szerint — *gyakrabban ellenőrzik a balatoni kereskedelmi és vendéglátó egységeket. A harácsolók nemcsak a vendégeket károsítják, hanem rontják a magyar kereskedelem és vendéglátás hírét is. Szerencsére egyre ritkább a nagyarányú visszaélés...*

Nagy Antal Géza

Rakodás Záhonyban



A záhonyi átrakókörzetben egyre több gép segíti a vasutasok munkáját. A speciális daru könnyedén emeli a magasba a nehéz rönkfákat (MTI-fotó)

Ne irigyeljék az éveket!

A nyugdíjasok foglalkoztatása társadalmi érdek. A vasúthoz is *hívni kell, hívni érdemes a nyugdíjasokat,* hiszen a létszámhiány itt is égető. Ha munkát vállalnak régi szolgálati helyükön, akkor könnyebb kiadni a ténylegesek szabadságát, illetve a pihenőnapokat...

Kérdés ezek után, hogy sok nyugdíjasunk *miért megy szívesebben más vállalathoz dolgozni.* Talán azért, mert ott a nyugdíjas munkavállalókra ugyanúgy vonatkozik az évi bérfejlesztés, mint a tényleges dolgozókra. Ezzel szemben a MÁV-nál az öt-hat évvel ezelőtt megállapított nyugdíjas órabérek máig se változtak, amit tapasztalataim birtokában állíthatok.

Még ennél is kedvezőtlenebb helyzetet teremt nálunk a nyugdíjasok számára sok fiatalabb kolléga csípős megjegyzése, élcelődése. Legtöbbször az öltözőben vagy a személyzeti tartózkodóban hangzik el: — *Mit akar még, öreg?! Nem szolgált eleget? Meg akar gazdagodni a nyugdíja mellé kapott fizetésből? Vén zsugori...* stb.

Igaz, látva, hogy ki mondja, figyelmen kívül kellene hagyni az efféle megjegyzéseket, mégis ide kívánkozik, hogy *jó lenne mindenütt olyan légkört kialakítani, amelyben nem fordulhatnak elő a sértegetések.* Nyugdíjasként én se azért vállaltam munkát, mert nem tudok megélni a nyugdíjamból. S természetesen a „külön kereset"-re se azért számítok, mert abból akarok meggazdagodni. Feltételezem, hogy a sértegetők is nyugdíjba mennek valamikor, s rájönnek majd, hogy *az otthonülés unalmassá válik azok számára, akik egész életükben dolgoztak.* A nyugdíjas azért vágyódik a munkára és kívánkozik az emberek közé, mert tudja, hogy ezzel *meghosszabbítja az életét.*

Földi József nyugdíjas,
Szolnok

Egy óra az irányítótoronyban

AMIKOR 17 óra tájban felmegyek Székesfehérvár állomás három emeletnyi magas irányító tornyába, *Rostási Szabó István*, a rendelkező úgy nyújtja a kezét, hogy szinte rám se néz. Tekintete a kapcsolótáblákon repdes, majd az ablakon át a nagyforgalmú, nyüzsgő pályaudvarra néz.

Mintha szentélybe lépnék, ahol éppen rituális szertartás folyik, és szentségtörésnek tűnne, ha a toronyban szolgálatot teljesítő többi vasutasnak is bemutatkoznék. Csak később ismerkedem meg a szolgálatot teljesítő vasutasokkal. *Lankl József* például innen állítja a pályaudvar váltóit, *Kumi Magdolna* egy zárt fülkében kezeli a megafont, amely a hangszórókon keresztül tudatja a vonatok érkezését ,indulását. Egy másik hölgy: *Berkesi Judit*, szinte le sem veszi füléről a telefonkagylót. Ő a távirász. A szomszédos állomásoknak ad engedélyt a rendelkező forgalmi szolgálattevő jóváhagyásával — a Fehérvárra érkező vonatok számára. Az ötödik vasutas *Lott Lászlóné*, egy különleges műszert figyel, *a hőnfutásjelző berendezést.*

Néhány másodpercenként állandóan csöng a telefon. Tőmondatos utasítások, kérdések hangzanak, és számomra érthetetlen félszavak, amelyek hatására valahol a vágányok egyikéről mozdul egy szerelvény, elgurul alattunk egy dízelmozdony, majd csattogva érkezik Budapest-Déli pályaudvarról egy személyvonat.

INNEN, felülről minden lenti mozgás olyannak tűnik nekem, mintha játékvasutat szemlélnék.

A fiatal, fekete bajuszos Rostási Szabó István homlokán verejtékcseppek gyöngyöznek. Többször is a háta mögött levő hűtőszekrényre pillant, de előbb helyet kell biztosítani egy Sárbogárd felől érkező szerelvénynek, és engedélyezni kell két tartalékmozdony mozgását is. Amikor nyitja a szekrényt, és szódavizet ereszt a pohárba, újra csörög a telefon. Fülén a kagyló, a kezében a pohár, s két rendelkezés közben kortyol az italból.

Az biztos, hogy ebben a felelősségteljes szolgálatban nem unatkozik az ember.

Az üvegfalakon át csak én gyönyörködöm a kilátásban. Nyugat felől az állomásépület, mögötte a dinamikusan fejlődő patinás város, magasba törő, új házaival. Délre vágány- és teherkocsi-rengeteg, azon túl az Ikarus autóbuszgyár. Az iparvágányról épp most gurul be az állomásra egy rakott szerelvény. A nyitott kocsikon, sárga és piros színű autóbuszok tetején csillog a nap bágyadt fénye. A mozdonyfordító mögött a Gabona Trösztszürke betonsiló tornyai meredeznek. A keleti bejáratnál a Könnyűfémmű hatalmas épületei látszanak. Északra, a Videoton Gyár, s megint csak a város. Távolabb, mint óriási, zöld színű kardok, jegenyefák villognak.

— Mit lát e szép panorámából az az öt ember, aki tizenkét órán át itt teljesít szolgálatot a toronyban?

NINCS IDEJÜK a kérdésre válaszolni. Gondolom, beláthatatlan következménye lenne annak, ha csak néhány percre is kikapcsolódnának abból az áramkörből, amely meghatározója e nagy pályaudvar rendjének.

Huszonnégy óra alatt 340 vonat érkezik, és ugyanennyi indul. Hallgatom a vasutasok intézkedéseit.

„A Komáromból érkező 2813-as személy bejár a kettőre".

„A Fonyódig közlekedő 1226-os kihúz a pályaudvar végén!" Alattunk a 9363-as teher végeláthatatlan kocsisora kígyózik. Feltűnőek az egyforma alakú, zárt vagonok. De csak nekem. A telefonbeszélgetés közben a távirász magyarázza, hogy a Péti Nitrogén Művek különleges szállítmánya gurul alattunk.

Ez a szerelvény szinte még el sem tűnik, a XI-es vágányon mozdony dugja az orrát, utána nyitott tehervagonok: építési anyag, géproncsok, szén, gömbvasak, óriási dróthuzalkötegek, aztán megint szén. A kupac tetején egy galamb ücsörög, olyan nyugalommal, mintha jegyet váltott volna erre a szerelvényre.

Na, most talán lesz néhány percem — mondja a rendelkező tiszt, de mielőtt felém fordulna, bejáratot ad az 1113-asnak, sürgeti a hármas tartalékmozdonyt, hogy menjen már kifelé, s közben valamit bejegyez az előtte levő két naplóba is.

— Jó lenne, ha itt négy keze, s ugyanannyi füle lenne a szolgálattevőnek — mondom.

Rostási Szabó István mosolyog, majd megjegyzi:

— *A vasidegzetre nagyobb szükség lenne, mert a tizenkét órai szolgálat vége felé úgy érzi az ember, hogy már az agyán keresztül robognak a vonatok.*

— Mióta csinálja?

— A kettes toronyban dolgozók munkájának irányítását négy éve. Tíz évvel ezelőtt végeztem el a tisztképzőt. *Nehéz ez a beosztás, de szeretem.* Különben másképp ezt nem is lehetne csinálni.

— Gondolom, nappal, ilyen szép időben, könnyebb a munka, de vajon milyen éjszaka?

— Éjszaka nehezebb a szolgálat. Ezernyi lámpa ég, de szerintem *az lenne az igazi, ha úgy lenne kivilágítva a pályaudvar, mint esti mérkőzéseken a Videoton futballpályája.*

Beszélgetésünk itt megszakad, mert sokasodik a munka, indulnak a délutáni munkásjáratok, hely kellene két tehervonatnak is. A befogadó harminc vágánypár is kibővülhetne most legalább ötvenre.

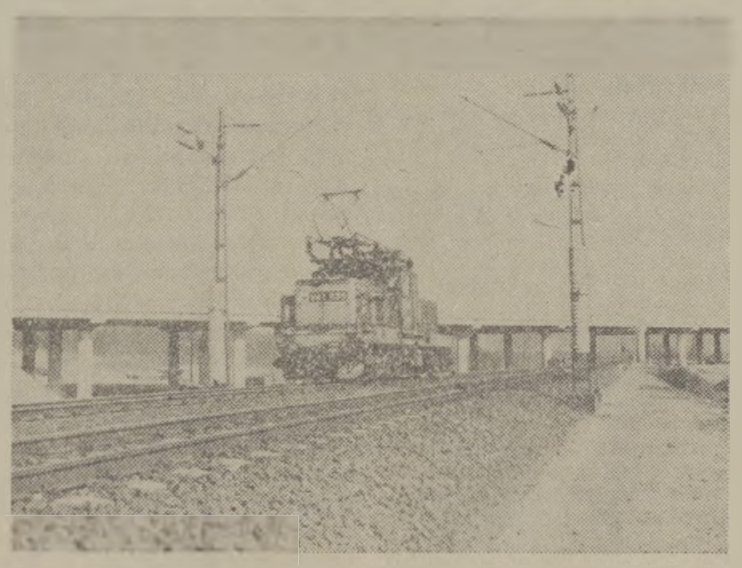
AZ ÚJABB és újabb utasítások közben annyit még megtudok, hogy jól összeszokott ez az öt emberből álló gárda. Fél szavakból, szemvillanásból is értik egymást. Bármennyire felelősségteljes a szolgálat, olykor humor is csattan a hatalmas üvegkalitkában, és ez legalább annyira frissít, mint a hűtőszekrényben levő üdítőital.

Az engedélyezett időm lejárt. 18 óra 01 perc. A kanizsai expressz után engem is „meneszthet" a kettes torony rendelkezője, de persze nem teszi. Velem változatlanul nincs ideje törődni. És itt, a toronyban, ez *így természetes.*

Dávid József

Sztrádahidak a vasút fölött

A gödöllői járásban két nagy jelentőségű közlekedési beruházás valósul meg az ötödik ötéves tervben. Gyors ütemben épül az M3-as autópálya második szakasza Gödöllőtől Bag csomóponton át Hatvanig. Ugyanakkor folytatódik a Budapest—Hatvan—Miskolc vasúti fővonal felújítása. Gödöllő és Aszód között már kicserélték a felépítményt.



A negyvenhármas kilométerkő közelében elkészült az ország legnagyobb autópálya-hídja, a 256 méter hosszú és 30 méter széles kisbagi völgyhíd, amely a vasút, az Egres-patak és a 30-as főút fölött vezeti át a sztráda forgalmát

A közelmúltban kezdődött Aszód állomás vágányainak cseréje. Néhány száz méterrel odébb, a hévizgyörki megállóhely előtt épül a kisbagi völgyhíd rövidebb párja

(Balázs Gusztáv felvételei)

NYUGDÍJASKÉNT, DE NEM TÉTLENÜL

Át kell adni a megszerzett tudást

Bihari Mihály a megbeszélt helyre percnyi pontossággal érkezik. Olyan energikus, friss, mintha nem is 63 esztendő nyomná a vállát. Nyugdíjas, de van tennivalója.

Jelvény a kabát hajtókáján

— *Ez valóban igaz, mert társadalmi munkavédelmi felügyelő vagyok. A MÁV-nál egyébként 37 évet szolgáltam.*

— Fussuk végig a pályáját.

— *Jó* — egyezik bele, s pillanatnyit sem keresgél emlékezetében, hanem hozzáfog.

— *Még a munkanélküli világban, 1940-ben jöttem át a MÁV-hoz a Diósgyőri Gépgyárból.* A fémipari szakiskolát elvégeztem, de pár hét után megköszönték a munkám. Akkoriban könnyen szélnek eresztették az embereket — borul el egy pillanatra a tekintete, de máris földerül, amint kis jelvényt mutat a kabátja hajtókáján. — *A DVSC-nél rúgtam a labdát,* s szerencsére éppen akkor, amikor a „Loki" két bajnokságot nyert, miáltal bekerült a *nemzeti liga* B-csoportjába. A futball a munkanélküli világban végül is biztos álláshoz juttatott. Tudja, mi volt az első címem? A hivatali titulus? *Érettségizett segédtiszti segéddíjas...* De nehogy azt higgye, hogy a DVSC ajánlása simára gereblyézte előttem az utat. Nem! *Sokat kellett küszködni és megalázkodni a véglegesítésig.* A kinevezés egyébként főnyeremény volt. Felismertem már azelőtt, hogy *a vasút az az iskola, ahol örökké tanulni kell.* „Segédtiszti segéddíjas" felvételem után 6 és fél hónappal megszereztem minden szakvizsgát. Három év múlva már tisztképző tanfolyamra mehettem.

— A háborús években átélte a debreceni nagyállomás bombázását?

— Mint látja, megvagyok, de átéltem személyesen, és nem a bombázását, hanem a *bombázásait.* 1944. június 2-án 9 óra 20 perckor hullatták le az első bombákat a kis, fehér acélgalambok odaföntről, ahol az első pillanatban csakugyan galamboknak látszottak. Különben ki hitte volna, hogy olyan magasságba repülőgép fölszáll? Nagyon értették a dolgukat az angol—amerikai pilóták. A vágányhálózatot tökéletesen bemérték, s a debreceni állomás — mint csomópont — már az első bombázás alkalmával elpusztult. Érthető. A németek fő felvonulási útvonalát rombolták le a keleti arcvonal hátában. A június 2-i támadást követően — szeptember 1-én — újabb nagy bombázást kapott az állomás és környéke. Emlékszem egy kráterre: összeláncolt öttonnás bomba ütötte. Egy gőzmozdony feküdt, egy pedig állt benne. Éppen szabadságos katonák vártak csatlakozásra. Hiába kértük, hogy menjenek be a városba, maradtak. *Ott haltak meg a foszforos lángok közt, a pályaudvari futóárkokban.*

Új idők jelszava

— Az újjáépítés?

— Nem kell azt most elmondanom, hogy a mozdonyparkot elvitték, a síneket felszántották, felszaggatták. Mindennek pótlása *az egész nép érdeme.* Aztán jött 1968-ban a korszerű technika jelszava. A párt és a kormány világosan felismerte, hogy hazánk földrajzi helyzeténél fogva is *összekötő kapocs* a szocialista országok és a Nyugat közötti kereskedelemben. Ennek alapján úgy döntött, hogy *az emberi munkára épülő vasutat cserélje föl a technika vasútja.* Hadd példázzam az azóta bekövetkezett fejlődést: *Debrecen és Ebes két szomszédos állomás. Évekkel ezelőtt közöttük* — tehát ezen a kis szakaszon — *harminc vasutas teljesített szolgálatot, ma viszont senki sem. Helyükre „álltak" az önműködő fénysorompók, térközbiztosító berendezések.*

— S ez újabb tanulást hozott magával.

— Igen, de amióta a vasútnál vagyok, 10 új utasítást adtak ki, s *nekem a javított utasítások is mind megvannak.* Hiánytalanul.

— ??

— Nézze, az F—1. és az F—2-es utasítás kitesz vagy 600 oldalt. Minden sora fontos, mert *ez a mi KRESZ-ünk.*

— Talált-e benne olyan passzust, ami elavult, kivetnivaló?

— *Erősen fogalmaz.* A régi utasításokból kétségtelenül megmaradt néhány korrigálható, néhány felesleges. Egy régi utasítás például kimondta, hogy a forgalmista *írásban* adja át a mozdonyvezetőnek, hogy vonata a legközelebbi állomáson előreláthatólag áthaladhat. *De miért ne haladhatna át írás nélkül, ha a forgalmista az áthaladás akadálytalanságáról meggyőződött, és a vonat részére szabad jelzést adhat?!*

Szakszervezeti tisztségben

Papírlapot vesz elő. Rajzol. Ezek a debreceni iparvágányok. Mindegyikhez változásra kulcs jár. A tolatásvezetőnek nyolc-tíz kilónyi kulcsot kell cipelnie, de ez a legkevesebb. Nagy baj származhat abból, ha véletlenül nyitva felejti az egyik — még egyszer hangsúlyozom — *külön kulcsra* nyitódó váltózárat. Kigurul a fővágányra a vagon stb. *Hát miért ne legyen egy típusú kulcsa minden ipartelep vágányainak?* Ha egy volna, akkor a következő ipartelepet sem kezelhetnék — míg a váltót be nem zárta a tolatásvezető. A baleset, a tévedés tehát ki van zárva, mert ugye a vasút veszélyes üzem.

Bihari Mihály társadalmi munkavédelmi felügyelő. A vasutasok szakszervezetének aktivistája. Volt forgalmista, vezénylő- és oktatótiszt, oktatási csoportvezető, az állomás belső ellenőre, intézte a nagy vasúti építkezések (Záhony—Debrecen) üzembe helyezési ügyeit. *Munkavédelmi felügyelőként is e szakmai tapasztalatokat hasznosítja.*

Szalai Csaba

Hol van az a nyár?

Hol volt, hol nem volt, talán igaz se volt: az Óperenciás-tengeren túl, de a Balaton partján innen, volt egyszer egy nyár. Hogy milyen is a nyár? Szintevesztő.

Mert ugye, nyájas olvasó, ha most kitekintesz szobád ablakán, látsz még ugyan napfényt (ha szerencséd van, s éppen nem gyün borúra ború), a falevelek sárgásbarnája között is ott még a zöld, de a hatalmas hátitáskák gyermekeket vonszolnak immár az iskola felé, csendesebbek a játszóterek. Nem úgy ám nyáron! Akkor az ég — minő káprázat — kék, a fák ágaittörzsét dús, zöld lombkorona ékesíti, s hasonlóképp zöldell a fű. Ki gondol nyáron a Télapóra, meg a csillagszórós karácsonyfára? Tisztes családapa boldog, ha a kéthetes nyaralás költségeit kifizette, nemhogy a puttonyba és a fa alá illő ajándékok árát kuporgassa.

Egy szó mint száz: az idén is volt nyár. Fura nyár volt, szentigaz, még a tavaszelőn kezdődött. Májust írt a naptár, amikor kánikulába váltott — aztán néhány tikkasztó hét után hirtelen abbamaradt. Minden előzetes bejelentés nélkül. Nem gondolván a kemény valutát hozó főszezonra. A szerencsés beutaltak népes seregeire, akik — balgán ragaszkodván a hagyományokhoz —, július derekát, augusztus elejét választották a nyaralás időpontjául. Aztán az eget szemlélték napkeltétől napnyugtáig: merre bújócskázik ama felkelt Nap, s abbamarad-e a fellegek zokogása?

De nem. Az időjárásfelelős addig-addig tanulmányozta a honi módszereket, amíg mindazt elsajátította, amit mi szervezésről, kooperációról, anyagellátásról tudunk. Utóvégre mi sem természetesebb, mint hogy az a termelővállalati vezető, aki az írásban rögzített határidőre nem szállította le a másik vállalatnak a várva várt gépet (alkatrészt, alapanyagot), nem rakodtatta ki időben gyorsan az áruval teli vagonokat („ej, ráérünk arra még"), haragosan hullámzó Balatont, szélvihart, zimankót, — horribile dictu! — magasabb hús- és fagylaltárakat kapjon, amikor nyaralni megy. Pereskedhet a kemping vezetőjével, a Balatoni Intéző Bizottsággal, petíciót nyújthat be akár az ENSZ-hez is — kártérítést nem kap didergéséért, legföljebb őszinte együttérzésükről biztosítják a megkeresett illetékesek.

Más nyarakon másféle rekordok születtek. Az emberek oly módon versengtek egymással, hogy melyikük a barnább, kinek sikeredett vastagabbá erősítenie karizomkötegeit; az idén viszont a csiga versengett az 1500-as Ladákkal. Vagyok olyan legény, mint te — bizonygatta az őskempingező csiga, s csaknem olyan gyorsan haladt, mint az utánfutóval forgalmi dugóból forgalmi dugóba araszoló négykerekű négyütemű. De versengett a benzin ára is a sebességgel. Utazz drágábban — de legalább lassabban! Húsz százalékkal magasabb benzinár — húsz százalékkal alacsonyabb országúti sebesség.

Ez nyár eseményei közé soroltatnak a minden korábbi eligazodási és turisztikai képességet avulttá tevő útépítések. Az irodalom kedvelőinek soha nem hiányzott olyannyira Petőfi, mint most a közlekedőknek. Falu végén kurta kocsma — konstatálták mindazok, akik a híd lezárása jóvoltából a fél várost megkerülték, hogy a Körtérről a Soroksári útra eljussanak. A Nyugati pályaudvar szomszédságában bezzeg ivel át híd — igaz, csak fahíd — a körúton, azt viszont előszeretettel nem veszik igénybe a gépkocsik között cikázó gyalogosok. Útépítés közben, a Római-fürdő közelében még római kori falmaradványok is előkerültek (ezért most majdhogynem hiddá formálva, lábakra állítják az utat), csak arra a tiszta Duna-vízre nem sikerült rábukkanni, amelybe még egy évtizede is meg lehetett mártózni a Római-parton.

Budapest e nyáron a „lesz" városává vált. Mondogattuk vendégeinknek: — Rend lesz az Üllői meg a Váci úton, mihelyt elkészül a metró. Rend lesz a Duna-parton, amint elkészül az új luxus-szálló. Rend lesz a Városligetben, mihelyt elbontották az egykori vásárváros utolsó fölös pavilonját is... rend lesz az éttermekben-boltokban, mihelyt értékarányossá tettük az árakat (mert még ma sem azok), és rend lesz az egész városban (sőt: az egész országban), mihelyt rendet teremtettünk a fejekben. Mivelhogy rend a lelke mindennek.

— Hol van az a nyár? — kérdeztem elöljáróban. Melyik? — kérdezhet vissza az olvasó, hiszen legalább annyi közöttünk az utópia iránt hajlamos érző, mint a nosztalgiára hajlamos. Vagyis hol van az a nyár, amelyik majdan ránk köszön? Az a nyár, amely kellemes tavaszból fokozatosan vált át kánikulába; s melynek tartama alatt akkor esik az eső, amikor a termés kívánja; amikor liget lesz a liget, fürdőzésre alkalmas a Duna és feltúrásoktól mentes sétányokon andaloghat ki-ki kedvére kézben. S amikor a hétvégi placba nem gyűrűz be a világpiac.

Válaszolnék örömest, ha — mint látható — nem jutottam volna az oldal aljára. Különben is: engem most más foglalkoztat. Az, hogy hol van az a tél, amikor december közeledvén a Télapóra fordított forintok kuporgatása helyett egy távol-tengeri nyári utazásra tehetem félre fölös forintjaimat. Hogy hol? A kérdésben a válasz. Távol... Mint minden, ami nemcsak tőlem függ.

F. T.

HITELPOLITIKA AZ OTP-NÉL

A jobb lakáskörülményekért

MÓDOSÍTOTTÁK A KÖLCSÖNNYÚJTÁS FELTÉTELEIT

A kormány által jóváhagyott új, 15 éves lakásfejlesztési terv nagy figyelmet szentel a lakások folyamatos karbantartásának, tatarozásának, a lakóépületek gondos megóvásának. Elmondhatjuk, hogy ezek a teendők a lakásgazdálkodás jelentős feladatává váltak. Nem véletlen ez, hiszen *nagy értékről, a mintegy 220 milliárdot érő lakásvagyonról van szó.*

A tapasztalatok szerint az utóbbi időben egyre nagyobb teret hódít az a felismerés, hogy *érdemes időben elvégezni a szükséges felújítást, tatarozást*, mert ezzel lényegesen meghosszabbítható az épületek élettartama. A belső átalakítás, a korszerűsítés előnye, hogy a lakás szebbé, kényelmesebbé, otthonosabbá válik, *javulnak a lakáskörülmények.*

Közismert, hogy ezekhez a munkálatokhoz *sok pénzre van szükség.* Az érdekeltek erre a célra kedvezményes kölcsönt kaphatnak az *Országos Takarékpénztártól.* A hitel feltételei 1979. augusztus 1-től módosultak: *a kormányzati intézkedéseknek megfelelően felemelték a kölcsönök felső határát.* Erről az OTP-fiókokban díjmentesen kapható tájékoztató füzetből is értesülhetnek az érdeklődők.

Mindenekelőtt azt kell tudni, hogy mire vehető fel ilyen hitel. Kölcsönt ad a takarékpénztár a meglevő lakóházakkal, lakásokkal kapcsolatos *valamennyi építési munkára.* Ezek a következők: felújítás, tatarozás, korszerűsítés, közművesítés, bővítés, toldaléképítés, nagy lakások műszaki megosztása, lakásleválasztás, a nem lakás célját szolgáló helyiségek mint például szárító, mosókonyha, üzlethelyiség — lakássá való átalakítása. Ezt a kölcsönt a lakás, illetve a lakóház tulajdonosa, illetve a tulajdonos hozzájárulásával a bérlő, továbbá állami bérlakás esetén az IKV hozzájárulása alapján a bérlő, a társbérlő és bérlőtárs veheti igénybe.

A felújítási kölcsön családi ház, társas- és szövetkezeti lakóház közös tulajdonú részeinek, lakásainak, továbbá állami bérlakásoknak a felújítására használható fel. A hitel felhasználásával elvégezhető az épületek *külső munkáival együtt* belül a vakolat, a burkolat, a kád, a mosdó, a központi fűtés stb. javítása. Ezekre a célokra *a felújítási költség 75 százaléka erejéig nyújtható kölcsön, s ez most 30 ezer forinttal több, mint korábban volt.* Budapesten, a városokban és a kiemelt településeken 100 000, a többi helyen pedig 90 000 forint a tatarozási kölcsön felső határa. A kamat évi 2 százalék. Jelentős előny, hogy *a visszafizetési idő elérheti a 15 évet.*

A korszerűsítési hitelt a személyi tulajdonú lakóházak, lakások tulajdonosai és bérlői vehetik igénybe, *víz, gáz, csatorna, távfűtés bekapcsolására, bevezetésére vagy központi fűtés létesítésére.* Ezzel az állam segíti a régebbi lakások komfortosítását, közművesítését. A költségek 75 százalékát hitelezi az OTP, s ez legfőljebb *70 000 forint lehet.* A kamat évi 6 százalék, a visszafizetési idő általában 5 év, de kivételes esetben (a család szociális helyzetétől és egyéb körülményeitől függően) 10 év is lehet. Az állami tulajdonú lakások bérlői ugyanerre a célra a felújítási hitel feltételei alapján kaphatnak kölcsönt.

Meghatározott feltételek mellett bővítésre, toldaléképítésre is ad hitelt az OTP. A felújítási kölcsönhöz hasonlóan ennek összege is legfőljebb 100 000, illetve 90 000 forint. A kamat 3 százalék, az állami tulajdonú lakások bérlői esetében két százalék. A lejárat legfőljebb 15 év.

Említést érdemel, hogy a személyi tulajdonú lakóház esetében *a toldaléképítkezést a munkáltató is támogathatja kölcsönnel, ha a lakás legalább egy szobával bővül.* További feltétel, hogy a dolgozónak rendelkeznie kell az építési költség legalább 15 százalékának megfelelő saját megtakarítással.

A lakásfenntartó szövetkezeti lakóházak felújítására ugyancsak ad kölcsönt az OTP. Ez az összeg a költségek 75 százalékáig terjedhet, de nem haladhatja meg a lakásonként számított, maximum 100 000 forintot. A 2 százalékos kölcsön lejárata legfőljebb 15 év. A társasházak közös tulajdonú épületrészeinek és szerelvényeinek felújítását ugyancsak jelentős összegű hitellel támogatja az állam.

A lakások otthonosabbá tételét szolgálja még az a kölcsön, amelyet a szolgáltató vállalattal vagy szövetkezettel végeztetett munkákra adnak, vagyis *festés, mázolás, tapétázás, parkettlakkozás költségeinek részbeni fedezésére is nyújt hitelt a takarékpénztár.* A többi, ismertetett hitellehetőséggel együtt ez a kölcsöntámogatás is hozzájárul ahhoz, hogy javuljanak a dolgozók lakáskörülményei.

Kutas József

NEMZETKÖZI KITEKINTÉS

Tudomány, technika, jólét

Szakszervezeti állásfoglalás e fogalmak viszonyáról

A nemzetközi szakszervezeti mozgalom régen felismerte a tudomány és a technika békés célokra való felhasználásának társadalmi előnyeit. Ezért üdvözölte előzetesen a Bécsben megtartott tudományos ENSZ-konferenciát.

A konferencia értékelte többek között, hogy milyen mértékben alkalmazható a tudomány és technika a jólét növelésére, főleg a fejlődő országokban. Ebben a tekintetben az Egyesült Nemzetek nyilatkozata az új világgazdasági rend létrehozásáról, közvetlenül kapcsolatba került a közelmúltban lezajlott konferencia céljaival.

A tudomány a természet, a társadalom és a gondolkodás objektív összefüggéseiről szerzett, igazolható ismeretek rendszere. Mindig tükrözi a társadalom érdekeit és eszmerendszerét. *A tudomány önmagában nem ad gyógyszert vagy időleges enyhülést a társadalom, a gazdaság egyes bajaira.*

Új szakasz előtt

A tudomány és a technika fejlődését meghatározó tényezők nem szigorúan csak technikai, hanem *főleg politikai és társadalmi jellegűek.* A kutatási és fejlesztési kapacitások, valamint a helyi tudomány és technika létrehozásához vezető gazdasági és politikai feltételek megteremtése csökkentené az egyes, kevésbé fejlett országok függőségét, és a nemzetek között egy új, *a kölcsönös tiszteleten alapuló* szakasz jöhetne létre.

Technikai függetlenség nélkül nem lehetséges társadalmi, gazdasági vagy politikai függetlenség, mert ezek *kölcsönösen feltételezik egymást.* A fejlődő országok számára a legsürgősebb feladat az oktatás területén van. Ezen belül az analfabétizmus megszüntetése és a gyors alapképzés megvalósítása a legfontosabb. Több ország, például Angola, Kuba, Vietnam stb., rövid időn belül figyelemre méltó sikereket ért el az analfabétizmus felszámolásában a kötelező és általános oktatás bevezetésével, megalapozva ezzel a tudomány jövőbeni fejlődését. Ezzel szemben a harmadik világ egyes országaiban a „nevelési elitizmus" következményeként a társadalmi osztályoknak csak egy szűk rétege vesz részt az oktatásban.

Az elmúlt harminc év folyamán a nemzetközi *technológiacsere* eddig soha nem látott mértékű növekedése volt tapasztalható. A technológiakereskedelem évi értéke 1976-ban már több mint 11 milliárd dollárt ért el. Becslések szerint *1985-ben a technológiakereskedelem teljes értéke mintegy 40 milliárd dollár lesz évente.* A technológiacsere tehát az országos és nemzetközi törekvések középpontjába került.

Diszkrimináció kizárva

Az 1975-ös *foglalkoztatási világkonferencia* akcióprogramjában kiemelte, hogy új technológiák bevezetésekor megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a munkakörnyezetre és a dolgozók biztonságára. A *Szakszervezeti Világszövetség* aktívan részt vett a technológiacsere nemzetközi szabályzatának előkészítésében, hangsúlyozva azt, hogy *ezeknek a cseréknek az egyenlőség, a kölcsönös előnyök, a nemzeti függetlenség elveinek tiszteletben tartásán kell alapulniuk.* Kiemelte továbbá, hogy ki kell zárni a politikai, a gazdasági és az egyéb diszkriminációt, főleg azoknál, akik a gyakorlatban alkalmazzák az átvett technológiát.

Az egyik módszer, amellyel a kapitalista rendszer a krízis növekedésével igyekszik szembeszállni: *a transznacionális vállalatok fejlesztése.* A tudományos és technikai ismereteknek a transznacionális vállalatok minél szűkebb körének koncentrálása a legnagyobb tőkés hatalmak segítségével és cinkos közreműködésével történik. A realizált profitok legnagyobb részét ezek a vállalatok az iparilag fejlett tőkés országban levő székhelyüknek utalják át, s a profitnak csupán egy kis töredéke jut a helyi partnernak.

Amikor a transznacionális vállalatok letelepednek egy fejlődő országban, akkor *marketingszerződést* kötnek vele a vezetés, a technológia és a tudományos szakértők tekintetében. Az ipari termékek előállításához szükséges tudományos kutatásokat és technikai újítások kidolgozását a fejlett tőkés országok laboratóriumaiban végzik. Ezek a laboratóriumok az anyaország tudósait és technikusait alkalmazzák, de csak a vállalat és nem feltétlenül a fejlődő országok népeinek érdekében.

Tudósvásár

A transznacionális vállalatok tevékenységével szemben *a szakszervezeteknek sürgős és fontos feladatuk nemzetközi tevékenységük összehangolása.* Ennek a tevékenységnek a jelentőségét mutatja, hogy a transznacionális vállalatok az osztályharcos szakszervezeteket és az aktivistákat igyekeznek megakadályozni minden közös nemzetközi akcióban.

A tudomány és technika fejlődését a politikai és a gazdasági kibontakozás útját járó országokban *a szakképzett munkaerő külföldre vándorlásának jelensége kíséri.* Az utóbbi években ázsiai, afrikai és latin-amerikai tudósok, mérnökök, orvosok, sebészek és egyéb szakemberek hagyták el nagy számban hazájukat, és telepedtek le az USA-ban, Kanadában, Nyugat-Európában. A fejlődő országok számára, emberi és technológiai kapacitás tekintetében *ez nagy veszteség.* Az USA haszna viszont a fejlődő országokból bevándoroltak tevékenysége révén 1970-ben körülbelül 3,7 milliárd dollár volt.

„A tudomány és technológia szerepe a fejlődés szolgálatában" címmel megtartott ENSZ-konferencia főleg a fejlődő országok problémáival foglalkozott. Ezek az országok az elkövetkező évtizedben súlyos társadalmi és gazdasági problémákkal kerülnek szembe, főleg a népesség gyors növekedésével összefüggő hiányos foglalkoztatás miatt.

A fejlődő országokban több mint 40 millió munkahelyet kell létrehozni minden évben 2000-ig, hogy a harmadik világban a munkaerő foglalkoztatása biztosítva legyen. Tekintettel arra, hogy modern technológiák esetében egyetlen munkahely létrehozásához jelenleg átlagosan 20 000 dollárnyi tőke szükséges, könnyen kiszámítható, hogy milyen nehéz lesz ilyen áron közel 1 milliárd munkahelyet kialakítani, nem is említve még az energia- és a nyersanyag-szükségletet.

Fegyverkezésre milliárdok

A fejlődő országokban alkalmazandó tudományos és technikai fejlesztésnek magába kell foglalnia az említett probléma legjobb megoldására vonatkozó kutatást is. Egyik megoldás lehetne: *megfelelő nagyságú pénzügyi alap létrehozása,* mégpedig a katonai kiadások csökkentésével, majd — végső célként — a teljes leszerelés megvalósításával. Az ENSZ főtitkárának az e témában készült jelentése szerint *a katonai költségek gyakorlatilag akkorák, mint a szegény országok bruttó nemzeti termékének kétharmada.* Ezen országok népessége a világ népességének a felét teszi ki. A katonai kiadások huszonötször nagyobbak, mint a fejlődő országok megsegítésére fordított összegek.

Az ENSZ közgyűlése és a leszereléssel foglalkozó tanácskozás is hangsúlyozta, hogy *a tartós béke és a valódi nemzetközi együttműködés megvalósításának a feltétele a fegyverkezési verseny megszüntetése és a teljes leszerelés végrehajtása.* Ezzel szemben a fegyverkezési verseny hangadói azt állítják, hogy a fegyvergyártás korlátozása lefékezné a gazdasági életet, növelné a munkanélküliséget, és erre hivatkozva érvelnek a fejlődő országokba irányuló fegyverszállítások mellett. Szerintük a fegyverek importálása meggyorsítja a fejlődő országok technikai és tudományos potenciálja kiépítésének folyamatát.

A hadi- és fegyverzettechnológia importálása nem adhat reális alapot a fejlődő országokban a tudományos és technikai haladás elmélyítéséhez, eredményeinek alkalmazásához. A fegyverek importjának semmi köze a polgári lakosság szükségleteihez és az országok fejlődésének távlataihoz. Ellenkezőleg, *a fegyverkereskedelem, valamint a fegyverek importálása a fejlődő országokba: csökkenti gazdasági és társadalmi fejlődésük lehetőségeit.* Ugyanakkor egyes fejlődő országok, főleg amelyek a fejlődés nem kapitalista útját választották, kénytelenek szabadságukat és függetlenségüket fegyveres erővel megvédeni az imperialista erők fondorlataival és összeesküvéseivel szemben.

Enyhüljön a légkör!

A különböző gazdasági és társadalmi berendezkedésű országok békés egymás mellett élése elvének gyakorlata fontos szerepet játszhat a nemzetközi gazdasági együttműködés fejlesztésében, a gyarmati korszakból örökölt rendszerek gazdasági és társadalmi megváltoztatásában. E célok elérése érdekében *gyorsítani kell az enyhülés folyamatát.* Az enyhülés ellenzői szeretnék a világot a hidegháború körülményei közé visszavinni, amelyben lehetetlen lenne a gazdasági kibontakozással járó problémák megoldása, beleértve a tudomány és technika fejlesztését is.

A konferenciának fontos szerepe az volt, hogy *felhívta a figyelmet a nemzetközi politikai légkör javításának szükségességére,* amely szilárd alapot teremthet a gazdasági és társadalmi problémák megoldásához.

Baranyai Zoltán

Egészséges életmód, aktív pihenés

Kertészkedni szabad időben?!

Tudnivalók a nagyüzemileg nem hasznosítható állami földek tartós használatba vételéről

Az 1977. január hó 1. napján hatályba lépett 6/1977. (I. 28.) MÉM—ÉVM—PM—IM. számú együttes miniszteri rendelet lehetővé teszi, hogy a magyar állampolgárok mezőgazdasági termelés (kertészkedés, szőlő-gyümölcstermesztés) céljára — kedvező feltételek mellett — nagyüzemileg nem hasznosítható külterületi állami földet vegyenek *tartós használatba.*

A termőföld nemzeti kincsünk. Hasznosításának ez a lehetősége fontos gazdasági érdek, mert — főként önfogyasztásra, sőt árutermelésre is — az élelmiszer-termelés bővítését eredményezi. *Elősegíti a dolgozók egészséges életmódját, aktív pihenését is.*

A tapasztalatok szerint azonban

az állampolgárok nagy része ezt a lehetőséget nem ismeri.

Az elmúlt években ugyanis a helyi tanácsok mindössze 690 hektár földet adtak tartós használatba, 590 hektár terület tartós használatba adása pedig folyamatban van.

A nagyüzemileg nem hasznosítható külterületi állami föld tartós használatba vétele iránti kérelmet a föld fekvése szerinti *városi, községi tanács* végrehajtó bizottsága szakigazgatási szervéhez kell írásban benyújtani.

Az egy-egy személy részére tartós használatba adható földterület 1500 négyzetméternél (417 négyszögölnél) kisebb nem lehet.

A tartós földhasználatra vonatkozó szerződést a magánszemélyekkel a tanács végrehajtó bizottságának szakigazgatási szerve köti meg.

Az állami föld tartós használatba csak olyan állampolgárnak adható, akinek a tulajdonában, vagy használatában levő összes föld — a tartós használatba adott földdel együtt — nem haladja meg a 6000 négyzetmétert. A földet legkevesebb

50 évre kell a magánszemély tartós használatába adni.

A tartós földhasználati jog illetékmentesen örökölhető. A tartós földhasználatra kapott földön az Országos Építésügyi Szabályzatban meghatározott épület (12 négyzetméter alapterületű szerszámkamra, illetve terménytároló) létesíthető.

A tartós használatba adott földért a földhasználónak

egyszeri használatbavételi díjat kell fizetnie.

Ez azonban nem haladhatja meg a föld helyben kialakult forgalmi értékének a felét. Adott esetben lehetőség van egészen minimális használatbavételi díj megállapítására is. A szociális körülményei alapján rászoruló földhasználónak a használatba vételi díj megfizetésére

10 évig terjedő részletfizetési kedvezmény adható.

A huzamosabb ideje nem művelt (parlag) föld használatba vételi díjának megfizetésére pedig 5 évi halasztás adható.

A használatba vételi díj 50 százalékának a megfizetésére a három- és ennél több gyermekes családok, a fizikai dolgozók, valamint a fiatal házaspárok esetében — kérelemre — 3 évre kamatmentes részletfizetés engedélyezhető.

A tartós használatba adott földön

a földhasználó mezőgazdasági termelést köteles folytatni.

A földhasználati jognak az ingatlannyilvántartásba való bejegyzéséről a használatba adó — tehát a tanács — gondoskodik.

A részletes szabályozás az 1977. évi Magyar Közlöny 9. számában található.

Az ország területén lévő mezőgazdasági termelés céljára magánszemélyek részére tartós használatba adható földekről készült kimutatás a vasutas-szakszervezet területi bizottságainál, illetve a vállalati szakszervezeti bizottságoknál az érdeklődők részére rendelkezésre áll.

Ihász-Kovács Éva:

Köszöntő a Göcsej-expressz ablakából

Köszöntlek, szívem dajkája, Dunántúl,
városok zúgó szépsége,
falvak szénaboglya — nyugalma!
Futó táj,
úgy lobogsz, mint valami óriás
pasztellszoknya,
a búzaföldek matyóhímzéses,
sárga terítők,
melyeken a fény villogó tűje
szüntelen zizeg.
A virágok piros kokárdák,
pirinyó mécsesek,
álomban is nyugtalan lobogók.
S én magam is
csak egy bokor vagyok,
lángolok különös tűzben
az elfeledhetetlen domboldalon
és suttogom szeliden, de elszántan:
el ne hagyja e földet soha a Béke!

LEZÁRUL AZ ELSŐ ÜTEM

Vasutas-stadion épül Győrben

Csaknem négy esztendeje, hogy *Győrben* — a megyei tanács beruházásaként — elkezdődött a vasutasok új sporttelepének építése. A régi stadion helyén kórház épül. Az elözőnél kétszer nagyobb alapterületen *két ütemben* történik a kivitelezés. A megyeszékhely Kun Béla lakótelepén egy *belga-rendszerű füves labdarúgópályát építenek.* Lelátóin tízezren szurkolhatnak, és a befogadóképesség bővítésének is meg vannak a lehetőségei. Felépül az első ütemben egy *salakos edzőpálya* a labdarúgóknak, és helyet kap a komplexumban *három teniszpálya* is. Természetesen szociális helyiségek, öltözők is kapcsolódnak a játékterekhez. *Az első ütem beruházási értéke 30 millió forint.*

Ebben az évben a beruházás befejezését átvette a sportkör. A MÁV-DAC közel egymillió forintot takarít meg. *A MÁV-szervek ugyanis több lényeges munka elvégzését jutányos összegekért vállalták,* és az egyesület többletszervezési munkát vállalt. *A fásítást, parkosítást és több más tennivalót a vasutasok és a csomópont szocialista brigádjai társadalmi munkában végzik.*

A MÁV-DAC új pályájának építése az első ütemben várhatóan az év végére fejeződik be. Ezzel 1200 vasutas és egy húszezer lakosú városrész tömegsportolására nyílik lehetőség.

Sz. Jakab István

Véradónap Záhonyban

Véradó napot rendeztek augusztus 30-án a záhonyi gépesített rakodási főnökségnél. *„A vér életet ment!"* jelszóval szervezett akció nyomán a főnökség 166 dolgozója tett eleget az önként vállalt emberbaráti kötelezettségnek. Tőlük 48 liter vért vettek a kisvárdai véradóállomás egészségügyi szakemberei.

Az átrakási munkákban közreműködő katonák — szám szerint 104-en — szintén jelentkeztek véradásra, s 35 liter vérrel járultak hozzá a rászorulók életének megmentéséhez, illetve mielőbbi gyógyulásukhoz.

Kiváló vasutas

a pécsi takarítónő

Grósz Ernőné, a pécsi állomásfőnökség kocsitakarítója kiemelkedő munkájáért, szakszervezeti aktivitásáért a közelmúltban vehette át a Kiváló vasutas kitüntetést, a vele járó 10 ezer forinttal.

Szolgálati helyén találkoztam a kitüntetett asszonnyal. Kezében az elmaradhatatlan felmosóvödör, a rövid nyelű söprű. Éppen az egyik személykocsi mosdóját tisztította. Kollégái egy ideig nem is tudtak arról, hogy milyen magas elismerésben részesült *Gizike.* Sokan csak a Magyar Rádió pécsi körzeti stúdiójában elhangzott riport alapján ismerték rá a takarító brigád dolgozójára.

— A rádióriport után többen megállították és gratuláltak. 1963 óta takarítom a szerelvényeket, hogy az utasok tiszta kocsiban utazhassanak Budapest, Kaposvár, Bátaszék és Dombóvár felé. Hogy nem sikerül mindig olyan tisztára varázsolni a vonatokat, mint szeretnénk? *Ennek az az oka, hogy kevés már ebben a szakmában a munkaerő.* Én annak idején protekcióval kerültem az állomásra, s mindjárt a legnehezebbiket, a mellékhelyiségek takarítását bízták rám.

— *Sok utas nem gondol arra, hogy munkánkat megkönnyítse, sőt vannak, akik szándékosan hagynak maguk után rendetlenséget.* Sokan csak legyintenek, amikor megmondom mivel foglalkozom, mert mitagadás, nagyon kevés becsülete van ennek a foglalkozásnak. A gépesítés ezen a területen nehezen halad.

Grósz Ernőné már tíz éve szakszervezeti bizalmi. Igaz az átlagosnál is szerényebb, szótlanabb ember, de amikor az üzemi demokrácia adta jogokkal kell élnie dolgozótársai érdekében, nem marad adósa a közösségnek. *Azok közé a bizalmiak közé tartozik, akik nemcsak aláírják, hanem véleményezik is a javaslatokat.*

Orosz K.

Vérbeli szurkoló

— Ebben az idényben is szeretnék meccsekre járni — mondja a hetven év körüli férfi a villamosmegállóban. — De félő, hogy nem sikerül. Sajnos az utóbbi időben sokat betegeskedtem. Pedig nagyon érdekelnének a vasutas csapatok, főként az NB I-be feljutott DMVSC és a Pécsi VSK. Vajon az új idényben milyen játékerőt képvisel a MÁV Előre, a Nyíregyháza és a BVSC? Felkerül-e az NB II-be a Törekvés?

Az idős vasutas szellemi frissesége irigylésre méltó. Amikor erre célzok, elmosolyodik:

— Tudja, mikor halok én meg? Ha már a foci sem érdekel...

(Ujházy)

HÍREK

Ajtók — kilincs nélkül

Július 29-én a Budapestről Somoskőújfalura közlekedő 302 számú gyorsvonat első osztályán utaztam. Hatvan állomás után bementem a kocsi mellékhelyiségébe, *de ki sajnos már nem tudtam jönni,* mert az ajtót nem lehetett belülről kinyitni. *Hiányzott a zárszerkezet kilincse.* Csak Pásztón, az egyik helyi vasutas segítségével szabadultam a rabságból, mert a kocsiban csak néhány utas utazott, és azok nem hallották SOS-jeleimet.

Ennek a rossz emléknek köszönhetem, hogy augusztus 20-án, amikor Miskolcról utaztam a 401/a számú vonat ugyancsak első osztályú kocsijában, már nem lettem a mellékhelyiség foglya. Mielőtt ugyanis becsuktam volna az ajtót, ellenőriztem a belső zárat. Természetesen hiányzott a kilincs.

A kocsivizsgáló lakatosoknak indulás előtt lelkiismeretesebben kellene ellenőrizni a mellékhelyiségek zárjait is!

Szöllősi Ilona

— Pullai Árpád látogatása. Augusztus 30-án Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter a Landler Járműjavító Üzembe látogatott. A vendéget az üzem társadalmi és gazdasági vezetői fogadták. Kövér Imre, az üzem igazgatója beszámolt a járműjavító elmúlt félévi eredményeiről, az idei tervekről, majd Pullai Árpád megtekintette az üzemet.

— Elismerés. A Szolnok megyei tanács kitüntető jelvénnyel ismerte el a jászboldogházi V. főpályamesteri szakasz Petőfi és Béke szocialista brigádjainak a községben végzett társadalmi munkáját. A kulturális és a politikai élet fejlesztésében, a gyermekintézmények patronálásában kitűnt Petőfi brigád a jelvény arany-, a Béke brigád pedig annak ezüst fokozatát kapta.

IDEALISTA MUNKÁSMŰVÉSZ

— Megyek, festek magamnak egy jobb munkahelyet...
(Kesztyűs Ferenc rajza)

— Választás. Szegeden a körzeti üzemfőnökség megalakulását augusztus 28-án szakszervezeti választás követte. Huszonkét szolgálati hely 1750 dolgozóját 79 küldött képviselte az új szakszervezeti bizottság, a számvizsgáló bizottság és a társadalombiztosítási tanács tagjainak megválasztásakor. A 15 tagú szb elnöke Romhányi Ernő, titkára pedig Bodor Ferenc lett.

— Energiatakarékosság. A miskolci járműjavító gazdasági szakemberei szeptember 1-én megvitatták az energiával való takarékosság lehetőségeit, és intézkedéseket tettek a fűtést szabályozó berendezések felszerelésére. Ezenkívül energiaőr-hálózat létrehozását határozták el.

— Tanszervásárlási segély. A tapolcai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a sokgyermekes családoknak összesen 12 ezer forint értékű tanszervásárlási segélyt adott.

— Kirándulás. A tapolcai távközlő- és biztosító berendezési szakasz Batsányi János szocialista brigádja autóskirándulást szervezett a közeli Feszenkó-parkerdőbe. Tizenkilenc gyermeket szállítottak személygépkocsikkal a kellemes környezetbe, és egy napot töltöttek ott.

— Levél a nyugdíjasoknak. Kisterenye állomás vezetősége levélben kérte fel a környéken lakó nyugdíjas vasutasokat, hogy — az előző évekhez hasonlóan — vállaljanak munkát a cukorrépaszezon vasúti forgalmának lebonyolításában. Az értesítés kedvező fogadtatását azóta mind több jelentkezés bizonyítja.

VITORLÁZÓREPÜLŐK

Randevú a levegőben

A MÁV Repülőklub versenyzőinek sikere a Gemenc Kupa-bajnokságon

— Figyeld a 4377-es Pirátot. *Gittinger Peti* gépe. O az a fekete, összenőtt szemöldökű, villogó kék szemű srác. Igyekezz utána menni, mert szerintem idén is dobogós lesz.

A dunaújvárosi versenyzők taktikai megbeszélésének voltam fültanúja. Valóban, a MÁV pilótáinak repülési, versenyzési stílusát az első naptól kezdve igyekezték kifürkészni a *VII. Gemenc Kupa vitorlázórepülő bajnokságon.* Nem véletlenül. A szabad kategóriában *Simó Willy, Killián István* és *Sinka Lajos* indult, a standart kategóriában pedig *Gittinger Péter, Horányi Ervin* és *Terpó György.*

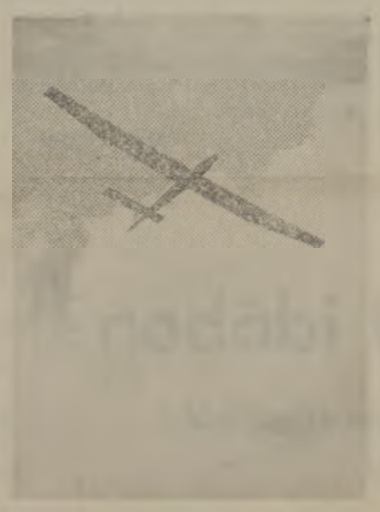
Simó Willynek tökéletes a helyismerete, hiszen hat éven át ő vezette az őcsényi versenyeket, amelyet az ország legsportszerűbb bajnokságának neveztek az elmúlt évek során. *Simó Willy* idén már a MÁV klub színeit képviselte és mint versenyző látogatta meg az őcsényieket. A kedves vendégnek kijáró tisztelettel fogadták *Killián Istvánt* is, aki nélkül még nem zajlott le *Gemenc* bajnokság. Vagy mint motoros pilóta vontatta a versenyzőket, vagy ő maga is indult a bajnokságon. Akkor haza is hozott egy győzelmi kupát. Mint a MÉM RSZ gazdasági igazgatója, támogatja az őcsényi mezőgazdasági repülőket, de sosem felejti el, hogy *„vérbeli vasutas".*

— Farkashegy az én igazi repülőterem. Itt ültem először vitorlázógépbe, 1950 áprilisában. Jövőre ünnepli a MÁV klub fennállásának ötvenedik, én pedig klubtagságomnak harmincadik évfordulóját.

Amikor végignéztük a *Gemenc* bajnokságon induló szabad kategória versenyzőinek névsorát, úgy tűnt, hogy *Magyarország legtehetségesebb pilótái adtak itt randevút.* Szinte kivétel nélkül válogatott keret tagok voltak, vagy jelenleg is azok. Néhányan közülök nemzetközi világversenyeken is dobogón álltak.

— *Ilyen erős mezőnyben mi nem rúgunk labdába. Ellenfelünk a világhír* — szólt társainak a megnyitó napján *Sinka Lajos,* aki maga is hat éven át volt válogatott. Nyolc versenyszám után mégis negyedik lett és *Gittinger Péterrel megnyerte a csapatbajnokságot.*

A kemény repülési stílust a fiatalabb standart versenyzőknél lehetett tapasztalni. Eddig ismeretlen nevek váltak egyszerre közismertté. Volt aki „eldobta magát a terepen", nem ért vissza a repülőtérre, a következő két versenyszámot viszont megnyerte. Egyre idegesebben figyelte egymást a huszonnyolc pilóta és már-már *irigykedve vették körül a MÁV-osokat. Horányi Ervin* biztosította a jókedvet. *Terpó György* a megfontoltságot, *Gittinger Péter* a küzdőképességet. Kétség kívül, a *Krampusz* becenevet viselő *Horányi* volt a bajnokság legnépszerűbb pilótája. Derűs, kiegyensúlyozott egyénisége miatt kedvelik növendékei is, akiket oktat. *Terpó György* a csapat edzője volt. Télen *Krampuszék* lakásán gyűltek össze és sokszor hajnalig elemezték a különböző meteorológiai helyzeteket, kidolgozták a versenytaktikát.



Felhők fölött, szelek szárnyán
(Daróczy János felvétele)

— Érdemes volt hajtani — mondja a bajnok *Gittinger Péter.* — Párhuzamosan készültem a versenyre és a diplomamunkámra. *Estin végeztem a Bánki Donát Műszaki Főiskolát.* Nyárra viszont választ elé került: ha nem indulok a bajnokságon, akkor most már mint gépészmérnök mutatkozhatom be. Helyette inkább a versenyre készültem és csak decemberben védem meg a diplomát.

Gittinger Péter a tavalyi Gemenc Bajnokságon ifjúsági első helyezett lett. *Idén a standart kategória bajnoka és az év legeredményesebb pilótája.* A díj átadásakor *Farkas László,* a MÉM RSZ főigazgatója háromszáz ember előtt ünnepélyesen kijelentette: *mivel sikeresen befejezte a főiskolát és kiemelkedő teljesítményt nyújtott, mint vitorlázórepülő, a MÉM RSZ nyíregyházi bázisán soron kívül motoros kiképzést kap.*

Így *Gittinger Pétert* (aki jelenleg repülőtéri hálózati felügyelő), a továbbiakban a MÉM RSZ, mint hivatásos mezőgazdasági repülőgépvezetőt kívánja alkalmazni.

A bajnok hazavitte a kupát megmutatni a MÁV repülőklub tagjainak, köztük feleségének, az ugyancsak vitorlázórepülő *Babucs Évának,* akit másnap bekísért a kórházba és megszületett a legifjabb repülőpalánta: *Gittinger Dávid.*

Erdős Ágnes

A rajthoz készülődnek kecses gépeikkel a pilóták (Bárándy István felvétele)

HERMAN JÁNOS:

Üzenet

Fénylik a csönd,
az éjszaka sinpárjai
ragyognak az égre,
a távoli városok
üzenetével
néznek
a messzeségre.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818.
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
79—3787 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

Lakáscsere

Elcserélném Rákospalotán levő, MÁV-lakótelepi egy-, plusz két félszobás összkomfortos lakásomat hasonlóra zöldövezetben. Érdeklődni lehet telefonon: 839—050, Sándor István.

Elcserélném Dunakeszi-gyártelepen levő 59 négyzetméteres, két szoba, összkomfortos, gázfűtéses, napfényes, kis kertes lakásomat vasutas dolgozóval, budapesti, tanácsi, másfél szoba összkomfortosra. Budapest, IV., XIV., XV. kerületi is lehet. Ajánlatot levélben kérek. Cím: Balázs Ferenc, 2120 Dunakeszi-gyártelep, Állomás sétány 15. I. 4.

Elcserélném 50 négyzetméteres, egy szoba, összkomfortos, budai MÁV lakásomat és egy másfél szoba, összkomfortos házrészt 2—3 szobás tanácsira. A MÁV-lakást is (házrész nélkül) nagyobbra cserélném. Érdeklődni a 202—420 telefonszámon lehet.

HALÁLOZÁS

Járai Alfréd, a vasutasszakszervezet szántódi üdülőjének egykori gondnoka, augusztus 26-án, 52 éves korában elhunyt. Az üdülőnek 13 évig volt vezetője. Azt megelőzően, tizenkét évig a MÁV különböző szolgálati helyein dolgozott. Temetése szeptember 1-én volt a Rákoskeresztúri köztemetőben.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM — ÁRA: 1 FORINT — 1979. SZEPTEMBER 22.

KÉSŐN ÉBREDTEK A FUVAROZTATÓK

Minden eddiginél nagyobb forgalmat ígér az ősz

Telefonkonferencián tájékoztatták a közvéleményt a MÁV és a Volán vezetői

Az őszi áruszállítás ismét nagy erőpróbája lesz a vasút és a Volán dolgozóinak. A gondokról és a legsürgősebb teendőkről kaptak tájékoztatást az újságírók azon a *telefonkonferencián*, amelyet a MÁV és a Volán vezetői rendeztek szeptember 10-én a Vasúti Főosztályon. *Budapesten, Miskolcon, Szegeden, Debrecenben, Pécsett és Szombathelyen vonalban voltak az igazgatóságok és a Volán-vállalatok vezetői, és azonnal válaszoltak a kérdésekre. Szabó Béla* és *dr. Zahumenszky József*, a MÁV, illetve a Volán vezérigazgató-helyettesei vezették a tanácskozást.

Szabó Béla, a MÁV vezérigazgató-helyettese köszöntötte a telefonkonferencia résztvevőit, köztük *Koszorús Ferencet*, szakszervezetünk főtitkárát, majd tájékoztatást adott az eddigi szállítási eredményekről, a várható feladatokról, a MÁV és a Volán együttműködésének lehetőségeiről.

A vasúton

a legnagyobb gondot a szállítási igények indokolatlan ingadozása okozza.

Természetes, hogy ősszel, a mezőgazdasági termények betakarítása miatt a termelőszövetkezetek több kocsit kérnek, de az már nem, hogy minden intézkedés, kedvezmény ellenére az első nyolc hónapban a fuvaroztatók alig több, mint 87 millió tonna árut adtak fel. Ezért négy hónap alatt 48 millió tonnát kell még továbbítani. De nemcsak a hónapok, hanem a napok között is nagy az eltérés. A vállalatok ugyanis a hét elejére három-négyezer üres kocsival többet követelnek, mint amennyire valójában szükség van. Így nehéz reális képet alkotni. Minden vidéki igazgatóságon

operatív bizottságok alakultak, amelyek eldöntik, hogy melyik vállalat hány kocsit kapjon.

Soronkívüliséget biztosítanak a szén, a fa, az olaj, a mezőgazdasági termékek, az exportcikkek továbbításához, és figyelemmel kísérik a folyamatos üzemeléshez szükséges nyersanyagok szállítását. *A négynapos munkahetet nem tudja elviselni sem a vasút, sem a népgazdaság.* Péntektől mégis visszaesik a forgalom, és szombaton, vasárnap alig akarnak rakodni. Pedig

a vasút a hétvégi rakodásokhoz garantálja az üres kocsit.

Záhonyban sem sikerült a tervezett árumennyiséget elszállítani. Ennek több oka van. A vezérigazgató-helyettes elmondotta, hogy a torlódások elkerülése érdekében a széles kocsikat átszerelik normál nyomtávúra. A legutóbb átszerelt száz széles kocsi forduló ideje azonban meghaladta a 78 órát. *Záhonyban 12,5 órát vártak továbbításra. Ez a lassúság sok pénzbe kerül a népgazdaságnak.* Jelenleg több mint 90 óra telik el, amíg a feladott áru eljut rendeltetési helyére. Ebből hatvan órát a rendezőpályaudvarokon, a feladóhelyen és a kirakodásnál vesztegelnek a vagonok.

Sok vállalat raktárnak használja a kocsikat.

Egyre nagyobb szerepet kell kapnia a MÁV-nál is a napra, órára kész szervezésnek. *Egész Európában túlterheltek a vonalak.* Olaszországtól Törökországig naponta csak meghatározott számú vagont vesznek át. Nehezebb körülmények között, de sokkal nagyobb előrelátással kell dolgozni.

A szállítási kapacitás kihasználását kedvezőtlenül befolyásolják a létszámgondok, a rendezőpályaudvarok korlátozott befogadóképessége, technikai színvonala, a halaszthatatlan pályarekonstrukciók. A felsorolt okok is közrejátszottak abban, hogy

négy hónap alatt kétmillió tonnával több árut kell szállítani, mint tavaly.

A telefonkonferencián elmondották, hogy *a MÁV több intézkedést tett az áruszállítás gyorsítására.* Többek között fordaszerelvényeket állítanak forgalomba, amelyeket mezőgazdasági termékek, energiahordozók továbbítására is felhasználnak. Ezáltal csökken a kocsiforduló idő, mert *az 1500—2000 tonnás zárt szerelvények a rendezőpályaudvarok elkerülésével közlekednek.* Módosítják az üzemi

(Folytatás a 3. oldalon)

Az elnökség megtárgyalta

Ösztönzőbb és igazságosabb a vonatkísérők új bérezése

Bevezetése óta megszűntek a korábbi panaszok

Szeptember 13-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége, és megtárgyalta többek között *az utazó személyzet teljesítmény-bérrendszerre módosításának eddigi tapasztalatait.* A téma előterjesztője, *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes szóbeli kiegészítőjében elemezte a teljesítmény-bérrendszer korszerűsítésének szükségességét, az intézkedés gyakorlati tapasztalatait.

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége 1978. december 29-i ülésén fogadta el a teljesítménybér módosításának gondolatát. A vasút vezetői ennek alapján dolgozták ki a 102508/1979. számú utasítást, amely *április 1-én lépett életbe.* Miért volt szükség erre az intézkedésre? Elsősorban azért, mert a korábbi teljesítménybéres elszámolás már áttekinthetetlen, bonyolult volt, és nem hatott az ösztönzés erejével. Az utazó személyzet kifogásolta az elszámolás komplikáltságát. Ezen kívül *cél volt az adminisztratív munka csökkentése is.*

A korszerűsített teljesítmény-bérrendszer lényege az, hogy *megtartották a menetrend szerinti menettartam-díjazás elvét,* csökkentették az elszámolási egységárak számát. Az új szabályzat a korábbi nyolc vonatnem-tétel helyett ötöt alkalmazott, és egyszerűsítette a vontatási nemek szerinti megkülönböztetést is. Lehetőség nyílt arra, hogy hetven helyett csak 27 egységártételt alkalmazzanak. *A felszabadult mintegy 40 millió forintot differenciáltan lehetett elosztani.*

Az új teljesítménybér-rendszert a dolgozók rövid idő alatt megismerték, és egy-egy szolgálat után maguk is ki tudják számolni a többletkeresetet. A bérrendszer átalakításának sikerét bizonyítja, hogy *bevezetése óta egyetlen panasz sem fordult elő.*

Az új teljesítménybérezés ösztönzően hatott az utazószemélyzet gazdaságosabb foglalkoztatására, a termelékenyebb munkára. A gazdasági vezetők és a társadalmi szervezetek eredményesen valósították meg a teljesítménybér-rendszer módosításának azt az elvét, hogy az alapbéremelést és a teljesítménybér-korszerűsítést összehangoltan érvényesítsék, szem előtt tartva a differenciálást. Mindez *keresetveszteséget egyetlen dolgozónál sem okozhatott, sőt az intézkedés hatására az utazószemélyzet keresete lényegesen emelkedett.*

Az elnökség tagjai ezután megvitatták szakszervezetünk 1980. évi költségvetésének irányelveit, és elfogadták a félszázalékos ÖTA első félévi gazdálkodásáról szóló jelentést.

Csökkenő utasszám, több exportáru

Nem kielégítő a mozdonyok kihasználása

A vasút augusztusban 26 millió utast szállított. Ez az eredmény a bázishoz képest 96,4, a tervhez viszonyítva pedig 99,2 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométer mindkét viszonyítási alaphoz mérten kedvezőbben alakult. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 0,6 százalékkal javult, de a *fajlagos* késési idő 36,7 percről 41,2 percre emelkedett.

Augusztusban

a tehervonatok 11 millió 183 ezer tonna árut szállítottak.

Az előző év azonos időszakához viszonyítva ez 97,8, a tervhez képest pedig 96,8 százalékos teljesítménynek felel meg.

Az export küldemények bázishoz viszonyított mennyisége mintegy 10 százalékkal, a tranzit forgalom 3,7 százalékkal nőtt. A belföldi és az importküldemények mennyisége 1,4, illetve 3,6 százalékkal csökkent.

A tervezettnél 4,4 százalékkal több exportküldemény került elszállításra.

A kocsiigényes áruszállítás összesen 4,2 százalékkal volt kevesebb a bázisidőszakénál.

Mészből 39,4, kőből 11,1 tüzifából pedig 26,2 százalékkal fuvaroztak többet, mint a bázisidőszakban. Nagy a lemaradás a tégla- és cserépfélék, illetve a cementgyártmányok fuvarozásában.

A teherkocsik átlagos forduló ideje 3,4 százalékkal nőtt,

a teherkocsik átlagos statikus terhelése viszont 5 százalékkal emelkedett.

A bázishoz viszonyítva a vonatfeloszlatások száma 25,9, a késetten beállított teherkocsik mennyisége 39,1, a késetten kirakott teherkocsik mennyisége pedig 29,8 százalékkal csökkent.

A tehervonati gőzmozdonyok fajlagos kihasználása 3,3 százalékkal javult, *a villamos- és dízelmozdonyoknál viszont 1,1, illetve 0,5 százalékkal romlott,* a bázishoz viszonyítva.

MEGŐRIZTÉK A ZÁSZLÓT

Somoskőújfalu nyerte az első félévi versenyt

Már gazdag hagyományai vannak a *Somoskőújfalu* és *Fülek* határállomások dolgozói közötti munkaversenynek. A kollektívák 1952-től versenyeznek. Legutóbb, szeptember 7-én értékelték Somoskőújfalun az elmúlt fél év munkaversenyének eredményeit. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepségen megjelent *Oravecz Vladimir*, a zólyomi aligazgatóság vezetője, *Bokor László*, a budapesti igazgatóság kereskedelmi osztályának helyettes vezetője, valamint a két állomás társadalmi és gazdasági vezetői, dolgozói.

Az első félévi eredmények alapján *Somoskőújfalu állomás nyerte a vándorzászlót.* A munkában élenjáró dolgozóknak Bokor László és *Mocsári Ferenc* állomásfőnök jutalmat adott át.

Forró drótok

A MÁV központi helyelosztó 1970-ben 300 ezer helyjegy eladásáról gondoskodott. Tavaly 7,5 milliót kellett szétosztani. Az iroda technikai berendezéseit korszerűsítették, több száz „forró drótot" szereltek be, amelyek révén szinte az összes európai vasúttal, utazási irodával kapcsolatot tartanak.

A legmodernebb számítógéppel rögzítik a kontinensünkről érkező helyjegymegrendeléseket, ezenkívül az iroda foglalkozik a hálókocsi-, valamint a *couchette*-jegyek elosztásával, koordinálásával is. Ez év augusztusában 46 066 hálókocsijegyet adtak el.

Az iroda 35 dolgozója ez év márciusában három szocialista brigádot alakított, *Nők a szocializmusért, Kallai Éva* és *Szamuely Tibor* néven. Munkahelyüket is az idén modernizálták. Több mint száz diagramtároló-szekrényt építettek, a helyiségeket és a telexgépeket hangelnyelő elemekkel látták el.

S. R.

AZ ŐSZI FORGALOM SIKERÉÉRT

Együttműködés — szegedi módra

Védnökséggel felérő szerepet vállalt a szakszervezet

A *szegedi MÁV-igazgatóság és a Volán 10-es számú vállalata* szeptember 5-én az őszi csúcsforgalom lebonyolításával kapcsolatban *együttműködési megállapodást* kötött. Az igazgatóság az év eddig eltelt részében áruszállítási feladatait 99 százalékra teljesítette. Az év hátralevő részében még 4 millió tonna árut kell továbbítaniuk.

A MÁV és a Volán felkérte a *Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsát,* hogy segítse a rakodást, az egyenletes árufogadást, az egységrakományok zavartalan továbbítását, az export- és tranzitszállítások teljesítését.

A közös munkaprogram keretében az *igazgatóság vállalta, hogy az SZMT rendelkezésére bocsátja a nagyobb áruforgalmú állomásokon a feladást, illetve kirakásokat végző vállalatok névjegyzékét, tíznaponként tájékoztatást ad a késedelmes rakodókról. Hasonló vállalást tett a Volán is.*

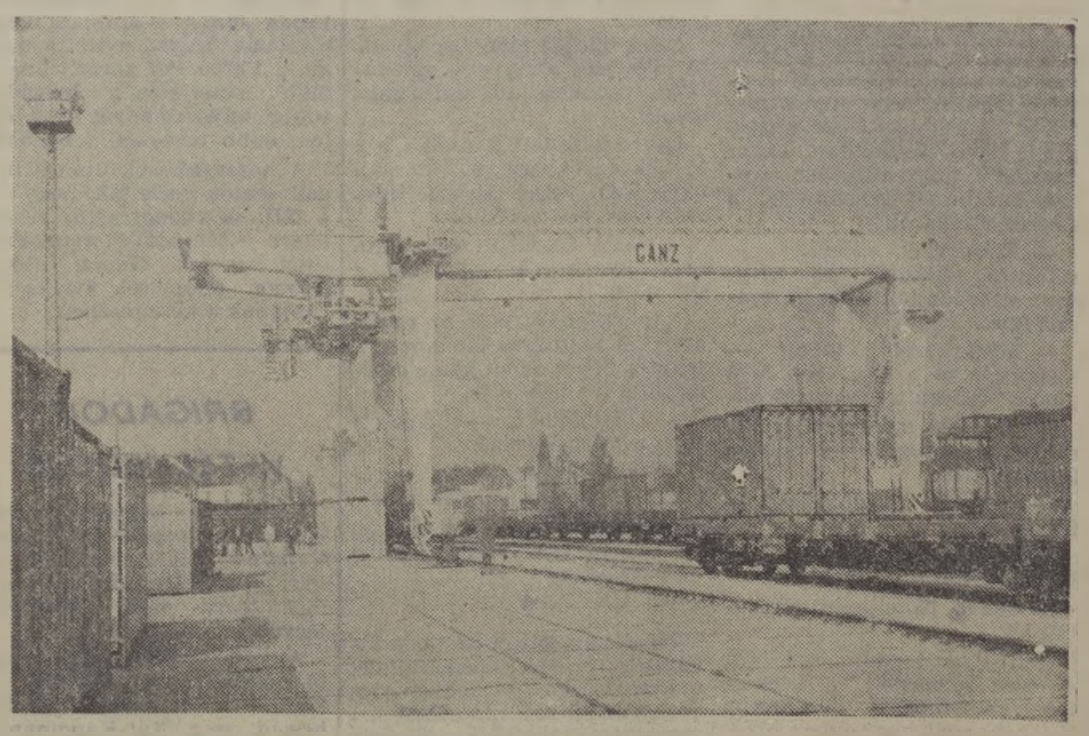
Az SZMT vállalta, hogy a megyebizottságok útján felhívja az érdekelt vállalatok, szakszervezeti bizottságok figyelmét a rakodásokhoz szükséges létszám, a rendelkezésre álló gépi kapacitás jobb kihasználására, a rakodásban résztvevők ösztönzésére, a túlórák engedélyezésére.

Az együttműködés koordinálását a két fuvarozó és az SZMT között a vasutasszakszervezet szegedi területi bizottsága végzi.

A megállapodást *Lovász Lázár* vasútigazgató, *dr. Kardos János*, a Volán 10-es vállalat igazgatója és *dr. Ágoston József*, az SZMT vezető titkára írta alá. Az együttműködési szerződés aláírásánál ott volt *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára is.

G. J.

KONTÉNER-PÁLYAUDVAR



A Józsefvárosi pályaudvarra érkező konténerek kezelését nagyban megkönnyíti az új, 40 tonna teherbírású bakdaru — Képriport a 4. oldalon

(Óvári Árpád felv.)

Fiatalok vetélkedője

Szaktudás mesterfokon

Celldömölkön rendezték augusztus 27-én Pápa és Celldömölk állomás forgalmi dolgozóinak *Ki minek mestere* versenyét.

Az első csoportba a kocsirendezőket, váltóőröket és a vonatkíséret tagjait, a másikba a tisztképzővel nem rendelkezőket, a harmadikba pedig a tisztképzőt végzetteket sorolták.

A harminc éven aluli fiataloknak többek között szakmai, politikai, munkavédelmi, biztosítóberendezés-technikai és ifjúságpolitikai felkészültségükről kellett beszámolni.

Az első és a második csoport győztesei a *celldömölkiek* lettek, név szerint: Csatári László és Nagy Sándor. A harmadik kategóriában *Ligáth László* papai fiatal győzött.

Üzemszemle Ferencvárosban

Semmi sem indokolja a szolgálati helyek elhanyagoltságát

Szabo Béla vezérigazgatóhelyettes vezetésével munkavédelmi és üzemviteli szemlét tartottak szeptember 17-én a ferencvárosi csomóponton. A szemlén részt vett *Kajcsa József*, a vasutas szakszervezet titkára, *dr. Szabó Miklós*, a területi bizottság titkára, *Szemők Béla*, a vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának helyettes vezetője, valamint *Kiss Károly* a budapesti igazgatóság vezetője.

A csomópont különböző szolgálati helyeire kiterjedt szemle értékelésén részt vett *Gál György* a csomóponti pártbizottság titkára is.

— *Az őszi csúcsforgalom kezdetén tartott szemle célja az volt, hogy intézkedéseket tegyünk a munkavédelmi hiányosságok megszüntetésére* — mondotta az értékelés során Szemők Béla. — *Megállapítottuk, hogy a személyi balesetek és a munkából kiesett napok száma az idén lényegesen csökkent. Kevesebb volt a fegyelmi felelősségrevonás is. A tárgyi balesetek száma viszont szaporodott.* Az augusztus végéig keletkezett anyagi kár több mint 100 ezer forinttal növekedett a bázishoz viszonyítva.

A továbbiakban hangsúlyozta, hogy a munkaerőhiány és a helyenként korszerűtlen technika ellenére sincs helye a munkavédelmi engedékenységnek. *Az üzemrészek, rendező pályaudvarok, műhelyek, irodák rendje, tisztasága meghatározója a biztonságos munkának.* A rendezőpályaudvarok vágányai között sajnos sok a szemét. Ez gyakran okoz balesetet. A térvilágítás sem éri el az ABEO által előírt a luxot. A térvilágítás korszerűsítésére 30 millió forintot szántak a vasut vezetői. Kivitelezői kapacitás hiány miatt azonban nem várható gyors változás.

A bizottság megállapította, hogy rossz a fekszaru ellátás is. Az üzemi étkeztetés viszont — különösen az állomáson és a vontatási főnökségen — megfelelő. Ha átadják a személypályaudvaron most épülő üzemi konyhát és éttermet, az ellátás lényegesen kedvezőbb lesz.

Ferencváros korszerűsítésére az V. ötéves tervben 234 millió forintot terveztek. Ebből 80 milliót fordítanak a szociális létesítmények, öltözők, fürdők, felvételi épületek korszerűsítésére. Addig azonban amíg a kivitelezés megkezdődik, a meglevő helyiségek tisztaságára, rendjére nagyobb gondot kell fordítani, *némely elhanyagolt létesítményt sürgősen fel kell újítani.*

Szemők Béla végezetül javasolta a szemlebizottságnak, hogy minősítse a csomópont munkavédelmi helyzetét megfelelőnek, a helyileg megoldhatatlan gondok megszüntetésére pedig tegyenek intézkedést.

Szabó Béla vezérigazgatóhelyettes üzemviteli szempontból értékelte a szemle tapasztalatait. Elmondotta többek között, hogy a vidékről bejáró dolgozók kényelmesebb utazása érdekében javasolni fogja külön motorvonatok beállítását, esetleg autóbuszok közlekedtetését is.

Megállapította, hogy a létszamhiány különösen a forgalomnál kritikus, ezért a kirendelések felülvizsgálatával igyekeznek ezt enyhíteni. Felhívta továbbá a csomópont vezetőinek figyelmét arra, hogy szüntessék meg a kocsitemetőket, a szakszolgálatok hatékonyabb együttműködése érdekében teremtsenek jobb munkahelyi légkört. Felhívta *Kiss Károly* vasútigazgató figyelmét arra, hogy a gyorsabb rakományigazítások érdekében vásároljanak autódarut.

A tanácskozáson felszólalt *Kajcsa József* titkár is. A helyi szakszervezeti bizottságok munkavédelmi felelőseit arra ösztönözte, hogy legyenek következetesebbek a balesetek megakadályozásában, szüntessék meg a baleseti gócokat.

Gál György, a pártbizottság titkára arra hívta fel a figyelmet, hogy *a vágányfékek már elavultak, és balesetveszélyesek. A biztonságos gurításra alkalmatlanok. Szóvá tette a rossz alkatrészellátást is.* Néha egy-egy mozdonyt, alkatrészhiány miatt három hónapig sem lehet kijavítani. A munkahelyi légkörrel kapcsolatban megemlítette, hogy a 16 órás munkanapokon, az ügyeleti szolgálatok alatt fáradt vezetők foglalkoznak ugyancsak fáradt dolgozókkal. Ennek oka az, hogy a munkaerőhiány miatt sem a pihenőnapokat, sem az elmúlt évi szabadságot nem tudták kiadni.

A hozzászólók sorát *Kiss Károly* vasútigazgató zárta. Kifejtette többek között, hogy a technikai elmaradottság nem indokolja a munkahelyek elhanyagoltságát, az utasításellenes szolgálatot. A korszerűsítés érdekében is hatékonyabb intézkedésekre van szükség.

A munkavédelmi és üzemviteli szemle eredményét *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes foglalta össze és zárta be a tanácskozást.

M. P.

Átadás egy év múlva

Gyermekparadicsom 1500 négyzetméteren

Régi gond orvoslására készülnek a Kőbányai úton, az Északi Járműjavító Üzem területén. A vasutasok művelődési házának szomszédságában épül a 150 apróság nappali foglalkoztatására méretezett, új óvoda. A hangsúly az új szócskán van — hagyomány ugyanis, hogy *a járműjavító saját óvodát tart fenn.* Ám a jelenlegi, 90 éves épületet a MÁV lakótelepen kinőtték. Túl azon, hogy ott hivatalosan 50 — és a valóságban sem sokkal több — kicsinynek van helye, a lakásból átalakított gyermekintézmény már korszerűtlen.

Felidőben vannak: *tavaly novemberben kezdődött a kétszintes új épület kivitelezése,* jövő nyáron — úgy tervezik — az utolsó simításokkal is végeznek a szakemberek, *s 1980 őszén megnyílik a 11 millió forintba kerülő gyermekparadicsom.* Mert az lesz — ígérik — remélik. Összehasonlításul: a mai óvoda alapterülete 130 négyzetméter, az épülőfélben levőé 1500 négyzetméter. Mindaz helyet kap benne, ami a kulturált foglalkozáshoz szükséges. A szerkezetet, UNIVÁZ-elemekből, a Budapesti Lakásépítő Vállalat illesztette össze, ám a generálkivitelező maga a járműjavító. S ez érdemi munkát is igényel.

A karbantartó osztály szakemberei eddig több mint tízezer óra munkát fordítottak a válaszfalak építésére, vakolására, az ajtók-ablakok helyükre illesztésére, az üvegezésre... s a továbbiakban is ők szorgoskodnak a már álló épület falai között. Az óvónők, dadák toborzása is megkezdődött. *Jelenleg hat óvónő és két dada vigyáz a vasutas-szülők gyermekeire,* jövő ősztől viszont tíz óvónő és nyolc dada segíti a vezető óvónő munkáját. Addigra a kert rendezése is befejeződik — *másfél millió forintot szánnak rá:* a játékokon, mászókákon kívül pancsoló medencét is terveznek, valóságos oázist varázsolva az ipartelep szomszédságába.

A mai óvoda pedig ugyancsak hasznos, új funkciót kap a későbbiekben: két összkomfortos lakást alakítanak ki 65—65 négyzetméteren. Ugyancsak nagy szükség van rá: jelenleg nyolcvan lakásigénylőt tartanak nyilván az Északi Járműjavítóban.

(ff)

AZ ÚJÍTÁSOK HASZNA

Ankét a budapesti igazgatóságon

A budapesti igazgatóság kultúrtermében augusztus 29-én újítási ankétot tartottak, amelyen megjelentek az igazgatóság társadalmi és gazdasági vezetői is. Ismertették többek között az újítási mozgalom elmúlt évi eredményeit, továbbfejlesztésének lehetőségeit.

1978-ban az igazgatóság területén 1349 újítási javaslat született. Ebből 695-öt fogadtak el, és 643-at valósítottak meg. *Az újításokból származó megtakarítás meghaladta a 17 millió hatszázezer forintot.* Tavaly 34 dolgozót részesítettek Kiváló újító kitüntetésben.

Az újítási mozgalmat ötletpályázati hónapokkal, újítási versenyekkel népszerűsítették. *Az ötlethónap során például 266 újítás született.* A legjobb eredményt elért szolgálati főnökségeket jutalomban részesítették. A székesfehérvári üzemfőnökség például tízezer, Józsefváros állomás pedig nyolcezer forint jutalmat kapott.

Az igazgatóság területén a legeredményesebb az újítómozgalom a szolnoki pályafenntartási főnökségen és állomáson, Józsefvárosban. Rákosrendezőn, a székesfehérvári üzemfőnökségen, a győri és a Keleti vontatási főnökségen, valamint a jobbparti biztosítóberendezési és fenntartási főnökségen.

Az ankéton adták át az újítási versenyben legjobb eredményeket elért szolgálati főnökségek jutalmát is.

Tanácskoztak a brigádvezetők

A *békéscsabai* körzeti üzemfőnökség mintegy hatvan szocialista brizádvezetője tanácskozást tartott a vasutas kultúrházban. A tanácskozást *Vajda János*, a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Valkó Pál* körzeti üzemfőnök ismertette a brigádok eddigi teljesítményét és a legfontosabb terveket, teendőket.

A hozzászólások után a brigádvezetők vállalták, hogy — *a XII. pártkongresszus tiszteletére* — társadalmi munkában részt vesznek *Gyula*, illetve *Gyoma* állomások magas peronjának elkészítésében.

BRIGÁDOK VETÉLKEDŐJE

Szocialista brigádok vetélkedtek *Vámosgyörkön* és *Kál-Kápolnán* a XII. pártkongresszus és a felszabadulás 35. évfordulójára való készülődés jegyében.

A vámosgyörki csomópont 16 csapata közül első lett a *Fodor Sándor* vezette *Rákóczi brigád*, míg Kál-Kápolnán a körzeti üzemfőnökség 7 csapatának kétnapos *„ki-mit-tud"*-jából a *Tyereskova* nevét viselő női brigád került ki győztesen.

A tizedik munkahelyen

— Tessék! — hangzik bentről az alig hallható kopogásra a válasz. Magas, fekete bőrű, ápolt külsejű fiatalember lép be. Zavarában az ajtót sem tudja kilincsre zárni.

— Mit akar? — dörren a kérdés a fényes íróasztaltól.

— A személyzetist keresem — mondja gyámoltalanul, egyik lábáról a másikra állva.

— Én vagyok. Mi járatban?

— Felvételre jöttem.

— Sarus, kocsirendező, váltókezelő, vonatkísérő munkakörökbe van felvétel — sorolja lélegzetvétel nélkül. — Személyi igazolványa van?

— I... igen...

Belelapoz, kettőt kell hajtani, hogy az utolsó munkahelyet megtalálja.

— Amolyan vándormadár ugyebár...

— Szeretnék vasutas lenni...

— Nekem ilyet ne mondjon! Kilenc munkahely után jött rá?

— Nem kérem, de a... — folytatná, de a személyzetis ingerült, lenéző legyintése beléfojtja a szót:

— Ha az orvosi vizsgán megfelel, sarusnak fel tudom venni.

★

Az oktatóterem előtt öten várakoznak. Egymás után gyújtanak cigarettára, élénk taglejtésekkel, gesztikulálva magyaráznak, s időnként a kezükben levő utasításba lapoznak. Az oktatótiszt az idegeskedő csoportra köszön.

— Jó reggelt! Nos, fiúk, remélem sikerül a vizsga?

— Jó reggelt! — mondják kórusban.

Az oktatótiszt a kérdés második részére választ sem várva bement az irodába. Kis idő múlva megjelent és már hívta is az elsőként jelentkező vizsgázót. A kint maradtak közül Balog Géza mind türelmetlenebbül várta, hogy vizsgázó társa az ajtón kilépjen.

— Mit kérdezett? Tudtad? — állt elő, amikor az végre kijött.

— Sikerült. — Aztán a vizsga idegesítő nyomása alól felszabadulva töviről hegyire elmondott mindent.

— Utolsónak vizsgázom — döntötte el magában, s még két társának részletes beszámolóját hallgatta meg, egyre nagyobb izgalommal.

— Balogh ne izguljon, fog ez menni — nyugtatta az oktatótiszt. Ettől megkönnyebbült, s azt is elfelejtette, hogy vizsgázik.

— Elméleti felkészültségét négyesre értékelem, jelentkezzen a vezénylőtisztnél. Jó munkát kívánok!

Az ajtón kilépve legszívesebben cigánykereket vetett volna örömében.

★

A mai és a holnapi nap szabad vagyok, villant át a fiatal vasutas agyán. A vizsga örömére lehajtott egy kupica pálinkát az állomás szomszédságában levő italboltban, aztán hazament, hogy a telepen naplopó barátainak beszámoljon a sikeres vizsgáról.

— Fiúk, fiúk, sikerült! — kiáltotta messziről az egyik putri szélvédett oldalán kártyázók felé.

— Megérkezett Géza! — kiabálták, és a kezükben levő lapokat ledobálva rohantak elé.

— Holnap éjszakára már megyek is dolgozni — mondta lelkendezve.

— Éjszaka is dolgozol? — így az egyik.

— Ünnepeken is? — érdeklődött a másik.

— Csávó, te teljesen meghülyültél.

Nem ilyen fogadtatásra várt, s csak ténfergett a telepen, egyik putriból ki, a másikba be. A bandát nagy ívben elkerülte. Úgy érezte, valami nagy szakadék keletkezett ő és a többiek között.

Az első szolgálat tiszteletére olyan zászlónyelet faragott, amilyet még nem látott senki az állomáson. Váltás előtt egy órával ő már a pályaudvar közelében ügyelgett, s próbálta az arcokból kitalálni, kik azok, akik éjszakára érkeznek. Az eligazítás névsorolvasással végződött. Mindenki gépiesen mondta az igen, vagy jelen válaszokat.

— Balogh Géza?

— Igen.

— Újabb cigány — hangzott a megjegyzés úgy, hogy mindenki hallja.

Géza szájában keserűvé vált a nyál, gyomrában enyhe remegést érzett. Elkeseredéséből egy csöndes hang zökkentette ki:

— Kövér Károly tolatásvezető vagyok. Az éjszaka csak mellettem legyen, és a többire ne hallgasson — mutatott a munkatársakra, és barátságosan kezet szorított az újfelvételessel.

Géza buldog módjára követte felettesét, s figyelte mozdulatait, próbálta kitalálni a gondolatát.

Egyre több lett a munka, s a tolatásvezető úgy tett, mintha ügyet sem vetne Gézára. Egyszer csak hozzáfordult:

— Géza fiam, ott egy saru, tegye gyorsan a vagon elé, a sínszálra.

Egy villanás volt az egész, amint a sarutartó ládához ért, majd a nehéz sarut gyors mozdulattal a sínre tette.

— Gratulálok! — dicsérte meg a tolatásvezető.

— Gyakorolhatom a sarúzást? — kérdezte izgatottan.

— Gyakorolhat, csak vigyázzon a kezére! — hangzott a beleegyezés.

★

Másfél év telt el azóta. A kis város művelődési központjának nagytermében vasutasnapot ünnepelnek. A kitüntetések átvételéhez szólítják az állomás legjobb dolgozóit. Közöttük van Balogh Géza sarus is. Kiváló dolgozó kitüntetést kapott...

— y —

SZEPTEMBER 29:

A fegyveres erők napja

Szeptember 29-én fegyveres erőinket köszöntjük. Népünk szép hagyománya ez, s talán nincs is család, amelynek valamilyen ágon ne volna, vagy ne lett volna már kapcsolata fegyveres erőinkkel. *Társadalmunk ezer szállal kötődik a nép hadseregéhez, a rend őreihez, a határok védelmezőihez, a néphatalom szolgálatában álló munkásőrökhöz.* Ezért is olyan bensőséges ünnep mindig ez a nap, amikor az 1848-as pákozd-sukorói csata emléknapján fegyveres erőit köszönti a dolgozó magyar nép.

Békében élünk. Szocializmust építő hazánkat nem fenyegeti semmilyen látható, érzékelhető közvetlen veszély. Világszerte tért hódítanak a szocializmus erői, pozíciói szilárdak és a haladás híveinek növekvő befolyása érezhető a nemzetközi életben is.

A leszerelési és a fegyverzet-csökkentési tárgyalásokon szovjet kezdeményezésre elért eredmények a békés jövő távlatait ígérik. *Ez nagyon biztató ugyan, de éberségünkre változatlanul szükség van,* hiszen a világban még bőségesen vannak törekvések — és nem is lebecsülendő erők —, amelyek a szocialista közösség ellen spekulálnak. S bár az egyoldalú előnyök nélküli, mindenkinek hasznos leszerelés mellett vagyunk, nem tévesztjük szem elől a korszerű honvédelem bonyolult, szerteágazó feladatait. Legelemibb nemzeti érdekünk, hogy internacionalista szellemben nevelt, a testvéri szovjet hadsereghez, a Varsói Szerződés tagországainak minden baráti fegyveres erejéhez szoros érzelmi szálakkal kötődő, mély hazaszeretettől áthatott fegyveres erőink harckészültsége megfelelő maradjon.

A korszerű szocialista honvédelem nagy követelményeket támaszt a fegyveres erők minden tagjával szemben. Nagy terheket ró nemcsak azokra, akik a haza védelmét hivatásszerűen vállalják, hanem azokra is, akik sorkatonai szolgálatukat töltve teljesítik hazafias kötelességüket. Fiataljaink becsülettel eleget tesznek ezeknek a ma már nem is elsősorban fizikai szempontból nehéz követelményeknek. Felkészültségüket látva biztonságban érezhetjük magunkat, szocialista társadalmunkat.

Külső biztonságunk és belső rendünk szorosan összefügg egymással. Belső rendünk szilárd. Közbiztonságunkról, rendőreink nagy hivatástudattal végzett munkájáról szólva is elmondhatjuk: *semmi okunk az aggodalmaskodásra.* Hazánk közrendje szilárd, még akkor is, ha egyes területeken a bűnözés elleni küzdelemben társadalmi méretekben is akad tennivaló.

Munkásőreinket is köszöntjük a fegyveres erők napján. Megbecsülés, tisztelet övezi azokat a munkásőröket, akik a nehéz vasúti szolgálat mellett fontos részt vállalnak a néphatalom védelmében.

S szóljon a köszöntés azoknak a honvédeinknek is, akik sorkatonai kötelezettségeik, *a kiképzési feladatok teljesítése mellett rendszeresen nehéz fizikai munkával vesznek részt a vasúti pályaépítési és fenntartási munkálatokban.* Segítségük lehetővé teszi, hogy a munkaerő szorító hiánya ellenére se legyen fennakadás hazánk közlekedésének legfőbb ütőerén, a vasúton.

Államunk, népünk mindig is megkülönböztetett figyelmet szentelt a néphatalom fegyveres védelmezőire, *akiket tisztelettel köszöntünk ünnevük alkalmából.* Kívánjuk, hogy esküjükhöz híven, hazánk és egész népünk javára töltsék be hivatásukat!

(L—cs)

Újabb csúcsot ígér az ősz

(Folytatás az 1. oldalról)

technológiát is oly módon, hogy a zsúfolt rendezőpályaudvarok mentesüljenek a forgalom hullámzásától, és *csökkentik a vagányzárak idejét.* Gyorsítják a kocsibeszerzéseket, és azokat a szerelvényeket, amelyeken mezőgazdasági munkára utaznak a dolgozók — megerősítik.

Az exportra gyártott Ikaruszok Záhonyig *saját kerekeken* gördülnek, csak ott rakják fel a széles kocsikra.

Az idegen vagonokat mindenütt megkülönböztetett figyelemmel kell kezelni,

mert ez devizamegtakarítást is eredményez. A vasútvonalak átbocsátóképességének jobb kihasználása érdekében *növelik az éjszaka közlekedő tehervonatok számát,* és sor kerül a vontató járművek hálózati átcsoportosítására is. A selejtezésre ítélt, de még futóképes kocsikat is felhasználják az őszi forgalomban. Ezekből zárt szerelvényeket képeznek, és *szigorított műszaki vizsgálat után* közlekedhetnek.

A közlekedési munkamegosztás keretében

a tehergépjármű-forgalom sok feladatot átvállal a vasúttól.

A 20—60 kilométeres távolságokon — kevés kivételtől eltekintve — nem engedélyezik a vasúti fuvarozást, mert a közúti olcsóbb, gyorsabb, nincs szükség átrakodásokra.

A Volán is felkészült a nagyobb évvégi forgalomra. Négy hónap alatt 350 ezer vagont kell kiraknia, ezért minden rakodógépet igyekeznek maximálisan kihasználni. Mozgósítanak mintegy kétezer rakodómunkást is. Dr. Zahumenszky József vezérigazgató-helyettes beszámolt ezen kívül a MÁV és a Volán együttműködésének további lehetőségeiről. Elmondotta, hogy

a Volán kétszáz vasútállomáson vállalt oda- és elfuvarozást.

A MÁV igazgatóságokon áruirányító szolgálatot tartanak fenn, figyelemmel kísérik a vonatok érkezését.

A MÁV és a Volán a fuvaroztatók együttműködésére is számít. Felhívták a figyelmet a kíméletesebb árurakodásra. A közelmúltban 3567 kocsi sérült meg rakodás közben, ami tovább növelte az amúgy is krónikus kocsihiányt.

A konferencia résztvevői kifejtették, hogy mindent megtesznek az őszi forgalom sikere érdekében. Ehhez azonban arra is szükség van, hogy

a vállalatok reális tájékoztatást adjanak tényleges igényeikről,

s ne csak vagont, teherautót kérjenek, hanem biztosítsák a ki- és berakás feltételeit, mert ez a folyamatos termeléshez és áruellátáshoz is nélkülözhetetlen.

GYÖRBEN HELYESEN LÁTJÁK:

„Jobban, pontosabban kell dolgozni, mint bármely korábbi időszakban...”

Az őszi és a téli forgalom mindig fokozott helytállást követel a vasút dolgozóitól. Ahhoz azonban, hogy munkánk megfeleljen a nagyobb követelményeknek, gondosan fel kell készülni a többletfeladatokra, a várható nehézségekre. *Hogyan teszik ezt most Győrött?* — erről beszélgettünk *Tóth István* állomásfőnökkel.

Középpontban az ember

— Mi tehát az a többlet, amivel számolnak idei felkészülésük során? — kérdeztük.

— *Minden fórumot felhasználva igyekeznünk kell megértetni az emberekkel, hogy jobban kell dolgoznunk.* Létszámgondjaink is indokolják, hogy mindenkitől úgyszólván kötelességen felüli munkát fokozott helytállást igényeljünk. Bízunk benne, hogy szocialista brigádjaink vállalják a többletfeladatokat is. A brigádvezetőkkel a következő napokban tartunk erről tanácskozást.

Elmondotta Tóth István, hogy felkészülési programjukban — amit részletesen kidolgoztak — *első helyen szerepel az emberről való gondoskodás, a munkavédelem és a szociális ellátás.* Bizottsági bejárást tartottak a csomóponton, és felülvizsgálták a munkahelyek, az épületek állapotát is. A feladatok sorában előírták például, hogy nagytakarítást kell tartani a rendezőben, még mielőtt leesik majd az első hó. Botlásmentessé csak így lehet tenni ezt a munkaterületet.

Helyrehozzák mások hibáját

— *Még csak szeptember van, de máris nagyobb a Záhony—Ébenfurt tranzitforgalom, mint tavaly ilyenkor volt* — folytatta az állomásfőnök. — *Az őszi forgalom hónapjaiban számolnunk kell a tranzit további növekedésével. Ez nem egyszerűen csak kocsitovábbítást jelent. A múlt évben 12 ezer kocsinál kellett átrakást, rakományigazítást végeznünk, hogy a szállítmányok mindenben megfeleljenek a RIV-szabályoknak. Nagyon fontos volna, ha a helyzet etekintetben is javulna...*

Előre nem látható, mennyi munkával jár majd, hogy Győr állomás rendben átadhassa a kocsikat a GYSEV-vonalra. A feladat nehézségét az okozza, hogy néhány vágánykapcsolaton, rakmintán és egy öttonnás darun kívül más eszköz nem áll rendelkezésükre ehhez a munkához. A feladatok javát *kézi erővel* kell elvégezni.

Bevált módszer

— *A helyi forgalmunk napi háromszáz kocsi. A közeli napokban a vállalatok képviselőivel tanácskozunk az őszi forgalom feladatairól. Állomásunk szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére a vállalati szakszervezeti szervek képviselőit is meghívjuk erre a munkaértekezletünkre.* Ez a módszerünk a múlt évben is bevált: *elősegítette, hogy megnyerjük a vállalatokat a rakodások meggyorsításával összefüggő közös feladatok ügyének* — mondotta befejezésül a győri állomásfőnök.

L. J.

Híven a hagyományhoz

Vendégségben

A csehszlovákiai vasutasnap alkalmából *Kassa* állomás dolgozói a *hatvani, Fülek* állomás dolgozói pedig a somoskőújfalui magyar vasutasok, illetve szocialista brigádok képviselőit hívták meg, hogy vegyenek részt ünnepségeiken.

A most viszonzott látogatás légköre megfelelt a hagyománynak, hiszen az említett csomópontok dolgozói már hosszú évek óta folytatják egymással a szocialista munkaversenyt, mind szorosabbra fűzve a testvéri kapcsolatokat.

A Hivatalos Lapból

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

32. számból: 11/1979. (VII. 17.) NIM egyes helyiségek fűtési hőmérsékletének meghatározásáról és takarékos fűtéséről.

109 604/1979. Utasítás az egyes helyiségek hőmérsékletének meghatározásáról és takarékos fűtéséről szóló 11/1979. (VII. 17.) NIM számú rendelet végrehajtásáról a Magyar Államvasutak területén.

109 413/1979. Háztartási tüzelőanyag-táblázat újbóli kiadása.

33. számból: 101 047/1979. A VSZT-készpénzszolgáltatások ellenőrzése.

34. számból: 103 672/1979. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.

36. számból: 11/1979. (VIII. 10.) MüM—OM—EüM számú együttes rendelet az egyes nevelési-oktatási és egészségügyi intézményekben fizetendő térítési díjakról.

110 412/1979. Egyes nevelési-oktatási és egészségügyi intézményekben fizetendő térítési díjakról.

RECSEGÉS A TELEFONBAN

Villanymozdony ne okozzon zavart!

Nemzetközi tanácskozás a zajszűrésről

Székesfehérváron a Technika házában szeptember 3-tól ötnapos *nemzetközi tanácskozást* tartottak a tirisztoros villanymozdonyok által okozott elektromos zavarok kiszűréséről. A *szocialista országok vasútügyi szervezete* által rendezett konferencián közös intézkedési tervet dolgoztak ki a kábelek leárnyékolására, illetve a tirisztoros áramátalakítók és feszültségszabályzók kapcsolására.

Mint a tanácskozáson elmondották, hazánkban is szaporodnak a tirisztoros villanymozdonyok. Ennek következtében egyre több a zavar a *távközlésben.* A legnagyobb gondot a villanymozdonyok által okozott áramköri rendellenességek okozzák, amelyek kihatnak az automatikus biztosító berendezésekre is.

Az ötnapos konferencián *a szovjet, a lengyel, az NDK-beli, a csehszlovák, a román és a magyar vontatási szakemberek megvitatták a villanymozdonyok által okozott zavarok megszüntetésének módjait, és egységes biztonsági intézkedések kidolgozását határozták el.*

AZ ŐSZI HÓNAPOKBAN

Több mint ötezer vagon élelmiszer továbbítása vár a kecskeméti vasutasokra

Az őszi betakarítással csaknem egyidőben vette kezdetét az őszi forgalom *Kecskemét* állomáson és a vele szorosan együttműködő *Kecskemét-Alsó* pályaudvaron.

Azon a napon, amikor Kecskemét állomásra látogattunk, az 1-es számú tartalék reggel óta már a negyedik kocsisort vitte a gurítóra. Különös gonddal állították össze a helyi elegyet, hogy a 3-as tartalék könnyen beállíthassa a kocsikat a rendes kezelési hely területére és ütemes legyen az iparvágányok kiszolgálása is.

Három helyett egy vágányon

— *Nagy gondot jelent számunkra, hogy most, amikor már javában tart az őszi forgalom, a rendes kezelési helyen a korábbi három helyett csak egy vágányra tudjuk beállítani a kocsikat. Ezért van fokozottan szükség arra, hogy már a gurítónál a beállítás figyelembe vételével soroljuk be a kocsikat* — mondja *Lőrincz Antal* állomásfőnök.

Emiatt azonban nem panaszkodnak a kecskeméti vasutasok. Ellenkezőleg, örülnek annak, hogy a rendes kezelési helyen *végre megkezdődött a mintegy 2000 négyzetméter alapterületű szilárd térburkolat kiépítése.* A szükséges zúzottkő, folyamkavics és a betonkeverő gépek már a helyszínen vannak.

— Az őszi hónapokban milyen nagyságrendű szállítási feladattal számolnak? — kérdeztük az állomásfőnöktől.

— *A feladó vállalatok igénybejelentési tervei alapján megállapítottuk, hogy az év végéig mintegy 5300 vagon élelmiszer elszállításáról kell gondoskodnunk* — válaszolta kérdésünkre. — *A szállítmányok nagy részét exportra kell továbbítanunk.* A legnagyobb árumennyiséggel a konzervgyár jelentkezik: 1300 súlyvagon árut küldenek szovjet exportra, 270 vagon lesz az egyéb szocialista és 130 vagon a tőkés export. Belföldi ellátásra 400 vagon árut küldenek. Jelentős az exportja a ZÖLDÉRT-nek és a baromfi-feldolgozónak is.

A XII. kongresszus tiszteletére

Elmondta *Lőrincz Antal,* hogy az őszi forgalmi feladatok eredményes teljesítését is szolgálják az állomási dolgozók többletvállalásai. *Ezekkel váltottak „belépőt” a kecskeméti vasutasok a XII. pártkongresszus és a felszabadulás 35. évfordulója tiszteletére indított munkaversenybe.* A kollektívák elsősorban a kocsitartózkodási idő további csökkentésével járulnak hozzá az elegytovábbítás meggyorsításához. A 7,9 órás normaidővel szemben 7,85 órás teljesítést vállaltak. Az 5,4 órás leadási résznormával szemben tartják, de ha egy mód van rá, akkor tovább is csökkentik a már elért 5,3 órás leadási átlagidőt. Fontos része vállalásunknak, hogy az idegen kocsik tartózkodási idejét — soronkívüli kezeléssel, gondos elegyelőkészítéssel és a kocsik feltétlen továbbításával — *legalább 0,32 órával tovább csökkentik az év végéig.* Szerepel a felajánlásban az is, hogy felszámolják a Kecskemét-Alsó pályaudvarra közlekedő állítós menetek menetrendszerű indításában még mindig tapasztalható lemaradást.

Ez utóbbi felajánlás hírét érthető örömmel üdvözölték Kecskemét-Alsó pályaudvaron.

— *Reméljük, nem marad puszta ígéret ez a vállalás* — mondotta *Tóth Sándor,* Kecskemét-Alsó állomásfőnöke. — *Amikor ugyanis késett az átállítós menet, az nekünk mindig nagyon megnehezítette az árukezelési helyek kiszolgálását.* Ha megszűnnek ezek a késések, biztosan tovább javul az árukezelési kiszolgálásban eddig elért 71,46 százalékos teljesítmény.

Első félévi feladatait sikerrel teljesítette a pályaudvar kollektívája. A tervezett 91 ezer tonnával szemben közel 92 ezer tonna árut továbbítottak. Pedig nincs könnyű dolguk. *Naponta két-háromszáz kocsi le- és feladásáról kell gondoskodniuk.* S mivel a leghosszabb vágányuk alig több 300 méternél, körültekintő munkát kell végezni ahhoz, hogy ne legyen „dugulás” a pályaudvaron.

Új iparvágány

Az eddigi 16 helyett most, az őszi forgalom időszakában, eggyel több iparvágánnyal dolgoznak. A napokban átadott új iparvágány ugyanis a Mechanikai Mérőműszerek Gyárát és a Gabonaforgalmi Vállalat 2340 vagonos új tárházát köti össze a pályaudvarral.

— *Az idei őszi forgalomban jelentős többlettel számolunk* — mondotta Tóth Sándor állomásfőnök. — *Csak a tíz legnagyobb szállító partnerünknek belföldre 2840, exportra 847 kocsi igénye van szeptember elejétől december végéig.* Rajtuk kívül más vállalatok is felkerestek már bennünket azzal, hogy számítsunk rájuk, a korábbiaknál lényegesen több árut szándékoznak feladni az év hátralevő részében.

Elmondta Tóth Sándor azt is, hogy a 114 főnyi létszámmal szemben 95—100 emberrel oldják meg feladataikat. S bár érzékenyen érinti őket, *hogy kevés a rakodómunkás és a darabszámláló raktárnok, bíznak abban,* hogy az őszi forgalom nem jelent túlzott leterhelést a pályaudvar dolgozóinak. Az idén egyébként, a munkaidő jobb kihasználásával elérték, hogy május óta már egyetlen pihenőnapi térítést sem kellett kifizetniök, s a túlórák száma is csökkent.

L. J.

Dél-alföldi körkép

Zavartalan a zöldség- és gyümölcsszállítás

A *szegedi vasútigazgatóság* vonalhálózata főként mezőgazdasági területeket érint, így érthető, hogy az itt termelt áruk adják a szállítási feladatok nagy részét. Csupán zöldségből és gyümölcsből idén mintegy 170—180 ezer tonnát terveznek feladni.

A *Dél-Alföldön* termelt zöldség- és gyümölcsáruk egész évben munkát adnak a vasutasoknak. Kezdődött tavasszal a primőr áruk szállításával, folytatódott a szabadföldi zöldség, később a cseresznye, őszibarack, majd ezekben a hetekben a zöldpaprika és a pritaminpaprika, az alma, s nem utolsósorban a burgonya és a vöröshagyma szállításával. A nagy mennyiségű zöldséget és gyümölcsöt csakis szervezetten lehet időben, romlás nélkül elfuvarozni. *Ezért tanácskozik minden év tavaszán az igazgatóság az érintett zöldértek és állami gazdaságok vezetőivel.* Ezeken az értekezleteken egyeztetik a terveket, megbeszélik a szállítás mikénti végrehajtását, a kocsik kialakításával kapcsolatos problémákat.

A szállítások beindulásával a zöldértek hetente adnak tájékoztatást a várható igényekről, az egyes állomásokra kiállítandó kocsik mennyiségéről. *Csak ezek ismeretében tud az igazgatóság megfelelő típusú, tiszta kocsit a feladók rendelkezésére bocsátani.* A kölcsönös, jó kapcsolat eredménye, hogy zavartalan a zöldség- és gyümölcsáruk fuvarozása.

Az előzetes felmérések alapján az év utolsó négy hónapjában *belföldre 2500, exportra 5200 vasúti kocsit igényelnek a zöldértek és az állami gazdaságok.* Ezekben a hetekben főként a zöldpaprika, a pritamin, az alma és a vöröshagyma szállítása a legjelentősebb.

Hogy hogyan sikerült a fuvarozásra felkínált árukat elszállítani, s milyen további igények várhatók —, erre keresünk választ az igazgatóság jelentősebb zöldség- és gyümölcsberakó állomásain.

Szentes:

Az elmúlt másfél hónapban zöldpaprikával és pritaminpaprikával megrakva *közel 100 vasúti kocsit indítottak útnak német és a lengyel piacokra.* őszibarackból 29 vagonnal raktak meg a szovjet és német megrendelőknek, almából pedig több mint 30 kocsival küldtek a Szovjetunióba. Az előrejelzések szerint a következő hetekben az NSZK-ba 70 vagon pritamint — és zöldpaprikát, a Szovjetunióba pedig 50 vagon almát küldenek.

Kiskundorozsma:

Az elmúlt hónapokban több mint 400 vasúti kocsiban adtak fel friss zöldséget, gyümölcsöt és burgonyát.

Szatymaz:

Az idén hiába kerestük volna a megszokott, korábbi nagy őszibarack-szállítmányokat. ebből a gyümölcsből kevés volt a feladás. *Jelenleg a napi 2—4 kocsi paradicsom és a paprika feladása érdemel említést.*

Kecskemét:

A ZÖLDÉRT-nél alig érezhető a szezon, hiszen feladási igényük csak napi 5—7 kocsi. De hamarosan beindul a paprika szállítása, *mintegy 300 vagont a nyugati piacokra terveznek elszállítani. Almából 500 vagon feladására számítanak.*

Jánoshalma:

A hónap elején beindult az alma szállítása: *a Hosszúhegyi Állami Gazdaság napi tíz, a ZÖLDÉRT pedig 4—6 kocsit rak meg.*

Makó:

Országszerte úgy ismerik, mint a hagyma hazáját. Az Újvárosi állomásról július eleje óta megszakítás nélkül küldik a hagymával megrakott kocsikat, napi 8—10-et — főleg exportra, de jut belőle a hazai fogyasztóknak is.

A felsorolt állomások mellett más helyekről is rendszeresen szállítják a Dél-Alföld ízes, zamatos gyümölcseit.

G. J.

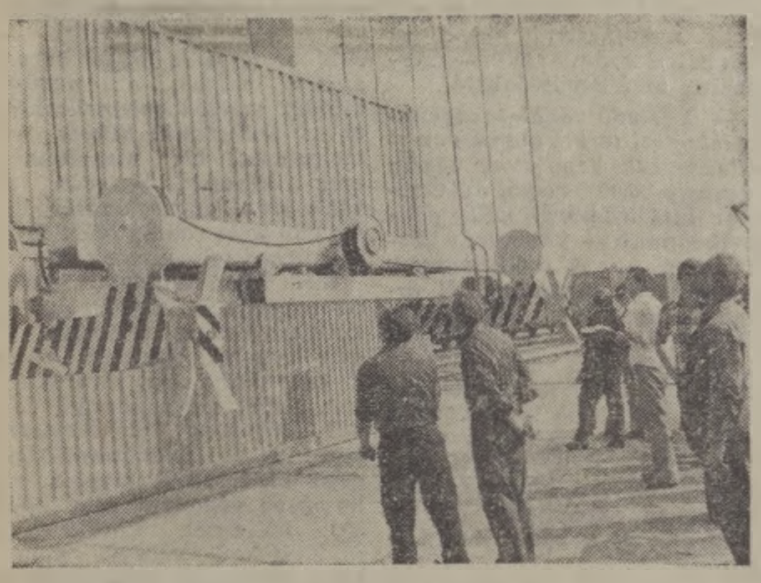
Tejjel töltik a tartálykocsikat
(A szerző felvétele)

JÓZSEFVÁROS

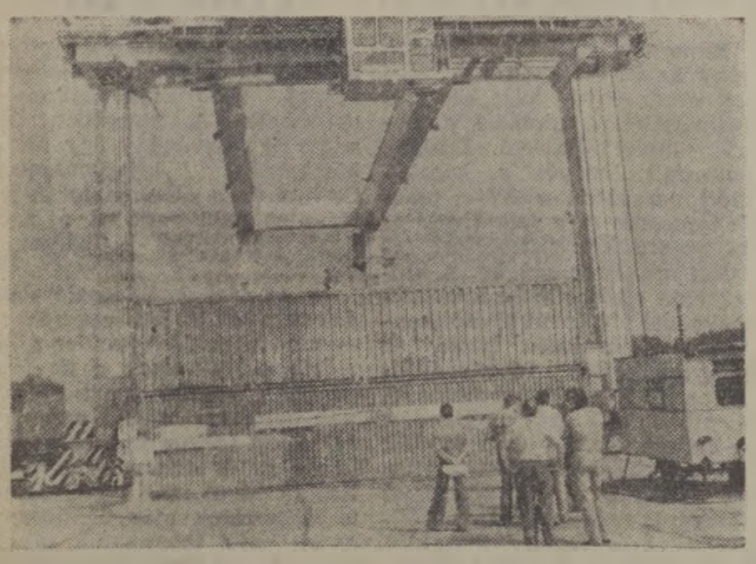
Vizsgázik a bakdaru

A józsefvárosi pályaudvaron naponta 400—500 konténert mozgatnak mobil-darukkal. Néhány nap múlva azonban megváltozik a szállítótartályok emelésének technológiája, mert elkészült és hamarosan átadják a 40 tonna teherbírású bakdarut, amely óránként 15 nagyméretű konténert képes mozgatni. Az orjási emelőgép 200 méter hosszú pályán mozog, három vágányt fog át 25 méter szélességben. A gépholosszust a Magyar Hajó- és Darugyár szakemberei a legmodernebb berendezésekkel szerelték fel. Az emelő „futómacskája" például automatikusan a vágány föle állítható és megmérhető vele a rakomány súlya is. A mintegy 35 millió forintos költséggel épített daru üzembe helyezése után egy újabb — 25 tonnás — bakdaru szerelését kezdik meg, amelyet a tervek szerint 1980 első felében adnak át.

Terhelési próba előtt összekapcsolják a konténereket



Feszülnek az acélsodronyok, kezdődik az emelés



Sikeres volt az első műszaki próba

(Óvári Árpád képriportja)

65 000 tonna a lemaradás

Nehéz időszak előtt a szolnoki vasutasok

Az Erdért lazított — Szezonkezdés a cukorgyárban

Most jön a mészkő is — Csak a gyors rakodás segít

A *szolnoki* vasúti csomópont idei szállítási terve egymillió 650 ezer tonna áru. Eddig 65 ezer tonna a lemaradás. Most kezdődik az őszi csúcsforgalom. Az erre való felkészülésről beszélgettünk *Lauer Istvánnal*, az állomásfőnök kereskedelmi helyettesével.

— *A szállítási feladatok teljesítését több tényező befolyásolta az elmúlt nyolc hónapban.* Többek között az, hogy sok külföldi nyersanyag nem érkezett meg. *800 ezer tonnával kevesebb nyersanyag futott be, mint amire számítottak az üzemek.* A kocsihiány is gondot okozott. A csomóponton az első félévben 3476 kocsit nem tudtunk kiállítani. Júniusban 795, augusztusban pedig 315 kocsival adtunk kevesebbet, mint amennyit a partnereink kértek.

— Milyen a kapcsolat a szállítatókkal?

— *Sok gondunk van. Az ERDÉRT például az elmúlt év februárjától áttért a háromműszakos rakodásról a két műszakra. Szombaton csak fél napot dolgoznak, és vasárnap csak egy műszakban végzik a ki- és berakást. Ezért természetesen növekedett az átlagos rakodási idő. A kampányon kívüli időszakban a cukorgyár sem rakodott tervszerűen. Az első félévben 9 óra volt a rakodási idő, júliusban és augusztusban 13—14 óra az előírt hét helyett.*

— Felkészültek-e a repa fogadására?

— *A gyárban szeptember közepén indul a szezon. A kampányt 110—120 napra tervezik. A kubai gyár segítségével csökkent ugyan az a répamennyiség, amelyet fel kell dolgozniuk, de az idei jó termés miatt ugyanannyi repa érkezik a gyárba, mint tavaly.* Gondot okoz a gyárnak, hogy a mészkőnek csak 60 százaléka érkezett eddig meg. A mészkövet Nagyharsányból kapják. A bánya kocsihiányra hivatkozva nem szállított időben. *Most naponta átlag 20 vagon mészkő érkezik. A cukorgyárat a kampány idején naponta négyszer szolgálja ki a MÁV. A gyár abban segít, hogy a kirakott üres kocsikat — saját géppel — külön vaganyra tolják. Így az üres kocsikból álló szerelvényeket tolatás nélkül lehet továbbítani.*

— Felkészültek-e az őszi forgalomra a szállítatók?

— *Szeptemberben összehívjuk a nagyobb fuvaroztató vállalatok képviselőit és megvitatjuk velük a tennivalókat. Elsősorban a Kénsavgyár, a Betonelemgyár, az Állami Építőipari Vállalat, az ERDÉRT, a cukorgyár, a Fűrész- és Hordóipari Vállalat, valamint a 7-es számú VOLÁN illetékeseivel tárgyalunk. Tőlük elsősorban a rakodási idő csökkentését várjuk.* Bízunk abban, hogy megfelelő kocsigazdálkodással, a rakodási idő csökkentésével, a kocsifordító gyorsításával, az érkező rakományok gyors beállításával az őszi szállítási feladatainkat teljesíteni tudjuk.

Kőhidi László

Öt vonatmentes óra...

A minap részese voltam *Sárvár* mellett, a régi bajti elágazásnál egy új vasúti pálya születésének. Itt, a Szombathely—Celldömölk közötti fővonal rekonstrukciójának részeként ugyanis két nagy ívet iktattak ki a pályából, s 100 méter híján 3 kilométer hosszú új pályaszakaszt építettek.

A hegynyi magas partfal alján emberek és gépek tömege dolgozott. *Öt vonatmentes órát* kapott a celldömölki építési főnökség szakemberei által irányított csapat, hogy bekösse az új pályaszakaszt. Reggel 7 órakor utoljára a Szombathely—Keszthely között közlekedő gyorsvonat robogott el a régi sínpáron, s 13 óra néhány perckor már a Szombathely—Budapest között közlekedő gyorsvonat ment át az új pályán. Addigra a régi síneket felszedték.

Bedi Zoltán, a celldömölki építési főnökség főmérnöke és *Kiss Jenő* építésvezető vezényletével „hadműveleti" pontossággal halad a munka. Méltóságteljesen jött az uzsai követ szállító szerelvény, s az előre lefektetett vágányokat „kibélelték" kővel. Az aláverőgépek is gyorsan, pontosan dolgoztak.

A veszélyes ívektől megszabadított pálya 210 méterrel rövidebb a réginél. Ennyivel került közelebb egymáshoz Sárvár és Ostffyasszonyfa. A múlt év májusától 341 ezer köbméter föld megmozgatásával járó vasútkorrekció — egy nagyobb és két kisebb megépült híddal együtt — 33,5 millió forintba került. A vonatok 80 helyett 100 kilométeres sebességgel közlekedhetnek.

Sz. T.

A MÁV és a ZÖLDÉRT már megegyezett

A termények húsz százalékát vasúton szállítják

A MÁV-nak az idén több zöldség- és gyümölcsfélét kell elfuvaroznia, mint a tavalyi év hasonló időszakában.

László Imre, a ZÖLDÉRT szállítási osztályvezetője elmondotta, hogy *az idén egymillió 310 ezer tonna terményre kötöttek szerződést a gazdaságokkal.* Ennek mintegy 20 százalékát vasúton szállítják el. Burgonyából 5000, almából 6000, káposztából 2000, hagymából 2000 súlyvagonnal szállíttatnak az ősszel.

A ZÖLDÉRT abban is megegyezett a MÁV-val, hogy a kritikus időben „forródrót" kapcsolatot tartanak egymással, hogy időben tudják tájékoztatni a KTG-t a kocsi megrendelésekről, illetve a gazdaságokat a berakodásokról. A fuvaroztatók arra is nagy gondot fordítanak, hogy a vagonok ki legyenek használva.

MAGYAR–SZOVJET BARÁTSÁGI NAGYGYŰLÉS

Több mint 10 éve tart már a közvetlen baráti kapcsolat a *miskolci* járműjavító és a *moszkva—ljublinói* vasúti teherkocsi-javító üzem dolgozói, párt- és szakszervezeti testületei között. A miskolciak tavalyi látogatását most, szeptember első napjaiban viszonozták a moszkvaiak.

A szovjet delegáció tagjaként érkezett Miskolcra *Aleksszandr Taratorin*, a moszkvakurszki terület vasutas szakszervezeti bizottságának elnökhelyettese, *Vladimir Kozlorszkij*, a területi vasútigazgatóság helyettes vezetője, *Pavel Nyikolajev*, a moszkvai kocsiszolgálat igazgató-helyettese, *Vaszilij Kaptuzsin*, a ljublinói üzem kocsivizsgálója és *Ivan Averjanov*, az orehovo-zugoi üzem művezetője.

A miskolci járműjavító dolgozói szeptember 11-én *baráti nagygyűlésen* találkoztak a vendégekkel.

Klárika, a versenyfelelős

Fehér hollónak számít a beosztása

A könnyűipari üzemek kivételével ritka hazánkban a női munkaverseny-felelős, akár a fehér holló. A vasúton is könnyen meg lehet őket számolni. A *szombathelyi* járműjavítóban *Borsits Istvánné Szabóki Klára* a versenymozgalom felelőse.

Végigjárta a lépcsőt

Vasutas dinasztia tagja. A nagyapja és az apja mozdonyvezető volt. Huszonnégy évvel ezelőtt gépipari technikusi oklevéllel a „tarsolyában" került a nagymúltú üzembe. Technikus-gyakornokként szinte végigdolgozta az üzemet. Sok munkakört és munkást megismert akkor, a lépcsőknek tekinthető beosztásokban. A műhelyvizsga után *lakatos lett a karbantartó osztályon, majd villanyszerelőként dolgozott tovább. Volt művezető és műveléstervező is. A 2000 dolgozót számláló üzem munkaversenyfelelősévé két évvel ezelőtt nevezték ki.*

A határozott, energikus, az emberekkel bánni tudó asszony gyorsan magára talált az új poszton, s rövid idő alatt átvette az üzem munkaversenymozgalmának irányítását.

A 108 szocialista brigádban 1400-an tevékenykednek. Nagy felelősséggel jár munkájuk értékelése, elismerése. Tudta ezt Klárika is, ezért a nőkre jellemző lelkiismeretességgel, precizitással szervezte meg munkáját. Javaslatára olyan értékelési rendszert dolgoztak ki, amely könnyítette a központi értékelést. Jól bevált az osztályokon az úgynevezett *dekad tábla*, amelyet ő honosított meg külföldi példára. A lényege az, hogy *a napi termelő munka három fontos mutatóját havonta más-más főmüvezető bevonásával értékelik.* Így nem érhet senkit az elfogultság vádja.

A feladatokhoz igazodva

Félévenként *önértékelő lapot* küld a szocialista brigádoknak, amelyeken önmagukról állítanak ki „bizonyítványt" a kollektívák. Számot adnak például minőségi munkájukról, újítási tevékenységükről, baleseti helyzetükről, a társadalmi munkáról. Leírják, kik tanulnak a brigádtagok közül, milyen a fegyelmi helyzet stb. Az értékelés gépi feldolgozás útján történik. Borsits Istvánné már az év vége előtt ismeri a jövő esztendei terveket, azt, hogy mit várnak a kollektíváktól.

A munkaverseny ezért *mindig a tervteljesítést szolgálja, a legfontosabb gazdasági célokhoz igazodik.* Már az év végén javaslatokat adnak a brigádoknak arra, hogy a következő évben milyen társadalmi munkát végezhetnek.

A szombathelyi járműjavítóban folyó eredményes munkaversenyt fémjelzi például a *MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutas Szakszervezet Elnökségének Vörös vándorzászlaja* és több *MÁV Kiváló brigád* kitüntetés.

35 év = 35 óra

A karbantartó osztály *József Attila* szocialista brigádja a kongresszusi munkaverseny kapcsán felhívta az üzemi kollektívákat, hogy *„35 év = 35 óra társadalmi munka"* címmel induljon mozgalom. Minden szocialista brigád csatlakozott a felhíváshoz, sőt *több közösség már túl is teljesítette a felajánlásokat.*

A munkaverseny-felelős tagja az üzemi pártbizottságnak is. Ezenkívül a Vöröskereszt országos, megyei és üzemi szervezeteiben tölt be felelős tisztségeket.

Sz. T.

A CSANÁD VECSÉSNÉL

Zöldre váró aláverő

Este hét óra. Vecsésen a 06-os számú *Csanád* kitérő aláverőgép két kezelője: *Papp József* és *Szilágyi Ferenc* türelmetlenül nézi az alig pár méterre álló jelző vörös fényét.

— *Tudja, mióta várunk zöldre?* Még nem volt negyed egy, amikor befutottunk Vecsésre. Szolnokról jövünk, egész évben ott végzünk pályakarbantartást, *bérmunkában.* A menetirányváltó-kapcsoló fogaskereke a nagy igénybevétel miatt már elkopott, *ezért javítani visszük szolgálati helyünkre, a MÁV Építési Géptelepre.* De hát a jelző nem enged tovább. Szóltunk a forgalmistának. Ő a Ferihegyi repülőtér menti pályarekonstrukcióra és a *fontosabb* átmenő forgalomra hivatkozott. Többször beszéltünk a menetirányítóval is, de hiába. A nyáron ugyanezen a helyen hatszor is *a jelző előtt töltöttük időnk nagy részét* — panaszkodik Szilágyi Ferenc, a beosztott gépkezelő.

Ő egyébként a Hajdú-Bihar megyei *Bárándról* 1953-ban került a vasútra, kollégája: *Papp József* pedig két évtizede *Dévaványáról ingázik szolgálati helyére.* Áprilistól októberig hetente 48 órát, utána 40 órát dolgoznak.

Papp József megunja a várakozást és a lakókocsiba invitál. Vacsorát készít. Szilágyi Ferenc is megmossa a kezét. Fürdésre sajnos nincs lehetőségük. De van ennél nagyobb gondjuk is.

— *Nem ritka, hogy Szolnokról a dunántúli Kisbérre, vagy Oroszlányból Hernádnémetibe rendelnek bennünket* — mondja Papp József. — A gyakori átcsoportosításnak az a hátránya, hogy *sokszor még 15—20 óra produktív munkát sem végez a gépünk egy héten.* Nemcsak az elfüstölt energiáról van itt szó. Látja, *a jelzőnél mi azonnal leállítjuk a motort.* Ám kevés ez ahhoz képest, hogy óránként *a gép 560 forintot kereshetne.*

— Az F 2-es forgalmi utasítás szerint a gépláncal szemben egy mozdony is előnyt élvez. *Ezért ácsorgunk annyit a jelzőknél* — kesereg Szilágyi Ferenc.

Papp József bekapcsolja a táskarádiót. Ez az egyetlen szórakozási lehetőségük.

Várunk. A jelző még mindig vörös.

(orosz)

ÉLENJÁRÓ BRIGÁD

A budapesti igazgatóság forgalmi osztályának forgalomellenőrzési csoportja 1967 óta szocialista brigádba tömörülve végzi munkáját. A harminckét tagú MSZBT brigád gyakran végez balesetmegelőzési ellenőrzéseket. Ezen kívül élenjárnak a társadalmi munkában is. Jó kapcsolatuk van a BVSC-vel. Gyakran végeznek ott társadalmi munkát.

A kollektíva a közelmúltban a menetjegy kedvezményi csoport Béke brigádjával közösen kifestette egy vasutas özvegyének lakását.

Négy szerelvényből nyerik az ötödiket

ALMASZÜRET IDEJÉN AZ EPERJESKEI RENDEZŐBEN

— Nálunk egy kocsi tartózkodási ideje, ha úgy tetszik, normája 17 óra — mondja *Tóth Béla*, az eperjeskei rendező pályaudvar állomásfőnöke. — *A pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásban vállaltuk, hogy ebből a 17 órából egyet „lefaragunk".*

Hogyan?

Több milliós megtakarítás

— Úgy, hogy a tehervonatok átlagos terheléset 30 százalékkal, a kocsik statikus terhelését egy, az átrakáson dolgozó munkások foglalkoztatását pedig ugyancsak egy százalékkal növeljük. Közérthetőbben fogalmazva: *azt a súlymennyiséget, amit eddig egy hatvanöt kocsiból álló szerelvényre raktunk át, azt megpróbáljuk ötven kocsiban elhelyezni. Így négy szerelvénynél nyerünk egy ötödiket. Ha sikerül a tervünk, több millió forintos megtakarítást érünk el.*

— Származnak-e ebből helyi előnyök?

Erre a kérdésre a főnök irodájában tartózkodó *Revész Béla* szakszervezeti titkár válaszol:

— Először is, *az emberek többet keresnek.* Ezenkívül, ha a többi kongresszusi vállalásunkat is teljesítjük, *az állomásnak több lehetősége lesz a szociális létesítmények fejlesztésére.*

— A többletmunka, a kocsik ésszerűbb kihasználása nem rejt-e balesetveszélyt?

— Reméljük, hogy nem. Ebben az évben az átrakó-rendező pályaudvaron *még nem volt személyi baleset. És ez nagy szó! Még nagyobb anyagi kár se keletkezett.*

— Minek köszönhető ez?

— Elsősorban a dolgozók fegyelmezettségének és a jó munkaszervezésnek.

Kezdeményező légkörben

— Dolgozóink 98 százaléka szakszervezeti tag, és 65 százalékuk szocialista brigádban dolgozik — szól közbe az állomásfőnök.

— Így könnyebb a szakszervezeti politikai oktatások szervezése is...?

— *Most se könnyű* — veszi vissza a szót a szakszervezeti titkár —, *de egyre kevesebb a „hatelemis" dolgozó.* Ezenkívül minden évben van néhány, aki a középiskolának is nekivág, s évente mintegy hatvanan vesznek részt különböző szakszervezeti politikai oktatásban. Ezek nem nagy számok az összlétszámhoz viszonyítva, de tudni kell, hogy *kilencven százalékuk a környező falvakból jár dolgozni.* A messzebbről érkezőknek szállást biztosítunk, és hadd dicsekedjek el azzal is, hogy kétezer személyes konyhánk van, ahol a dolgozók viszonylag olcsó térítésért főtt ételt ehetnek.

— Mit jelent az őszi csúcsforgalomban a szabolcsi almaszüret?

— *Az almaszüret a kocsirendezők munkáját különösképpen szaporítja, hiszen a Hungarofruct telepén megrakott vagonokból szerelvényeket kell összeállítani* — magyarázza Tóth Béla állomásfőnök. — A Szovjetunióból késve érkező, illetve torlódó szállítmányokkal is van gondunk. A hozzánk érkező áru: szén, vasérc, fa és más elegyek *késnek, torlódnak.* Nyilván ott is probléma a vasúti vagonok jobb kihasználása. De ezzel kapcsolatban hadd említsem meg a *nyíregyházi papírgyár* nagyszerű kezdeményezését: azokat a kocsikat, amelyek papírral vagy papíralapanyaggal érkeznek a Szovjetunióból a nyíregyházi papírgyárnak, gyorsan kiürítik, hogy almával rakottan térhessenek vissza. *A szállítóeszközök kihasználása így százszázalékos.*

Hasznosítható tapasztalat

— Az eperjeskei átrakó pályaudvar dolgozói tudják-e teljesíteni az őszi forgalomban rájuk háruló feladatokat?

— *Eddig még minden évben sikerült* — válaszolja az állomásfőnök. — *1970 óta sokat tapasztaltunk, tanultunk. A gépesítés szinte teljes. Bízva dolgozóink akaratában, reméljük, hogy ezúttal is megbirkózunk a nehézségekkel.*

(dávid)

EGYMÁSRA UTALVA...

Az idei őszi csúcsforgalom Rákosrendező állomás dolgozóit is próbára teszi. A szocialista brigádok, munkáskollektívák, a XII. pártkongresszus tiszteletére vállalták többek között, hogy csökkentik a kocsik tartózkodási idejét, javítják a vonatok menetrendszerűségét. Ezen kívül más állomások forgalmi gondjait is igyekeznek enyhíteni. Legutóbb Ferencvárosból irányítottak ide két — összesen száz kocsiból álló — szerelvényt. Gurítás után Rákosrendező vasutasai továbbították rendeltetési helyére az átirányított elegyből képzett vonatokat.

Hochmajer György kocsirendező éppen váltót állít egy mozdonynak, de ha szükséges, saruzik is

Az igazgató pezsgőt bontat

Az Északi Járműjavítóban hatékony intézkedésekkel szolgálják az őszi csúcsforgalom zavartalanságát

Az őszi csúcsforgalom nem ősszel kezdődik. Legalábbis ami a felkészülést, a járműjavító üzemek munkáját illeti. Ők már akkor a terménnyel és egyéb áruval zsúfolt vagonokra gondolnak, amikor az emberek többsége megkezdi a nyaralását.

Július elején történt, az Északi Járműjavítóban, egy komor hangulatú, napindító megbeszélésen. *Soós Endre*, a VI. gyárrészleg vezetője ekként nyugtatta *Balogh Sándor* üzemigazgatót:

— *Meglátod főnök, egy-két hónapon belül ötvenháromra csökken az üzemben tartózkodó mozdonyok száma!*

Az üzemigazgató ekkor elővette a golyóstollát, s felírta az 53-as számot irodájának frissen festett falára, majd annyit mondott: — *Ha így lesz, egy üveg pezsgő dukál neked.*

Hibátlan fékezőszelepek

Szeptember 15-ét mutat a naptár. Öten ülünk *Balogh Sándor* irodájában. Az igazgatón és a gyárrészleg-vezetőn kívül itt van *Horváth Viktor* termelési főmérnök, valamint *Varga Sándor*, az alkatrészeket, műszereket, mechanikus segédgépeket gyártó-javító VIII. üzemrész vezetője is. *Most dől el az üveg pezsgő sorsa.* Reggel még 55 mozdony állt bent, majd közülük négy próbaútra indult. *Miért fontos ez?* 1978. második felében és az idén, az első félévben nem volt olyan nap, hogy legalább 65 — de átlagosan 68 — javításban lévő és orvoslásra váró jármű ne tartózkodott volna a Kőbányai úti üzemben.

— Sajnos több balesetes mozdonyunk volt, és az alkatrész-ellátás a korábbiaknál is rosszabb volt — mondja *Balogh Sándor.* — S bár március óta javult a helyzet, nem annyira, hogy esetenként ne hátráltatná a folyamatos munkát.

Varga Sándor friss példával illusztrálja ezt: nincs hűtőegység az M61-es mozdonyokhoz. Svéd gyártmány, legalább egy garnitúra — tíz darab — elkelne belőle. Augusztusban, kényszerből, a rendkívül elhasználódott hűtőket is helyrehozták és 1—1 blokkot összeállítottak. Az eredmény: *a próba után többször is ki kellett szerelni a hűtőket*, mert folytak. Utalhatnánk más gondra is, de nem tartunk panasznapot, inkább arról beszélünk: akarásuk, igyekezetük miként gyümölcsözött az utóbbi hónapokban.

Az első félévben 1520 fékező szelepet készítettek, augusztusban 240-et. (Ebből 36-ot építettek be az Északiból kigördülő mozdonyokba, 51-et küldtek el a szolnoki, és a szombathelyi járműjavítónak, 153 pedig közvetlenül a vontatásiaknak jutott). Szeptember rekordot ígér: *az első két hetében 164 fékező szelep készült.* Ehhez nagyobb munkaintenzitásra és jobb szervezésre volt szükség. (A szervezés lényege: több szakaszra bontották a munkát). A teljességhez tartozik: mind a vontatási főnökségek, mind a társ-járműjavítók — kiváltképp a szombathelyiek — gyakran keveseltek a szelepeket. Okkal, s ez a programozás fogyatékosságából adódott. Az viszont, hogy *tavasz óta mindinkább képesek az ütemezést tartani, a jobb munkának, a minőség javulásának köszönhető.* E kijelentés könnyen igazolható, mérhető: a kijavított fékező szelepek hozzávetőleg 25 százaléka, a korábbi egy esztendővel szemben, két évig üzemképes.

— Ésszerűnek bizonyult az is, hogy az összeszerelt fékező-berendezéseket csak előpróba után adjuk be a próbaterembe — jegyzi meg *Varga Sándor.* — Az előpróbakon még idejében fény derül az esetleges hibára, ezt követően a próbateremből már csak elvétve küldenek vissza néhány berendezést.

Egy hét — két baleset

— *Nagyon bánt minket, hogy mostanában háromszor annyi a balesetes mozdony, mint általában* — panaszolja *Soós Endre.* — *Volt olyan két hét, amikor négy sérült meg súlyosan, s jelenleg is: egy hét alatt kettő járt pórul. Így nem vagyunk képesek utolérni magunkat.* Elsősorban azért, mert lényegesen kevesebb lemezlakatosunk van, mint amennyire szükségünk volna. Ráadásul egy-egy balesetes mozdony javítása négyezer órát is igénybe vehet, miközben egy-egy időszakos javításkor a korróziós hibák gyógyítása nem tart tovább 250 óránál...

Több mint egy hónapja már, hogy az üzem dolgozói munkás nagygyűlést tartottak. Több szocialista brigád javaslatára akkor határozták el, hogy az MSZMP közelgő, XII. kongresszusa és Magyarország felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére újabb felajánlásokkal bővítik ki a már folyó munkaversenyt. (A nagygyűlésen résztvettek és külön felajánlásokkal csatlakoztak a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyhez a MÁV Járműjavító ipari üzemszervezési és technológiai iroda — a JÜMTI —, valamint az Északi Osztószertár dolgozói is.)

A járműjavító üzem brigádjai egyebek között vállalták, hogy az átfutási idő csökkentésével 1979. második felében a javításra váró mozdonyok számát néggyel, a javításban levőket eggyel; 1980-ban pedig — az idei darabszámhoz képest — további hárommal csökkentik. *Így az őszi csúcsforgalom idején 5, jövőre pedig további 3 nagyteljesítményű, üzemképes mozdonnyal több áll a vontatás rendelkezésére.*

Célul tűzték ki azt is: a 4-es, az 5-ös és a 6-os jelű javításokat olyan minőségben végzik el a V43-as villanymozdonyokon, hogy két nagyjavítás között — az eddigi 400 ezer kilométerrel szemben — 800 ezer kilométert tegyenek meg. *Csökkentik a törvényes munkaidő-alapból kieső veszteségidőket* (az egész és a törtnapi eltávozásokat), *s így módon 13—15 ezer órával többet lesznek jelen a dolgozók, mint 1978-ban. Ez az idő három dízelmozdony nagyjavításához elég.*

— Megegyeztünk, hogy a rövid időt igénylő, magánjellegű eltávozást is munkával pótoljuk — mondta *Soós Endre.* — Eddig levontuk a távollét idejére járó bért, most más időpontban végzik el a munkát a tanácsnál, vagy másutt. *Megkértük dolgozóinkat, hogy szeptemberben csak rendkívül indokolt esetben vegyenek ki szabadságot.* Ám a feladatok ellátásához ez még mindig kevés... üzemünk ma is létszámhiánnyal küzd. Az improduktív munkát végzők — a gázolajkút kezelők, a szerszámkiadók, a takarítók — közül tízenkettőt a mozdonyok szereléséhez irányítottunk át. Egyszerű, betanított munkára állítak rá, ám ez is igen hasznos. Eredeti munkakörükben hiányoznak ugyan, de pótolhatók. A takarítók intenzívebben takarítanak, ha kell: *a műszaki felügyelők töltik a gázolajat.* A művezetők közül is nem egy — például *Magas Imre, Bihami Jenő*, vagy *Gazsi György* átmenetileg fizikai munkát is végez.

Segítséget jelent a VI. osztálynak az is, hogy a IX. osztálytól — a karbantartóktól — szeptemberre 21 szakmunkást kaptak kölcsön. A karbantartók 3—4 héttel későbbre sorolták azoknak a gépeknek a javítását, amelyeket időlegesen félretehettek. *A meótól meg a technológiai osztálytól is helyeztek át fizikai dolgozókat.* Ez persze a korábbinál nagyobb fegyelmet és figyelmet kíván a műszaki vezetőktől, hiszen *a „kölcsönzök" kisebb létszámmal látják el feladataikat.* Végül: az üzemiek többsége túlórát vállalt (e többlet a VI. osztályon 3000, az egész járműjavítóban 10—12 ezer órára is rúghat).

Alkatrészek soron kívül

A termelési főmérnök — aki a Kőbányai úton kezdte pályáját, majd a MÁV Vezérigazgatóságon a villamos-mozdonyok „gazdájaként" mint főelőadó dolgozott egy évtizedet hogy 1979. szeptember 1-vel „hazatérjen" — adminisztratívnak tűnő intézkedéseket említ:

— Állandó telefonkapcsolatban állunk az igazgatóságokkal és a vontatási főnökségekkel. Ez önmagában nem újdonság, az viszont igen, hogy *az őszi csúcs idején olyan alkatrészeket is átadunk a vontatásnak, amelyeket az időszakos javításainkhoz tartalékoltunk. Már a telefonálást követő napon, vagy akár azonnal jöhetnek a kért alkatrészért.*

— Szolnokról szóltak — egészíti ki *Varga Sándor* —, hogy szükségük volna egy kompresszorra. Még ki sem szerelték a rossz berendezést, amikor mi gépkocsival utnak indítottuk a jót. Minden fórumon elhangzott, hogy a szállításra váró árumennyiséghez képest kevés a MÁV üzemképes mozdonya. Ennek tudatában dolgozunk.

Értesítés érkezik: a négy mozdony visszatért a próbaútról. Az üzemigazgató pezsgőt bontat.

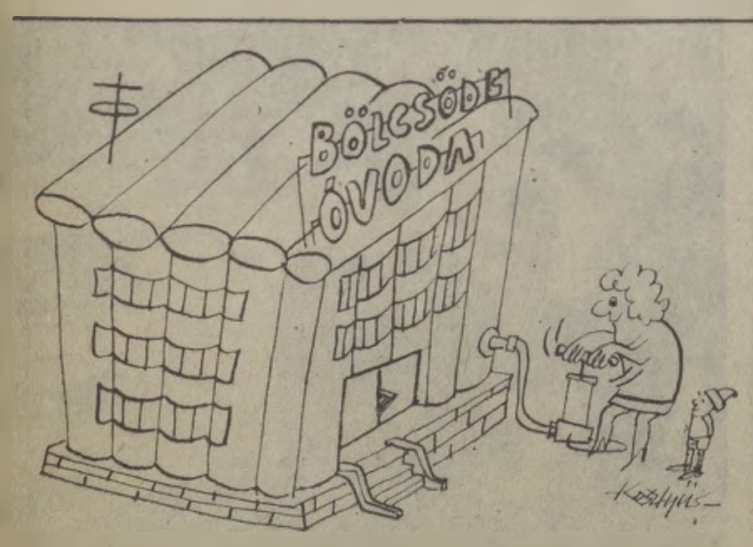
Földes Tamás

P. Szabó Ferenc tolatásvezető, a Rudas László szocialista brigád tagja húsz éve dolgozik Rákosrendezőn. Begyakorlott mozdulatokkal végzi a kocsik összekapcsolását

Vonatfelvétel URH adó-vevővel. Novák Pált Szentesről rendelték ide

Németh Imre külsős forgalmi szolgálattevő Dunakeszire menesztli a szerelvényt

(Laczkó Ildikó képriportja)



Így gyorsabban elkészül

(Keszthelyi Ferenc rajza)

NEM KEDVELIK A „FÉLREÁLLÁS"-T

Pályamunkások

— *Ez itt a „Nyugat kapuja". Mi így nevezzük a kelenföldi pályaudvart* — bizonykodik a majdnem két évtizede Tiszalökről ide származott *Kiss Sándor* csoportvezető-előmunkás, aki a MÁV Kiváló brigádja címmel az idén kitüntetett, tizenhárom tagú *Zrínyi Miklós* kollektívának is a vezetője. Egyenes a tartása, feszesek a krampácsolásban, sínés talpfaemelgetésben acélossá edzett izmai.

— *Itt a legnagyobb a „félreállási pótlék" az országban: 42 százalék. Ferencvárosban csak 32* — jegyzi meg.

A félreállási pótlék azt a holt időt jelenti, amelyet a kilencórás műszakban várakozással töltenek pályajavítás közben. Fél óra alatt a Ferencvárosba induló, vagy onnan érkező vonatok száma elérte a tízet, vagyis átlag háromperconként követték egymást a szerelvények.

— *Nem lehet könnyű ilyen körülmények között dolgozni* — mondom.

— *Mégis elvégezzük a tervezett munkát* — feleli Kiss Sándor. — *Van is tekintelyünk a forgalmi szakszolgálat dolgozói előtt, no meg a főnökségen is.* Ha valami sürgős, vagy nagyobb munka adódik a vonalon, oda is kirendelnek minket. Májusban az ágyazatrostáló kiszolgálását bízták ránk. *Még a főnök elvtárs sem gondolta, hogy hét nap alatt 308 aljat cserélünk ki.*

— *Az igazgatóság területén adódó, esetleges nagyobb balesethez is kivezényelnek bennünket* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Nyíró Miklós* előmunkás, aki alapító tagja a brigádnak. — *A tatabányai karambolnál is kint voltunk az idén februárban. Egész éjjel szakadt ránk a hó...*

— *Na, ott történt egy érdekes eset* — kap az alkalmon a brigádvezető. — *Ahogy ilyenkor már lenni szokott, nagy volt ott az ide-oda szaladgálás. Mi csendben nekiláttunk rendbeszedni a pályát. Mint máskor: begyakorlottan, kapkodás, megállás nélkül. Egy idő múlva odajön hozzánk dr. Fehér István igazgatóhelyettes: „Emberek!* — mondja —, *figyelem magukat, amióta itt vannak, és észrevettem, hogy még csak nem is szusszantak. Pihenjenek már egy kicsit!" Nem azért jöttünk igazgatóhelyettes elvtárs, hogy üldögéljünk, hanem, hogy rendbetegyük a vasutat, felelem. „Csak szóljanak, ha valamire szükségük van" — mondta, aztán elment. Reggelre minden vonat közlekedhetett a pályán.*

— Valóban ilyen ez a mi brigádunk — erősíti meg korosabb társait *Ördögh Miklós.* A mozgékony, pajkos tekintetű fiatalember beosztott pályamesterként dolgozik a szakaszon. Út- és vasútépítő szakközépiskolai érettségivel ő a legiskolázottabb a brigádban. A technikusi minősítést már itt szerezte meg tavaly.

— *Ebbe a brigádba kerülni megtiszteltetés. Nekem is az volt, amikor befogadtak maguk közé, két évvel ezelőtt* — vallja.

A Zrínyi brigád élenjár a társadalmi munkaakciókban. Tavaly két kommunista műszakot szerveztek, amelyeken 80 talpfát és 54 méter vágányt cseréltek ki.

— *Hagyomány már nálunk, hogy egy-egy nagyobb társadalmi munka után leülünk a fehér asztalhoz vacsorázni, beszélgetni.*

Jovan György szakaszkezelő főpályamester sokat tesz a tartalmasabb brigádvállalásokért.

— *A vasút csak nyerhet azon, ha a termelést segítő felajánlások nem formálisak* — fejtegeti. — *Persze, azok megvalósításához ilyen kollektívára van szükség...*

Részlet a brigád legutóbbi önértékeléséből:

„A vonali fővágányok állapota javult. Az 1978. évi mérési eredmények, a bázishoz viszonyítva a jobb vágányban 20, a balon 30 hibaponttal kevesebbet mutattak.. A Déli pályaudvaron a Sagvári Endre brigáddal közösen 7 csoport kitérőt cseréltünk ki. Termelési értéke: másfél millió forint... A területünkön elhasználódott anyagokat az év végén elszállítottuk. Ócskavasból átadtunk 3116 mázsát (0,5 millió forint), ócska talpfából 800 mázsát (12 ezer forint értékben)..

A brigád gyakran szervez közös kirándulást, színház- és mozilátogatást is. Nem maradnak távol a különböző szellemi erőpróbáktól sem.

Nagy sikerük volt a néhány évvel ezelőtti *Ki tud többet a Szovjetunióról?* című vetélkedőn. *Nyíró Miklós 12 napos szovjetunióbeli jutalomüdülésen vehetett részt. Most a vezérigazgatóság és a vasutas szakszervezet által (a hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére) hirdetett brigádvetélkedőre készülnek.*

Mármarosi Pál

ITTASSÁGÉRT ELBOCSÁTVA

Pécsen nem lehet mellébeszélni

A mintegy 560 dolgozót foglalkoztató *Pécs* állomásfőnökség munkája, fegyelmi helyzete befolyásolja a pécsi vasútigazgatóság eredményeit. Erről beszélgettünk *Hornyák István* állomásfőnökkel és *Zomi Lajossal*, a csomópont szakszervezeti bizottságának titkárával.

— Előljáróban, hadd mondjam el, hogy 1978 első felében 18, *az idei első félévben 25 vasutas kapott nálunk fegyelmi büntetést ittasságért, szolgálat közben elkövetett italozásért.* Azt hiszem, hogy ez a sajnálatos adat is jól példázza, hogy *a gazdasági vezetők és a társadalmi szervezetek következetesen fellépnek a mulasztókkal szemben* — tájékoztat az állomásfőnök.

Van jó receptjük

A statisztika érdekessége az is, hogy a múlt év első felében csupán egy, *az idén 7 dolgozót bocsátottak el szolgálatból büntetésképpen.* A szigorúság eredménye egyébként az is, hogy a bázisidőszakhoz képest 23-ról 9-re csökkent a munkából igazolatlanul távolmaradók száma.

— *Nemcsak a következetes fegyelmezésnek tudható ez be* — magyarázza Hornyák István. — *Az elmúlt években ugyanis a bértömeg-gazdálkodás adta előnyöket szintén igyekeztünk a fegyelmezés szolgálatába állítani. Arra törekedtünk, hogy a jól dolgozó, fegyelmezett törzsgárdista vasutas a borítékban is arányosan többet vigyen haza.* Sajnos, ezzel ellentétes irányba — erősen negatívan — hatott az az intézkedés, amit központilag adtak ki az első bérhatár elérése céljából. *A rendelkezés előnyeit a rosszul dolgozók is élvezték.* Szerencsére, a társadalmi szervezetekkel egyetértésben *erre is találtunk ellenszert: minden fegyelmezetlenség a nyereségrészesedés csökkentését vonja maga után.*

Az első félévben elég nagy volt az állomási dolgozók között a fluktuáció. Különösen az utazószolgálatnál, a kocsitakarítóknál, kocsirendezőknél cseréltek többen munkahelyet.

— *Nagyon nehéz kérdés a fegyelmezés, de élnünk kell vele* — szólt közbe Zomi Lajos. — *Végeredményben a vasutasok többsége fegyelmezetten tesz eleget kötelességének, s becsületesen elvégzi munkáját.* Ez látszik csomópontunk eredményein is, hiszen az elmúlt húsz évben csupán egy alkalommal nem kaptuk meg a *kiváló vasúti csomópont* kitüntetést. Sajnos, van egy réteg — a dolgozók 9—11 százaléka —, akiknél az ittasságból eredő fegyelemsértés szinte rendszeresnek tekinthető. Ez is szerepet játszik abban, hogy *az állomás szakszervezeti bizottságának termelést segítő agitációs, propaganda munkájában is a fegyelmi helyzet javítását helyeztük középpontba. Törekvéseinket a dolgozók többsége támogatja.*

„Piszkálás" – szondával

— Elsősorban nem a régi vasutasok közül kerülnek ki a fegyelmezetlenkedők. Mivel azonban az újfelvételesek között idősebbek is vannak, nem lehet különbséget tenni az egyes korosztálybeliek között. Csak példaként említem: *Pécs-Külváros* szolgálati helyein a szondázás többször kedvezőtlen eredményt hozott. Nem is maradt el a felelősségre vonás, mire három fiatal más csomópontra akarta áthelyeztetni magát, azzal az indokkal, hogy *„itt állandóan piszkálják őket"*. Természetes, hogy a megjelölt csomópont véleményt kért tőlünk, s mi elmondtuk az igazat. A vége az lett, hogy *maradtak.* Persze, nem is az a célunk, hogy a fegyelem „ellenzői" távozzanak, hanem *megpróbáljuk nevelni, rendre szoktatni őket.* Volt itt olyan, rendszeresen italozó vasutas, aki eljutott az elvonókúráig, mivel *a Petőfi szocialista brigád is közreműködött az elhatározás kialakításában.* Az illető itt hagyta a vasutat. Nem bánkódtunk miatta, bár még sok olyan munkahely van, ahol nem veszik igénybe a véleményünket, mielőtt alkalmaznák a fegyelemsértőket.

Régi tapasztalat egyébként, hogy *aki elment, később meg egyszer megpróbál hozzánk visszatérni. Természetes, hogy csak azokat fogadjuk vissza, akiknél lehetőséget látunk a javulásra* — egészíti ki az szbtitkár szavait Hornyák István.

Az egyik váltókezelő esetét se érdektelen megemlíteni:

— Ha a KST-től kölcsönt vagy éppen fizetési előleget kapott, *mindaddig betegállományban volt, amíg a pénz tartott.* A betegellenőr azonban soha nem találta otthon. Mikor közöltek vele, hogy felmondanak neki, *önként jelentkezett elvonókúrára.* Miután visszajött, más kollektívába kérte magát. Akkor, a személyes elbeszélgetéskor derült ki, hogy az előző brigádban sok minden nincs rendben. *Az ott dolgozók közül mások is italoznak,* így aztán a fegyelmezés náluk se maradt el.

Inkább kevesebben!

— *Nemcsak emberi, hanem vagyon- és forgalombiztonsági szempontból is fontos a példamutatás. Hiába próbáljuk a fizikai dolgozót a munkaidő kihasználására biztatni, ha azt látja, hogy a raktárban, az irodában kávézással vagy szépítkezéssel megy el az idő. Ezért igyekszünk társadalmi szervezeteinkkel közösen az ellenőrzést még hatékonyabbá tenni, a munkafegyelmet tovább szilárdítani. Egy bizonyos határig inkább kisebb létszámmal is megoldjuk feladatainkat, semhogy elnézőek legyünk.*

Igaz persze, hogy sok dolgozón az elfáradás jelei tapasztalhatók. Ilyenkor *egy-egy elismerő szó vagy írásbeli dicséret is sokat számít.* Úgy érzem, a párt- és a szakszervezeti bizottság, a gazdasági vezetés *egységes álláspontot* képvisel etekintetben is. Talán ezzel függ össze, hogy *tőlünk nem nemnek a dolgozók a felsőbb szervekhez panaszkodni. A megítélés alapja mindig a munka, és csak a Munka törvénykönyve, illetve a kollektív szerződés adta lehetőségeket használjuk fel a számonkérésnél* — szögezte le az állomásfőnök.

Pécsett tehát — anélkül, hogy a javulást túlbecsülnék — *helyesen élnek a fegyelmezés nevelő, agitatív erejével.* Jól érzik, hogy a csomópont régi hagyományainak megőrzéséhez a fegyelmi helyzet javítása szorosan hozzátartozik. S ez azért is biztató, mert felismerték, hogy ezen a területen *sok még a feltáratlan, belső tartalék.*

Orosz Károly

BECSÜLET

Amikor a nyurga fiatalember kimondta, hogy munkahelyet akar változtatni, az átrakó állomásfőnöke felállt az íróasztalától. Az ablakhoz lépett, s a fiúnak hátat fordítva legalább egy percig nézte a pályaudvar nyüzsgő életét. Aztán határozottan kijelentette:

— Nem engedlek, fiam!

Epres Ferenc darukezelő felkapta a fejét. Egy pillanatig úgy látszott, hogy a kezében lógó bukósisakot a földhöz csapja, de aztán kényszeredetten elmosolyodott, s megkérdezte:

— Aztán miért, főnök elvtárs?

— Először azért fiam — lépett közelebb a fiúhoz a deresedő hajú elöljáró —, mert én neked nemcsak főnök elvtárs, vagyok, hanem Lajos bácsi is. Másodszor, mert nyakig vagyunk az őszi forgalomban, és egyik napról a másikra nem tudok a szögről leakasztani egy olyan darust, mint te vagy. Harmadszor pedig a te saját érdekedben...

— Az én érdekemben? Hiszen...

— Várj egy kicsit — vágott közbe a főnök —, igenis, a te érdekedben. Hiszen érted és szereted, amit csinálsz. Aztán az sem utolsó szempont, hogy az elmúlt hónapban is hatezer forint fölött volt a kereseted.

— De milyen áron?! — csattant a fiú hangja. — Az egész hónapban egy vasárnapom volt szabad. Hát nem érti?! Huszonnégy éves vagyok. Nekem kell az élet! A menyasszonyom már elfordul tőlem, és igaza van. Ki az istennel menjen szórakozni hét végén, ha én itt rohadok mindig a darun?

— Te csak ilyen hangon ne beszélj! — fogta meg a fiú bőrdzsekijét a főnök. — *Mert nem voltál már gyerek, amikor vállaltad ezt a munkát.* Mielőtt tanfolyamra küldtelek, még el is túloztam mindazt, ami ezzel a beosztással jár.

— Arról nem volt szó, hogy minden ünnepnapomat fel kell áldozni — ellenkezett a fiú.

— Most sincs erről szó, s ha mégis előfordul, ez nem általános. Egyébként nekünk, vasutasoknak, a szabad nap az ünnep. És az a fiatalember, aki idekötötte a becsületét, bölcsen teszi, ha olyan asszonynak való választ, aki megérti ezt.

— Könnyű ezt a főnöki irodában mondani. De magyarázza meg egy menyasszonynak.

A beszélgetésbe belecsörren a telefon. A főnök, amikor végzett, újra a fiúhoz fordult:

— El kell mennem. Majd holnap folytatjuk.

— Én befejeztem! — mondta ingerülten a fiatal darus.

A főnök kereste a fiú tekintetét, de az kitért előle. A bukósisakja szíját babrálta, majd elindult kifelé. Az alacsony, szikár termetű elöljáró utána. Kint a folyosón a fiú még akart valamit mondani, de jött a vezénylőtiszt, akivel a főnök megállt beszélgetni, s így valami köszönésfélét mormolva lesietett a lépcsőn.

Most mit kezdjek a szabadnapommal? — töprengett a fiú.

Menyasszonya a tanács járási hivatalában adminisztrátor. Fél ötig dolgozik. Beülhetne a presszóba, biztosan vannak ott ismerősök, dehát a motor miatt csak üdítőt ihat.

Dühösen elszáguldott Nyíregyházáig. Amikor visszaért a tanács járási hivatala elé, fél ötig még mindig volt jó húsz perc. Fel akart menni a lány irodájába, de észrevette, hogy a főnöke ballag ki az épületből egy emberrel.

Epres Ferenc a motorja fölé hajolva bütyköl valamit, hogy ne vegye észre a főnök, aki talán még itt is képes folytatni a félbemaradt beszélgetést. De nincs ezen mit folytatni. Holnap is csak azt tudja mondani, hogy megy, és kész. Egy kicsit borzongott a lelkiismerete, mert csakugyan igaz, hogy „Lajos bácsizza" a főnököt, a munkáját is szereti. Elvezi, amikor a daru pofája egy félvagonnyi árut bekap, s odateszi: ahová kell. Úgy eltelik a szolgálati idő, hogy néha csak azt veszi észre, hogy jön a váltótársa. Csak hát ez a *hét vége.* Ez ne lenne. Igaz, hogy Piroska, a menyasszonya nem szokott duzzogni. De érzi, látja, hogy a lány türelmének előbb-utóbb vége. Márpedig ő nem mond le róla. Inkább a vasútról. „Talál ő ilyen jó pénzes munkát. Már beszélt is egy építőipari vállalat brigádvezetőjével. Örömmel várják. És minden hét vége szabad. Már pénteken délben lehúzzák a rolót. Igaz, hogy a munkahely messzebb lesz, ám a motor elviszi bárhová.

— Helló! — szakította meg Epres gondolatait a menyasszonya, s amikor eléje pördült, egy puszival simította el a fiú homlokán sorjázó redőket. Feltette ő is a bukósisakot, és gyakorlott mozdulattal helyezkedett el völegénye mögött.

— Menjünk a Tiszára.

— Minek? — ellenkezett a fiú. — Fürdeni már hideg a víz.

— Menj csak! — kérte a lány, s Ferenc engedelmeskedett.

— Tudsz vizet szűrni? — kérdezte Piroska, s lapos kavicsok után nézett. Eldobta az első követ, de az hármat sem ugrott a víz tükrén, hamar elmerült.

Ferenc kényszeredetten elersztett egy jó lapos, könnyű kavicsot, amely sisteregve ugrált a víz tetején. Majdnem átkacsázta a folyó szélességét.

— Nagyon tudsz — nevetett menyasszonya, és a fiú nyakába csimpaszkodott.

— Na nézd csak — mosolyodott el a fiú —, nem is tudtam, hogy a hölgynek ilyen gyerekes játékai vannak.

— Kicsi koromban sokat jártunk ide, a folyóhoz. Nagyon szeretem a Tiszát.

— Jobban, mint engem?

— Bolond vagy, a Tiszát másképp szereti az ember. Hallod? — ült le a lány a pazsitos fövényre, és intett a fiúnak. — Gyere, mesélek valamit. *Bent volt nálam a főnök ...*

— Es? — hökkent meg a fiú, s állva várta, mit mond a menyasszonya.

— Nagyon aranyos ember. Es jót akar nekünk.

— Elmondta, hogy ...

— El — bólogatott mosolyogva Piroska —, és igaza van, hogy nem enged.

— Te mondod ezt?

— En.

— Mert biztos teledumálta a fejed.

— Nem dumálta tele. Azt én is tudom, hogy szereted azt, amit csinálsz. Miért kellene akkor onnan mozdulni. Meg aztán ...

— Mit meg aztán?

— Helytállás is van a világon. A vasút téged tanított...

— Piroska! — szólt idegesen a fiú. — Gondold meg, mit beszélsz!

— Meggondoltam. És már akartam is erről beszélni veled, mert tapasztaltam, hogy idegesít, ha egy-egy hét végén a szolgálat miatt nem tudsz jönni. Szeretném, ha megértenéd, hogy engem egyáltalán nem izgat az a fajta szórakozás, amit az ismerőseink űznek. *Nekünk a családra kell már gondolni.*

— No de amíg össze nem házasodunk, és nem jelentkezik a gyermek...

— *Már jelentkezett* — nézett csillogó szemmel a völegényére Piroska.

A fiú felkapta a lányt, pörgött vele, majd szemrehányóan megjegyezte:

— És ezt te csak most mondod?

— Igen — hajtotta le a fejét a leány —, mert a nyáron itt fürödtünk és... és emlékszel? Egyébként én is csak tegnap bizonyosodtam meg a dologról.

— Óriási! — kapta megint fel menyasszonyát a fiú.

— És te most akarsz munkahelyet változtatni? *Hát hogy bízzak meg benned, ha ott sem vagy állhatatos?*

— Rendben van — mondta Epres Ferenc —, csak aztán meg ne bánd.

Piroska nevetett, majd kiszaladt a száján:

— Tudom, hogy mit vállalok azzal, hogy vasutas férjem lesz.

— Rendben! — mondta a fiú, és indulásra készítette a motort, de mielőtt berúgta volna, hátrafordult a menyasszonyához:

— Te hogy ennek a Lajos bácsinak milyen szerencséje van.

— Megérdemli. Egyébként szerencse dolgában azt hiszem mi járunk jobban, ha nem vezetsz olyan gyorsan.

— Ne félj! Ezután úgy vigyázok *rátok*, mint a szemem fényére...

Dávid József

Új bisztró nyílt Pécs állomáson

Pécs állomáson szeptember 5-én adták át rendeltetésének az Utasellátó négy hónap alatt átépített II. osztályú bisztróját. A korszerű létesítmény tizenhat dolgozójának munkáját elektromos sütőlapok, az ételeket melegen tartó berendezések, Cornélius automaták, hűtővitrinek könnyítik. *A helyiségekben tilos a dohányzás.*

A bisztró előtti folyosón öt Wittenberg és egy jégkrém automata éjjel-nappal az utasok rendelkezésére áll. A bisztróban különféle üdítőitalok, hidegtálak, szendvicsek és sütemények várják a vásárlókat. (Képünkön: az utasok gyorsan megkedvelték az új bisztrót.)

Szöveg és fotó:
Drégely Vilmos

A szeged-rókusiak száz órája

Szeged-Rókus állomáson 1963-ban alakult a kereskedelmi dolgozókból álló *Petőfi Sándor szocialista brigád.* A tíztagú kollektíva *Csiszár István* vezetésével sokat tesz azért, hogy az állomás teljesítse áruszállítási feladatait.

Az elmúlt évben több mint százezer tonna áru elszállításával 103.1 százalékra teljesítették a feladási tonnatervet. Az állomásra érkezett áruk súlya kétszerese volt a feladottnak, a vállalatok többsége mégis késedelem nélkül rakodott. Különösen a *konzervgyár* és a TÜZEP járt ebben élen. A brigád tagjai jó kapcsolatot alakítottak ki a nagyobb fuvaroztató vállalatokkal, *kölcsönösen tájékoztatják egymást a tennivalókról.* Ha szükséges, a vasutasok munkaidő után is rendelkezésre állnak.

Augusztus 22-én például a TÜZEP részére 30 négytengelyes kocsiban vasbeton gerenda érkezett. *A kárjegyzőkönyvek kiállítása, majd másnap a Záhonyba induló mintegy ezer tonna konzerv berakása igényelt több munkát Pálvölgyi Pétertől és társaitól.*

A kis kollektíva programjai között mozi- és színházlátogatás, családi összejövetelek is szerepelnek. A brigádtagok közül *Kendl Ádámné* a könyvterjesztő. Az ezért járó jutalékból idős nyugdíjasokat ajándékoznak meg.

Az idén kapcsolatot teremtettek a zahonyi üzemfőnökség Ady és Jendrassik brigádjaival. Májusban a szegediek utaztak Záhonyba, és megismerkedtek a nagy szárazföldi kikötő munkájával. Július végén *a záhonyiak viszonozták a látogatást.*

A brigád tagjai élen járnak a társadalmi munkában is. Ebben az évben már *száz órát dolgoztak.* Többek között virágosították, csinosították az állomás környéket.

A Petőfi brigád bekapcsolódott a kongresszusi munkaversenybe is. Vállalásaik teljesítésével járulnak hozzá annak sikeréhez.

(Gellért)

NSZK ifjúsági delegáció látogatása

Szeptember 2-ától 8-ig szakszervezetünk vendégeként nyolc tagú nyugatnémet vasutas ifjúsági delegáció tartózkodott hazánkban. A delegáció vezetője *Joseph Quadflieg*, a nyugatnémet vasutas-szakszervezet titkára volt. Elkísérte útjára *Dieter Lagendorf*, a Der Deutsche Eisenbahner című vasutas lap szerkesztője és *Hans Peter*, a szakszervezet ifjúsági osztályának vezetője továbbá a vasútigazgatóságok öt ifjúsági felelőse.

A vendégek látogatásának célja szakszervezetünk ifjúsági munkájának, valamint a vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeinek megismerése volt.

A delegáció tagjai megtekintették többek között a dunakeszi járműjavító kulturális és szociális létesítményeit, a budakeszi szanatóriumot és megismerkedtek a budapesti területi bizottság ifjúsági tevékenységével. A szombathelyi járműjavítóban *Nagy Lajos* igazgató fogadta a vendégeket. Ezt követően több vasutas üdülő megtekintése szerepelt a programban.

Gyorsan, jól dolgozni — de baleset nélkül

Aktivaértekezlet a budapesti igazgatóságon

A *budapesti igazgatóság* gazdasági és társadalmi vezetői — a külszolgálati főnökök bevonásával — szeptember 12-én aktíva értekezletet tartottak. A téma a küszöbön álló őszi forgalom volt. Megjelent a tanácskozáson *dr. Szabó Miklós*, a területi bizottság titkára is. *Az elnöki tisztet Pady Géza*, az igazgatóság pártbizottságának titkára töltötte be. Bevezetőjében elmondotta, hogy az értekezlet célja az, hogy meghatározzák az őszi forgalommal kapcsolatos teendőket, a forgalom gyorsításának lehetőségeit. Ezután *Kiss Károly* igazgató ismertette az igazgatóság eddigi eredményeit és a feladatokat.

A budapesti igazgatóság az idén — szeptemberig — 27 millió 655 ezer tonna árut fuvarozott — mondotta Kiss Károly. — *Ez 2,6 százalékkal kevesebb a tervezettnél. Lemaradás főként a belföldi szállításban van. Exportfuvarozási tervünket a bázishoz viszonyítva 13 százalékkal szárnyaltuk túl. A tranzit-szállítás ennél is eredményesebb volt.*

Az igazgató elmondotta, hogy növekedett a tárgyi balesetek száma. Az ebből származó kár 5.4 millió forinttal volt több, mint az elmúlt esztendőben. *Nagy erővel folynak a pályarekonstrukciók. Budapest—Újszász, Budapest—Cegléd—Szolnok és Budapest—Hatvan között 41.4 kilométer hosszú pályát korszerűsítettek. Budapest—Hegyeshalom között 122 csoport kitérőt cseréltek ki. Mindez jól szolgálja az őszi csúcsforgalom gyorsabb lebonyolítását.*

Kiss Károly befejezésül felhívta a figyelmet a vonatácsorgások csökkentésére, a vagonok jobb kihasználására, az egyenletes áruszállításra és a fuvaroztatókkal kiépített kapcsolat erősítésére.

S. R.

Ki minek a mestere?

Debrecen állomáson szeptember 4-én rendezték a Ki minek mestere? vetélkedőt, amelyen tizenhárom fiatal szakember vett részt. A versenyzőknek szakmai, politikai, balesetvédelmi, munkavédelmi és közlekedésföldrajzi ismeretekből kellett számot adni. A három kategóriában rendezett vetélkedő győzteseit jutalomban részesítették.

Jöhet a tél, kész lesz a ház

Kiss József, a celldömölki építési főnökség szbtitkára éppen most beszélt telefonon a kertai Tüzéptelep vezetőjével. *Sikerült anyagot szereznie Kolompár Sándor házépítéséhez.*

A tizenkét tagú Kolompár-család egy saját telken lévő szoba, konyhás házban élt. Szerettek volna építkezni. Ekkor sietett segítségükre a főnökség vezetője.

Kolompár Sándor felépítményi pályamunkásként 1958. március 18-tól dolgozik az építési főnökségen. Voltak már itt olyan cigányok is, akik innen mentek nyugdíjba.

— *Az építkezés megkezdése előtt felvettük a kapcsolatot az OTP-vel, Kolomparék 70 ezer forintos kölcsöne érdekében* — mondja az szb-titkár. — *A MÁV-tól is megkapták az ötvenezer forintos kamatmentes kölcsönt. Az épület terveit Miklós József főépítésvezető készítette társadalmi munkában.*

A főnökség segít az anyagbeszerzésben is. Elintézte, hogy bontási anyagot kaphassanak. Ezenkívül gépkocsit adott a fuvarozáshoz.

— *Zrínyi Miklós brigádunk* — folytatja Kiss József — *hét kőműves és 6 segédmunkás tagja húzta fel a falakat. A szakipari munkákból a többi szocialista brigádunk is részt kért.*

Meglátogattuk Celldömölkön a Nagyvárad utca 22-ben lakó Kolompár-családot.

— *Öt éve készülünk erre az építkezésre* — mondja Kolompár Józsefné. — *Tudják, nem vettek bennünket komolyan. Ha a főnökség és a szakszervezet nem áll mellénk, továbbra is szoba, konyhás házunkban szűkölködnénk. A cigányoknak nagyon nehéz az építkezés.*

Megtudtuk, hogy a házban még két vasutas lakik. Kolompár leánya és veje is MÁV-alkalmazott. *A tél beállta előtt lakható lesz az új családi ház.*

Sz. Jakab István

A VÁRAKOZÁS IDŐSZAKÁBAN

Évad előtti társulati ülés a MÁV Szimfonikus Zenekarnál

Az ősz a zenekedvelő közönség számára a várakozás időszaka. Találgatjuk, hogy mit hoz az évad, mivel lepnek meg a hangversenyrendezők és szervezők, a zenekarok. Ezzel a feszült várakozással hallgattuk végig a MÁV Szimfonikusok első társulati ülését is.

Mint egykor az iskolai évadnyitó előtt, olyan volt a zsibongó-nyüzsgő (a nyár folyamán dicsérendő módon megszépült) társalgó. Mindenki a nyári szünet élményeit tárgyalta, és reményekkel telve készült az új élményeket ígérő szezonra.

Oberfrank Géza vezető karnagy az élvonalbeli zenekartól elvárt magas színvonalat jelölte meg az új évad feladataként. Negyedik éve irányítja a zenekart.

A hozzászólások az igényességre való törekvést tükrözték. Fúvósok és szimfónikusok „csaptak össze" az ideális zenekari hangzás, a kölcsönös, de főként a karmesterrel való jó kontaktus érdekében. Befejezésül *Lévai Zsigmond* igazgató foglalta össze a legfontosabb teendőket.

Idei zeneakadémiai bérletsorozatunkban — hagyományokhoz híven — 16 alkalommal hallhatjuk ismét az együttest. *Műsoruk Corellitől Decsényi Jánosig három évszázad zenei kincseit kínálja.* Köztük olyan oratórium előadását, mint *Bach H-moll miséjét*, és csemegeszámba menő érdekességként Mozart ritkán hallható utolsó operájának, a *Titusznak* hangversenyszerű megszólaltatását. S köztük *Haydn, Beethoven, Mendelsson, Brahms, Bruckner* és *Sosztakovics* szimfóniák, versenyművek, concerto grossók, melodikus és atonális művek is szerepelnek.

A zeneakadémiai bérleti koncerteken kívül közreműködik a zenekar az őszi budapesti nemzetközi brácsaversenyen. Műsorukat több vidéki városunkban és vasúti üzemben is bemutatják. Közben készülnek az idei NSZK turnéra.

Dr. Csillag Ferenc

NEMZETKÖZI KITEKINTÉS

Indiától Havannáig

Havannában a közelmúltban ért véget *az el nem kötelezett országok VI. csúcsértekezlete.* A tanácskozásról, az elnöklő *Fidel Castro* és más államférfiak felszólalásáról, illetve a zárónyilatkozat, valamint az egyéb dokumentumok elfogadásáról viszonylag elég terjedelmesen beszámoltak a napilapok. A közlések ismeretében vessünk egy pillantást a történelmi előzményekre.

Tisztázott kérdés

Az el nem kötelezettség eszméje *Indiában* született, s a mozgalom kibontakoztatásában nagy szerepe volt még *Jugoszláviának, Indonéziának* és *Egyiptomnak.* A mozgalom haladó erőinek álláspontja szerint az el nem kötelezettség *sohasem jelentett és ma sem jelent passzivitást, tehetetlenséget, meghátrálást az egető gondok* — az imperializmus elleni harc, a békéért, az enyhülésért és a leszerelésért folyó küzdelem — *elől.* „Tiszta el nem kötelezettség" tehát nem létezik. A mozgalom politikai irányáról szinte megszületésétől kezdve folyt a vita, és napjainkban ismét fellángolt, ahogy közeledett az el nem kötelezettek havannai fóruma.

Pedig a kérdést már régen tisztázták. *Az el nem kötelezettek mozgalma letrejöttének oka az imperializmus hatalmának tagadása és a nemzetközi elnyomó erők elleni harc.* Ez volt a kezdeti célja e mozgalomnak, amely az el nem kötelezett országok *belgrádi* csúcsértekezletén, 1961-ben jött létre hivatalosan.

Az el nem kötelezettek 1964. évi *kairói* konferenciáján elfogadott nyilatkozatban már a következőket olvashattuk:

„*Az imperializmus, a kolonializmus és a neokolonializmus a nemzetközi feszültségek és konfliktusok legfőbb forrása, egyszersmind veszélyeztetik a békét és a biztonságot az egész világon.*"

A mozgalom kezdettől fogva dinamikusan fejlődött és egyre növekedett a tekintélye. Mind több ország nyilvánítja ki csatlakozási szándékát, azon az álláspontón, hogy *a jelenlegi történelmi körülmények között éppen ez a mozgalom adja a legtöbb lehetőséget az imperializmus agressziv itásának megfékezéséhez, a béke megszilárditásához és az igazságos világgazdasági kapcsolatok megteremtéséhez.*

Az el nem kötelezettek egyébként vitathatatlanul *a haladó szellemű világpolitika önálló tényezőivé váltak.* Ennek következménye, hogy számos el nem kötelezett ország az antiimperialista orientációhoz tartozónak vallja magát. Ez a magatartás változatlanul megnyilvánul az el nem kötelezettek tanácskozásain. Az anti-imperializmus eszméje olyannyira vonzó, hogy a különbözőségek és a résztvevő országok társadalmi heterogenitásához kötődő nézeteltérések a háttérbe szorulnak.

Tömbök szervezői

Az el nem kötelezettek korábbi tanácskozása és a résztvevő országok külügyminisztereinek *colombói* — 1979. júniusi — találkozójának határozatai szintén anti-imperialista orientációjúak voltak. A „*kis colombói értekezlet*" résztvevői kifejezték ragaszkodásukat az el nem kötelezettség alapeszméihez. Az *el nem kötelezettek irodája* ugyancsak maximális erőfeszítésre hívta fel a figyelmet, szorgalmazva az enyhülés folyamatának elmélyítését és annak népszerűsítését a világ minden táján. Ennél fogva *a szocialista közösség valamennyi országa nagy tiszteletet érez az el nem kötelezettek mozgalma iránt.*

Az imperializmust nagy veszteségek érték Ázsiában: a CENTO és az SEATO imperialista katonai tömbök szétestek; az iráni sah rendszerének bukása az amerikai imperializmust fontos közép-keleti támasztól fosztotta meg; az afganisztáni népi hatalom létrejötte nagy csapást mért a nyugati stratégia céljaira. A nicaraguai hazafiak sikerei újabb bizonyítékát adták annak, hogy a latin-amerikai országok „második felszabadulása" szintén elkerülhetetlen, bár még nemrég bizonyos körökben sokan azt hitték, hogy az antiimperialista harc hanyatlóban van. *Washington igazi leckét kapott akkor, amikor az AASz elvetette a nicaraguai intervenció tervét.* Reá nézve súlyosbodik a helyzet Guatemalában és Salvadorban. És az imperializmus vadászterületének, Kelet-Afrikának a helyzete sem biztató számára.

Bár az imperialista tömbök stratégiájának a kudarcai nyilvánvalóak, a szétmállott tömbök romjain az imperializmus — *mint a mániákus játékos, aki nem tud vereséget belenyugodni* — új tömböket igyekszik létrehozni. Ezt bizonyítja az atlanti országok tevékenysége Afrikában, ahol az imperializmus olyan katonai-politikai tömbök kialakítását tervezi, mint a SATO Dél-Amerikában (a reakciós, latin-amerikai diktatúrák részvételével). Ilyen tömbnek számítana a „*Vörös-tengeri Paktum*" Afrika keleti részén, illetve nyugaton egy „*katonai közösség*" a volt francia gyarmatok részvételével. A haladás ellenzői nem hagytak fel az „*Afrikaközi intervenciós haderők*" felállításának tervével sem, amelynek ugyancsak az imperializmus csendőrszerepét szánták Afrikában. Közel-keleten egy „*új biztonsági együttműködési rendszer*" terveinek körvonalai rajzolódnak ki, amely az amerikai—izraeli—egyiptomi szövetségen alapulna.

Latin-Amerikában tovább ügyködnek a „*békefenntartó amerikaközi haderők*" kialakításán. Röviden szólva: *a neokolonializmus katonai tevékenysége újból erősödik.* Mindez nagyon élesen veti fel az agressziós tervek elleni erőteljes visszavágás problémáját.

Az el nem kötelezettek mozgalmának nagy része van abban, hogy az imperializmus tervei sorra kudarcot vallanak.

Kellő távolságot!

Ezek után csodálkozhatunk-e azon, hogy az imperializmus alá akarja aknázni ezt a mozgalmat? Mindenekelőtt antiimperialista tartalmától szeretné megfosztani. Ráadásul *szeretnék szétfeszíteni azokat a baráti szálakat, amelyek számos el nem kötelezett országot a szocialista közösséghez fűznek.*

Minden eszközt, még mestersegesen kreált híresztelést is felhasználnak, hogy szétzúzzák ezeknek az országoknak az egységet, mélyítsék a köztük levő esetleges nézeteltéréseket. *Azon mesterkednek, hogy kivonjak a mozgalomból az el nem kötelezett államok egy csoportját, amelyek szintén egy bizonyos tömböt képeznének.*

Ezt a célt szolgálja például annak hangoztatása, hogy az el nem kötelezettek „*egyenlő távolságot*" tartsanak a szocialista és az imperialista országoktól. Mi több: egyesek azt követelik, hogy a mozgalom „tisztaságáért" folyó harc ürügyén közösítsék ki azokat az országokat, amelyek aktív antiimperialista politikát folytatnak. *Az „egyenlő távolság" elmélete veszélyes abból kifolyólag is, hogy az erőviszonyok tudományos és objektív elemzésének látszatát kelti, holgpedig azzal a céllal, hogy* különböző *kitalált* politikai konstrukciókat hozzon létre. Az igazság persze az, hogy *a világpolitika leszűkítése „a nagyhatalmak befolyási szférákért folyó harcára" tulajdonképpen az objektív szemléletéről való lemondást feltételezi.*

Számos el nem kötelezett ország politikusai helyesen látják, hogy *aki szembe helyezkedik a szocialista világgal, de facto az imperializmusnak engedi át a fejlődő országokat, megfosztva őket olyan támogatástól, mint a jelenkori világ más antiimperialista erőinek szolidaritása.* Azt sem tévesztik szem elől, hogy a Nyugat politikája sok háborús tűzfészek kialakulását eredményezte a harmadik világban. Világosan fejtette ki ezt például az algériai Nemzeti Felszabadítási Front pártjának központi lapja, a „*Revolution Africaine*". Hasonló szellemű orgánumok arra mutatnak rá, hogy *az el nem kötelezetteket fenyegető veszély mindig az imperialista tömbök stratégiájából eredt és ered ma is.*

Történelmi felelősség

Érthető okfejtés az is, hogy a fejlődő fiatal államok és a kapitalista ipari hatalmak gazdasági fejlődésének színvonala közötti szakadék — ahelyett, hogy csökkenne — egyre mélyül. A fejlődő országok közvéleménye jogosan veti fel az imperialista hatalmak történelmi felelősségét gazdaságuk nagy mértékű kifosztásáért. Újabban a monopóliumok által okozott válságok — köztük az olajválság — terheinek áthárításáért, még jobban súlyosbítva ezzel a gyarmati kizsákmányolás éveiből származó problémákat.

A szocialista országok viszont nem vádolhatók „gazdasági egoizmussal". Ellenkezőleg: lehetőségeikhez merten *mindig készek segíteni* — és segítik is — *a fejlődő országokat, hogy felszámolják elmaradottságukat. Ez a segítség kifejezi a nemzetközi kapcsolatok új, szocialista jellegét, a szocialista országok internacionalista feladatainak ellátását.*

Az el nem kötelezettek mozgalmának havannai csúcsértekezlete ismét megerősítette, hogy további szolidaritásra van szükség a béke és a társadalmi haladás erőivel. *A mozgalom csak az eddigi utat követheti.*

Baranyai Zoltán

ÁTADÁS ELŐTT

Új vívócsarnok a Szőnyi úton

A BVSC vívóinak dicsőségtábláján a szakosztály fennállásának három évtizedében annyi siker halmozódott fel, amennyit több ország örömest elfogadna történelmi hagyatékként.

Olimpiai, világbajnoki aranyak és helyezések kovácsolódtak a vasutas vívók Tanács körúti csarnokában. A termet magábafoglaló öreg épületet a múlt évben lebontották. Azóta a BVSC-vívók nagy családja kénytelen volt megtanulni az albérleti viszonyok nem gondtalan körülményeit. A sportcsarnok vívóterme ideális volt a gyakorlásra, mégsem garantálta a csaknem kétszáz élvonalbeli és utánpótlás versenyző gondtalan felkészülését.

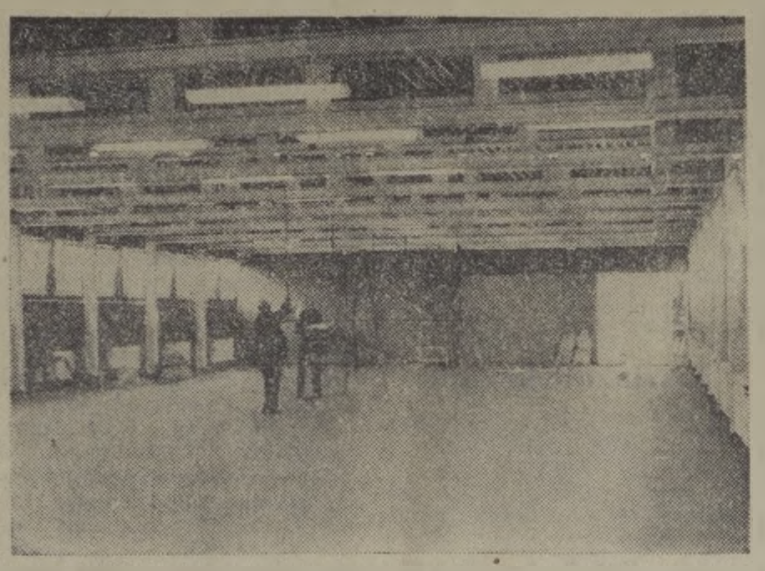
Az átmeneti kényszerpályáról ezekben a napokban újra a „helyes vágányra" tér a szakosztály munkája. Átadásához közeledik ugyanis az a vívócsarnok, amely minden eddiginél jobb feltételeket biztosít majd a pást szerelmeseinek. A 60 × 12 méteres épület nemsokkal több, mint hat hónap alatt készült el a Szőnyi úti sportkombinát legújabb tagjaként. Az *Országos Szakipari Vállalat* külföldi licenc alapján szabadalmazott könnyűszerkezetes csarnokát a *MÁV Tervező Intézet* mérnökkollektívája tervezte. Az építkezéshez szükséges anyagi feltételeket a *Tanács körúti* szanálást végrehajtó *Fővárosi Tanács* biztosította.

Sportlétesítmény az ORSZAK modul-szerkezetekből eddig még nem épült. Addig, amíg a tetszetős épület a használatbavétel küszöbéig eljutott, összehangolt munkára volt szükség.

Németh István műszaki vezető az elmondhatója annak, mennyire összetett feladatot jelentett a kivitelezés megvalósítása. A jól szervezett munkából aktív szerepet vállaltak a vasúti üzemek is.

Dicséretet érdemel a MÁV Magasépítési Főnökség Gépészeti Építésvezetőségének vízvezetékszerelő Kossuth brigádja, valamint a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség központi-fűtés gázvezeték és villanyszerelő brigádjainak kiváló munkája.

Az új vívócsarnok 30 × 12 méteres edzőtermához korszerűen felszerelt kiszolgáló helyiségek kapcsolódnak. Az edzéseknek és versenyeknek helyt adó teremben *11 edző- és hat versenypást áll a sportolók rendelkezésére.* A terem elektromos találatjelző rendszere a legnagyobb és legkorszerűbb az országban. A majdnem 11 millió forintos beruházás soronkívül kapcsolódott a *Budapesti Vasutas Sport Club* nagyarányú középtávú beruházási programjához.



Befejezéséhez közeledik a vívócsarnok építése (Laczkó Ildikó felvétele)

A BVSC vívószakosztálya ebben az évben ünnepli megalakulásának 30. évfordulóját. Szép ajándék ez a csarnok a jubileum emlékére.

Magyar László

KÉSZÜLŐDÉS AZ 50. ÉVFORDULÓRA

Vitorlázók hullámrepülése a Magas-Tátrán túlra

Női rekord kétkormányossal • Bemutatkoztak az új oktatók • Budapest-bajnokság Farkashegyen

Az MHSZ *MÁV vitorlázó és motoros-repülő klubja* a közelmúltban szakosztály-értekezletet tartott. *Tuskó Mihály* szakosztályvezető értékelte az idei eredményeket. Elmondotta többek között, hogy a klub pilótái kétezer órát repültek, és nyolc „B", négy „C", három „D", valamint egy „F" vizsgafeltételt teljesítettek. Kétkormányos vitorlázógépen 200 kilométeres távot, új országos rekordot repült *dr. Wimmer Lászlóné* és a gép navigátora *Szilágyi Éva.*

A jövőben az egykormányos férfi rekordok elérésére kell törekedni. Egy-egy kiemelkedő repülőteljesítmény ma már nemcsak a pilótán, hanem a repülőgépen is múlik. A pilóták felkészültsége, tudása lehetővé teszi, hogy üvegszálas repülőgépekkel versenyezzenek hazai és nemzetközi bajnokságokon.

Terpó Györgyöt, a teljesítmény-csoport oktatóját, munkája elismeréséül *motoros-repülő* átképzésre javasolta a klub. *Juhász Sándor* az idén a motoros műrepülő válogatott-utánpótlás tagjai közé került. *Gittinger Péter* motoros repülőgépvezetői átképzését a MEM RSZ biztosítja.

A szakosztályvezető az értekezleten öt új oktatót köszöntött: *Elekes Károlyt, Imreh Lajost, Siklósi Gábort, Nagy Imrét és Szabadi Istvánt.*

A klub felvette a kapcsolatot a lengyel *Novi Targ-i* repülőklubbal. Ennek köszönhető, hogy a télen már tízen végezhetnek 4000 méter feletti hullámrepülést, lengyelországi úticcéllal.

A farkashegyi repülőtéren — ahol a klubtagok tevékenykednek — négy függetlenített műszaki dolgozó van. A javításokat azonban gyakran „műszaki brigád" végzi *társadalmi munkában.*

Jövőre a MÁV-klub rendezi a Budapest-bajnokságot. Az előkészületeket már az idén megkezdik. A klub 1980-ban ünnepli megalakulásának 50. évfordulóját.

Erdős Ágnes

SIKER A PÁLYAAVATÓN

Műrepülő modellek

Az MHSZ budapesti vezetősége a közelmúltban Gödöllőn rendezte a pályaavató országos meghívásos és a budapesti rádióirányítású modellek műrepülő bajnokságát, amelyen a budapesti MÁV Modellező Klub versenyzői kiválóan szerepeltek.

Budapest-bajnokságot nyert *Stefel Győző.* Második és harmadik helyezett lett *Simon István*, illetve *Takács Béla.* Mindhárman a MÁV Modellező Klub versenyzői.

SPORTHORGÁSZOK NEMZETKÖZI VERSENYE

A Budapesti Vasutas Horgász Egyesület dobószakosztályának sportolói szeptember 1. és 2-án nemzetközi barátságos cél- és távdobó versenyen vettek részt *Wien-Atzgersdorfban.* A cél- és távdobó verseny csoportos és egyéni számaiban a 22 induló közül kiemelkedő eredményeket értek el a magyar sportolók.

Eredmények: közhasználatú öttusában *1. Varga György, 2. Földi Gábor, 3. dr. Dienes Ferenc.*

Versenyfelszereléses háromtusában *1. dr. Dienes Ferenc, 2. Berth Róbert, 3. Varga György.*

8 tusa bajnokságban: *1. dr. Dienes Ferenc, 2. Varga György, 3. Berth Róbert.*

A csapatbajnokságban 2328,07 ponttal első lett a magyar csoport (Berth—dr. Dienes—Földi—Varga), második az osztrák csoport 2120,02 ponttal.

A barátságos nemzetközi találkozón megjelent a Nemzetközi Horgász Szövetség dobóbizottságának elnöke, *Franz Mordaz* is.

Élénk sportélet Celldömölkön

Ezen a nyáron jugoszláviai vendégszereplésen vettek részt a *Celldömölki Vasutas Sportegyesület* versenyzői. A látogatást a közelmúltban viszonozták a jugoszlávok. *A ravnei sportolók augusztus 26-án mutatkoztak be a vasi kisvárosban.* Ennek során a serdülők atlétikában és asztaliteniszben, a felnőttek labdarúgásban mérték össze tudásukat. Az atlétikai versenyeken a jugoszlávok, asztaliteniszben pedig a celliek bizonyultak jobbnak. A labdarúgó-mérkőzés döntetlenül — 1:1-re — végződött.

A mérkőzések előtti napon a jugoszláv és a magyar sportolók közös kiránduláson vettek részt a Balaton partján.

A CVSE focistái újabb nemzetközi találkozóra készülnek. *A Szabad Föld Kupa győzteseként október 5-től három napig Csehszlovákiában tartózkodnak, és az ottani testvérlap labdarúgókupáját elnyert csapattal játszanak.* A visszavágóra egy héttel később Celldömölkön kerül sor.

Sz. J. I.

HÍREK

Jubileumi ünnepség Debrecenben, a járműjavító üzem óvodájában

Szeptember 12-én bensőséges ünnepségen emlékeztek meg a debreceni járműjavító óvodájának 25 éves fennállásáról. A jubileumi ünnepségen megjelent *Gulyas János* vezérigazgató-helyettes, *Molnár György*, a vasutas szakszervezet titkára, *Kulcsár József* vasútigazgató, *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára és *Szőnyi Ferencné*, a KPM óvodai szakfelügyelője.

A járműjavító óvodájának negyedszázados történetéről *Nagy László*, az üzem szakszervezeti bizottságának termelési felelőse emlékezett meg. Az 1954-ben létrehozott óvoda először két csoporttal kezdett működni, és ma már hat csoportban tartanak foglalkozásokat. *Az intézmény 150 gyermek befogadására alkalmas.*

Felszólalt az ünnepségen Gulyás János vezérigazgató-helyettes is, majd *Gál József* üzemigazgató jutalmat adott át az óvoda dolgozóinak. Ezt követően a gyermekek *ünnepi műsorát* tekintették meg a résztvevők, majd *Dévényi Gyuláné* vezető óvónő bemutatta az óvoda helyiségeit és az erre az alkalomra rendezett *óvodatörténeti kiállítást.*

— **Munkaverseny.** A közelmúltban értékelték Záhony és Csap vasutasainak első félévi munkaversenyét. Az értékelés alapján a szovjet vasutasok bizonyultak jobbnak. A záhonyi KISZ- és a csapi Komszomol fiatalok versenyét is a szovjetek nyerték.

— **Új orvosi rendelő.** Körmend állomáson a napokban új orvosi rendelőt és váróhelyiséget adtak át. A rendelő új felszereléssekkel is gyarapodott. A jövőben kétszáz vasutast lehet itt gyorsabban, jobb körülmények között gyógyítani.

— **Kirándulás.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség József Attila szocialista brigádja a közelmúltban kirándulást szervezett Miskolcra. Megtekintették az Ipari Kiállítást, majd megismerkedtek a város nevezetességeivel.

— **Tapasztalatcsere.** Hagyomány már, hogy a miskolci járműjavító és az NDK-beli Zwickau vasúti javító és gyártó üzem dolgozói minden évben tapasztalatcsere látogatást szerveznek. A szeptemberben ide érkezett delegációt az üzem gazdasági és társadalmi vezetői fogadták, majd bemutatták az üzemet.

— **KISZ-fiatalok együttműködése.** A miskolci és a szolnoki járműjavító üzemek KISZ-fiataljai kölcsönösen meglátogatták egymást a munkahelyeken, és politikai foglalkozásokon vettek részt. Először a szolnokiak látogattak Miskolcra és gazdaságpolitikai jellegű előadásokon vettek részt. Megismerkedtek az üzemmel és a város nevezetességeivel is. A látogatást a közelmúltban viszonozta negyven miskolci fiatal. A tapasztalatcserékkel egybekötött találkozók eredményesek voltak.

— **Határmenti találkozó.** Kelebia és Szabadka vasutasai gyakran rendeznek szakmai tanácskozással egybekötött találkozót. Legutóbb harminc szabadkai vasutas érkezett Kelebiára. A tapasztalatcsere után sportprogramot is szerveztek a vendégek részére.

— **A kertben termett.** A nagykanizsai Kodály Zoltán vasutas művelődési házban kiállítást rendeztek a vasutas kertbarátok terményeikből. Mintegy ötven kiállító mutatta be zöldség- és gyümölcstermésének legszebb példányait.

— **Műszaki könyvtár.** Mátészalka körzeti üzemfőnökségen — a szakszervezeti könyvtáron belül — műszaki letétkönyvtárat nyitnak. A könyvtárban a közlekedéssel kapcsolatos gyakorlati- és elméleti irodalom művei kapnak helyet.

GYERMEKEINKNEK

SIMAI MIHÁLY MESÉSKÖNYVE

Simai Mihályt eddig költőként ismertük, nemrég mégis egy páratlan szépségű meséskönyvvel jelentkezett. Címe: *A nádszálon szippantott tündér.* A szerző elvezet bennünket a tündérek, a gonosz királynők- és királyok birodalmába. Ezt a találkozást teszik feledhetetlenné a történetek színhelyei is. A Csukás-tó, Nemulass ország, Dinomdánom ország, Hetedhétország, III. Morózus birodalom, Kővévált erdő és a Bagolyvár. A könyv húsz meséje közül A nádszálon szippantott tündér a legszebb és legérdekesebb.

A könyvet, amely a Móra Könyvkiadónál jelent meg, *Gaál Éva illusztrálta.*

Lakáscsere

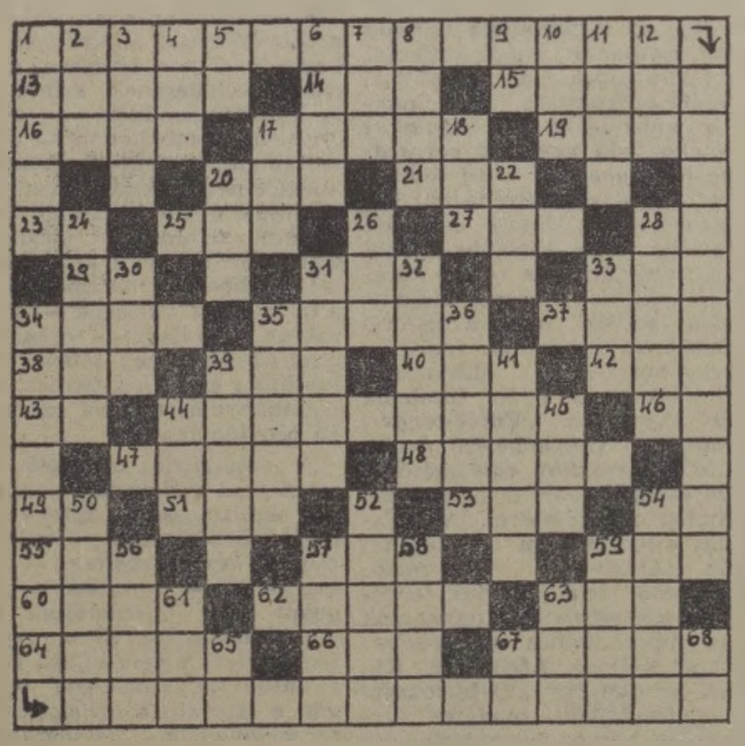
Elcserélném Rákospalotán levő, MÁV-lakótelepi egy, plusz két félszobás összkomfortos lakásomat hasonlóra, zöldövezetben. Érdeklődni lehet telefonon: 839-050, Sándor István.

Elcserélném Dunakeszi-gyártelepen levő 59 négyzetméteres két szoba összkomfortos, gázfűtéses, napfényes, kiskertes lakásomat vasutas dolgozóval budapesti, tanácsi, másfél szoba összkomfortosra. Budapest IV., XIV., XV. kerületi is lehet. Ajánlatot levélben kérek. Cím: Balázs Ferenc, 2120 Dunakeszi-gyártelep, Állomás sétány 15. I. 4.

Halálozás

Nyolcvanöt éves korában elhunyt Kovacsik Benő MÁV-nyugdíjas, a Szocialista Hazáért Érdemrend tulajdonosa. 1920 óta vett részt a munkásmozgalomban. Hamvasztás utáni búcsúztatása szeptember 10-én volt Üllőn, a községi temető ravatalozójában.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Ha megszívleljük, valamennyiünk javát szolgálja. (Folytatása a 34. függőlegesben.) 13. ... János (1812—1853) költő, író, lapszerkesztő. 14. Komoly tárgyú lírai költemény. 15. Szigetcsoport az Atlanti-óceánban. 16. Rizsből készült szeszes ital. 17. A fegyelem. 19. Állati lakások. 20. Gárdonyi-regény alakja. 21. A Tisza mellékfolyója. 23. Tojás, németül. 25. Strucctele madár. 27. Kacat. 28. Részvénytársaság. 29. Ütővel játszott labdajáték fele. 31. Állatbetegség. 33. Még nem dorong. 34. Afrikai állam. 35. India egyik állama. 37. ... Róbert (1843—1910), neves német orvos. 38. Török név. 39. Konyhakerti növény. 40. Élet. 42. Ételízesítő, névelővel. 43. Rag. 44. Alföldi városunk. 46. Fémes elem. 47. Több császár neve volt. 48. Küldönc. 49. A szamárium vegyjele. 51. Kereteiben található! 53. Tagadószó. 54. Csontokat köt össze. 55. Német város a Duna mellett. 57. Jugoszláv nép. 59. Angyalrang. 60. Szovjet félsziget. 62. Szinyei ... Pál (1845—1920), neves festő. 63. Keverve mér. 64. Egyik nagy folyónk. 66. Bibliai alak. 67. A vadászat istene a görögöknél.

Függőleges: 1. Ritka kerti virág. 2. A ló legmagasabb pontja. 3. Földrészeket elválasztó hegység. 4. Rag. 5. K. Y. 6. Román parasztvezér a XVIII. században. 7. Férfinév. 8. Pengetős hangszer. 9. A mai nap. 10. Esőben álló. 11. Rádióleadójáról ismert község. 12. Időmérő. 17. Útőkártya. 18. Fuj ikerszava. 20. Fohász. 22. Épületmaradvány. 24. Borsod megyei község. 26. Harag. 28. Rohamcsónak. 30. Nem földi tünemény. 31. Emberhúzta kétkerekű kocsi. 32. Kés, bicska. 33. Mérges óriáskígyó. 35. Idős ember. 36. Romulus testvére. 39. A kecske „beszél" így. 41. Iskolai feladat is lehet. 44. Kérdő névmás. 45. Ilyen fal is van. 50. Idegen férfinév. 52. Nagy település. 54. Női név. 56. Magyar Labdarúgó Szövetség. 57. Ritka női név. 58. Sopron megyei község. 59. Keleti nép. 61. Nem ezt. 63. Római 1499. 65. Egymást követő betűk. 67. D. N. 68. Német elöljáró.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 34. függőleges.

Beküldési határidő: 1979. október 12.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az óvó rendszabály előírásainak be nem tartása fegyelmi vétség.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 17. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Vértes Miklósné, Urkút, Csokonai u. 8, sz. 8409; Kiss József, Budapest, Bethlen G. u. 19. 1077; Szalay Lajos, Zirc, Lékai u. 17. 8420; Fehér György, Pécs, Lenin tér 1/2. 7623; Utasi Andor, Boja, Szabadság u. 71. 6500.

SAKK

Gyors döntés a siker titka

A világbajnokság programja szerint áprilisban, a Sakkszövetség helyiségében bonyolították le a *II. országos sakkfeladvány-gyorsfejtörő* bajnokságot. A győzelmet *Nagy Zsigmond* mesterjelölt, az Utasellátó Sport Club sakkszakosztályának tagja szerezte meg, megvédve ezzel bajnoki címét.

Nagy Zsigmond tagja lett a világbajnokságon részt vevő háromtagú magyar csapatnak és a Finnországban lebonyolított VB-n sem vallott szégyent. Egyéniben a 11. helyet érte el, a csapattal pedig az 5. helyen végzett.

A feladványfejtés *a sakkversenyzés speciális ága.* Világversenyeket 1977., magyar bajnokságot pedig 1978. óta rendeznek. Egy-egy versenyprogramban 2—3 lépéses, illetve 4—5 vagy több lépéses feladványok, végjátéktanulmányok és egyéb speciális feladványok szerepelnek. A fejtéshez természetesen *kötött idő* áll rendelkezésre, s a feladványok megfejtéséért különböző pontszám jár. A győzelmet az szerzi meg, aki a rendelkezésre álló idő alatt a legtöbb pontot gyűjti. A feladványszervezők az egyedit, a sablontól eltérőt, a kivételest igyekeznek a játékba vinni.

A feladványok megfejtéséhez eredeti gondolkodásmód, fantázia, kombinatív képesség szükséges. *A versenyen a gondolkodás gyorsasága is döntő.*

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztősége: 1063 Bpest VI., Benczúr utca 41. Telefon városi: 229—872, üzemi: 19—77.

Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1064 Bpest VII., Rákóczi út 61. Telefon: 224—818.

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

Csekkszámlaszámunk: MNB 219 — 11 859 78—4009. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. OKTÓBER 6.

Kongresszusi készülődés

Szeptember 18-án *Szombathelyen*, a vasútigazgatóságon, értekezleten vettek részt Nyugat-Dunántúl nagyobb szolgálati helyeinek gazdasági, párt és szakszervezeti vezetői.

A tanácskozás részvevői *a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére kibontakozó munkaversenyből adódó tennivalókat vitatták meg.* Egyidejűleg tájékoztatást kaptak a munkahelyek vezetői azokról a feladatokról, amelyekhez várják a kollektívák segítségét.

Brigádvezetők tanácskozása

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség szocialista brigádvezetői részére szeptember 24-én tanácskozást rendeztek, amelyen részt vett a forgalom, a vontatás és a vidéki állomások 58 brigádvezetője.

Bruczkó Ferenc üzemfőnök ismertette a brigádok első félévi teljesítményét, az üzemfőnökség eddigi eredményeit és a legfontosabb teendőket. Utána a brigádvezetők mondták el, hogy milyen pótvállalásokkal járulnak hozzá az őszi forgalom sikeréhez, az eredményesebb anyag- és energiatakarékossághoz.

Október 21-én

Vasutas operabérlet

Megkezdődött a színház évad. A nyári szünet után, a művészetet kedvelő közönség előtt ismét szélesre tárultak az élményt nyújtó előadások és jó szórakozást ígérő színházak kapui.

Ebben a hónapban már vasutas bérleti előadásokra is sor kerül. A *József Attila Színház* október 14-én vasárnap délután fél háromkor Szamuil Aljosin: *Anna Ófelsége* című színművét, az *Erkel Színházban* pedig október 21-én vasárnap délelőtt 11 órakor Delibes: *Coppélia* című balettjét tekinthetik meg a vasutas bérlettel rendelkezők.

A SZOT-ülés napirendjén szerepelt

A munkahelyi nevelés időszerű feladatai

A Szakszervezetek Országos Tanácsa, mint arról a napi sajtó is beszámolt, szeptember 21-én tartott ülésén megvitatta a munkahelyi nevelés időszerű feladatait. Az ülésen *Virizlay Gyula*, a SZOT-titkára tartott vitaindítót. Utána, elsőnek *Győri Imre*, az MSZMP KB titkára szólalt fel. A vasutas SZOT-tagok közül szót kapott a vitában *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagja is.

Az alábbiakban — tekintettel a munkahelyi nevelés fontosságára — kivonatosan ismertetjük *Virizlay Gyula* beszédét, valamint *Győri Imre* és *Gulyás János* felszólalását.

— *A szakszervezeti nevelőmunka egyik különösen nagy jelentőségű területe a munkahelyi nevelés* — ezekkel a szavakkal kezdte referátumát a SZOT titkára. — *Véleményünk szerint a szakszervezetek lehetőségei közül a munkaverseny a leghatékonyabb és a legnagyobb tömegekre ható eszköz a termelési feladatok megoldásának segítésében.* A munkaversenynek azonban nemcsak termelési, hanem emberformáló szerepe is van és nem mellékes, hogy a kettőt hogyan sikerül összekapcsolni, együttesen érvényesíteni. Ma égetően szükség van mindenkinek a becsületes minőségi és hatékony munkájára, vezetőkére és beosztottakéra egyaránt. Az ilyen munka egyik eszköze a munkaverseny, de csak akkor, ha nem formális és nem bürokratikus.

Ha azt akarjuk, hogy minél több dolgozó az eddiginél többet, jobbat adjon munkájával a közös feladatok teljesítéséhez, akkor a jobb munkát, a vállalásokat, a munkahely igényei alapján, és az egyén munkájának és képességeinek gyengébb és erősebb vonásait is figyelembe véve kell minden fizikai és szellemi dolgozóval külön is megbeszélni, majd a kollektívával szembesíteni. A termékek gazdaságosságára és minőségének javítására való törekvés az egyéntől is, a közösségtől is többet kíván: *nagyobb figyelmet, hozzáértést, fegyelmet, s erre jobban ösztönző légkört, magasabb szintű termelési kultúrát.* A versenyszervező munkában tehát közelebb kell kerülni az egyénhez. Hogy egyénileg ki, hogyan tudja munkáját jobbá tenni, és ki, mit vállal, azt maga a dolgozó és a dolgozót legjobban ismerő bizalmi, a brigád vagy a gazdasági vezető és a munkahelyi kollektíva tudja helyesen megítélni és eldönteni, mégpedig a helyi, konkrét feladatoknak és a dolgozók képességeinek, lehetőségeinek ismeretében. *Sajnos, az egyéni vállalásoknak, az azokkal való törődésnek még nincs megfelelő helye a munkaversenyben, a munkamozgalmakban.*

A szocialista brigádmozgalom hármas jelszavát célul elfogadó munkamozgalmakat a nem termelő munkahelyeken, hivatalokban, kutatóintézetekben, oktatási és egészségügyi intézményekben is kívánatos erősíteni, természetesen, az adott szakterület, illetve munkahely viszonyaihoz, követelményeihez alkalmazva, és nem feltétlenül versenyszerű keretek között.

Nagy hatású nevelő és erkölcsi ösztönzőerőt jelent, és növeli az egyén, valamint a kollektíva felelősségérzetét, ha a vállalásokat és az elvégzett munkát a bizalmicsoportokban vagy a brigádértekezleteken rendszeresen megtárgyalják. *Folyamatosan kell mérlegelni, hogy ki, hol tart a vállalása teljesítésében, s kinek mire van szüksége — esetleg milyen segítségre — ahhoz.* A munkahelyi közösség előtt hangozzék el az érdem szerinti elismerés, ott állapodjanak meg esetleges újabb feladatokban, és ha szükséges, ott elemezzék az elmaradás okait, tanulságait is.

A brigád, majd a munkahely és vállalat eredményei az egyes dolgozók munkájából áll össze, ezért van a hangsúly a versenyen, az egyes dolgozókkal való külön-külön foglalkozáson, a kis kollektíváknak a tagjaikért érzett nagyobb felelősségén. *Sajnálatos, hogy a szocialista brigádok egy része befelé fordul,* nehezen vállalják, hogy megneveljék, felemeljék magukhoz az olyan embereket, akik a fegyelemben, a magatartásban, a hozzáértésben elmaradtak a követelményektől. Nem vállalják a szüntelen törődést, mert ez gondot jelent: inkább távoltartják, kiközösítik a brigád soraiból az ilyen embereket. Ennek helytelenségéről meg kellene győzni a brigádokat.

Virizlay Gyula ezután a munkahelyi demokráciáról beszélt. Hangsúlyozta, hogy érvényesüléséhez az utóbbi években jobb feltételeket teremtettek azokkal az intézkedésekkel, határozatokkal, amelyek a közelmúltban napvilágot láttak. Kitért a bizalmi jogok bővülésére is, amely mint mondotta: *önmagában is jelentős eredmény, mégis csupán lehetőséget ad arra, hogy a szakszervezeti kereteket a mindennapi munkával gazdagítsuk. A szakszervezeti mozgalomnak ugyanis nincs szüksége semmiféle csodaszerre a munkahelyi nevelés erősítéséhez.* Csupán a szakszervezetek alapfunkcióinak következetesebb ellátására az erőik még koncentráltabb felhasználására van szükség.

A szakszervezeti mozgalom munkájának egyik legfőbb értékmérője az, hogy milyen hatással van tagjaikra és az egész társadalom ügyére. E hatás alapvetően attól függ, hogy a hétköznapi és látszólag „szürke" tettek sokaságát hogyan tudjuk színes, sokoldalú, az élettel és a tagsággal ezer szállal összekapcsolódó folyamattá tenni. A szakszerveze-

(Folytatás a 3. oldalon)

KITÜNTETÉSEK

a fegyveres erők napja alkalmából

Szeptember 26-án, a fegyveres erők napja alkalmából ünnepséget rendeztek a Vasúti Főosztály konferencia termében és kitüntetések átadására került sor. Megjelent az ünnepségen, és az elnökségben foglalt helyet *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Sárközi István* ezredes, a Magyar Néphadsereg közlekedési szolgálatának főnöke és *G. V. Gregorjevics* ezredes, az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet alakulatok szállítási parancsnoka.

A megjelenteket *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára üdvözölte, majd *Szűcs Zoltán* vezérigazgató mondott ünnepi beszédet. Méltatta fegyveres erőink, köztük a munkásőrök, katonák, rendőrök helytállását. A magyar és szovjet katonák, munkásőrök gyakran sietnek a vasutasok segítségére, ha szállítási gondok vannak, vagy baleset történik. Kiveszik részüket a pálya- és műtárgyak építéséből. Ezek a példák is bizonyítják, hogy fegyveres erőink társadalmi kapcsolatai erősek.

Az ünnepi beszéd után *Szűcs Zoltán* vezérigazgató kitüntetéseket adott át. (A kitüntetettek névsora a 2. oldalon.)

ÜNNEPLŐ KATONÁK

Védik és építik hazánkat

Emlékzászlót kapott a jubiláló egység

Kettős évfordulóra emlékeztek szeptember 28-án a budapesti vasutasokkal, illetve a közlekedéssel legközvetlenebb módon együttműködő katonák. A Fegyveres Erők Napja alkalmából ugyanis megünnepelték az építő-műszaki egységek megalakulásának 15. évfordulóját. Megjelent az ünnepségen *Pullai Árpád*, az MSZMP KB tagja, közlekedés- és postaügyi miniszter; *Csémi Károly* vezérezredes, honvédelmi minisztériumi államtitkár; *Darányi Miklós* vezérőrnagy, a MN hátországvédelmi parancsnoka; *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója; *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, valamint azoknak a KPM-vállalatoknak a vezetői, képviselői, ahol a katonafiatalok dolgoznak.

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága és a Minisztertanács nevében Pullai Árpád köszöntötte a katonákat az évforduló alkalmából. Hangsúlyozta, hogy a Magyar Néphadseregnek kettős feladata van: *a haza építése és a szocialista vívmányok védelme.* A haza szolgálata ezt a kettőt jelenti. A kezdő, bátortalan lépések után a bevonultak hamar értik a dolgukat, s jól tudják, hogy a fegyveres kiképzés mellett miért kell részt venni az építőmunkában. *Az elmúlt 15 évben az egység katonái 1300 kilométer vasútvonal építésében, illetve korszerűsítésében vettek részt, ezenkívül részt vállalnak az autópályák és hidak építéséből is.*

A miniszter a KPM és a tárca vállalatainak nevében *megköszönte az eddig végzett munkát*, és szólt arról, hogy napjainkban és a jövőben is lesznek olyan munkák, amelyek megoldása elképzelhetetlen a katonák segítsége nélkül.

Az ünnepi beszéd után Pullai Árpád *emlékzászlót adott át* a magasabb egység állományának. Ezután a miniszter, továbbá Csémi Károly és Szűcs Zoltán *kitüntette a munkában élenjárókat.*

Az ünnepség után a vendégek megtekintették az egység *emlékszobáját*, ahol tablókon mutatják be az elmúlt másfél évtized történetét. A Honvédelmi Bizottság határozata alapján a honvédelmi miniszter 1964-ben rendelte el az új kiképzési rendszerű műszaki csapatok felállítását. A csapatok felállításának kettős célja volt: egyrészt megfelelő tartalékot képezni egy esetleges háború időszakára, másrészt gyakorlati szakkiképzés keretében *részt venni a népgazdasági építőmunkában, a kiemelt gazdasági programok és beruházások megvalósításában.* Olyan csapatokat kellett létrehozni, amelyekben a sorköteles állomány alapkiképzése a szokásos körülmények között, gyakorlati szakkiképzésük viszont a népgazdasági építőmunka keretében valósul meg. E parancs értelmében hozták létre a közlekedési-műszaki magasabb egységet is a KPM szakterületein.

A Magyar Néphadsereg és a KPM vállalatai sok fiatal számára biztosítják, hogy katonai szolgálatuk idején továbbtanuljanak, és részt vegyenek a szakmunkásképzésben. A katonai idő alatt nagy gyakorlatra tesznek szert egy-egy szakmában. Számos olyan fiatal dolgozik az építő-műszaki csapatoknál, akiknek már családja van, vagy idős szülei eltartásáról kell gondoskodnia. A katonák a munkával keresett összeg 45 százalékát — havonta 1200—1600 forintot — *megkapják. Ezzel is segíthetik otthon levő hozzátartozóikat.*

Kőhidi László

Milyen volt az idei nyár a balatoni állomásokon?

Szezonzáró tanácskozás, hasznosítható tapasztalatokkal

A balatoni nyári forgalom eredményeiről tartottak szezonzáró tanácskozást szeptember 19-én és 20-án a *nagykanizsai*, illetve a *tapolcai üzemfőnökségen.* A kanizsaiak *Balatonfenyvesen* rendezték az értekezletet, amelyen *Flinger József* üzemfőnök számolt be a nyáron végzett munkáról.

A nagy forgalomra idejében felkészültek,

mindenki tudta, hogy mikor, mi a teendője. A felkészüléshez tartozott az állomások parkosítása, csinosítása is. Többek között száz új padot helyeztek ki, az ablakokra függönyöket szereltek, a peronok elé pedig *ötszázezer virágot ültettek.*

Harminchárom kirendelt dolgozó segítette az üzemfőnökségen a nyári forgalom zavartalanságát. A tapasztalatok szerint

az utasoknak kevesebbet kellett a pénztárak előtt várakozni,

pontosabb és udvariasabb volt a tájékoztatás. Siófokon, Fonyódon, Balatonföldváron és Balatonlellén megszervezték az idegen nyelvű felvilágosítást, információszolgálatot is. Kevesebb kritika érte ezen a nyáron a vonatok higiéniáját. A Nagykanizsán üzemelő mosóban naponta 18—20 kocsit tisztítottak. A takarítóknak azonban *több kisgépre* — kárpittisztítóra, porszívóra — *lett volna szükségük.*

Az üzemfőnökség bevétele — a tavalyi nyári forgalomhoz viszonyítva — az idén egymillió forinttal növekedett. Fonyód állomás nemzetközi pénztárában például a szezonban 4128 menetjegyet adtak el, míg tavaly csak 1732-t.

Az átgondoltabb intézkedések hatására kevesebb volt a gépre várás és a szolgálatképtelenség aránya.

Az üzemfőnök tájékoztatóját vita követte. *Kiss Ferenc*, a Kék Balaton szocialista brigád vezetője például a balatoni menetrendet elemezte, és hasznos javaslatokat tett. *Németh Árpád* személyszállítási vezető a társadalmi tulajdon fokozottabb védelmét kérte a jegyvizsgálóktól. Példaként említette, hogy

az első osztályú kocsik fejtámlahuzatait gyakran ellopták.

Felelősséggel, tárgyszerűen elemezték a gondokat és eredményeket a tartalékos tisztek, a vonalellenőrök és az állomások személyszállítási vezetői is. Mindezt hasznosítani lehet majd a jövő évi nyári forgalomra való felkészülés szervezése során.

A tapolcai üzemfőnökség nyári tapasztalatairól Körmendi Lajos üzemfőnök számolt be. Elmondotta többek között, hogy a nyári forgalom már májusban megkezdődött, mert kedvező volt az időjárás. A hétvégeken ezért több vonatot közlekedtettek. Több kocsival erősítették meg az 1105,-ös az 1113-as, az 1103-as és az 1101/a számú vonatokat, ezért *az utasok kényelmesebben utazhattak.*

A fizető utasok száma — a bázishoz viszonyítva — harmincezerrel növekedett. A déli óráktól 14 vonattal szállították az üdülőket, kirándulókat Budapestre.

Tapolca állomáson negyven tanulót foglalkoztattak kocsitisztítói munkakörben.

Balatonfüreden is bővítették a takarítócsoport létszámát. Így lehetővé vált, hogy az állomás 3000 négyzetméter alapterületű üvegfelületének tisztításán kívül Révfülöp, Balatonakali és Aszófő állomások külső és belső takarítását is rendszeresen elvégezzék.

Az üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága elfogadta a beszámolót.

A tapasztalatokat és javaslatokat hasznosítják majd a következő év nyári forgalmában.

V. Szabó Béla

SOPRONI MASINISZTÁK

A *soproni* vontatási főnökség 13 *tagú Gagarin* szocialista brigádja az idén nyerte el a *MÁV kiváló brigádja* címet. *Varga József* brigádvezető elmondotta, hogy a kollektíva legidősebb tagja is csak 38 éves. Valamennyien az M62-es sorozatú gépeken tanulták meg a mozdonyvezetés fortélyait. Ezért a vontatási főnökség a közelmúltban erre a brigádra bízta az új, M41-es sorozatú mozdonyok vezetését.

— *Brigádunk célkitűzései között szerepel az üzemanyaggal való takarékosság* — mondja Varga József brigádvezető. — *Ezenkívül vállaltuk, hogy a mozdonyainkat mi tisztítjuk társadalmi munkában. Szerződést kötöttünk a helyi könyvtárral is. Háromszáz könyv elolvasását vállaltuk. Már több éve patronáljuk a soproni 1-es számú óvodát. A gyermekév tiszteletére száz óra társadalmi munkát ajánlottunk fel.*

A brigádtagok közül hárman elvégezték a gépipari technikumot, ám a többiek is szakmunkásvizsgával rendelkeznek. Évente három-négy kirándulást szerveznek. Az idén tapasztalatcsere-látogatást szerveznek a Ganz-MÁVAG-ba, ahol az M41-eseket gyártják. *Idei vállalásuk 90 százalékát már teljesítették.*

Kovács Anikó

KÖZMŰVELŐDÉS

A záhonyi vasutasok szeretik a könyvet

A záhonyi vasutasok művelődési háza 1962-ben épült. Van egy 245 nézőt befogadó színházterme, 200 személyes tanácskozóhelyisége, kiállítócsarnoka, két szakköri szobája, fotóhelyisége és könyvtárterme. A művelődési házban tizenegy klub, illetve szakkör működik.

— *Ifjúsági klubunk már háromszor nyerte el a kiváló címet* — tájékoztat *Balázs Sándor*, a művelődési ház igazgatója. — Együtt dolgoznak a székelyi Madách Ifjúsági Klubbal. Több járási és megyei klubvetélkedőn szerepeltek sikerrel. *Eredményes a könnyűzenei szakkör és a Szemafor együttes tevékenysége is.* Az utóbbi együttes nemrég, az egyik koncertjük bevételét (13 ezer forintot) felajánlotta a helyi általános iskolának, amelyből egy zongorát vásároltak.

A művelődési ház ez évi költségvetése egymillió 47 ezer forint. *A vasutasszakszervezet 250 ezer forinttal támogatja az intézményt.* A vasutasok megkedveltek a különféle programokat, filmvetítéseket, kiállításokat. Legutóbb *Szilágyi Elek* festőművész alkotásai és a Bulgáriát bemutató kiállítás aratott nagy sikert. Ebben az évben sor kerül a MÁV Filharmonikusok bemutatkozására. *Az ősszel könyvkiállítást, irodalmi vetélkedőt és író—olvasótalálkozókat rendeznek.*

A 15 ezer kötetes könyvtárnak az elmúlt esztendőben 1185 olvasója volt. *Összesen 38 ezer könyvet kölcsönöztek.* Népszerűek a könyvtár rendezvényei is. Jól sikerült például a *Szabó Magdát* bemutató előadás, a vasutasfiatalok szavalóversenye és a gyermekkönyvhónap alkalmából tartott mesedélután az általános iskolások részére. Sok részvevője van a Móricz-évforduló tiszteletére rendezett olvasópályázatnak is, amelyet brigádvetélkedővel zár majd a könyvtár.

A tervek között szerepel egy munkás olvasó klub létrehozása. Tavaly a könyvtárlátogatók közül 750-en szocialista brigádtagok voltak.

Madár János

Kitüntetések a fegyveres erők napja alkalmából

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

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

arany fokozata

kitüntetést adományozta: Nagy Sándor állomásfőn., Cegléd; Csányi Erzsébet ügyintézőnek, KPM Vasúti Főosztály; Földesi Lajos polgári véd. törzsparancsnoknak, Győr áll.; Rózsnyai László állomásfőn.; Tapolca Körzeti Üzemfőn. A

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: dr. Kassai János ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főosztály; Tóth András ügyint., Debrecen Vasútig.; Hársvölgyi István üzemfőn. h.; Tapolca Körzeti Üzemfőn. A

HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

bronz fokozata

kitüntetést kapták: Czimbalmos István áll. főn., Mád áll.; Huszár Jenő ügyint. csop. vez., Szombathely Vasútig.; Kulcsár László művez., Pécs BBFF; K. Tóth János üzemgazdász, Hódmezővásárhely áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(25 év után)

kitüntetésben részesítette: Bognár Sándor törzspar., Kaposvár áll.; Dobrádi László keresk. vonaloktatót, Orosháza áll.; Gálóczi József katonai tolmácsot, Bp. Vasútig.; Halász István törzspar., Dombóvár Üzemfőn.; Horváth János polgári védelmi törzspar., Dorog áll.; Kassai István polg. véd. törzspar., Szerencs áll.; Mocsári Ferenc áll. főn., Salgótarján áll.; Nagy József forg. oktatótisztet, Szolnok áll.; Szabó Vilmos polg. véd. törzspar., Hatvan áll.; Varga István polg. véd. törzspar., Pápa áll.; Nemes Nagy Károlyné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Somodi Kálmán ügyint., KPM Vasúti Főoszt.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(20 év után)

kitüntetést adományozta: Hardi István ügyint., Szombathely Jj. Ü.; Himmer Géza ügyint., Bp. Vasútig.; Karosi Istvánné távgépíró kez., Szerencs áll.; Kaszab Lajos vasútőr par., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Kun Zsigmondné ügyint., Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Meiszner Ferenc munkavéd. felügy., Szombathely Vont. Főn.; Mészáros Károly polg. véd. törzspar., Celldömölk áll.; Sári József polg. véd. törzspar., Rákos áll.; Siklósi Ernő polg. véd. törzspar., Miskolc Vasútig.; Szamosvári Tivadar keresk. hivatalnokot, Karcag áll.; Tóth Béla áll. főn., Eperjeske-Átrakó pu.; Vermes István hivatalvez. h., Bp. Közp. Számvit. Hiv.; Zámbó Tibor áll. főn., Gyékényes áll.; Gergely Imre ügyint., Bp. Vasútig.; Gyarmati Miklósné ügyint., Debrecen Vasútig.; Petrásovits István csop. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Sinka László tűzvéd. felügy., Szeged áll., Szabó Albert ügyint., Győr Pft. Főn.; Szabó Béla ügyint., Szombathely Vasútig.; Turcsányi Ida ügyint., Miskolc Vasútig.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(15 év után)

kitüntetést kapták: Acsai Mihályné ügyint., Szegedi Vasútig.; Bajusz Kálmán anyagcsop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Csomor József főművez., Szolnok Jj. Ü.; Geszti Imre áll. főn., Kisújszállás áll.; Holló Gáspár KTG-tiszt, Nyékládháza áll.; Romhalmi György térfőn., Eperjeske rpu.; Sohler Béla műsz.-gazd. tanácsadó, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Szabó Ferenc polg. véd. törzspar., Bp. Hámán Kató Vont. Főn.; Vitéz József ügyint., MÁV ÜGH.; Lipótvári Józsefné ügyint., MÁV Landler J. Vill. Vonalfelügy. Bp.; Szabó Dezső ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Széll Géza oszt. vez., Debreceni Vasútig.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

(10 év után)

kitüntetésben részesültek: Altai József anyaggazd. vez., Nagykanizsa Üzemfőn.; dr. Jóczik Endre oszt. vez., Debrecen Jj. Ü.; Koblinger Jenő ügyint. csop. ve., KPM Vasúti Főoszt.; Köszler Ferenc ügyint., Szolnok MÁV Kórház és Közp. Rend. int.; Lajtai János tűzrend. előadó, Székesfehérvár Jj. Ü.; Radzó Rudolf polg. véd. törzspar., Bp. Északi Jj. Ü.; Zsohár Árpád áll. főn., Kisvárda áll.; Kiss Benedek ügyint., Bp. Vasútig.; Mesterházi Ferenc ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Mészáros Istvánné katonai és személyz. nyilv. tartó, Dombóvár Ép. Főn.; Pintácsi György csop. vez., Debreceni Vasútig.; Vajtai László csop. vez., Szeged Vasútig.

A belügyminiszter

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Bálint János őrségparancsnokot, Bp. Ferencváros áll.;

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Szabó Bertalan váltásparancsnokot, Záhony Üzemfőn.

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Markó László polgári fegyveres őrt, Abaliget áll.

A Vezérkari Főnök jutalomban és

DICSÉRETBEN

részesítette: Béki Tibor oszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Patona István áll. főn., Bodajk áll.

„Ha lehet, segítünk"

Huszonhárom éve dolgozik *Nyiregyháza* állomáson *Szatmári László* vonatvezető, a vonatkísérők műhelybizottságának titkára. Kiváló munkája elismeréseként az idén *miniszteri dicséretben részesült.*

— *Tiszaeszláron születtem* — mondja. — *Vasutas család a miénk. A nagybátyám is a MÁV-nál szolgált, a bátyám pedig Hajdúnánás állomás forgalmi szolgálattevője.*

— Jut idő a társadalmi tevékenységre?

— *A szakszervezeti teendőket általában munkaidő után végzem. Sokat és szívesen foglalkozom munkatársaim gondjaival. Ha lehet — mindig segítünk. Tavaly 69 vonatkísérő összesen 21 900 forint segélyt kapott. Tizenöt nagycsaládos kollégánknak pedig 7800 forint segéllyel enyhítettük a gondjait. Tavaly kilenc vonatkísérő gyermeke kapott beutalót Balatonkenesére, az idén pedig hét. A dolgozók elégedettek a SZOT- és vállalati beutalók elosztásával is.*

— Munka után mivel foglalkozik?

— *Két lányom van. Ellenőrizni szoktam a házi feladatuk elkészítését, és az újságokból, a tévéből tájékozódom a napi eseményekről. Különösen a focit kedvelem, mert aktív futballista voltam, amíg szőre nem akasztottam a stoplis cipőt...*

Kesztyűs Ferenc

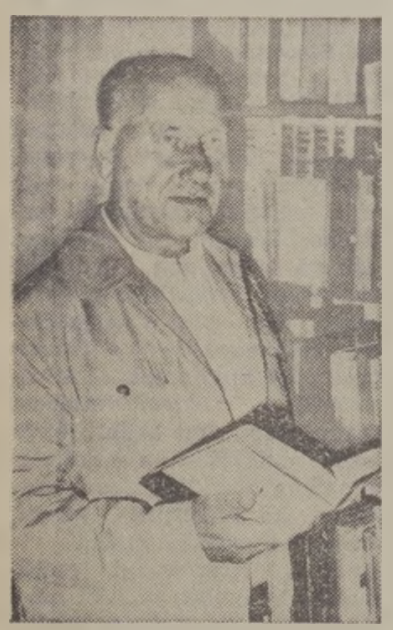
Miskolci nyugdíjasok Sóstó-Fürdőn és Tokajban

A miskolci vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetői elhatározták, hogy megszervezik az 1978-ban nyugdíjba vonult dolgozók találkozóját. Az elhatározást tett követte. A találkozón megjelent 51 nyugdíjast autóbusszal szállították Sóstó-Fürdőre. Ott *Papp István*, a szakszervezeti bizottság titkára tájékoztatta az egykori kollégákat a főnökség életében bekövetkezett változásokról, az eredményekről és a tervekről.

Megjelentek a találkozón — az szb-tagokon kívül — a főnökség gazdasági vezetői is. A tájékoztató után élénk eszmecsere bontakozott ki. Az ebéd után *Sóstó-Fürdőről Tokajba indultak*, ahol megismerkedtek a község nevezetességeivel. A program késő este fejeződött be.

Emil bácsi, a könyvtáros

Cseh Emil huszonhat éve vezetője a székesfehérvári vasutasok *Vörösmarty Mihály Művelődési Háza* könyvtárának. 1953-ban, amikor megbízták ezzel a munkával, a könyvtár mindössze nyolc



négyzetméter alapterületű volt, és csak párszáz kötet sorakozott a polcokon. Jelenleg a hatvan négyzetméteres helyiségben 8600 könyvet tartanak nyilván.

— *Góckönyvtárunk leggyakoribb látogatói természetesen a vasutasok* — magyarázza Cseh Emil. — *Az állandó olvasók száma 431, ebből 240 fizikai dolgozó.* A székesfehérvári csomópontnak 1600 dolgozója van. Minden vasutasra négy könyv jut. Tavaly több mint kétezer olvasó kereste fel a könyvtárat, és összesen *5800 kötetet olvastak el.* A gárdonyi és az ercsi állomáson, valamint a vonatkísérő laktanyában és a helyi kultúrváróteremben levő letéti könyvtáraink is nagy forgalmat bonyolítottak le.

Emil bácsit szeretik a vasutasok. *Aki belép a könyvtárba, annak nemcsak könyvet ajánl*, hanem arra törekszik, hogy baráti kapcsolatot teremtsen az olvasókkal. Ők pedig szívesen beszélnek neki az egyéni gondokról, a munkáshétköznapok eseményeiről. S mivel tősgyökeres fehérvári, és évtizedek óta sok emberrel volt és van dolga, *az utcán is sokan köszöntik a vasutasok könyvtárosát.*

Balogh József

BRIGÁDOK FIGYELMÉBE:

Szabad szombatok a Nemzeti múzeumban

A Magyar Nemzeti Múzeum a *Szabad szombat* címmel szervezett rendezvényeivel a szocialista brigádok és munkáskollektívák kulturális programjait szeretné segíteni. A tárlatvezetők a történeti kiállításokkal ismertetik meg a brigádtagokat és családtagjaikat.

A *„történelmi séta"* résztvevői megismerkedhetnek honfoglaló elődeink tárgyi emlékeivel, a középkori falvak, városok, királyi és főúri porták életével. A török elleni harcok, illetve a török hódoltság korának emlékanyagát a Rákóczi-szabadságharc, majd a XVIII—XIX. század polgári fejlődésének dokumentumait is megtekinthetik a résztvevők.

Hasonló séta várja azokat a brigádokat, amelyek a *régészeti kiállítást* akarják megtekinteni. Megismerhetik az őskőkor használati eszközeit — a kőből pattintott szakócától a különlegesen — szépen megmunkált nyílhegyekig —, a földművelés és állattenyésztés tárgyi anyagát, Pannónia életét és a népvándorlás érdekes emlékeit.

Az első *szabad szombat* című program október 6-án, 11 órakor lesz.

Október 7-től, kéthetenként vasárnap „Múzeumi délelőtt" címmel közös program várja a szülőket és a gyerekeket. A fél tizenegykor kezdődő program során a régészeti kiállítás *római kori* termeit mutatják be. A szülők és a gyerekek együtt ismerkedhetnek meg a hazánk területén élt rómaiak mindennapi életével, katonai eszközeivel. Színházi emlékek, színes gyermekjátékok, kézműves remekek vallanak a virágzó Pannónia életéről.

A programokról bővebb információt a Magyar Nemzeti Múzeum *közművelődési csoportja* ad. (Telefon: 134—400/42 mellék.)

MEGHÍVÓ JÖTT SZCZECINBŐL

Magyar férfikórus a lengyel vasutasnapon

A nemzetközi vasutas kulturális kapcsolatok keretében került sor szeptemberben a *szolnoki járműjavító művelődési központja* férfikarának lengyelországi vendégszereplésére. A meghívást a Balti-tenger mellett fekvő *Stargardból*, pontosabban a szczecini járműjavító művelődési házának énekkarától érkezett. Az ünnepi gálahangversenyen *a magyar kórus madrigálokat, munkás- és forradalmi dalokat, népdalokat mutatott be.*

A kórus tagjai részt vettek a lengyel vasutasnapi ünnepségen, amelyet a járműjavító üzem nagycsarnokában tartottak. A műsorban — a magyar kórus tagjain kívül — NDK-beli, szovjet, csehszlovák és osztrák vendégművészek léptek fel.

Az előadások után a kórus tagjai megismerkedtek Stargard város műemlékeivel és szabadtéri új színpadával is. A gazdag programban sétahajózás, *Szczecin* kikötőváros megtekintése és Balti-tengeri hajókirándulás szerepelt.

Valamit valamiért...?

— Hová, hová? — kérdezem a Debrecen felé robogó gyorsvonat első osztályú kocsijában mellettem ülő vasutastól, akiről csak annyit tudtam, hogy Kisvárdán szállt fel.

— Szolgálatba megyek, mozdonyvezető vagyok. Rendszerint M44-es dízellel járok Tiszalökre, Füzesabonyba vagy Mátészalkára, de akkor se lepődök meg, ha dízel helyett gőzösre vezényelnek. A jó vasutas ne válogasson, erre tanítottak egykori oktatóim is.

— Mikor került a vasúthoz?

— Húsz évvel ezelőtt vettek fel Pesten, a Hámán Kató fűtőházban. Kezdetben — negyvennégy hónapon át — mozdonyfűtőként jártam az országot, mire aztán mozdonyvezető lehettem. Annak is már 13 esztendeje, hogy családi okokra hivatkozva áthelyeztettem magam Debrecenbe.

— Család?

— Három gyerekem van. Most, mielőtt eljöttem otthonról, megfőztem nekik az ebédet, és elindítottam őket az iskolába, óvodába.

— Asszony nincs?

— Hogyne volna? Csak hát a gyes letelte után ő is jelentkezett a vasúthoz, s most jár jegyvizsgálói tanfolyamra. Nem azért, mintha rosszul keresnék, hiszen a múlt havi 213 óra után csaknem nyolcezer forintot vittem haza. Egyszerűen azt mondta, hogy ehhez a munkához van kedve. Minden asszony eljár dolgozni, akkor pedig miért tiltsam el őt attól, amit szívesen vállal?! Inkább segítek az otthoni teendőkben...

Szóba került az is, hogy útitársam — akit egyébként Krankovits Lászlónak hívnak — ezzel a gyorsvonattal 75 perccel korábban érkezik munkahelyére, mint azt a vezénylő előírta. Az idő azonban nem vész kárba, mert az egy és negyed órát a mozdony tüzetesebb átvizsgálására fordítja.

— Ha valami rendellenességet találok, a továbbítandó vonat késleltetése nélkül kijavíthatják a szerelők — magyarázza.

Már a GOCS — a Gördülőcsapágy Gyár — mellett robogunk, amikor megkérdezem véleményét a tévé Hét című műsorában látott riportról, pontosabban a vasúti energiatakarékosságról.

— Őszinte legyek? — kérdi. — Semmi esetre se a mozdonyvezetőt kell elmarasztalni, ha járó motorral várja, hogy a jelző „szabad"-ra váltson. A jelenlegi helyzetben, amikor az akkumulátorok töltése és karbantartása oly sok kívánnivalót hagy maga után, ki meri azt vállalni, hogy 120 tengellyel a háta mögött ne folytathassa az útját. Van persze megoldás, de ahhoz nagyobb fegyelem és a forgalom jobb szervezése szükséges. No meg érdekeltséget kell teremteni az energiatakarékosságban, vagyis: aki ésszerűen, okosan dolgozik, legyen vastagabb borítékja...

Vonatunk befutott Debrecen állomás első vágányára, s elköszöntünk. Azóta is sokat gondolok útitársam szavaira.

(orosz)

a KÖNYVESPOLCRA ajánljuk

Így élt Móra Ferenc

A *Móra Könyvkiadónál* nemrég megjelent könyvet elsősorban a fiatalok számára írta *Földes Anna.* Különös hangsúlyt kap benne a mesék az ifjúsági regények keletkezési körülményeinek vizsgálata, az életrajzi adatok, a társadalmi háttér és a forrásvilág felkutatása. Ezek nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy a tanulók még közelebb kerüljenek *Móra Ferenc* műveihez. A kincskereső kisködmönhöz, a Dióbél királyfihoz, a Rab ember fiaihoz stb., amelyekben az író mélységes humanizmussal mutatja be azt a világot, amelyben élt, s amelyben „Dobákné, a szomszédasszony, amikor elégedett volt, jókora karéj fehér kenyérrel jutalmazta Ferkó szolgálatait. Ferkó — mint Ferenc korában megírta — mohón beleharapott, de csak egyetlenegyszer. Azután gondosan zsebrevágta, és hazavitte az édesanyjának..."

Földes Anna vonzó olvasmányos könyvében igyekszik eloszlatni az író szülőházával kapcsolatos tévhiteket is. Ezzel is az igazi Móra Ferencet szeretné megmutatni. Aligha lehet ennél szebb vállalkozás. Különösen most, Móra születésének századik évfordulóján.

Madár János

A munkahelyi nevelés időszerű feladatai

(Folytatás az 1. oldalról)

tek tömegkapcsolatait, nevelőmunkáját még jobban e célok szolgálatába kell állítani: *s e munkánkat úgy kell ellátni, hogy a dolgozók mindig érezzék a szakszervezetek jelenlétét, akár a jogok védelméről, akár a kötelességek meghatározásáról van szó* — fejezte be vitaindító referátumát *Virizlay Gyula.*

A SZOT titkárának vitaindítója után *Győri Imre* felszólalásában arra hívta fel a figyelmet, *hogy a politikai feladatok sorában fokozott szerepe van a tudatformálásnak, a nevelésnek,* amelynek egyik legfontosabb szintere, legjelentősebb formája éppen a munkahelyi nevelés, mint célirányos tevékenység.

A nevelést, a politikai agitációt nem lehet a termeléstől elválasztani

Természetesen a nevelőmunkát — vagy más szóval politikai agitációt — nemcsak nem lehet elválasztani az objektív valóságtól, de az nem is mozoghat sehol általánosságokban, mert ez esetben céltalanná válik. Ezért az egész nevelőmunkát komplex módon kell értelmezni és gyakorolni. Nem választható el tehát a termeléstől, a konkrét termelőegységek valóságos problémáitól, a dolgozókat érintő kereseti viszonyoktól, a munkaigényektől és az adott üzem, vállalat, állami gazdaság helyzetétől, vezetésétől sem. De a konkrét jelleg nemcsak a termelőegységekhez kötött tevékenység, hanem a ma meglevő általános és üzemi problémáknak jó megértését is jelenti. Enélkül nem várható, hogy politikánkat cselekvő módon támogassák. *Megítélésünk szerint megnőtt a szerepe a szakszervezeti bizalmiaknak.* Nemcsak a jogok jobb gyakorlásában, hanem a környezetükre gyakorolt politikai hatásukban is.

Ezt követően a termelést segítő politikai munka szerepéről szólt. Hangsúlyozta, hogy egész gazdaságunk korszerűsítésének folyamatát éljük, *és ebben érthető módon vezető szerepet játszanak a gazdasági vezetők, az üzemi pártszervezetek és szakszervezetek.* Nagyon lényeges, hogy a vezetőgárda jól értse azt, hogy mi miért történik. Hiszen voltaképpen rajtuk múlik, hogy a dolgozók megértik-e céljainkat, mennyiben érzik majd sajátjuknak, és milyen mértékben támogatják az előttünk álló feladatokat.

Aláhúzta az érdekvédelem és az érdekképviselet nagy jelentőségét is, mert hiszen nem kevesebbről van szó, mint a dolgozó embert lehetőleg olyan körülmények közé helyezni, amely megfelel képességeinek, vagy alkalmassá tenni olyan munka végzésére, amellyel nagyobb hasznot hajt a társadalomnak. Hasonlóan új módon felvetődő kérdés a munkaerő-gazdálkodás, a munkaerőmozgatás, és a törekvés, hogy bérezési rendszerünkön változtassunk, az egyenlősdit ne csak szavakban, hanem a gyakorlatban próbáljuk háttérbe szorítani és kiküszöbölni. Ez a munka sem megy a szakszervezeti bizalmiak, a szakszervezeti aktivisták meggyőző és tevékeny közreműködése nélkül.

A szakszervezetek munkahelyi nevelő tevékenységének a közvetlen gazdasági tennivalóiról szólva kiemelte: *a munkafegyelem javítása, a korszerűbb, szervezettebb termelés, az anyaggal, energiával való takarékosabb gazdálkodás elképzelhetetlen tudati ráhatás, a dolgozókkal folytatott folyamatos párbeszéd nélkül.* A jobb munkának, természetesen a követelményeknek megfelelő vezetői tevékenység az alapfeltétele. A munkahelyi vezetésnek minden esetben párosulnia kell a dolgozók személyes érdeke és a vállalati érdekekben megtestesülő népgazdasági érdek közötti szoros kapcsolat tudatosításával, a felvilágosító, nevelő tevékenységgel. Az anyagi ösztönzéssel együtt a nevelés — vagyis az eszmei-erkölcsi ösztönzés — mozgatója a dolgozók, a szocialista brigádok aktivitásának. Úgy kell számolnunk vele, mint a vállalati kezdeményezések növekvő jelentőségű tényezőivel. *Mindezek a célok úgy érhetők el, ha biztosítani tudjuk a jó munkafeltételeket, a munkaszervezettséget. Semmi sem rombolja jobban a munkafegyelmet, nem rontja az üzemi légkört, nem terjeszti jobban az érdektelenséget és a cinizmust, mint a szervezetlenség.*

Győri Imre, a továbbiakban arról szólt, hogy az emberek kollektív kapcsolatának a szocializmusból természetesen következő demokratizmusa miatt is nagy jelentősége van. Az üzemi demokráciában megnyilvánuló aktivitás formálása, gazdagítása; *vagyis a nevelés szellemi és erkölcsi pluszt jelent,* s ezzel a szakszervezetek jelentős mértékben hozzájárulhatnak az ország előtt álló feladatok megoldásához, a gazdasági hatékonyság növeléséhez.

A munkahelyi demokrácia a vezetés nélkülözhetetlen eszköze

A vitában felszólaló *Gulyás János* is aláhúzta a munkahelyi nevelés fontosságát. Mint mondotta: *a munkahelyen kívül, a munkaidőn túl éppen azokhoz nem jutunk el, azok nem keresik a művelődési lehetőségeket, akiknek erre a legnagyobb szükségük lenne.*

— Mindannyiunk előtt ismert, hogy ma is a munka a legnagyobb átalakító erő — hangsúlyozta. — Amellett, hogy az egyéni érvényesülés alapja, az alkotókészség kibontakozásának szintere, egyben kapocs az emberek között. *A leggyakrabban a munka területén találkozunk. Éppen ezért a helyi munkaszervezés, a jó vezetés, a reális tervezés megnyugtatólag hat az egyénre, kihatással van a magatartására, fegyelmére, a munkamorálra, végsősoron a teljesítményekre.*

A munkahely légköre, a kollektíva ereje, az úgynevezett szociális klíma hatása szinte kivétel nélkül minden emberre meghatározó jellegű; munkájára, viselkedésére, erkölcsére, tehát magánéletére is. Éppen ezért nagyon fontos, hogy kik befolyásolják ezt a légkört és hogyan? Kik a hangadók a szó legjobb, vagy legrosszabb értelmében?

Csak a párt, a KISZ, a szakszervezeti szervek, s a gazdasági vezetők alkotta együttes lehet, amely céljaink felé vivő légkört a legeredményesebb irányban befolyásolja. *Sajnálatos, hogy a gazdasági vezetők munkájában még igen gyakran elválik a nevelés a gazdasági munkától.* Nagyon jelentős változást várunk — s már némi jelét látjuk is — a közművelődési törvény végrehajtásába történt bekapcsolásuktól, a közművelődési bizottságok működésétől. *Sokuk nem ismeri fel a kollektíva erejét, a munkahelyi demokrácia adta lehetőségeket.* Pedig az üzemi demokrácia kiteljesedése, a dolgozók véleménye csak jobbá, életízűbbé teheti a vezetői rendelkezéseket, a végrehajtás legjobb módját segít megtalálni.

Ahhoz, hogy a munka jellem- és gondolkodásformáló ereje gátak nélkül hasson, *feltétlenül szükséges, hogy a gazdasági vezetés is méltó legyen a szocialista erkölcs szabályaihoz.* A szocialista tudat terjedését fékezi, ha a vezető nem számol intézkedései várható hatásával.

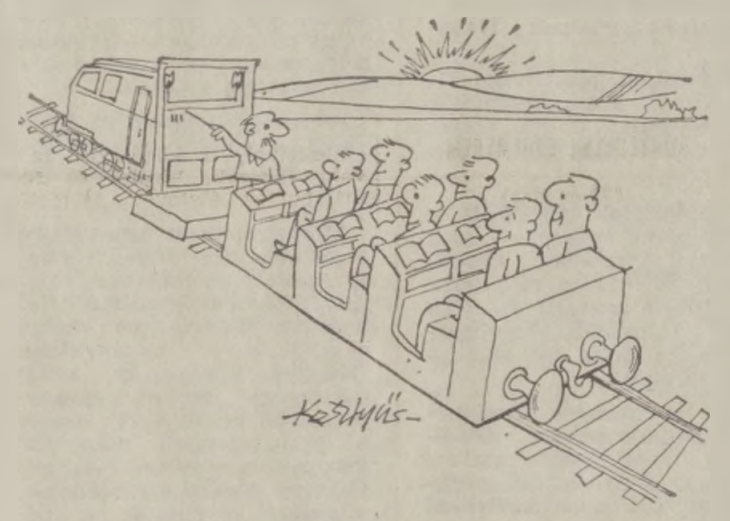
Az üzemi demokrácia nem csorbítója, hanem segítője a gazdasági vezetésnek. A vezető tekintélyét csak emeli, biztonságérzetét fokozza, ha intézkedésének meghozatalakor ismeri a dolgozók, munkatársai véleményét. *A vezető tekintélye annyi, amennyit igazságérzete, hozzáértése, példamutatása alapján kivivott.* S ebben az emberismeret és az emberekkel való bánásmód is benne van. A legszebb terv, a legjobb vezetői elgondolás csak halva született idea marad a végrehajtó ember következetes, lelkiismeretes munkája nélkül.

A dolgozók túlnyomó többsége tekintélytisztelő. Elismeri a vezető erényeit, kisebb emberi hibái felett is el tud nézni. *Az emberséges vezető mindenkor számíthat rájuk.* Viszont sem fegyelmet, sem kellő tiszteletet ne várjon tőlük az, aki maga sem tud tiszteletet adni. A fegyelem, tekintélyt tartó, igazságos mértékkel mérő vezető törekvésében a dolgozók legmesszebbmenő támogatására számíthat.

A gazdasági vezetők nevelést segítő tevékenységén belül, különös jelentőségűnek látom a műszaki értelmiség bekapcsolását ebbe a munkába. A vasúton az arányuk kisebb mint másutt, de számuk és jelentőségük a technikai fejlődéssel egyre növekszik. Egyrészt azért, mert az egyre modernebb technikát működtetik, másrészt mert szinte valamennyi kisebb-nagyobb kollektíva vezetője. Azt tartjuk, hogy a ma műveltség ideálja szakmai műveltségcentrikus — ezek az emberek pedig a szakmai műveltség hordozói.

Nagyon helyesen egyre több szó esik a munkahelyi demokráciáról, mint a munkahelyi nevelés nélkülözhetetlen eszközéről. Ahhoz, hogy nincs szükség több fórumra, *még azt teszem hozzá, hogy formális értekezletre nincs szükség.* Nagyon meg kell néznünk, hogy milyen fórum elé, milyen témát vigyünk. Érdektelenségbe torkollik az olyan értekezés, ahol harmadszor hallanak ugyanarról a résztvevők. S ami elengedhetetlen: a felszólalásokra időben és érdemben adjanak választ.

A bizalmiak szerepéről, csak annyit, hogy a legtöbb aggályoskodót, kárörvendőt megcáfolta az élet. Ha még bőven akad is kívánnivaló a bizalmiak munkájában — állíthatjuk, hogy túlnyomó többségük felnő a feladatokhoz. Az biztos, hogy tovább kell növelni tájékozottságukat. A jogaikat nemegyszer idő hiányában nem tudják gyakorolni. A szakszervezeti szerveknek kell olyan értelemben támogatást, s egyben tekintélyt adni munkájukhoz, hogy még határidőelcsúszás ürügyén se engedjék jogaikat csorbítani.



Bejáró dolgozók iskolája

VAKÁCIÓ UTÁN

Szóljon az ész előbb, mint a lelkiismeret!

Óvatosságra int a gyermekbalesetek statisztikája

Megkezdődött az új tanév. A gyerekek közül sokan most lépik át először az iskola küszöbét, és megkezdik általános iskolai tanulmányaikat. A gyerekekben még él a nyári vakáció idején szerzett sok-sok élmény, felszabadultak, figyelmetlenek. Az utcán ez veszélyesebbé teszi a közlekedést, *ezért a felnőtteknek jobban kell rájuk vigyázni.*

Soha ne feledjük, hogy a gyermekek mozgása kiszámíthatatlan. Lehetséges, hogy szabályosan haladnak például a gyalogjárdán, majd hirtelen gondolva egyet, leszaladnak az úttestre, és bekövetkezik a tragédia. Számos esetben az úttestre lépő gyerek marasztalható el a balesetért. A lelkiismeret azonban a „vétlen" járművezetőben is felébred. Tépelődik, hogy talán mégsem a gyermek volt a hibás, *a tragédia elkerülhető lett volna, ha egy kicsit lassabban hajt, jobban figyel.*

Az ősz elején a legtöbb fiatal kerékpár-, vagy motortúrákon vesz részt. A statisztikai adatok szerint a balesetet okozó, kerékpározó gyermekek *leggyakrabban az elsőbbségadásra vonatkozó, és a kanyarodási szabályokat hagyják figyelmen kívül.* Többek között elmulasztják a körültekintést, nem győződnek meg a biztonságos kanyarodás feltételeiről. A gyalog közlekedő gyermekek *gyakran a jelzőlámpa tilos* jelzésénél kísérlik meg az áthaladást, *vagy álló jármű mögül lépnek a járdáról az úttestre.*

A járművezetők lehetőleg minden olyan helyen (iskola, óvoda, játszótér stb.), ahol gyermekek megjelenésére lehet számítani, *olyan sebességgel közlekedjenek, hogy azonnal meg tudjanak állni.* A vállalatok, intézmények hivatásos gépjárművezetői is sokat tehetnek a gyermekbalesetek megelőzéséért.

Sztéhlo György

Köszönjük, jól vagyunk

Hogy vagyunk? Nagy általánosságban: *köszönjük jól.* Panaszaink persze vannak: itt fáj, meg ott — alattomos kórokozók támadnak meg bennünket... de többnyire úrrá leszünk a bajokon. Mindez ténylegesen — és átvitt értelemben is igaz. Legyen akár az egészségünkről, vagy éppen a biológiai hogyléttől független közérzetünkről szó.

Szeptember utolsó hetében országos érdeklődést kiváltó társadalmi fórumokon került napirendre ama össznépi közérzet. Előbb Budapest kommunistáinak csepeli aktíváülésén — *Kádár Jánosnak,* az MSZMP Központi Bizottsága első titkárának, *Méhes Lajosnak,* a budapesti pártbizottság első titkárának és másoknak a beszédében — hozzászólásában — hallhattunk róla. Legtömörebben Kádár János szavaival összegezhetnénk a pillanatnyi helyzetképet: *„Ha mindenki teljesíti kötelességét, akkor feladataink megoldhatók: a Magyar Népköztársaság töretlenül fejlődik tovább, a dolgozó ember élete nem rosszabb, hanem jobb lesz... Van világos célunk, van erőnk a feladatok megoldásához. Dolgoznunk kell és előre fogunk menni... Aki dolgozik, az boldogul".*

A hét derekán a parlament patináns palotája népesült be, hogy a képviselők megvitassák az 1972-ben elfogadott egészségügyi törvény végrehajtását, valamint a népi ellenőrzés munkáját. Közvetve és közvetlenül tehát e két napon is hogylétünkről volt szó. Most felcserélve a sorrendet (előbb a második témára utalva) arról, hogy „a népi ellenőrzés — a maga lehetőségeit hasznosítva — a vezetés minden szintjén hozzájárul a döntések jobb megalapozásához, végrehajtásának elősegítéséhez, a rend és a fegyelem megszilárdításához, a dolgozók kezdeményezésének felkarolásához, a jó tapasztalatok terjesztéséhez". Hozzátehetjük: *megalapozott döntések, rend, fegyelem — jobb közérzet.*

S hogy milyen az egészségi helyzetünk? Idézzük dr. Schultheisz Emil minisztert: *„A társadalmi változások hatása állampolgáraink egészségének javulásában, alkotóképességének növekedésében mérhető le...* A kormánynak van határozatban megerősített egészségpolitikai koncepciója, az egészségügyi ágazatnak közép- és hosszú távú szakmai terve. A napi feladatokat — a legkisebbeket is — a törvény szellemében és a szakma szabályainak megfelelően kell megoldanunk". S ami köztudott: az átlagos életkor meghosszabbodott, lényegesen csökkent a csecsemőhalandóság, mind több — korábban gyilkos — kórt szelidítettek már-már veszélytelenné, vagy száműztek a tömegbetegségek sorából, a ritkán előforduló egyediekké.

Az egészség drága kincs — koptatódott frázissá az igaz megállapítás; *mi vasutasok, kétszeresen is tudjuk, hogy mennyire az.* Veszélyes üzem a miénk, és a forgalom kifogástalan egészségi állapotot követel. Jó szívre, éles látású szemre, szinte kötélvastag idegekre, állóképes fizikumra van szükségünk. Tegyük hozzá: munkakörülményeink gyakorta nem kedveznek egészségünk óvásának. *A veszély nemcsak a jelzőkkel határolt síneken leselkedik reánk, hanem a huzatos mozdonyszínekben, javítóműhelyekben, a nyílt pályán eltűrt tűző napon, zord szelekben, hózivatarokban, a fizikai munkát még ma is igénylő rakodáskor, a vagonok rendezésekor, a tolatáskor...*

Ennek ellenére sokan irigyelnek minket. És éppen az egészségügyünk: a vasút hagyományos híres egészségügyi ellátása miatt. Ha örömmel nem is, de az orvosok — az ellátás — iránti bizalommal fekszünk be kivizsgálásra, gyógykezelésre, ha kell műtétre a MÁV-kórházaiba, kérünk segítséget a szakrendelőkben. Még kérkedhetünk is: a vasutasok egészségügyi ellátása az utóbbi években ugyancsak sokat fejlődött. *Elég utalnunk a MÁV-Kórház új központi rendelőintézetére, a balatonfüredi Szívszanatóriumra, a hévízi gyógyházra, a szegedi vasutasok új rendelőjére, hogy csak a nagyobbakat soroljuk fel.* S ezzel nincs vége a felsorolásnak, mert például a MÁV-Kórházban nagyszabású rekonstrukciós munkálatok folynak s hamarosan elkészül az új nővérszállás.

Az egészségügyi ellátás színvonala, a hogylétünk iránti figyelem tudata meghatározó eleme közérzetünknek. Bajokkal persze meg kell birkóznunk. Olyanokkal is, amelyeket a vírusok okoznak, meg olyanokkal is, amelyek nem tartoznak a szűken értelmezett egészségügy témakörébe. De kórtünetek — és nemcsak kortünetek! — *azok is: figyelmet, orvoslást kívánnak tehát.* A figyelem fokozódik, társadalmi-gazdasági betegségeink medicináit is egyre inkább ismerjük és tovább kutatjuk. Vagyis: *köszönjük, jól vagyunk. Még akkor is, ha olykor itt fáj, meg ott fáj.*

— földes —

Munkád mellé add a neved!

Ifjúsági fórum az Utasellátó Vállalatnál

Az V. kerületi KISZ-Bizottság kérésére az *Utasellátó Vállalat* KISZ-bizottsága *„Munkád mellé add a neved"* címmel fórumot tartott szeptember 6-án a belkereskedelmi tárcához tartozó néhány KISZ-szervezet részére. A fórum felett *Tóth László,* az Utasellátó főigazgatója vállalt védnökséget.

A kilenc meghívott vállalat közül csak három — a BVV, a Csemege és a KERAVILL — KISZ-szervezete képviseltette magát. A megjelenteket *dr. Kurucz Imre,* az Utasellátó KISZ-bizottságának titkára üdvözölte, majd *Csepely Knorr András,* a vállalat FSZK-titkára tartott vitaindító előadást. Elmondotta többek között, hogy a „munkád mellé add a neved!" mozgalom célja a fogyasztó és a szolgáltató közötti kapcsolat erősítése, a kereskedelmi munka színvonalának a javítása, valamint a teljesítmény és a bérezés összhangjának a megteremtése. A kereskedelmi dolgozóknak munkájukért vállalni kell a felelősséget. Ezt a felelősségvállalást szolgálhatja a köpenyen elhelyezett névjegy, vagy az étlapokon az árfelelős és a szakács nevének feltüntetése.

Az előadást vita követte. A résztvevők kifejtették, hogy „a munkád mellé add a neved!" mozgalomnak nemcsak a vásárlók, fogyasztók, hanem *a kereskedelem, az utasellátó dolgozói is hasznát látják.*

Nem egészen négy év alatt

Mi valósult meg a MÁV V. ötéves tervéből?

Egy évvel az ötödik ötéves terv befejezése előtt indokolt megvizsgálni, hol tartunk, illetve hogyan teljesítjük a terv előírásait.

A vasút szállítási teljesítménye előre láthatóan kismértékben elmarad a tervezettől. *Ötéves személyszállítási tervünk 1980-ra 330 millió utassal számolt, ezzel szemben 1979-ben várhatóan 291 milliót szállítunk.* Az 1980. évi tervünk is csak 285—290 millió utast irányoz elő. Az utasok számának csökkenése — ha nem is ilyen mértékben — megfelel a közlekedéspolitikai célkitűzéseknek. Az általános csökkenés ellenére a hosszabb távolságra utazók száma évről évre emelkedik. Ezt a nemzetközi utasforgalom növekedése szemlélteti legjobban, mert öt év alatt várhatóan 35 százalékos lesz az emelkedés.

Az utazási távolság fokozatos növekedése azt is eredményezi, hogy az utaskilométer teljesítmény megközelíti az 1980-ra tervezett értéket. Hozzájárult ehhez a személyszállítás korszerűsítése, mindenekelőtt a kényelmes expresszvonatok számának növelése. A műszaki fejlesztés hatásaként csökkent az ülőhelyek dinamikus kihasználása, enyhült a zsúfoltság. Emelkedett a személyszállító vonatok sebessége, sokat javult az utastájékoztatás. *Nem kielégítő viszont a menetrendszerűség — különösen a nemzetközi vonatoknál —, és nem történt kellő előrelépés az állomások és főként a kocsik tisztántartását illetően sem.* Van tehát bőven tennivalónk 1980-ban, illetőleg a következő tervidőszakban.

Az áruszállítás ugyancsak elmarad a tervezettől. *Az 1980. évi célkitűzés 140—146 millió árutonna és 25 600—27 000 millió árutonnakilométer.* Ezzel szemben a várható teljesítés 136—138 millió árutonna és 24 900—25 250 millió árutonnakilométer lesz. A lemaradás — az alsó értéktől — 1,5—3 százalék között várható. Az árutonnakilométerben mért lemaradás oka elsősorban az, hogy a nagy szállítási távolsággal járó tranzitforgalom fejlődési üteme jelentősen elmarad az előirányzattól. (Az 1980-ra tervezett 23—24 millió helyett csak 21,7 millió tonna a tranzit áru.)

A várható lemaradásnak azonban más okai is vannak: a belföldi forgalomban *a tervezettnél nagyobb ütemben emelkedik az áruszállítás, a fuvarozási igények azonban így is meghaladják az elszállított árumennyiséget.* Az ötéves terv eddig eltelt időszakában a szállítási igények 98—99 százalékát — esetenként késedelemmel — kielégítettük, de a szállítási csúcsidőszakokban a fuvaroztatók kénytelenek voltak áruikat — sok esetben gazdaságtalanul — közúton fuvaroztatni.

Különösen lelassult a hét végi be- és kirakodás. A hosszabb rakodási időn kívül az is hozzájárult a lemaradáshoz, hogy a rendező-pályaudvarokon munkaerőhiány miatt lassult az elegyfeldolgozás, a megszaporodott pályakorszerűsítési munkák miatt nőtt a vágányzári órák száma, a szomszédos vasutak részéről gyakran akadozik a felkínált vonatok átvétele, de sok esetben hiányzott a szervezettség és nem volt megfelelő a munkafegyelem sem.

A műszaki fejlesztési célkitűzések nem minden területen ugyan, de általában megvalósulnak. A járműpark fejlesztését a nagy számú dízel- és villamos vontatójármű beszerzés, személykocsiknál a selejtpótlás, teherkocsiknál pedig a raksúlykapacitás bővülése jellemzi. A járműpark vonóerő-teljesítőképessége — a selejtezéseket is figyelembe véve — növekszik. *Hatására a korszerű vontatás részaránya 1980-ban eléri a 95,5 százalékot és az állomási tolatások 88 százalékát is korszerű mozdonyok látják el.*

A személykocsik ülőhelykapacitása 3,5 százalékkal nő. A személykocsipark a tervezettnél valamivel kisebb mértékben bővül, de így is lehetővé válik a korszerűtlen, kéttengelyes személykocsik csaknem teljes, és a régi beszerzésű, négytengelyes kocsik jelentős számú selejtezése. A szolgáltatás feltételei a háló- és fekvőhelyes kocsik beszerzésével javulnak.

A tervezettnél nagyobb mértékben — több mint 16 százalékkal — *növekszik a teherkocsipark raksúlykapacitása, ami lehetővé teszi a jobb kocsigazdálkodást.* A kocsiállomány összetételének változása azonban teljes mértékben nem felel meg a szállítási igényeknek. Az összes raksúlykapacitás növekedéséből ugyanis csak körülbelül 5 százalék jut a kéttengelyes és 17 százalék a speciális kocsikra, jóllehet a szállítók több kéttengelyes és speciális kocsit igényelnének. Számottevő fejlődés várható a konténerizáció területén is.

A hálózatfejlesztés egyik legnagyobb eredménye a tervezett pályakorszerűsítés teljesítése. *Várható ugyanis, hogy 1700 kilométer pályahosszon megtörténik a vágánycsere.* A fejlesztés eredményeként újabb 770 km-en válik lehetségessé a 100 km/óra feletti sebesség, és 400 km-rel nő a 20 tonnát meghaladó tengelyterhelésre alkalmas vasútvonal.

Az állomások és csomópontok korszerűsítésénél már jelentősebb pénzügyi és tartalmi lemaradással kell számolni. Ennek oka elsősorban a tervezettnél nagyobb áremelkedés miatt szükségessé vált pénzeszközök egy részének átcsoportosítása a pályakorszerűsítésre, de a szükséges építési — elsősorban magasépítési — kivitelezői kapacitással sem rendelkeztünk.

Záhony átrakókörzet fejlesztése a tervezettnél jobb ütemben halad. *Budapest-Kelenföld* korszerűsítésénél viszont — részben a hiányos előkészítés, részben a kisajátítási és kivitelezési munkák elhúzódása miatt — mintegy másfél éves a lemaradás.

Pénzügyi okok és kapacitásproblémák miatt lassítani kellett *Kaposvár, Siófok, Murakeresztúr* és még néhány állomás korszerűsítését. Biharkeresztes határállomás fejlesztése is elmarad, és csak előkészítésre kerül sor *Miskolc-Tiszai pályaudvar* utasforgalmi épületének, *Kecskemét-Alsó, Dombóvár* és *Kiskunhalas* állomás korszerűsítésénél.

A VI. éves terv egyik legfontosabb feladata állomásaink, csomópontjaink — főleg rendezőpályaudvaraink — nagyobb mérvű fejlesztése, mivel azok képezik a szállítási teljesítőképesség egyik legszűkebb keresztmetszetét.

A biztosító- és távközlő-berendezések fejlesztése az első négy évben általában megfelelt az előirányzottnak és a hátralevő időszakban biztosítanunk kell az előírt 765 km térközbiztosító berendezés megépítését. A fejlesztés eredményeként *1980 végére 1880 km vonalhossz rendelkezik önműködő térközbiztosító berendezéssel.*

A „sorompó program" teljesítése időarányosan jobb a tervezettnél és a tömegközlekedés által igénybe vett utaknak a vasúttal való szintbeni keresztezését 1980. végére az egész hálózatot automatikus sorompókkal biztosítjuk.

Az energiaracionalizálási támogatás révén *130 km-rel túlteljesítjük a vonalvillamosítási programot.* Az 1979-ben befejeződő Budapest—Kelebia közötti vonal mellett ugyanis 1980-ban sor kerül a Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas vonalszakasz villamosított üzemének átadására is.

A vállalati beruházások közöt nem kielégítő a vontatási telepek és kocsijavítók fejlesztése. Az elmaradást a VI. ötéves tervben — a lehetőségek függvényében — pótolni kell.

Az egyes szakszolgálatok gépesítését — különösen a pálya építését — csak részben tudjuk megoldani. *Örvendetes viszont, hogy jelentősen túlteljesítjük a kiemelten kezelt szociális és jóléti beruházási tervet.* A szociális beruházásoknál 120, a jólétinél pedig 134 százalékos tervteljesítés várható.

Az egészségügyi és oktatási létesítmények is általában a terv szerint valósulnak meg. *Kivételt képez a pécsi szakorvosi rendelőintézet és a zalakarosi gyógyház,* melyek megvalósítása a következő tervidőszak feladata.

Az V. ötéves beruházási terv teljesítése érdekében tovább kell javítani az előkészítési tevékenységet, rövidíteni kell a kivitelezések időtartamát és fokozni az ellenőrzést a beruházási folyamat minden fázisában.

A MÁV munkaerő-gazdálkodását is számos intézkedés jellemzi. A CSM-rendszer kiterjesztése, a 8+6-os munkáltatási rend bevezetése a gépesített pályafenntartásnál, az üzemfőnökségek létrehozása, a munkaerőt kiváltó beruházások előnyben részesítése — hogy csak a fontosabbakat említsük — jelentős lépések voltak a munkaerő hatékonyabb felhasználása érdekében.

A termelés növekedése is kizárólag a termelékenység emelkedése következtében jön létre. Az egy órára eső üzemi árutonnakilométer 12.7 százalékkal, az egy főre jutó termelési érték pedig 40 százalékkal emelkedik.

Az átlagbérek és átlagkeresetek általában a tervezettnek megfelelően alakulnak. *A teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozók átlagbére öt év alatt várhatóan 36, az átlagkereset pedig 34 százalékkal emelkedik.* A műszakpótlék általános kiterjesztése jelentős mértékben növelte az átlagbéreket. Eleget teszünk annak a kívánalomnak is, hogy a fizikai dolgozók átlagbére és átlagkeresete nagyobb százalékkal növekedjék, mint a nem fizikai dolgozóké.

A vázlatos ismertetés alapján is *megállapítható, hogy ötödik ötéves tervünk főbb célkitűzései megvalósulnak,* de eszközeink jobb kihasználása, a minőség fokozása, a takarékosabb gazdálkodás terén a tervidőszak utolsó évében — és azután is — még sok a tennivalónk. A párt XII. kongresszusa tiszteletére indított szocialista munkaverseny kedvező alkalom arra, hogy hatékonyabb munkával segítsük elő tervünk teljesítését.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

AZ IDŐ PÉNZ

Munkanapok vesznek kárba a pályaépítők kiszolgálása közben

Rákosrendezőn várakozunk, de a *Szob—Cegléd* között közlekedő 2716 számú személyvonat bizonytalan ideig késik. Kihasználom az alkalmat és felszállok a kijárati jelzőnél várakozó 3. számú sínmező szállító szerelvényre. A Ferihegyi repülőtérnél pályarekonstrukciót végeznek, oda viszi a szerelvény az előre összeszerelt sínmezőket.

A két csörlőgépkezelő, *Verseczky József* és *Nyíri Ferenc* a kezelőfülkében tartózkodik, hogy jól szemmel tarthassák a kocsira rakott sínmezőket, s ha rakománycsúszást észlelnek, jelezzék a mozdonyvezetőnek. Szerencsére ilyen eset ritkán fordul elő.

A jóslat nem vált be

Néhány szót váltunk, s amikor a jelző „szabad"-ot mutat, a „Dácia" felzúg, indulunk a repülőtér felé. A két gépkezelő szemmel láthatóan elégedetten szemléli az utánunk guruló, előszerelt betonaljas sínmezőt.

— *Még szerencse, hogy most ilyen hamar elengedtek, mert van úgy, hogy fél napokat itt álldogálunk* — töri meg a csendet Nyíri Ferenc.

Nem sokáig élvezhettük az alig 40 kilométeres sebességet, mert *Kőbánya-Teherpályaudvaron* félreállítottak bennünket. Röviddel később nemzetközi szerelvény robogott el mellettünk. *Másfél óra múlva mehettünk ismét tovább, de akkor is csak Pestlőrincig.* Ott a gépkezelők javaslatára átmentünk a lakókocsiba. Táskájukból kenyér, szalonna, zöldpaprika került elő, s lassan falatozni kezdtek.

— *Ahogy ismerem az itteni szokásokat, órákig fogunk várni* — mondja Verseczky József.

Most az egyszer nem vált be a jóslata, mert alighogy elfogyasztották az ennivalót, sárgamellényes dolgozó szállt fel hozzánk. Néhány perc múlva elindultunk a vágányzárba. Röviddel később, az előírt technológia szerint, vágánytengelybe került a 24 sínmező, majd utánunk pályaépítő katonák és vasutasok, a Pestlőrincen várakozó géplánc segítségével rögzítették a pályaelemeket.

Sok még az üresjárat

— *36 éve szolgálom a vasutat, s elmondhatom, óriási léptekkel fejlődött a pályaépítés.* A régi, a talpfánkénti kézzel való beépítés, és a mostani előszerelt módszer nem is hasonlítható össze. Nagyon sokat segít a honvédség is. Mitagadás, a pályarekonstrukció lassan haladna. A fiatalok egyébként nem jönnének ide dolgozni, nem szeretik ezt a nehéz fizikai munkát. Kevesen vállalkoznak arra, hogy életük jelentős részét ilyen lakókocsiban éljék le — mutat az egyébként tisztára mosott padlójú lakókocsi belseje felé Verseczky József, aki Isaszegről jár szolgálatba.

— Meg kell mondanom, hogy mostanában sokat boszszankodunk. *A forgalom és a pályaépítők között ennyire összehangolatlan soha nem volt a munka.* Annyi üresjárat, munka nélkül eltöltött meddő idő, mint a pályaépítésnél, kevés munkahelyen adódik. Hétfőtől — péntek délutánig 44 órás munkahetet dolgozunk, de gyakran van úgy, hogy az egész hét eltelik produktív munka nélkül. *Fél napokat is ott álldogálunk valamely állomáson félreállítva.* Pedig az idő pénz. A boríték is vastagabb lehetne, ha dolgozni tudnánk, vagyis, ha biztosítanák a szervezett munka feltételeit.

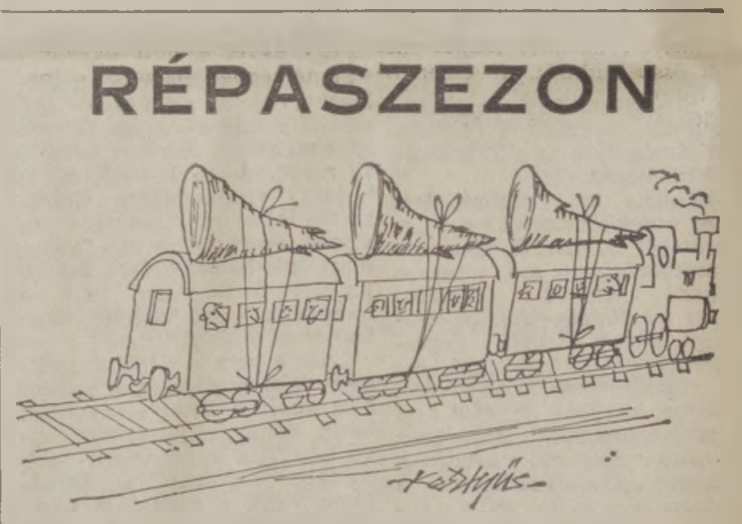
Nagyobb szervezettséget

Verseczky József 14 éve szolgál a MÁV Építési Géptelep sínmezőszállító szerelvényén. Az országban sok szolgálati helyen régi ismerősként üdvözlik a forgalmisták. *Záhonytól Szombathelyig* 2 ezer kilométert is kitesz azoknak a pályaelemeknek a hossza, amit új vonalak építéséhez vagy rekonstrukciójához eljuttatott a 3. számú szerelvényen. A sokat látott, tapasztalt vasutas joggal nevezi pazarlásnak, ahogy a pályaépítők hiányos vagy éppen rossz kiszolgálása miatt munkanapok vesznek kárba.

— A budapesti igazgatóság területén több helyre is szállítom a sínmezőket, de van úgy, hogy bérmunkába is elküldenek. Most is oda van a hét szerelvényünk egyike Apafára. Nem tudom, hogy megy a szervezés, de azt láttuk, hogy a Monor és Cegléd közötti szakaszon korábban dolgozó osztrák gépsort mindennel kiszolgálták, biztosították a folyamatos munka feltételeit. *Miért nem lehet azt a szervezettséget nekünk is biztosítani?* Elrendelik sokszor a több napos vágányzárakat, holott a mai gépesítettség mellett néhány óra alatt el lehetne végezni a munkát. Közben a Pesten ingázó dolgozók meg a vonat ablakából szidnak bennünket, mert késnek munkahelyükről. Nem mondom, sokszor a mi hozzáállásunkon is volna javítanivaló, de azért a munkás mégiscsak azt és annyit dolgozik, annyi lazítást enged meg magának, amennyit a munkahelyi vezető, a technológiai szervezettség lehetővé tesz. Ilyenkor mondják a dolgozók: *így is megvan a pénz.* Megértem, nem könnyű a vezetők helyzete, de ha csak egy kicsit oda figyelnének, jobban menne a munka.

Látom a pályamestert, ahogy jogos elégedetlenséggel kérdezi: *mikor mehet új rakományért Rákosrendezőre?* Mi ugyanis hétfőn érkeztünk, s még csütörtökön is Vecsés állomáson vesztegelt a sínmezőszállító szerelvény.

Orosz Károly



Mindent a cél érdekében

(Kesztyüs Ferenc rajza)

Nehéz szolgálat

A fiatalasszony reggel nyolc óra tájban egyre nyugtalanabb lett. A személy már régen elment, de Gábor, a férje, aki falujuktól számítva a negyedik állomáson kocsirendezőként teljesít szolgálatot, még sehol.

Lehet, hogy összeakadt valakivel, és bementek a kocsmába egy féldecire — nyugtatja magát, de aztán eszébe jut, hogy kilenc óra előtt nem szolgálnak ki szeszes italt, meg egyébként is: mióta a kicsi Gábor megvan, férje a szokottnál is jobban igyekszik haza. Akármilyen fáradt, prüntyög egy sort a gyerek fölött, aztán, mint a sáska, nekiesik a jó kiadós reggelinek. Amíg az ebéd készül, úgy alszik, mint a mormota. Sokszor sajnálja is keltegetni, de Gábor mindig ráparancsol, hogy csak rángassa le róla a takarót, mert a ház körüli munkát akkor is el kell végeznie, ha éjszakás. Egyébként, ha este megy szolgálatba, délután is le szokott dőlni néhány órácskára.

A konyha tele van a sült sonka illatával. A fiatalasszonyt most ez is idegesíti, de hát mindig előre megpirítja a tányérnyi zsíros sonkát, hogy amikor Gábor jön, csak a tojást kelljen ráütnie.

Már-már kétségbeesve törli a kezét, aztán fél kilenckor szalad a harmadik szomszédba, ahol szintén gyesen van a menyecske, hogy megkérje, nézzen a kisfiúra, amíg ő kirohan az állomásra.

Az állomásfőnök azzal ugratja a fiatalasszonyt, hogy Gábor biztosan valamilyen *adakozó* menyecskénél melegszik. Nem kell hát mindjárt a legrosszabbra gondolni. De azért telefonál S.-re, s ott azt válaszolják, hogy *Tóth Gábor reggel a szolgálatot rendben átadta,* s úgy tudják, hogy hazament.

A fiatalasszonyt nem elégítette ki a válasz. Most már bajra gondolt, amit egyelőre nem akarnak vele közölni. Az elmúlt éjjel is pocsék idő volt. Végig esett az eső, és hideg szél nyargalászott, de a férjének ilyenkor is helyt kell állnia. Ide is ömlik most a rengeteg cukorrépás vagon, s a kocsirendezők nem győzik a rakott kocsival tömni a cukorgyárat amelynek iparvágányán éjszakánként sok répával rakott vagon sorakozik. Az érkező szerelvényekkel persze, nemcsak répa érkezik, nanem ezernyi más áru is. Szét kell rendezni a kocsisort. Az egyik vagon a 4-re, a másik az 5-re, a harmadik a 7-re gurul, úgy, hogy az ütközők alig koccanjanak. A nappali szolgálat se leányálom, de az éjszaka még több veszéllyel van tele.

Mindezt nagyon jól tudja a feleség, s hiába nyugtatja az állomásfőnök, úgy dönt, hogy a fél óra múlva érkező személyvonattal bemegy S.-re. De előbb hazarohan, kocsiba teszi a gyereket, és átviszi a barátnőjéhez.

Egy hajításnyira laknak az állomástól, de mi az a fél óra! Amíg elrendezi a kicsit, és rendesebb ruhát kapkod magára, a vonat már az állomás váltóin csattog.

— Az isten verje meg! — buggyan ki a fiatalasszonyból a sírás. De azért csak fut,

Nyugdíjban a mozdonyvezető

Kovács Imre 1941. szeptember 1-én lépte át először a miskolci MÁV-műhely küszöbét. Lakatostanonc lett. 1947-ben került a miskolci fűtőházhoz. Egy évvel később mozdonyvezető gyakornokként lapátolta a szenet a gőzmozdonyok kazánjaiba, majd 1949-ben kinevezték mozdonyvezetőnek. *A 424-es mozdonyokon teljesitett szolgálatot.*

1959-ben az elsők között végezte el a dízel-, majd 1962-ben a villamosmozdonyvezetői tanfolyamot. Tizenhárom évvel később kinevezték utazó felvigyázónak. Szakvonali munkája mellett aktív közéleti tevékenységet is folytatott. Volt bizalmi, termelési felelős, műhelybizottsági titkár is. 1975-ben megválasztották a területi bizottság elnökének. Eredményes munkásságát több kitüntetés, köztük a *Munka Érdemrend bronz fokozata és a Munka Vörös Zászló Érdemrend* is fémjelzi. A közelmúltban történt nyugdíjba vonulása alkalmából a *Kiváló munkáért* címmel tüntették ki.

Harmincnyolc évet töltött a vasút szolgálatában, ebből huszonnyolcat mozdonyon. A közelgő választásokig még ellátja a területi bizottság elnöki tisztét. A kapcsolatot a vasutasokkal azonban a pihenés éveiben sem szakítja meg. Gyakran meglátogatja majd egykori munkahelyét és átadja tapasztalatait a fiataloknak.

Sepsi Gyula

Vetélkedő brigádok

A Nyugati műszaki kocsiszolgálati főnökség szocialista brigádjai a közelmúltban szellemi vetélkedőt rendeztek, amelyen tizenkét csapat mérte össze tudását. A versenyzők szakmai, politikai, munkavédelmi, kulturális és sportismereteikről adtak számot.

A legjobb eredményt a kocsiszolgálati főnökség rákosrendezői műhelyének *Kossuth* és a Nyugati pályaudvar kocsivizsgálóinak *Jó munka* brigádja érte el. Minden témát kiválóan ismertek. Nem lepődtek meg akkor sem, amikor a nicaraguai eseményeket, Móra Ferenc *Aranykoporsó* című regényét, Móricz Zsigmond munkásságát, a dzsentri ábrázolását, vagy Pablo Picasso életművét kellett röviden ismertetni.

A győzelmet a *Jó munka* szocialista brigád csapata szerezte meg.

KIVÁLÓ ÜZEMFŐNÖKSÉG

Naprakész elemzés a sikerek titka

ÁTSZERVEZÉS UTÁNI EREDMÉNYEK A VESZPRÉMI KÖRZETBEN

A körzeti üzemfőnökségek megalakulása óta még nem sok idő telt el, ezért keltett némi meglepetést bizonyos körökben, hogy Veszprém és a körzetébe tartozó 29 szolgálati hely vasutasai már az idén — tehát még az útkeresés időszakában — kiérdemelték a *Kiváló üzemfőnökség* címet. A „meglepetés"-t tovább fokozta — hiszen nyilvánvaló az összefüggés —, hogy *Bernáth József*, az üzemfőnökség vezetője a közelmúltban kapta meg a *Kiváló vasutas* kitüntetést.

— Milyen eredmények és főként milyen vezetési módszerek vannak e tények mögött? — ezt tudakoltuk legutóbbi veszprémi látogatásunkkor.

Presztízs és hivatás

Fiatal vasúti tiszt, a szabadságon levő állomásfőnököt helyettesítő *Mészáros László* (a zalaegerszegi körzeti üzemfőnök fia), a helyi üzemfőnökség tartalékosa vállalta a kalauzolást, amíg létrejött a találkozás a 220 kilométeres körzet vezetőivel. Ez azért említésre méltó, mert az első kedvező benyomást az ifjú vezető szavai keltették:

— *Veszprémiek, várpalotaiak és a többi ide tartozó szolgálati hely dolgozói egymásra utalva, közös akarattal végzik munkájukat. A kölcsönös megbecsülés következménye a siker, az elismerés...*

E vallomás szellemét mindenekelőtt a körzeti üzemfőnökség „első számú" vezetője terjeszti a *Veszprémtől Győrig, Székesfehérvárig,* illetve *Lepsényig,* a *Pápától Kisbérig, Zirctől Dudarig* terjedő, tehát a felügyelete alá rendelt vonalszakaszon. Negyvenegy évvel ezelőtt ugyanebben a térségben jegyezte el magát a vasúttal, s azóta gyűjtögette itt a jelenlegi beosztásában sem nélkülözhető tapasztalatokat. *Pályamunkásként kezdte* a közeli Devecserben, majd a legkülönfélébb munkakört töltötte be Szombathelyen, Várpalotán, Veszprémben, Tüskeváron, míg 1953-ban Veszprém álomásfőnöke, 1969-ben pedig a helyi vonalfőnökség vezetője lett. A körzeti üzemfőnökség élére megalakulásakor: 1978. június 1-től nevezték ki.

— *A helyismeret és a rutin fontos tulajdonság, mert ennek birtokában könnyű mindig oda nyúlni, ahová kell, vagyis ahol szükség van a beavatkozásra* — így hangzott Bernáth József válasza a már említett kérdésre, lezárva ezzel a személyes érdemeire vonatkozó hivatkozást. Aztán behívatta közvetlen munkatársait, hogy vegyenek részt a beszélgetésen, és szólt azokról is, akik elfoglaltságuk miatt nem lehettek jelen. Így ismertük meg a helyi „vezérkar"-t, a már megoldott és a még megoldásra váró gondokat. A szavak nyomán világossá vált, hogy *a gazdasági törekvéseket kezdettől fogva áthatotta a politikai tisztánlátás és az ilyen értelmi tennivakarás.*

Horváth Ferenc, szakszervezetünk központi vezetőségének tagja, a körzeti üzemfőnök forgalmi helyettese és *Szabó József* gazdasági helyettes egyaránt vázolta ennek fontosságát, majd Bernáth József a következőket mondotta:

— *Üzemfőnökségünk a párt- és a társadalmi szervezetekkel együtt presztízskérdéssé léptette elő azt az eltökélt szándékunkat, hogy az átszervezést sehol, semmilyen formában nem követheti visszaesés, tehát nem mehet rosszabbul a munka, mint ahogy addig ment. Célunkat a dolgozók támogatásával elértük, ez az oka, magyarázata a gyorsan kivivott sikernek...*

Nem jönnek zavarba

Tapasztalatként persze mást is feljegyeztünk. A beszélgetés során szembeötlött, hogy a kitüntetett üzemfőnökség vezetője nemcsak úgy *általában*, ahogy egyes helyeken előfordul, hanem *elemző módon* ismeri a gondjaira bízott területet, az ottani feladatokat, az éppen soron levő tennivalókat. Azt, hogy *hol, mit, miért, kikkel, miképpen lehet* a legcélszerűbben elvégezni, megvalósítani. Munkatársait is erre a következetességre, szinte alkotómunkának nevezhető alaposságra szoktatta. *Az eredmények, a szállítási teljesítmények tükrében is lemérhető a mindig „napra kész" elemző módszer helyessége:*

— Körzetünk területén a vasúton elfuvarozott áruk, ipari termékek mennyisége 1977-ben 3 millió 161 ezer 644 tonna volt, míg a leadás nem sokkal haladta meg a 2 és fél millió tonnát. A következő évben, vagyis *az átszervezés esztendejében a feladott mennyiséget 200 ezer, a leadást pedig 367 ezer tonnával szárnyaltuk túl* — hangzott a bizonyítás. Emellett szólnak a minőségi mutatók is, hiszen a személyszállító és a tehervonatok menetrendszerűsége, illetve a baleseti helyzet is javult a korábbi időszakhoz vagy a célkitűzéshez képest.

Az idei első félév — vasúti kocsihiány miatt — kellemetlen meglepetést hozott: *58 000 tonnás lemaradás mutatkozott.* A gondos felmérés, a helyzet részleteinek ismerete azt kívánta, hogy szorosabban együtt kell működni a fuvaroztató partnerekkel, nem különben a szomszédos körzetekkel, illetve felsőbb vasúti szervekkel. Ennek a feladatnak az „oroszlánrészét" *Mészáros István* kereskedelmi helyettes vállalta. Augusztusban már nem volt szállítási „adósság" az üzemfőnökség területén, sőt *szeptember végére a tervezettnél mintegy 30 000 tonnával több áru került vagonba* az ide tartozó állomásokon.

Átgondolt munkaszervezés

— *Bízunk abban, hogy 1979 végén is eredményes időszakot zárunk* — jelentette ki a főnökség vezetője. Az „eredményes időszak" alatt azonban nemcsak az elszállított és tonnákban mért áruk tömegét értette, hanem — mint a látogatás tapasztalatai is igazolták — a közös erőfeszítés és helytállás minden gyümölcsét.

Azt például, hogy *Kismihók Róbert* műszaki helyettes hozzáértő közreműködésével az M47-es dízelmozdonyok szolgálatképtelenségét sikerült (2000 üzemnap után is) az eddigi legminimálisabbra csökkenteni. Vagy, hogy *Babarczi Árpád*, a pártvezetőség titkára, a vezénylési csoport vezetője személyében jó kezekbe került a forgalmi és a vontatási vonatszemélyzet utaztatása, szolgálatba vezénylése, miáltal kevesebb a létszámhiányból eredő probléma. Ugyancsak ez utóbbi időszak eredménye az is, hogy az 1977. évi 15 és a tavalyi 54 újfelvétellel szemben *az idén már eddig mintegy 60 jelentkezőt tudott a főnökség a különböző szolgálati helyekre felvenni.* Nem kis dolog az sem, hogy előrelépés történt az egyes munkakörök létszámának helyes megállapításában.

Péti-gyártelepen például mind a négy túrban szolgált egy-egy kocsiintéző, míg *Várpalotán* egyetlen ember látta el ugyanazt a munkakört. Az előbbi helyen most csak egy nappalos kocsiintéző van, a másik helyen viszont már két személy között oszlik meg a munka. *Inota-gyártelepen* a váltókezelői létszám ésszerű csökkentését eredményezte a jól átgondolt munkaszervezés. *Bakonyszombathely, Porvacsesznek* állomáson 13/35 órás fordulót vezettek be a 12/24 helyett.

Emberek, gépek, eszközök

Az ilyen és ehhez hasonló eredményekhez méltán sorolható az is, hogy az üzemfőnökség körzetében *34 szocialista brigád* tevékenykedik. Közöttük olyanok is vannak, mint a vontatási üzemegység lakatosaiból álló, *Szalai László* esztergályos által vezetett Gagarin brigád, amelyre a legnehezebb pillanatokban is lehet számítani. A veszprémi vonatkísérőknél a József Attila nevét viselő, *Varga József* vezette kollektíva jár élen a feladatok vállalásában, s méltán érdemelte ki ezzel a *MÁV Kiváló brigádja* címet. Ám a főnökség vezetői nemcsak a jó közösségeket, hanem a *közösségeken belüli embereket is segítő társnak tekintik*, akikhez bármikor fordulhatnak.

— *A személyiség meghatározza a feladatok elvégzését* — hallottuk az üzemfőnöktől, s máris neveket sorolt: — Sok nagyszerű mozdonyvezetőnk van, mint például *Havasi László*, akinek a simogatására is engedelmeskedik a gép, vagy *Horváth Ferenc*, aki mérnöki diplomával száll fel a vezérállásra. S folytathatnám a sort itt Veszprémben *Morocz Imre* mozdonyvezetővel, *Lázár József* vonatvezetővel, *Tihanyi Gábor* tolatásvezetővel, Várpalotán *Ember József, Sipos Ernő* kocsirendező csapatával és másokkal, akik képesek környezetüket is magukkal ragadva helytállni, példamutatóan dolgozni...

A közös erőfeszítés gyümölcse továbbá, hogy november 7-re „megvalósul a régi álom": *átadják az üzemfőnökség 30 millió forintos beruházással készülő új szociális létesítményét.* A vidékről bejárók, illetve a vonatkísérők elszállásolását 87 ágy, kulturált helyiségek, az egész személyzet érdekeit fekete-fehér öltözők, mosdók, korszerű üzemi konyha szolgálják. A régi szociális épületet a biztosítóberendezési, valamint a gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói veszik birtokukba, akik jelenleg az úgynevezett *Cigány-vágányon* vesztegelő, a környezetet csúfító, selejtezésre érett zöld-kocsikban laknak.

A gondoskodás, az előrelépés minden vonatkozásban jellemzi a kitüntetett körzet vasutasainak munkáját.

Kovács József

A székesfehérvári vasutasok helytállnak az őszi forgalomban

Az őszi forgalom fokozott helytállásra készteti a székesfehérvári csomópont dolgozóit is. A szerelvények gyors összeállítása, a kocsiforduló idő csökkentése csak jól szervezett munkával valósítható meg. Ez nagy erőfeszítést igényel a forgalom irányítóitól, a kocsirendezőktől és az utazó személyzettől egyaránt

Ilyen kétéltű (UM 204-es típusú) járművel vontatják rendeltetési helyére a konténerrel rakott vagonokat

Rostási Szabó László rendelkező forgalmi szolgálattevő és Stadler Ferenc váltókezelő a II-es toronyból irányítja a forgalmat

Sok munkájuk van a kocsirendezőknek is. A gurítódombon szétkapcsolják a kocsikat

Huszonkét vagon sóder érkezett az állomásra. A markológép azonnal megkezdte az átrakást

A vontatási főnökségen igyekeznek csökkenteni a mozdonyok javítási idejét. Bondor Gyula és Zsigmond Gyula dizel-szerelők egy M41-es mozdony dugattyúját és hengerfejét cserélik

(Kesztyüs Ferenc képriportja)

hátha Árpi bácsi, a forgalmista — aki tudja, hogy ő S.-re akar menni —, néhány percig ott tartja a vonatot.

De hát a vonat nem lehet tekintettel az egyéni jajdulásokra, és mivel Tóthné az állomás közelébe ér, a szerelvény már messze robog. A legközelebbi meg csak két óra múlva jön.

A fiatalasszony tehetetlenül a zsebkendője után kapkod, s könnyfátyolos tekintetén át veszi észre közeledő férjét.

Először örömujjongással akar a karjaiba rohanni, de aztán legyökerezik a lába. Szívében a szerető, féltő érzés hirtelen kételkedővé változik, s mint egy támadó nőstény-tigris, fogadja az embert:

— Hát te meg honnan jössz?

— Veszprémből — mondja morcosan a fiatal kocsirendező.

— Nem is mondtad, hogy odajársz szolgálatába!

— Hagyd már! — boszszankodik Gábor. — Elaludtam hazafelé, s elvitt a vonat Veszprémig.

— Aha... — harapdálja szája szélét a menyecske, és gyanúsan méregeti emberét.

— Nem hiszed? — nevet kényszeredetten Gábor.

Az asszonyka nézi, nézi, majd hirtelen sarkonfordul, és siet haza. Férje alig tudja követni. Otthon fél óráig tart a csetepaté, és csak azért eddig, mert Gábor valósággal belezuhan az ágyba.

Csend lesz. A szalonnás sonkasült illata juttatja a fiatalasszony eszébe, hogy Gábor nem is evett. Már bánja, hogy így fogadta a férjét, aki álomba merülve horkol. Nézi egy darabig, mintha a borostás arcáról akarná leolvasni, az igazságot. De az ember arca nyugodt, kisimult, mint máskor.

Az asszonyka tisztába rakja a gyereket, megeteti, majd hozzákezd az ebéd készítéséhez. Belülről lassan oszlik a kétely, és egy órakor már olyan szeretettel ébresztgeti emberét, mint máskor. Nem ellenkezik akkor sem, amikor Gábor magához húzza.

— Ó, te bolond, te! — mondja ásítozva az embere. — Tudod, milyen nehéz éjszakánk volt? És amikor a szolgálat után felszálltam a vonatra, úgy rogytam az ülésre, mint egy üres zsák.

— Nem tudom, melyikunknek nehezebb, Gábor — suttogja sejtelmesen az asszonyka, s kibontakozik férje karjaiból, hogy feltálalja az ebédet.

Dávid József

Utazz gazdaságosan!

MINŐSÉGJAVÍTÓ TÖREKVÉSEK MISKOLCON, A KONGRESSZUSI MUNKAVERSENY JEGYÉBEN

Az eredetileg tervezett százelegytonna teljesítménytől néhány százalékkal elmaradt az első félévben a *miskolci vontatási főnökség.* Működési területén több vágányzár nehezítette az elegytovábbítást az év első felében. Talán elegendő, ha ezek közül csak a tokaji hídjavításra és a Hatvan—Vámosgyörk állomások közötti pályafelújítási munkálatokra utalunk. Szállítási teljesítményei növelését nehezítette, hogy több mozdony az esedékes főjavítás miatt a tervezettnél hosszabb időt töltött az Északi Járműjavítóban. Ám azóta, ahogy az akadályok fokozatosan elhárultak, igyekszik fokozni teljesítményeit a főnökség kollektívája.

Jobban kihasználni a munkaidőt

Hogyan — erről kérdeztük *Papp István* szb-titkárt és *Sasi István* főmérnököt.

— *A legfontosabb, a jó minőségű munka* — kezdte az szb-titkár. — *Ennek alapfeltétele pedig az, hogy minél több és jobb minőségű gép és kocsi álljon rendelkezésünkre.* Ezért aktivistáink útján a munkaidő teljesebb kihasználására mozgósítjuk a főnökség dolgozóit. Szeretném hozzátenni, hogy a nálunk dolgozók többségét nem kell meggyőzni e követelmény jogosságáról. Gondjaink főként abból adódnak, hogy létszámunknak mintegy a 70 százaléka bejáró. Vonattal jönnek, s ezek a vonatok sajnos, nem mindig érkeznek a menetrend szerint...

— *Főnökségünknél a 92 szocialista brigád többsége már megtette vállalásait a XII. pártkongresszus és a felszabadulás 35. évfordulója tiszteletére. Ezek a vállalások jelentősen elősegítik munkánkat az őszi-téli forgalom során* — vette át a szót a főmérnök.

Az utazóknál magas a túlóra

Példaként elmondta, hogy a villamos mozdonyokat javító fiókműhely és a villanyszerelő-műhely brigádjai kongresszusi vállalásuk alapján most korszerűsítik Miskolc-Tiszai pályaudvaron a személyvonatok előfűtését. A két villamos fűtőgépet, amelyeket a múlt télen mindig rá kellett állítani a fűteni kívánt szerelvényre, majd onnan elhozni, mielőtt a szerelvény vonatgépet kapott — nos, ezt a két fűtőgépet az idén állandó helyre állítják le. A fűtőgépek helyétől tíz tárolóvágányhoz építik ki a kábeleket és a csatlakozó szerelvényeket. A fűtés vezérlését központi automatikával oldják meg; *s ezzel lehetővé válik, hogy egy ember ellássa az előfűtés irányítását a pályaudvaron.* Az idei télen már nem nehezítik a fűtőgépek Miskolc-Tiszai pályaudvar forgalmának lebonyolítását.

Erő kell a hengerfej csavarjainak meghúzásához... Az M47 2009-es dízelmozdony D 3-as vizsgáján dolgozik Varga István fiatal motorszerelő, a Krasanóczki brigád tagja.

(A szerző felvételei)

A gépek jobb kihasználását, a mozdonyforduló gyorsítását hivatott előmozdítani az a vállalásuk, amely a rádióirányítású Knorr-fékpróbázó berendezés fokozott kihasználására irányul. Az eddigi négy rendezői irányvágányról *most újabb öt irányvágányra terjesztik ki a Knorr-fékpróbázó működtetését.* A szükséges munkálatoknak már a 70 százalékát elvégezték a főnökség dolgozói és október végétől ez a korszerű berendezés lényegesen hatékonyabban segíti az őszi forgalom lebonyolítását. *Több beérkező gép kap előkészített vonatot a rendezőpályaudvaron. Új szerelvényükkel már csak rövidített fékpróbát kell végezni, így a korábbi 1—1,5 óráról 20—25 percre csökkenthető a mozdonyforduló ideje.*

— Az idő nagyon fontos tényező a mi munkánkban — állapította meg Papp István. — Különösen, ha figyelembe vesszük: *magas az utazók túlórásszáma...* Éves viszonylatban már 250 ezer túlórával kell számolnunk, s bizony, az egy túlórára jutó bér már meghaladja a 30 forintot. *Főnökségünk kollektívája vállalta, hogy 2,5 százalékkal csökkentjük a túlórázást.* Ha ezt el tudjuk érni, akkor 150—200 ezer forint bérmegtakarításhoz juthatunk. Ezzel is hatékonyabbá tehetjük a dolgozók ösztönzését és számunkra különösen fontos, hogy — ha növelni ma még nehezen tudjuk —, legalább ne csökkentsük a több mint 550 fős utazógárda pihenőidejét.

— A szolgálati leterhelések arányosabb elosztását ígéri számunkra, hogy még az idén nyolc M 47-es gépet kapunk és nagyon várjuk már az újabb két M 41-es, Ganz-gyártmányú mozdonyt is. Ezekkel a korszerűsítésekkel — mondotta a főmérnök — *további gőzmozdonyokat tudunk kiváltani, s létszámgondjaink is enyhülnek.* Így még ebben az évben megoldhatnánk az Eger—Putnok közötti vonal teljes dízelesítését. Ez már nagyon időszerű feladat.

Ne fékezzük el a hasznos energiát!

— Mit tesznek a takarékosabb energiafelhasználás érdekében? — kérdeztük Sasi Istvántól.

— *Újra beindítottuk az „Utazz gazdaságosan!" mozgalmat* — felelte. — *Örömünkre szolgál, hogy ebben a KISZ-fiatalok voltak a kezdeményezők és igyekeznek is jó példát mutatni. Szükségünk volt e mozgalom felújítására, mert eddig csak a villamos üzemnél élt, de nem elég elevenen...*

Most a dízelüzemre is kiterjesztették az *„Utazz gazdaságosan!"* mozgalmat, amely korántsem abból áll, hogy naponta többször kimondják, leírják ezt a rövid felszólító mondatot. A gazdaságos utazás *munkamódszer.* Ezt utasításban adták ki, tájékoztatásban leírták, termelési tanácskozásokon ismertették. Pontosan kidolgozták és a beíróhelyiségben állandó közszemlére tették ki — feltűnő helyen — a gazdaságos utazás menetdiagramját. A módszer nem „ördöngösség", csupán az a lényege, hogy intenzív felgyorsítás után — a pálya adottságaitól függően —, engedni kell a vonatot szabadon gurulni. *A megtakarítást azzal lehet elérni, hogy nem fékezzük el a hasznos energiát!*

— *Dolgozóink körében nagy az érdeklődés e verseny iránt* — mondta Papp István szb-titkár —, *hiszen a milliós nagyságrendű megtakarítási összegek 25 százalékát jutalomként kapják meg utazóink.* Ez általában 300-tól 1500 forintig terjed negyedévenként. Mi azt szeretnénk elérni, hogy ezekből a megtakarításokból valóban azok kapják a legtöbbet, akiknek a sebességmérő szalagjáról valóban azt lehet leolvasni, hogy a leggazdaságosabban utaznak.

A miskolci vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága egyébként a napokban tárgyalta meg és hagyta jóvá a főnökség havi 78 ezer forintos őszi forgalmi célkitűzését. Új ebben, hogy ezúttal a kocsivizsgálók és a mozdonylakatosok érdekeltségéről sem feledkeztek meg.

L. J.

Az egyik villamos fűtőkocsi megfelelő átalakításán dolgozik a MÁV kiváló brigádja címmel kétszeresen kitüntetett Bláthy Ottó szocialista brigád vezetője, Tóth József és Veres Gergely műszerész, a brigád egyik tagja

A MÚLT ÖRÖKSÉGE

Komfort nélküli lakások poros, kormos környezetben

Ankét az épületfenntartás időszerű teendőiről

A KTE budapesti vasútigazgatósági szervezete szeptember 27-én és 28-án *„Az épület és lakásfenntartás időszerű kérdései"* címmel ankétot tartott az Úttörővasúton. A tanácskozáson valamennyi építési főnökség képviseltette magát.

Hazánkban a MÁV-nál alakult ki elsőként nagyobb méretű lakásgazdálkodás. Ez szinte egyidős a vasúthálózattal. A lakások kezdetben különböző színvonalon épültek, s ennek hátrányos következményei még ma is érződnek. *A vasutas lakások nagy része az első világháború után épült.* Több mint ötven esztendőnek kellett eltelni, hogy a MÁV-nál szervezetten foglalkozzanak a szolgálati lakások kivitelezésével. Ezzel magyarázható többek között, hogy a *MÁV-lakások nagy része még mindig komfort nélküli.* Ez sok gondot okoz az épületfenntartó főnökségeknek, mert javításuk nagyon munkaigényes.

A MÁV-nak mintegy 12,7 millió légköbméter térfogatú épülethálózat van a birtokában. Ehhez tartozik még 14 ezer szolgálati lakás. Az építési főnökségeknél nagy gond a munkaerőhiány. Ezt gépesítéssel igyekeznek ellensúlyozni. *Az elmúlt három esztendőben 2016 lóerővel növekedett az építési főnökségek gépparkja.* A VI. ötéves tervben kategorizálják az épületeket, és ennek alapján kell végezni a fenntartási munkát is. Tovább gépesítik majd a rakodást, a szállítást és az emelési műveleteket.

A felújításnak sok egyéb, járulékos gondja is van. Ideiglenesen el kell helyezni például a lakókat. *Könnyíthetné a szervezők dolgát a lakókonténerek alkalmazása.* Ehhez azonban a jövőben meg kell vizsgálni a műszaki és gazdasági feltételeket.

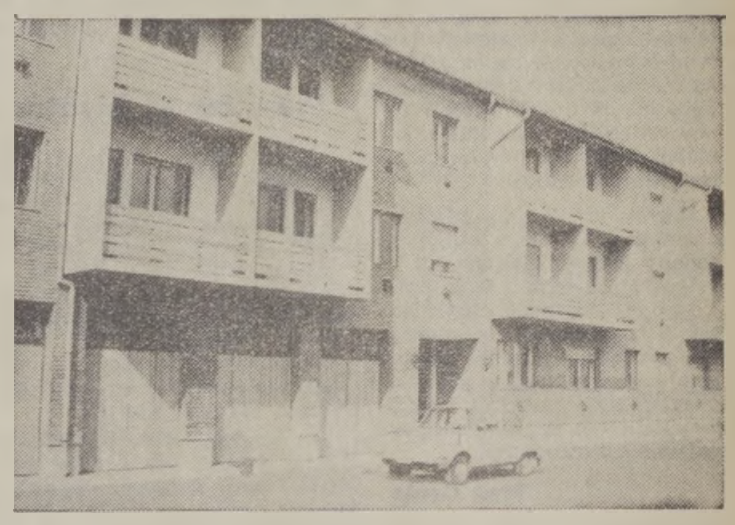
A tanácskozás résztvevői megtárgyalták a vasút környezetvédelemmel kapcsolatos teendőit is. Napjainkban ez időszerű téma, mert a nagyobb pályaudvarok, átrakóállomások területén a lehulló por és korom mennyisége évente, *négyzetkilométerenként 150 tonna.* A környezetvédelemmel kapcsolatos teendőket korábban sokan „pénzelnyelő„ munkának vélték. Ma már köztudott, hogy *a környezetvédelem az egészséges életmód egyik fontos tényezője, és összefügg az anyag- és energiatakarékossággal is.* Sok múlik azon, hogy a tüzelőanyagot milyen hatásfokkal égetik el, illetve a szállításra felkínált árukból mennyi megy veszendőbe rakodás közben.

A MÁV területén gondatlanságból több ezer tonna olaj kerül a talajba és a vizekbe. Megsokszorozódott a dízelmozdonyok száma, de *a vontatási főnökségeken nincs környezetvédelmi technológia. Szolnok, Rákos és Hatvan vontatási főnökségeknek például rendkívül sok pénzt kell fizetniük büntetésként a vizek szennyezése miatt. Székesfehérváron a dízelszín szennyvízelvezetése, Szolnokon pedig a kocsimosás technológiája nem felel meg a környezetvédelmi előírásoknak.*

Az ankét résztvevői az előadások után megtekintették a Nyugati pályaudvar rekonstrukcióját és a MÁV rendelőintézetet.

Séra Sándor

Szegedi vasutasok szövetkezeti háza



A szegedi igazgatóság kiemelten kezeli dolgozóinak lakáshelyzetét. Erre utal az is, hogy 1971-től 1150 vasutas dolgozót részesítettek lakásvásárlási, illetve építési támogatásban mintegy 60 millió forint értékben. Csupán az elmúlt évben 14,5 millió forintot fordítottak ilyen célra.

Szeptember 8-án Szegeden *Lovász Lázár* vasútigazgató adta át a Vasutas Ifjúsági Lakásépítő és Fenntartó Szövetkezet újabb lakóépületét. *A háromszintes épületben 15 lakás, valamint 8 garázs található.* Az új otthont kapott vasutasoknak mintegy 800 ezer forint építési kölcsönt adott az igazgatóság.

Áruvédelmi ankét Rákosrendezőn

Szeptember 20-án áruvédelmi ankétot tartottak Rákosrendező állomáson. *Soós Károly* állomásfőnök tájékoztatta a megjelenteket az árukárok okairól és mértékéről. Sajnos nagyon sok áru sérül meg gurítás és kocsirendezés közben, mert sokszor figyelmen kívül hagyják a síktolatásra vonatkozó F5-ös utasítás rendelkezéseit. Sajnos növekedett a dézsmálásból származó kár is.

Az állomásfőnök felhívta a figyelmet a gyakoribb és szigorúbb ellenőrzésekre. A társadalmi tulajdon védelméért a szocialista brigádok is sokat tehetnek.

S. R.

TOUROPA-val Siófokra

A TOUROPA (NSZK Utazási Iroda) minden évben csoportos utazást szervez Siófokra. Június 2. és szeptember 8. között, minden szombaton, *45 tagú csoportot utaztatott Hegyeshalmon keresztül a Balatonra.* A három hónap alatt kétezer nyugatnémet turista utazhatott vonaton Magyarországra.

A magyar étkezőkocsiban hazai jellegű ételeket szolgáltak fel az Utasellátó dolgozói. *Varga Imre* főpincér, *Bartos Géza* felszolgáló, *Izsó Sándor* szakács és *Benics Péterné* kézilány mindent megtett azért, hogy igazi, magyaros vendéglátásban részesüljenek a TOUROPA utasai. A vonaton történő étkeztetés szakszerű és udvarias volt. (Képünkön: *Felszolgálják az ebédet az étkező kocsiban.)*

Szöveg és fotó:
Drégely Vilmos

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifeliró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és hiradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZUNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanitott és segédmunkásokat, állomási és kocsitakaritókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ minden beosztásban havi 191 óra!
Nagyobb budapesti főnökségeinken egyes beosztásokban munkásszállást biztositunk.
Továbbtanulási, művelődési, sportolási, üdülési lehetőség.
VÁLTOZATOS, ÉRDEKES MUNKAKÖRÖK!

JELENTKEZÉS, BŐVEBB FELVILAGOSITAS:
a MÁV Budapesti Igazgatóság állomásain, vontatási pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145–010.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Mit láttak és hogyan vélekednek közös feladatainkról a franciák?

Szakszervezetünk meghívására szeptember 3-tól 21-ig hazánkban tartózkodott a Francia Vasutasok Szakszervezetének háromtagú *tanulmányi* delegációja. A *Pierre Vincent* főtitkárhelyettes által vezetett delegáció tagjai voltak: *J. C. Mesplede* és *G. J. Charrazac* vb-tagok. A látogatásra a szervezeteink között fennálló kétoldalú kapcsolatok keretében került sor. Célja a vasutasszakszervezet tevékenységének tanulmányozása a megváltozott népgazdasági feltételek között, a vasutasok szociális, kulturális és sportigényeinek kielégítését szolgáló létesítmények megismerése volt.

A delegáció tagjait szeptember 15-én fogadta *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára. Az őszinte légkörű beszélgetés során kölcsönösen egyetértettek abban, hogy a két szervezet közötti kapcsolatok „minőségi" jegyei tovább erősödtek.

Koszorus Ferenc főtitkár szakszervezetünk tevékenységéről tájékoztatja a francia delegációt
(Laczkó Ildikó felvétele)

ORSZÁGJÁRÓ KÖRÚTON

A francia vendégek magyarországi tartózkodásuk során többek között megtekintették a *boglárlellei* és a *keszthelyi* vasutas üdülőket és a *balatonkenesei* gyermeküdülőt. Ezt követően a Balaton északi partjának történelmi nevezetességeivel ismerkedtek. Egy másik alkalommal megtekintették a szolnoki vasúti csomópontot, közben *Németh Mihály* állomásfőnök tájékoztatót tartott az ottani munkáról, valamint a dolgozók élet- és munkakörülményeiről. A szolnoki program a MÁV Kórházban tett látogatással fejeződött be.

Megismerkedtek vendégeink a *pécsi területi bizottság* munkájával és Pécs város nevezetességeivel is. A szakmai jellegű kérdésekről ott *dr. Szabó Tibor*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője adott felvilágosítást.

A delegáció felkereste a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségét, ahol *Debkumar Ganguli*, a szövetség főtitkára és munkatársai hosszasan elbeszélgettek a delegáció tagjaival a közlekedési szakszervezetek és a nemzetközi szövetséget foglalkoztató időszerű kérdésekről.

Szeptember 20-án a delegáció vezetője, Pierre Vincent a szakszervezet központi apparátusának tagjai előtt tartott tájékoztatót *Franciaország belpolitikájáról, melyet, mint mondotta az egyre mélyülő válság jellemez, s amely mind elviselhetetlenebb terheket ró a dolgozókra.* A kapitalizmus már képtelen a korábban alkalmazott eszközökkel a válság felszámolására, mert ebben akadályozza egyrészt a szocializmus ereje, másrészt a fejlődő országok egyre növekvő szerepe a világgazdaságban. Az utóbbi években a *két számjegyű infláció* jellemezte a francia gazdaságot, és egyre aggasztóbb a foglalkoztatottság helyzete. A kapitalista rendszer *strukturális* válságát jól érzékelteti a CGT számítása, mely szerint az idei első félév 7 százalékos inflációjában az olajárak feltűnően magas emelkedése mindössze 0,7 százalékot tett ki.

RÉGI ZENE ÚJ SZÖVEGGEL

— *A francia történelemben soha nem volt ilyen nagy mértékű a munkanélküliség, mint napjainkban* — hangsúlyozta a főtitkárhelyettes. — *Még a hivatalos statisztikák is 1 millió 300 ezerre becsülik a munkanélküliek számát, de a valóságban ez inkább a 2 millióhoz van közelebb, s elsősorban a nőket és a fiatalokat sújtja.*

Az egyre növekvő társadalmi és gazdasági problémák megoldásához a kormány újabb áldozatok meghozatalára ösztökéli a dolgozókat, és „társadalmi egyetértést" sürget, azaz a nadrágszíj-meghúzó politika elfogadását, a bérharcok felfüggesztését. Erre mondják a francia dolgozók, hogy *„megszólaltak az osztályegyüttműködés sztrénhangjai, amelynek már régi hagyományai vannak: a zene ugyanaz, csak a szöveg változott".* A CGT és tagszervezetei még a nyár elején felléptek e koncepció ellen, és előreláthatólag október végén a CFDT-vel közösen *újabb akciókat szervezne.*

A tájékoztató további részében a francia baloldal erőfeszítéseiről szólt a főtitkárhelyettes, az akcióegység megteremtése érdekében. Kifejtette álláspontját az FKP és a CGT kapcsolatáról, valamint a Francia Kommunista Párt és a Szocialista Párt közötti tárgyalások esélyeiről, majd kijelentette:

— *A csúcsmegállapodások* — legyenek azok bármilyen jók is — *önmagukban nem elegendőek. A megállapodások akkor szilárdak, ha megvalósításuk feltételei a munkahelyeken adottak.*

A 32. KONGRESSZUS KÜSZÖBÉN

A továbbiakban az előadó a francia vasutasságot és a vasutasszakszervezetet foglalkoztató legfontosabb kérdésekről beszélt. Elmondotta, hogy az élet minőségének, *a „hogyan és miből éljünk" problémája áll az érdeklődés és az akciók középpontjában. Hasonló súllyal szerepel a napi gondok között a szabad idő és a francia vasút jövőjének a kérdése.* Beszélt a közelmúlt napokban lezajlott vasutas-sztrájkról, amelyet a CFDT-vel közösen szerveztek a munkakörülmények javítása és a munkaidő csökkentése érdekében. A vásárlóerő megtartásáért folyó szakadatlan harchoz párosul a vasút jövőjéért való aggódás. *1982-ben lejár az állam és az SNCF közötti „vállalkozási szerződés", s megvan a reális veszélye annak, hogy az állam magánkézbe engedi át a vasút rentábilisan működő területeit.* Ez a vasutasok létszámának további, jelentős csökkenését eredményezheti. A francia vasutasszakszervezet három területen igyekszik ennek megakadályozására: a dolgozók mozgósításával, az utazóközönség megnyerésével és a kommunista parlamenti képviselők támogatásával. E témakör lezárásaként Pierre Vincent a vasutasszakszervezet közelgő, 32. kongresszusának előkészületeiről, a kongresszuson szereplő témákról szólva megjegyezte:

— *Az előző kongresszusunkon erős fiatalítást hajtottunk végre szakszervezetünk központi vezetőségében. A tagság kíváncsian várja, hogy a megfiatalított vezetés mennyiben tudott helytállni.*

Ezután Pierre Vincent a nemzetközi szakszervezeti mozgalom időszerű kérdéseiről fejtette ki a francia vasutasszakszervezet álláspontját. Hangsúlyozta, hogy *ők hívei a nemzetközi szakszervezeti központok közötti együttműködésnek, de változatlanul az osztályharcos Szakszervezeti Világszövetséggel fennálló kapcsolatokat tartják elsődlegesnek.*

A JÓ TRADÍCIÓK SZELLEMÉBEN

Végezetül a főtitkárhelyettes úgy nyilatkozott, hogy szakszervezetük kedvezően fogadná és egyetértene az *Európai Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Konferenciájának* összehívásával. A nemzetközi vasutasszemináriumok létjogosultságát elismerve rámutatott, hogy a legfőbb nehézséget a mindenkit érdeklő és az együttes cselekvést kívánó témák megválasztása okozza. A bilaterális kapcsolatokról szólva pedig kiemelte, hogy azok két szempontból is hasznosak: *kölcsönös tájékozódásra adnak lehetőséget a másik felet foglalkoztató időszerű kérdésekben, és a további együttműködés erősítése szempontjából elemezve a múlt tapasztalatait, meghatározhatók a további tennivalók.*

A francia—magyar szakszervezeti kapcsolatokat úgy jellemezte, hogy ebben *„alapvetően a jó tradíciók dominálnak".*

Baranyai Zoltán

NÉGYEZERHÉTSZÁZ MILLIÓ FRANK A BERUHÁZÁS ÖSSZEGE

Új, nagy sebességre alkalmas pálya épül Párizs és Lyon között

MEGVALÓSUL A FRANCIA VASUTAK TGV-PROGRAMJA

A francia vasutak (SNCF) stratégiájának nagy aduját, a Dél-Kelet-Franciaországban végzett személyszállítás jövőjét illetően, az év elején játszották ki. Az új nagysebességű vonatok széria előtti két szerelvényét ugyanis január 16-án mutatták be Strassburgban. Ez az úgynevezett *TGV-program* megvalósítása során, az első hivatalos megnyilatkozás volt. A TGV-programba 4700 millió frankot ruháznak be, s ebből 3800 millió frankot fordítanak egy új 420 km-es vonal építésére *Paris—Combs—la-Ville és Lyon* között. A gördülőanyag 834 millió frankba kerül. A terv, figyelembe véve a délkeleti vasúthálózat fő ütőerének telítettségét, amelyen a francia lakosság vasúti utazásának 40 százaléka bonyolódik és amelyen a forgalom gyors ütemben növekszik, gazdasági szempontból ésszerűnek látszik.

Jean Dupuy, az SNCF helyettes vezérigazgatója több alkalommal is hangsúlyozta a döntés fontosságát:

„A nagy sebesség az, amely a kinetikai energia segítségével lehetővé tette, hogy a megengedett maximális lejtő szögét 35 ezrelékig növeljük, aminek jelentős kihatása van az új vonal építési költségeire. Kiszámítottuk, hogy ha ezt a lejtési szöget 35 ezrelékről 15 ezrelékre csökkentenénk, az az alépítményi költségeket 30 százalékkal emelte volna.

Az új vonal, amely profilját tekintve rendkívüli jellegzetességekkel bír, a *Paris—Lyon-i* útvonalat 85 km-rel (tehát 16 százalékkal) rövidíti le. A vonalon egyetlen egy alagút sem lesz, ami a megtakarítás másik forrása. Ezen a vonalon, *amelynek minden pontján 300 km/óra sebességgel lehet közlekedni*, és amelyen igen meredek lejtők és emelkedők vannak, a klasszikus vasúti járművek, még a legutóbbi generációhoz tartozók sem, alkalmasak a megkívánt forgalom lebonyolítására."

Amikor 1969. végén, tehát 10 évvel ezelőtt, az SNCF a Közlekedési Minisztérium elé terjesztette tervét *„Délkelet-Franciaország kiszolgálására nagy sebességgel, gyakori vonatokkal egy új Paris—Lyon-i pályán"*, a vezérigazgatóság és a kutatószolgálat nem vállaltak olyan feladatot, amelyet ne tudtak volna teljesíteni. Két évvel azelőtt, 1967. október 26-án, az *Alsthom társaság* megtette első kereskedelmi ajánlatát nagy sebességű szerelvény építésére, arra a pályázati felhívásra válaszolva, amelyet az SNCF adott ki csuklós, igen gyors, turbinák által hajtott szerelvény építésére.

A gyártó cég javaslata alapján kialakították a *TGV 001 típusát*, amelyre jellemző elsősorban a villamos áttétel és a „BI-turbó"-csoportok beépítése. Ezek egyidejűleg biztosítják a meghajtást és az energiatermelést az agregátok részére.

INTERCITY-EXPRESSZ

Új városközi járatok az NSZK-ban

A Német Szövetségi Vasutak új menetrendje szerint mindennap majd minden órában az Intercity (városközi) expressz egy-egy szerelvénye keresztülszáguld az országon. Ez nemcsak új korszak az Intercity-programban, hanem olyan szolgáltatás — idézve a vasút egy szóvivőjét — *„amilyen soha és sehol sem működött még."*

Az új városközi járatok indulása előtt egy-két héttel az NSZK vasútja megkapta az első E—120-as típusú mozdonyát. Az univerzális villamosmozdony hosszú évek fejlesztési munkájának eredménye; egyaránt alkalmas nagy súlyú tehervonatok és expressz-szerelvények vontatására.

Az E—120-as alkalmazása azt jelenti — állítják ellenzői —, hogy átveszünk egy már születésekor elavult technikát, hiszen küszöbön áll a szupersebes, automata irányítású, óránként 300—400 kilométer sebességű vonatok forgalomba állítása. 1985-re a tervezők szerint elkészül a szuperexpressz nyugatnémet változata, a *Transrapid 05-ös*, vagyis abban az évben, amikor a E—120-at sorozatban kezdenék gyártani.

A vasút illetékesei ugyanakkor nagy hangon dicsérik saját Intercity-forradalmukat. Eközben Európa kisebb országaiban — például Hollandiában és Svájcban — már évek óta létezik ilyen szolgáltatás. Az NSZK-ban lehetetlen volt hasonlót csinálni, állítja a szövetségi vasutak szóvivője.

Most a „lehetetlen" valóság lett, és az eredmény imponáló. *Az Intercity-szerelvények 160 kilométeres, sőt némelyik vonalon 200 kilométeres óránkénti sebességgel közlekednek.*

Hogyan funkcionál ez a „mindenórás program"? Egy személy, aki a holland határ közeli Gochból indul, minden órában kap vonatot — hajnali öttől délután háromig Duisburg vagy Köln felé. Erről a két kulcshelyről az utasnak ismét van összeköttetése megint csak minden órában egy Intercity-vonatra észak felé (Kiel vagy Hamburg irányában), vagy délre (Basel, München felé). Gochi emberünk ha csak késő délután indul el városából, *akkor is még aznap megérkezhet Hannoverbe, Stuttgartba, Würzburgba vagy Frankfurtba.*

A menetrendtáblázatok könnyen memorizálhatók a nagy állomásokon. Például Kölnben az Intercity járatai minden egész óra előtt 7 perccel indulnak dél felé, és minden egész órában északra. Az új rendszer fő csomópontjai: *Hannover, Dortmund, Köln, Mannheim, Frankfurt és Würzburg.*

Bolgár delegáció tanulmányozta a vasútegészségügyi ellátást

Bolgár vendégeink a vasutas-szakszervezetben rendezett fogadáson
(Laczkó Ildikó felvétele)

Szeptember 25-től 30-ig szakszervezetünk vendégeként hazánkban tartózkodott a Bolgár Szállítási Dolgozók Szakszervezetének kéttagú tanulmányi delegációja. A két vendég: *Mihail Szpaszlov* titkár és *dr. Nyikolina Zacsjeva* orvos megismerkedett a mozdonyvezetők élet- és munkakörülményeivel, az utazó személyzet orvosi ellátásával.

A vendégek meglátogatták többek között a vasútegészségügyi igazgatóságot. Ott *dr. Tari Endre* főigazgató adott tájékoztatást a vasútegészségügy helyzetéről. A delegáció tagjai itt-tartozkodásuk során tanulmányozhatták a nagykanizsai üzemfőnökségen az utazók orvosi ellátását, a zalakarosi, a budakeszi és a hévízi MÁV-szanatóriumok munkáját, valamint megismerkedhettek a dunakeszi járműjavító dolgozóinak szociális körülményeivel is.

A delegáció tagjait fogadta *Koszorus Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára is.

Miskolc tört az élre az újítási versenyben

A MÁV Vezérigazgatóság az újítómozgalom továbbfejlesztése céljából *a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben* 1976. január 1-től 1980. december 31-ig tartó *újítási versenyt* hirdetett. A verseny első, második és harmadik helyezettjei félévenként anyagi elismerésben részesülnek. Az első helyezett 30, a második 25, a harmadik 20 ezer forintot kap. Ha a *budapesti* vasútigazgatóság I—III. helyezést ér el, kétszeres jutalom illeti meg.

A versenyt értékelő bizottság csak azoknak a vasútigazgatóságoknak az eredményeit értékeli, amelyeknél az egy dolgozóra vetített pontszám félévi viszonylatban az 1.5 pontot eléri. Egyenlő eredmény esetén a versenydíj megosztására tesz javaslatot.

Az értékelő bizottság a beérkezett jelentésekben közölt adatokat felülvizsgálta, és az alábbi helyezési sorrendet állapította meg: *1. a miskolci vasútigazgatóság, egy dolgozóra jutó 6,82 pontértékkel, 2. a szombathelyi* — egy dolgozóra eső 6,04 pontértékkel, *3. a budapesti vasútigazgatóság*, ahol egy dolgozóra 4,71 pontérték jut.

Szoborkiállítás Tapolcán

Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Házban a közelmúltban nyitotta meg *dr. Szij Rezső* művészettörténész *Kirschmayer Károly* szobrászművész kiállítását. A vasutas-szakszervezet képzőművészeti köre vezetőjének mostani kiállítására másodszor került sor a művelődési házban.

A művész legújabb alkotásait szeptember 27-ig tekinthették meg az érdeklődők.

Bognár Károly

VÍZISPORT

A sikernek ára van

Dr. Kovács Ferenc, a Váci Vasutas kiváló motorcsónakversenyzője, nagyon jó évet zárt 1978-ban és méltán lett sportágában az év sportolója. Fölényesen nyerte a magyar bajnokságot, ezenkívül több nemzetközi versenyen is győzött. A technikai sportágakban, így a motorcsónak sportban is, a sikernek ára van. A nagy sebesség, a feszített versenyek nemcsak a versenyzőt, de a motort és a hajót is nagyon igénybe veszik.

1979 elején, az előző évben nagyon igénybe vett motor javításra szorult. A Brüsszel 1000 éves fennállása alkalmával rendezett verseny előtt, májusban, a motort a gyárba kellett vinni felkészítésre. Szükség volt erre, elsősorban azért, *mert az idén dr. Kovács Ferenc kategóriájában Magyarországon rendezték az Európa-bajnokságot.*

Belgiumban a váci versenyzőnek nehéz körülmények között, de sikerült megnyerni a versenyt. Ezen a nem várt eredményen is lelkesülve a *Magyar Motorcsónak Szövetség* Kovács dr.-t, mint a magyar válogatott első versenyzőjét, az EB első tíz befutója közé várta. Sajnos, a technika ördöge ismét megnehezítette feladatát. Először a válogatott edzőtáborában, Almásfüzítőn megszorult a motor, majd Baján az utolsó futamban a főtengely tört ketté. Nagyon jó eredmény született így is a három futam alapján, hiszen a vasutas versenyző a 24 induló között a tizedik lett és ezzel a magyar versenyzők közül *az utóbbi 10 év legjobb eredményét érte el*, amelyért a Szövetségtől különdíjat kapott. Bár a verseny után mindenki örült, hogy a nyugati gyári versenyzők között is sikerült a helytállás, de ha figyelembe vesszük, hogy az előtte végzettek közül a nyugatnémet versenyzőt éppen Brüsszelben verte meg, ebben az évben pedig Szegeden az ötödik helyezett jugoszláv versenyzőt is legyőzte, akkor ismét szembeötlik a jó felszerelés fontossága.

A következő verseny is Szegeden volt, ahol a motor és hajó is segítette a győzelemben dr. Kovács Ferencet, aki a két versenynapon az egyetlen nemzetközi győzelmet aratta a több géposztályban rajtolt magyar és hét külföldi ország legjobb versenyzői előtt. *A magyar bajnoki futamot is nagy fölénnyel, maximális 1200 ponttal nyerte.*

Belgrádban augusztus 18—19-én kétnapos verseny volt kilenc ország versenyzőinek részvételével. A fő szám az ON hajók világbajnoksága volt. Ezen a sportág legjobb versenyzői, a holland *Van der Velden*, az olasz *Molinári Renato* és az osztrák *Erwin Zimmermann* is rajtolt a húsz főnyi világbajnoki mezőnyben. Kovács dr. kategóriájában a szombati versenynapon 24 másodperccel volt jobb a második befutónál. Vasárnap, a második versenynap már korántsem sikerült ilyen jól. *Egy jugoszláv versenyző mintegy 100 km-es sebességgel oldalról beleszaladt Kovács dr. motorjába.* Bár a magyar versenyző csak kisebb sérülést szenvedett, de a súlyosan sérült és víz alá merült motorral már nem versenyezhetett tovább. Így a szombati pontszám és az 5. hely maradt számára.

A csehszlovákiai jedovnicei versenyen a hajó alja betört és a váci vasutas versenyző, aki addig az első helyen állt, feladta a versenyt.

Sajnos, a technikai sportoknál néha előfordul, hogy a szerencse elpártol a versenyzőtől. Így történt ez az idén dr. Kovács Ferenccel is, akinek a kudarcok azért nem szegték kedvét.

Pintér Lajos

Nemzetközi tanácskozás a MÁV Vezérigazgatóságon

Az európai szocialista országok, valamint Ausztria, Olaszország és az NSZK közlekedési szakértőinek részvételével szeptember 27-én nemzetközi tanácskozás kezdődött a MÁV Vezérigazgatóságon.

A kétnapos konzultációt, amelyen 13 hazai és külföldi előadás alapján cseréltek véleményt a szakemberek, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi államtitkár nyitotta meg. A részvevők egyebek között a közlekedéspolitika nemzetközi feladataival, gazdaságpolitikai, idegenforgalmi és környezeti összefüggéseivel, az egyéni és tömegközlekedés helyes arányainak kialakításával, a közlekedési ágak együttműködésének kérdéseivel foglalkoznak.

Munkavédelmi ügyintézők tanfolyama

A pécsi igazgatóság minden évben továbbképző tanfolyamot rendez a munkavédelmi ügyintézők részére. Az idén a dombóvári vontatási főnökségen került erre sor. Értékelték többek között az igazgatóság első félévi baleseti helyzetét, munkavédelmi tevékenységét, majd *dr. Hámori Károly*, a területi egészségügyi központ igazgató-főorvosa tartott előadást az üzemi higiéniáról.

A programban munkavédelmi jellegű filmvetítés is szerepelt. Az előadásokat követő konzultációkon a tanfolyam résztvevői kicserélték tapasztalataikat, megbeszélték a baleset-megelőzés lehetőségeit.

Ifjúsági napok Ferencvárosban

A IX. kerületi KISZ-bizottság szeptember 27. és 30. között *ferencvárosi ifjúmunkás- és szakmunkástanuló napokat rendezett.* Aktív résztvevői voltak a rendezvénysorozatnak a vasúti csomópont KISZ-fiataljai is. Az egész estét betöltő dunai sétahajózáson 35 fiatal vasutas vett részt. A sportvetélkedőket — kispályás labdarúgás, asztalitenisz — az FVSK létesítményeiben, pályáján rendezték.

Sok érdeklődőt vonzott a járőrverseny is. A vasutasok a második helyet szerezték meg. A különböző politikai rendezvényeken és a brigádvezetők tanácskozásán vitakészségükkel, tapasztalataik átadásával öregbítették a csomópont hírnevét a vasutasok.

Továbbjutott

a Gyenis brigád

A MÁV dombóvári fatelítő főnökségen szeptember 13-án brigádvetélkedőt rendeztek hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére. A vetélkedőt Horváth Sándor, a főnökség helyettes vezetője nyitotta meg.

Tizenegy brigád 55 tagja vett részt ezen a szellemi versenyen. A résztvevőknek szakmai, munkavédelmi, politikai, irodalmi és sport vonatkozású kérdésekre kellett válaszolniuk.

Az első helyezést és a továbbjutás jogát végül is a *Gyenis Antal* szocialista brigád szerezte meg (326 ponttal). Második lett a *Kandó* brigád (322 ponttal), harmadik helyen végzett az *Április 4.* brigád (291 ponttal).

A FIATAL VÁROSHOZ MÉLTÓAN

Fellendült a szakosztályi munka a Celldömölki Vasutas SE-ben

Ez év január elejétől kapott városi rangot Celldömölk. A település és környékének legnagyobb sportköre a *Celldömölki Vasutas Sportegyesület.* Elnökével, *Velekei Jánossal*, arról beszélgetünk, miként alakul, fejlődik a fiatal vasi város sportélete.

— A városi rang elérésének — egyebek mellett — meghatározója volt a sportmozgalom érzékelhető mennyiségi és minőségi javulása is — mondja bevezetőül. — Ennek tudatában már évekkel ezelőtt megkezdődött a tervszerű feljesztés. A helyi párt- és tanácsi szervek, a megyei sporthivatal, de a vasutas-szakszervezet is odafigyelt egyesületünkre. *A támogatások eredményeképpen a közeli mesteri termálfürdőben rendszeres úszóoktatást tartunk. Öt esztendeje minden nyáron közel 300 gyermek tanul meg úszni.* A sportkör autóbusza Celldömölkről és a környező hét községből szállítja oda-vissza a fürdőhöz a gyerekeket. A háromhetes turnusok egész nyáron folyamatosan váltják egymást. A tanfolyamon háromévestől tizennégy évesig találhatók gyerekek. Az úszóoktatás egyidejűleg a napközistábor szerepét is betölti.

Eredményes az atlétikai szakosztály is. A serdülő, ifjúsági és felnőtt versenyzők mellé, a meggondolásra késztető anyagi körülmények közepette is, szerződtettek egy második edzőt.

— *Úgy éreztük, van értelme* — folytatja tovább az elnök. — Már a serdülők között akadnak olyanok, akikre érdemes felfigyelni. Több versenyen is jó eredményt ért el *Szabó Zita, Kocsis Tímea* és *Varga Károly.* Felnőtt atlétáink az elmúlt év értékelése alapján a C kategóriában elsők voltak Vas megyében.

Asztalitenisz férfi versenyzőink három éven keresztül megyei bajnokságot nyertek. Az osztályozókon ütötték el őket a feljebbjutástól.

A természetjáró szakosztálynak a vasutas dolgozók mellett más szakmáktól is vannak tagjai. Összesen százhatvanan vannak. Legjobbjaik a hazai tájakon kívül Jugoszláviában és Csehszlovákiában is túráztak. Most a televízió által meghirdetett *Kék túrára* készülnek. Vállalták azt is, hogy a túra útvonalainak a helyi szakaszán társadalmi munkában karbantartják a terepet.

Közben a legnépszerűbb sportágra, a labdarúgásra terelődik a szó. A megyei első osztályban szereplő csapat az idén a *Szabad Föld Kupa* megnyerésével nagy fegyverténytt hajtott végre. Ez a szakosztály, amelynek 120 igazolt tagja van, évek óta jól dolgozik. Az elmúlt húsz évben 11 olyan labdarúgót indítottak útjára, akik az NB I-ig vitték, s közülük jelenleg is többen futballoznak az élvonalban.

Sz. Jakab István

Példás az együttműködés a vasút és a bauxitbányák között

Még szervezettebbé kell tenni a „magyar ezüst" alapanyagának, a bauxitnak a folyamatos szállítását. Ez volt a mottója annak az értekezletnek, amelyet a budapesti vasútigazgatóság, a Magyar Alumíniumipari Tröszt, az Almásfüzítői Timföldgyár és a Fejér megyei Bauxitbányák vállalatvezetői szeptember 26-án tartottak *Kincsesbányán.*

A szállítmányozók képviselői beszámoltak ez év eddig eltelt hónapjainak fuvarozási eredményeiről. Mint kiderült, a tervet teljesítették. Ez a példás együttműködésnek és annak köszönhető, hogy a bauxitbányák-vállalat a hét végi és a munkaszüneti napokon folyamatosan megszervezte a rakodásokat.

A tanácskozás részvevői — figyelembe véve a mezőgazdasági termények fuvarozásának fontosságát — *megállapodtak abban, hogy a vasút az év végéig terven felül még 20 ezer tonna bauxitot szállít el.*

Kispályás bajnokság

Celldömölkön befejeződött a városi kispályás labdarúgó bajnokság. Több hónapon keresztül tizenhárom üzem, hivatal és munkahely csapata küzdött a pontokért. A CVSE kispályáján lejátszott mérkőzések győztese a MÁV Építési Főnökség csapata lett. A másik vasutascsapat, az ÉHF labdarúgói a hatodik helyen végeztek.

Sakk és asztalitenisz területi döntő Szombathelyen

Területi sakk- és asztalitenisz-döntőt rendeztek szeptember 15-én Szombathelyen a vasutasok Haladás Művelődési Házában. *A szombathelyi területi bizottság versenyén 120-an indultak.* Eredmények. *Sakk, férfi egyéni:* 1. Pálmai Miklós (Szombathely, járműjavító I), 2. Porpáczi László (Szombathely, járműjavító I.), 3. Bali István (MÁV-igazgatóság). *Sakk, csapat:* 1. Szombathely, járműjavító I., 2. MÁV-igazgatóság, 3. Szombathely, járműjavító II. *Asztalitenisz, női egyéni:* 1. Bodorkós Istvánné (Szombathely, járműjavító), 2. Buczogi Mária (Szombathely, járműjavító), 3. Mádi Jenőné (Szombathely, TBÉF). *Asztalitenisz, férfi egyéni:* 1. Belényes Antal (Zalaegerszeg, pft.), 2. Györkös Zoltán (Szombathely, járműjavító), 3. Csánk János (Szombathely, járműjavító). *Asztalitenisz, férfi, csapat:* 1. Járműjavító II., 2. Pápai Pft., 3. Járműjavító I. csapata.

Sz. J. L

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818.
Felelős kiadó: dr Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
79—4213. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **Felfedezés.** A győri Áfészvasutas tánccsoport tagjai a közelmúltban kiránduláson vettek részt. Ravazd község határába érve a szántáson cserepeket, edénydarabokat találtak. A leletet bemutatták a győri Xántus János Múzeumban. A régészek feltételezése szerint a tánccsoport tagjai egy közép-római kori település romjaira bukkantak.

— **Vetélkedő.** A szocialista brigádok II. országos vetélkedőjének elődöntőjében részt vettek a nagykanizsai üzemfőnökség szocialista brigádjai is. A versengő 37 brigád csapatai közül a győzelmet Nagykanizsa állomás Ságvári Endre brigádja szerezte meg. Második a Marx Károly, harmadik pedig a Hámán Kató brigád lett. Az első három helyezett csapat pénzjutalomban részesült, és egyben részesei lehetnek a pécsi igazgatósági döntőnek.

— **Operettest.** Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában szeptember 25-én operettestet rendeztek. A több mint egyórás műsorban közreműködött Fehérvári Horváth Márta és Palócz László operaénekes, valamint Reményi József zongoraművész.

— **Nyugdíjasok helytállása.** Szeptember 14-én a szolnoki cukorgyár is megkezdte a termelést. A körülbelül 55 ezer vagon répa feldolgozását a munkaerőhiány miatt csak idénymunkások segítségével lehet időben befejezni. Több mint száz vasutas nyugdíjas is munkát vállalt az idényben. Az előző évekhez hasonlóan helytállásukra az idén is számítanak.

— **Véradás.** A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség Vöröskeresztes szervezete szeptember 11-én és 12-én térítésmentes véradónapokat szervezett, amelyen 284-en vettek részt, és összesen 77 liter vért adtak.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A záhonyi gépesített rakodási főnökség szakszervezeti bizottsága harminc nyugdíjba vonult dolgozójuk tiszteletére ünnepséget rendezett. Miklós János, a főnökség vezetője köszöntötte a nyugdíjasokat, majd pénzjutalmat adott át részükre.

— **Küldöttértekezlet.** A pécsi területi bizottság szeptember 12-én bizalmi küldöttértekezletet tartott, amelyen megvitatták a bizalmiak jog- és hatáskörének érvényesítését, gyakorlati tapasztalatait. Halmay Árpád, a területi bizottság titkára tartott vitaindító előadást.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház színháztermében a közelmúltban előadást tartott dr. Halász István, a városi tanács titkára Tapolca fejlesztéséről, a lakás-, óvoda-, iskola- és kórházépítés terveiről. A város fejlődését a tapolcai vasutasok eddig is sok társadalmi munkával segítették.

— **Elektronikus mérleg.** A szombathelyi járműjavítóban elektronikus mozdonymérleget készítettek. A jövőben ennek segítségével végzik majd a járművek tengelynyomásának beszabályozását. A művelet célja az, hogy a mozdonyok mindkét oldalára azonos terhelés jusson.

HALÁLOZÁS

Hetvenkilenc éves korában elhunyt Szekér Rudolf, MÁV nyugdíjas, a Szocialista Hazáért Érdemrend tulajdonosa. 1937 óta vett részt a munkásmozgalomban.

Hamvasztás utáni búcsúztatása szeptember 29-én volt a Rákoskeresztúri új köztemető ravatalozójában.

Ünnepi nagygyűlés

A ferencvárosi csomópont MHSZ-szervezete és MSZBT tagcsoportja szeptember 27-én ünnepséget rendezett a fegyveres erők napja alkalmából. Az ünnepi nagygyűlés mintegy 120 résztvevőjét *Kocsi Gáspár* MHSZ-titkár üdvözölte, majd *Krecska János*, a csomópont pártbizottságának szervező titkára mondott ünnepi beszédet. Utána kitüntetések, jutalmak átadására került sor. Egy évtizedes kiemelkedő munkásságáért *Hajnal Lajos* MHSZ-klubtitkárt Honvédelmi Érdeméremmel tüntették ki.

Lakáscsere

Elcserélném kétszobás étkezős, rákospalotai kertészetre nézős, II emeleti MÁV bérlakást kettő idősebbre. Érdeklődni lehet telefonon: 10—18 Nagy Márta.

Elcserélném Dunakeszi-gyártelepen levő kétszoba összkomfortos, gázfűtésű, I. emeleti lakásomat Pest belterületén egyszoba, hálófülkés összkomfortosra. Minden megoldás érdekel. Cím: Lipniczki Andrásné, 2120 Dunakeszi, Béke út 2.

Elcserélném Budapest, XIV. kerületi egyszoba, komfortos MÁV lakásomat kizárólag debrecenire, vasutas dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Debrecen állomáson, Hoór Ernő vonatvezetőnél, a vezényletben. Budapesten, 01—40—49 telefonon, Dobrosiné.

A BUDAPESTI VASUTAS SC.

könnyű munkára

FELVÉTELRE KERES

vizsgázott kazánfűtőket, pályamunkásokat, takarítónőket és öltözőőröket.

Nyugdíjas dolgozókat is alkalmazunk.

Jelentkezés személyesen: Bp. XIV., Szőnyi u. 2. vagy telefonon a 636—872, 81—37-es számokon.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. OKTÓBER 20.

A közlekedési ágazatok között növelni kell a vasút szerepét

Aktívaértekezlet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium az 1980. évi tervezőmunka feladatainak, a gazdálkodás fokozódó követelményeinek, s a követelmények érvényesítésének megtárgyalására október 9-én aktívaülésre hívta össze a tárca szakágazati, tröszti, önálló vállalati vezetőit, valamint az érdekelt társadalmi és funkcionális szervek képviselőit. Részt vett az aktívaülésen *Huszár István*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, az Országos Tervhivatal elnöke, valamint *Kovács Antal*, a Központi Bizottság ipari és közlekedési osztályának vezetője. Az ülés elnöki tisztét *Urbán Lajos* államtitkár töltötte be, előadója pedig *Klézl Róbert* miniszterhelyettes volt.

A miniszterhelyettes bevezető szavaiban nyomatékosan rámutatott: előadása ezúttal sokkal több problémát és súlyosabb gondot vet fel, mint a korábbi évek hasonló beszámolói. A kritikus és önkritikus hangvétel oka az: *a minisztérium látja a közös munka hiányosságait és keresi a megoldási lehetőségeket, hogy minél jobban meg tudjon felelni az új gazdaságpolitikai követelményeknek.*

A kormány nemrég áttekintette az idei tervteljesítés várható eredményeit, tapasztalatait. Ismert, hogy az idei népgazdasági terv legfontosabb célkitűzése a gazdaság egyensúlyának javítása. A kormány megállapította, hogy most, közvetlenül az év befejezése előtt a fejlődés egyes fontos gazdasági folyamatoknál kétségtelen, de az évi terv egyensúlyi céljainak megvalósulása és a további előrehaladás megalapozása céljából nem kielégítő. *Ezért a termelésben és a gazdálkodásban az eddiginél még következetesebben kell törekedni a minőség gyorsabb javulására, a hatékonyság javítására, a termékszerkezet korszerűsítésére.* Ez természetesen vonatkozik a közlekedési ágazatra is.

Nagy nyomatékkal elemezte ezután a beszámoló a különböző közlekedési ágaknak, köztük a vasútnak, mint legfontosabb szállítónak ez évi fejlődését és elmaradásait.

— *A vasúti áruszállítás teljesítményei megközelítik a tervezett szintet* — állapította meg —, *de nagy gond, hogy továbbra sem sikerült visszaterelni a közútról a vasútra azokat az áruszállításokat, amelyeket energiafelhasználási és egyéb szempontokból is indokolt lenne visszairányítani. A vasút esetenként így sem tudott minden szállítási igényt idejében kielégíteni.* A személyszállításban a tömegközlekedés teljesítményei az előző évhez képest körülbelül 2 százalékkal emelkednek és a tervezettől 1 százalékkal maradnak el. A vasút utasforgalmát továbbra is az előirányzatnál nagyobb mérséklődés jellemzi, míg az autóbusz-közlekedés a tervezettnél körülbelül 3 százalékkal gyorsabban emelkedik ebben az évben. Ez energetikai szempontból és az élőmunkaigényre való tekintettel kedvezőtlen.

— Az év végéhez közeledve már megközelítő pontos-

(Folytatás a 3. oldalon.)

SZEGEDI IGAZGATÓSÁG:

Irány- és fordavonatokkal továbbítják a cukorrépát

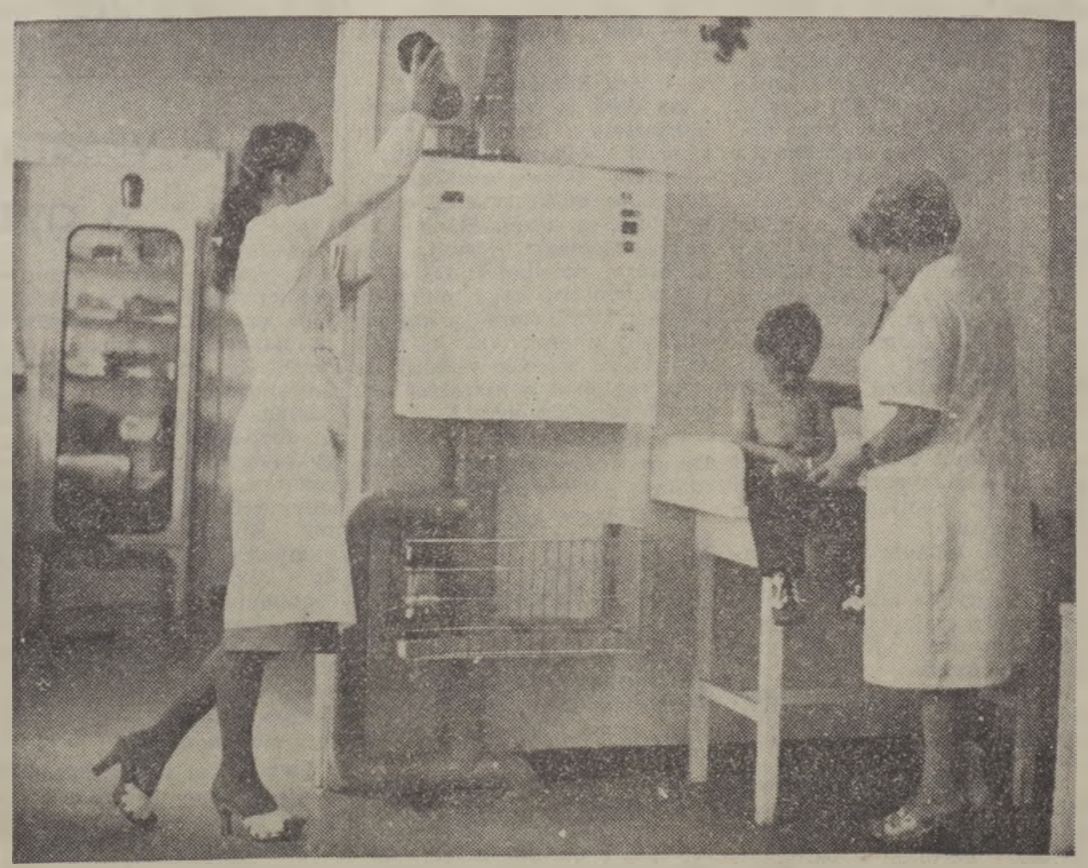
A szegedi vasútigazgatóság dolgozóinak az év utolsó három hónapjában közel 3 millió tonna árut kell elfuvarozniok. Legnagyobb munkát a mezőgazdasági termények elszállítása jelenti. Csupán cukorrépából 680 ezer tonnát kell a gyárakba továbbítani. A zavartalan répaszállítás érdekében az igazgatóság és az érintett cukorgyárak vezetői még jóval a szezon kezdete előtt *gondosan egyeztették az idei feladatokat, s pontosan meghatározták a teendőket.* Döntöttek arról is, hogy honnan, milyen vonattal továbbítják a répát. A tervek szerint az idei szezon rövidebb lesz a korábbiaknál. A feldolgozás szeptember 20-a körül kezdődött és várhatóan január elején fejeződik be.

Az igazgatóság területén elszállításra váró répát 18 vasútállomáson rakják be. A Mezőhegyesi Cukorgyár például négy állomáson rakja be a 145 ezer tonna körüli répáját. *Székkutasról* 37, *Orosházáról* és *Földeákról* 50—50, *Makóról* 25 ezer tonna répa egy részét vasúton tervezik Mezőhegyesre küldeni. A központosított répaátvétel és -rakodás meggyorsítja a szállítást is. Az igazgatóságon úgy döntöttek, hogy a feldolgozásra küldendő répa közel 80 százalékát irány- és fordavonatokkal továbbítják. A gyárakba való fuvarozás mellett egyúttal gondoskodni kell az onnan kikerülő cukor, valamint a takarmányozáshoz szükséges répaszelet elszállításáról is. Az előzetes felmérések alapján az igazgatóság területén levő két cukorgyárból, *Mezőhegyesről* 18 ezer tonna cukor és 24 ezer tonna répaszelet, *Sarkadról* pedig 22 ezer tonna cukor és közel 20 ezer tonna répaszelet kerül feladásra.

A Dél-Alföldön már javában járnak az „édes" vonatok. A mezőhegyesi gyárba naponta két fordavonattal, míg Sarkadra, főként Békés megyéből 3 irányvonattal küldik a feldolgozásra váró répát. *Emellett Szolnokra, Hatvanba, sőt a dunántúli gyárakba is rendszeresen indítanak répavonatokat.* Ezeket a gyárak feldolgozási kapacitásához igazítják, ami bizony naponta operatív intézkedések egész sorát teszi szükségessé. Szeptember 20-a óta Állampuszta és Solt állomásokról az ercsi, Baja térségéből a petőházi és újabban Tiszaföldvárról a sárvári gyárakba küldenek egy-egy répavonatot.

Az igazgatóság területén a szezon kezdetétől szeptember végéig már több mint 100 ezer tonna répát fuvaroztak a gyárakba.

G. J.



A budapesti MÁV-Kórház rendelőintézetében augusztus óta üzemel a csőposta. A gyermekrendelőben dr. Gusztos Erzsébet megvizsgálta a kis beteget. A kartonra vezetett diagnózist a nővér a csőposta segítségével egy másik osztályra küldheti

(Laczkó Ildikó felvétele)

TÁJÉKOZTATÓ A SZOT SZÉKHÁZÁBAN

Igazodjon mindenütt a helyi feladatokhoz a kongresszusi és felszabadulási verseny

1980. december 31-ig tartó országos mozgalom • Közéletiség • Hazánk gyarapítását szolgálja • Értékelés negyedévenként

Október 10-én, a Szakszervezetek Országos Tanácsának székházában *Juhász Ottó*, a SZOT-titkára tájékoztatta a sajtó képviselőit *a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny eddigi tapasztalatairól és a további tennivalókról.*

Elmondotta többek között, hogy a XII. kongresszus és a hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny rövid idő alatt *országos méretűvé vált*, amely újabb tanúbizonysága a párt politikájával való egyetértésnek, a szocialista haza gyarapítását szolgáló tettrekészségnek. A felajánlások teljesítése számottevően hozzájárul a tervek valóra váltásához; erősíti a munkához való szocialista viszonyt, és nélkülözhetetlen forrása annak, hogy *a gazdasági fejlődés nehezebb feltételei között is sikerrel haladjunk előre.*

A szocialista brigádok, a vállalati kollektívák kezdeményezései összhangban vannak gazdaságpolitikai céljainkkal, a népgazdasági terv követelményeivel. A felajánlások középpontjában a gazdaságos termelés és értékesítés, a jövedelmezőség, a munka termelékenységének a növelése, a termékek korszerűségének és minőségének javítása áll.

A dolgozók a korábbinál kritikusabban teszik szóvá az anyag- és alkatrészellátás gondjait, az állásidőket, a munkaszervezés hibáit, egyben maguk is segítenek megszüntetni a gátló körülményeket. Sok még a kihasználatlan lehetőség abban, hogy a dolgozók más-más rétegei is bekapcsolódjanak a versenybe. Helyes, ha a brigádok, a kollektívák vállalásai mellett *megfelelő teret szentelnek az egyéni kezdeményezések kibontakozásának is.*

Fontos teendőként említette Juhász Ottó, hogy *legyen rugalmas a munkaverseny, s kövesse a vállalati gazdálkodásban végbement változásokat.*

A munkaverseny 1980. december végéig tart. A mostani felajánlások több vonatkozásban átfogják ezt az időszakot, de nem mindenben. Ezért szükséges, hogy év végén, illetve a jövő esztendő elején *mindenütt az üzem, a vállalat helyzetéhez igazítsák a munkaverseny célkitűzéseit.* Hasznos, ha a brigádok legalább negyedévenként felülvizsgálják vállalásaik időszerűségét és értékelik a megvalósítást.

A SZOT titkára befejezésül elmondotta, hogy az üzemi demokrácia fejlődése nyomán lényegesen megnőtt a dolgozók érdeklődése, közéleti felelőssége a kollektíva ügyei iránt. *A munkaversenynek* — a gazdasági eredményeken kívül — *továbbra is fontos vonása az embert formáló, a szakképzettséget és az általános műveltséget elmélyítő hatása.* A dolgozók tulajdonosi felelősségtudata eredményesen járulhat hozzá a belső tartalékokat kiaknázó újabb kezdeményezésekhez.

Nyugdíjasok a répakampányban

Selyp állomásra naponta 100—120 vagon cukorrépa érkezik. A szezonra való jó felkészülést bizonyítja, hogy a kocsitartózkodási tervet az elmúlt hónapban is sikerült túlteljesíteni. *Az állomáson, az idén 56 nyugdíjas segíti a munkát a répaszállítás idején.* Nekik is részük van abban, hogy sikerült csökkenteni a kocsitartózkodási időt és jobb a kocsik kihasználása is.

A VASÚT SZEPTEMBERI SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYE:

25 millió 201 ezer utas és 11 millió 542 ezer tonna áru

A vasút szeptemberben *25 millió 201 ezer utast szállított.* Ezzel a bázishoz viszonyítva 96,2, a tervhez képest 101,6 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer mind a bázishoz, mind az előirányzathoz viszonyítva 97,6 százalékos volt.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedése hálózati szinten csak kismértékben javult. *Az egy késett vonatra eső fajlagos késési idő 35,4 perc volt*, amely a bázisidőszakhoz képest további, közel kétperces romlást jelent. Növekedett a nemzetközi expressz-vonatok fajlagos késési ideje is.

A vasút szeptemberi áruszállítási teljesítménye: *11 millió 542 ezer tonna.* Ez a bázishoz viszonyítva 97,4, a tervet alapul véve 97,3 százalék. Az árutonna-kilométer teljesítmény is közel azonos. Így a tervteljesítés értéke 97,8 százalék.

A belföldi fuvarozások a bázishoz viszonyítva azonosan alakultak, *míg az export-szállítás 2,4, az importforgalom 8,7, a tranzitküldemények mennyisége pedig 12 százalékkal volt kevesebb, mint az elmúlt év azonos időszakában.* A tervhez viszonyítva az összes áruszállításon belül a belföldi és az exportforgalom 0,2, illetve 3,9 százalékkal emelkedett, míg az import- és tranzitszállítások mennyisége 7,3, illetve 13 százalékkal csökkent.

A kiemelt termékek közül szénből 2,3, kőből 28,8, kavicsból 18,7, mészből 24,2, cementgyártmányokból 11,2, tűzifából 41,5 százalékkal többet, míg téglából és cserépből 20,6, cementből 3,1, műtrágyából 4,4, cukorrépából 37,7 százalékkal kevesebbet szállítottunk, mint az elmúlt év azonos időszakában.

Az áruszállítás minősége a legfontosabb mutatókat alapulvéve javult. *A vonatfelosztások 5,2 százalékkal, a gépácsorgások 23,5, a géprevárási esetek száma 19,5 százalékkal csökkent a bázishoz viszonyítva.* A késetten közlekedett tehervonatok részaránya közel a bázisszintnek megfelelően alakult.

A teherkocsik átlagos terhelése 6,5 százalékkal javult, míg a teherkocsik átlagos fordulóideje a bázisidőszakhoz viszonyítva továbbra is kedvezőtlen, mivel *a 3,76 napi érték 5,3 százalékos romlást jelent.*

A tehervonati mozdonyok kihasználása a gőz- és kisteljesítményű dízelmozdonyoknál javulást mutat, a villamos és a nagyobb teljesítményű dízelmozdonyoknál a fajlagos teljesítmény nem érte el a bázisidőszak szintjét.

Az év eddig eltelt időszakában a vasút *219 millió 345 ezer utast szállított*, amely a bázishoz 95,7 a tervhez 98 százalékos teljesítésnek felel meg. Közel azonos az utaskilométerben mért teljesítés is. A vonatok menetrend szerinti közlekedése sem alakult kedvezően, sőt a fajlagos késési idő a bázisidőszak 30,1 percéről 34,9 percre emelkedett.

A vasút szeptemberrel bezárólag *98 millió 818 ezer tonna árut szállított*, s ezzel a bázisidőszak szintjét 99,2 százalékra, a tervet pedig 98,3 százalékra teljesítette. Valamivel kedvezőbb az árutonnakilométerben mért teljesítmény alakulása.

A tervhez képest a belföldi és import-forgalomban 2,2 illetve 5,0 százalékos a lemaradás, míg az export és tranzit relációban 2,7, valamint 2,6 százalékos a túlteljesítés mértéke.

Az év hátralévő három hónapjában, a vállalati tervet alapulvéve, *mintegy 36 millió tonna elszállítása vár a vasútra*, amely csak körültekintő forgalomszervezéssel, kapacitásaink lehető legjobb kihasználásával, fegyelmezett munkavégzéssel teljesíthető.

Határforgalmi verseny

Már több éves hagyományai vannak a *Murakeresztúr* és a *Kotoriba* határállomások közötti munkaversenynek.

Az elmúlt fél év eredményeit szeptember 15-én, *Murakeresztúr állomáson értékelték.* Az ünnepségen megjelentek a varasdi, a csáktornyai vasúti szekciók főnökei, társadalmi vezetői, továbbá a pécsi igazgatóság képviselői és Murakeresztúr állomás gazdasági, társadalmi vezetői.

Az idei első félévi verseny győztese ismét Murakeresztúr állomás lett. A legeredményesebb munkát végzett dolgozók pénzjutalmat kaptak.

Ki minek mestere?

Szombathelyen szeptember 27-én, az igazgatóság székházában rendezték a *Ki minek mestere* vetélkedő területi középdöntőjét, amelyen hat csomóponton, illetve üzemfőnökségen tartott elődöntők győztesei vettek részt. A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat dolgozói három kategóriában versenyeztek.

Az I., a II., és a III. kategória győztesei: *Orlai Sándor* váltókezelő (tapolcai üzemfőnökség); *Fábián Zoltán* tartalékos (Szombathely állomás); *Kovács József* forgalmi szolgálattevő (Szombathely állomás).

Újítási negyedév Záhonyban

A záhonyi átrakókörzetben *szeptember 1. és november 30-a között újítási negyedévet tartanak.* Kiemelten díjazzák majd azokat az újítási javaslatokat, amelyek energia- vagy létszámmegtakarítást eredményezhetnek. A győztes szolgálati hely 15 ezer forint jutalmat kap.

Sokat várnak a szervezők azoktól az ötletnapoktól is, amelyeken a szocialista brigádtagok tehetnek javaslatot az átrakás, a szállítás könnyítésére, a gazdaságosabb munkára.

SZENTESI HELYZETKÉP

Középpontban az ember

A dolgozók élet- és munkakörülményeit vizsgálta a szentesi építési főnökség szakszervezeti bizottsága

A szentesi építési főnökség szakszervezeti bizottsága mélyreható elemzés után megtárgyalta a dolgozók élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos időszerű kérdéseket. Az emberekről való gondoskodást a főnökség vezetése egyik legfontosabb feladatának tekinti. A munkaerő megtartása érdekében — különösen a pályán dolgozók szállításában, étkeztetésük feltételeinek biztosításában, az időjárás elleni védelemben, valamint a kulturált elszállásolás terén — jelentős eredményeket értek el.

Laktanyák és lakókocsik

Az építési főnökségnek négy sajátkezelésű munkásszállása van. Közülük csak a *szegedi* végleges, a *városföldi*, a *kiskunhalasi* és a *békéscsabai* laktanya ideiglenes. Összesen 201 vasutas számára nyújtanak átmeneti otthont. A békéscsabai és a kiskunhalasi laktanya 1960-ban épült. A békéscsabait az idén korszerűsítették: *kétágyas szobákat alakítottak ki, s a kapcsolódó helyiségek is megfelelnek az igényeknek.*

A szállások felszereltsége, rendje kielégítő. Az ágyakat folyamatosan laticelbetétekkel látják el *(Szegeden a vaságyakat heverőre cserélték ki)*. A SZOT-tól kapott külön keretből színes tévét, filmvetítőt és könyvtárat vásároltak. *Lehangoló képet mutatnak viszont a vasúti lakókocsik.* Többségük régi favázas, s teljesen elhasználódott. Felújításuk nem gazdaságos, emellett átállításuk a munkahelyekre rendkívül kockázatos.

A vasúti lakókocsikban mostoha körülmények között lakik 40 gépkezelő, a nyíregyházi építésvezetőség 42 polgári dolgozója, 30 hidász és hegesztő. A közúti gépekhez kétszemélyes univerzális lakókocsik tartoznak. Állapotuk jó, gyors helyzetváltoztatásuk miatt célszerűen alkalmazhatók.

A dolgozók étkeztetéséről a MÁV üzemi konyhái, a vendéglátó egységek és a honvédség gondoskodnak. A polgári dolgozók 53 százaléka veszi igénybe az üzemi étkeztetést, így átlagosan 475-en ebédelnek. *A nyílt vonalon dolgozóknak 85 százalékát látják el főtt étellel, ám a nyílt vonalon — és az építési szakaszokon — az egészségügyi feltételek minimálisak.* Kulturált étkezésről csak az üzemi konyhákon, és a melegítő konyhával ellátott, ebédlővel rendelkező telephelyeken beszélhetünk. *A 10—25 literes kannákban télen bizony kihűl az étel.* Több kettősfalú edény kellene a szállításhoz.

Naponta 100 embert szállítanak a lakóhelytől a munkahelyre, a telephelyről a munkahelyre 133 dolgozót. Ezért saját erőből sokat tett az építési főnökség. A munkásszállítás évente több millió forintba kerül, és jövőre már teljes egészében a gazdasági eredményt csökkenti.

Nőpolitika a gyakorlatban

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége 1970. júliusi nőpolitikai határozatának szentesi végrehajtását is értékelte az szb. Az építési főnökségen csupán 134 nő dolgozik, a létszám 12,9 százaléka. *A nők bére megegyezik az azonos munkakörben dolgozó férfiakéval, érvényesül az egyenlő munkáért egyenlő bért elve.* Sőt: anyagi helyzetük javítása érdekében az utóbbi két évben kiemelt bérfejlesztésben részesültek.

A nőknél szorgalmazzuk a szakképzést, mert a munka minőségét a képesítés nagy mértékben befolyásolja. Huszonöten még mindig nem végezték el az általános iskola nyolc osztályát. Az idén kilencen tettek le sikeresen szakvizsgát, tizennégyen pedig tovább folytatják tanulmányaikat.

Gondot okoz, hogy az adminisztratív dolgozók 25 százalékának elavult, alapfokú szakképzettsége van. A továbbképzésük megoldatlan, de általában nem is szándékoznak tanulni. A 20—25 évvel ezelőtt megszerzett alapfokú képesítés a mai követelményekhez képest kevés. *Ezért az szb feladatául tűzte ki, hogy szorgalmazza a nők szakmai ismeretének felújítását,* s a politikai oktatásban résztvevők számának növelését. Szakszervezeti tanfolyamra a nőknek mindössze 6.5 százaléka jelentkezett, s 11 százalékuk tanul a tisztségviselők továbbképzésén. Jó, hogy 41 nő tölt be társadalmi tisztséget. A szocialista brigádokban 33 nő dolgozik.

Lakásfejlesztési alap — önerőből

Az építési főnökségen elhatározták, hogy lakásfejlesztési alapot hoznak létre, a társadalmi munkából. A főnökség szabályzat-tervezetét a szocialista brigádvezetők tanácskozása elé terjesztették, ahol a felhasználás módjáról nem egyeztek a nézetek. A tanácskozás állásfoglalása alapján került a tervezet az szb elé, amely úgy határozott, hogy a tervezetet a dolgozók szélesebb körében is meg kell vitatni, majd ismét elő kell terjeszteni. A dolgozók véleményét figyelembe véve, a módosítások után, az szb augusztusi ülésén fogadták el a saját rendelkezésű lakásépítési alap szabályzatát.

A szabályzat kimondja, hogy az alapból *az építkezők kamatmentes kölcsönt kaphatnak 5 ezertől 40 ezer forintig.* Kötelezettséget kell azonban vállalniok, hogy meghatározott ideig a főnökségnél dolgoznak. Aki a szerződésben vállalt kötelezettségeket nem tartja be, attól a kölcsön egy összegben visszavonható és 5 százalékos kamatot kell fizetnie.

Fogas Pál

Műszaki könyvnapok

A budapesti igazgatóságon október 8-án kiállítással egybekötött műszaki könyvnapokat rendeztek, amelyet *Nagyrónai László* igazgatóhelyettes nyitott meg.

A három napig nyitva tartó kiállítással egyidőben az érdeklődők előadásokat hallhattak az utóbbi években megjelent műszaki könyvekről és a vasút technikai fejlődéséről. (Képünkön: a látogatók érdeklődéssel tanulmányozzák a megjelent könyveket)

Tárlat a klubkönyvtárban

Nowotarski István szobrászművész és *Györffy László* festőművész alkotásaiból kiállítás nyílt Pécsett a vasutas klubkönyvtár nagytermében. Mindkét művészt erős szálak fűzik a városhoz, illetve a vasúthoz, sőt egymáshoz is, mivel évek óta barátok. Így egymáshoz, a városhoz való kötődésük is apropót adott a kiállítás rendezésére.

A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Bizottsága és a vasutas klubkönyvtár az elmúlt években számos hasonló kiállítást rendezett már. Ebben az évben azonban Nowotarski és Györffy alkotásainak bemutatója a legjelentősebb. Ezt hangsúlyozta megnyitójában *Halmay Árpád*, a területi bizottság titkára is, majd ismertette a két művész pályafutását.

Györffy László, aki 1923-ban Dombóváron született, 20 éves korától a vasútnál dolgozott. Volt pályamunkás, kocsirendező, vonatkísérő. A nehéz vasúti szolgálat mellett nagy szorgalommal képezte magát. Először Sarkantyú Simon és Vati József Munkácsy-díjas festőművészek mellett dolgozott, később Dési Huber István irányította művészetét. A vasutas képzőművészek esti szabadiskoláját is látogatta, ahol *Szőnyi István* kétszeres *Kossuth-díjas* művész volt a mestere.

Nowotarski István, aki Pécsett született, középiskolai tanulmányai után eleinte iparművészeti tevékenységet folytatott. Szobrászművészete *Kisfaludy Stróbl Zsigmond, kétszeres Kossuth-díjas kiváló művész* irányításával fejlődött. Sokoldalúságát bizonyítja, hogy nemcsak szobrokat mintáz, hanem maketteket készít, több verset is írt, sőt, számos műszaki, illetve vegyészeti újítás fűződik nevéhez. A kiállítást sokan megtekintették.

Népművészeti kiállítás

a ferencvárosi művelődési házban

Alig néhány éve annak, hogy a ferencvárosi vasutasok művelődési háza rendezvénysorozatot kezdeményezett népművészetünk megismertetésére. Ennek keretében legutóbb pályázat alapján a ferencvárosi vasutasok hímzéseiből, népművészeti tárgyaiból rendeztek nagy érdeklődéssel kísért kiállítást.

A pályázatra küldött 78 népművészeti tárgyat, kézimunkát *Borbély Jolán* néprajzos vezetésével szakzsüri bírálta el. Mintegy 44 alkotást tartottak arra érdemesnek, hogy tárlaton is bemutassák az érdeklődőknek.

A kiállítás és a pályázat nagydíját *Balogh Lászlóné*, a ferencvárosi állomásfőnökség dolgozója nyerte. Ízléses beregi keresztszemes motívumai, Rákóczi mintás terítője népművész tehetséget sejtetnek.

Az első helyezett *Győrki László* motorszerelő, a vontatási főnökség dolgozója népi játékával, figuráival tűnt ki. *Tóth III. László* kalocsai hímzett garnitúrájával megérdemelten nyerte a második díjat. A harmadik helyezettek — megosztva — *Bagyinszky Istvánné* és *Póta Józsefné*, a központi szertár dolgozói lettek. Hímzett garnitúráikban, horgolt díszterítőikben sok érdeklődő gyönyörködött. Ügyes kezekről árulkodtak *Szabó János* és *Mihály* karikásai, *Antóni Béláné* és *Rozmár Györgyi* hímzései, valamint a kiállított fafaragások.

Orosz

Írni, olvasni tanulnak

Vasutasok általános iskolája Miskolcon

A *miskolci vasútigazgatóság* munkahelyein dolgozó analfabéták száma a négy évvel ezelőtti 192-ről 70-re csökkent. Elég nagy azonban az újratermelődés, hiszen az újrafelvételesek között is akad még olyan, aki nem tud írni, olvasni.

Népszerűek a vasutasok számára rendezett továbbképzőkurzusok. Ennek keretében 4 hónap alatt elvégezhető az első két osztály. Ugyancsak négy hónap alatt bizonyítványt szerezhetnek a harmadik és a negyedik, majd újabb tanfolyamon az ötödik és a hatodik osztály elvégzéséről. Négy hónap a tanulmányi idő a hetedik osztályosok számára és újabb négy hónap alatt a nyolcadik is elvégezhető. *Tehát még az analfabéták is eljuthatnak — 20 hónapos tanulás után — a nyolcadik osztály záróvizsgájáig.*

A vasutasok számára szervezett általános iskolai tanfolyamokra *az idén 164-en jelentkeztek.* A tanszereket az igazgatóság szerzi be, és az oktatótermekben, valamint a Vörösmarty Művelődési Házban folyik az általános iskolai oktatás. Ott a *Kun Béla* általános iskola tanárai vezetik a foglalkozásokat.

A továbbtanulók munkaidőkedvezményt kapnak. A szolgálati főnökségek gondoskodnak arról, hogy a dolgozók munkabeosztása lehetővé tegye a továbbtanulást. Az igazgatóság oktatási csoportja rendszeresen beszámoltatja a főnököket arról, hogy miképpen segítik a tanulásban a dolgozóikat. Akik befejezik a nyolcadikat, 300—500 forintos jutalomban részesülnek.

Varga István, a Vörösmarty Művelődési Ház igazgatója arról számolt be, hogy intézményük programját úgy állították össze, hogy közvetett segítséget adjon a továbbtanulóknak. A tananyaghoz kapcsolódó irodalmi műsorokat rendeznek, amelyek közreműködői a művelődési ház irodalmi színpadának tagjai. *Írók olvasó találkozókat szervezenek, szemléltető filmeket vetítenek,* tanulmányi kirándulásokat szerveznek az általános iskolai tanulmányaikat végző vasutasok számára.

Kőhidi László

HORDERIDEÓ

A kedves olvasó ne keresse a címszó értelmét, mert az tulajdonképpen egy blabla nevet takar. Viselője becsületes nevén *Borbíró János*, aki a századfordulón egy Zala megyei kis falucskában született, s még a bajusza is alig pelyhedzett, amikor világot látni indult, majd önkéntes katonaként — az első világháborúban — az Isonzó partján harcolt, s ahol olasz fogságba esett.

A hadifogságból hamar kereket oldott, de nem sietett haza, mert tudta, hogy itthon nyomorúság várja, s inkább bebarangolta a csizma alakú országot. Nagyrészt a városok vasúti pályaudvarai körül tanyázott, s alkalmi kis munkákból tartotta fenn magát. Magyarán: *hordároskodott.* Na, nem úgy, mint olasz kollégái, akik egyenruhában, számozott piros csákóval a fejükön rohangáltak az utasok között. Az élet nagy asztaláról neki csak morzsák jutottak, de ő ennek is örült. Felcsipegette a morzsákat, sőt még arra is volt bátorsága, hogy asszonyt szerezzen magának. Akkor írt is haza a szüleinek, s kérte áldásukat a frigyre, mert *Donna Rosalino* — leendő hitvese —, úgy akarta.

A szülők, akik már régen elsiratták, nem örültek különösebben a házasságnak, de biztatták, hogy csak jöjjön haza, majd lesz valahogy.

Dehogy megyen ő haza, „valahogyra" — gondolta Borbíró, ám a levél részleteiről bölcsen hallgatott, s Rosalinónak azt olvasta, hogy a szülei megáldották őket.

Boldogságukhoz az asszony szüleinek áldása sem hiányzott, akik összes pereputtyukkal együtt akkora lagzit csaptak, hogy Borbíró kis megtakarított pénze mind ráment.

De ez még semmi. A baj ott kezdődött, hogy Rosalino bátyjai — akik délről költöztek szüleikkel együtt Rómába — igen rámenős fickók voltak, vagyis amit a szemük meglátott, a kezük nemigen hagyta ott. Borbírót így gyakorta a rendőrség ráncigálta ki a külteleki nyomortanya vackaiból. Ilyenkor napokig faggatták, nemegyszer ütötték, mert olaszul keveset tudott, s a rendőrök azt hitték, csak tetteti magát.

Borbíró végül is torkig lett a csavargó rokonsággal, s egy szép nyári éjszakán egyszerűen búcsút mondott az örök városnak, odahagyva ifjú hitvesét is. *Szerencsére gyerek nem sírt utána és Donna Rosalino is hamar elfelejtette.*

Itthon nem is ment tovább a Keleti pályaudvarnál. Az állomásfőnökségen úgy jelentkezett, mint világjárt ember, s a hordármesterség legjobb ismerője. Ezt az állítását a gyakorlatban is igazolta, mert hamarosan ő lett a pályaudvar legügyesebb hordára.

Barátainak, kollégáinak sokat mesélt olaszországi élményeiről, akik hitték is, nem is a történeteket. Mindenesetre irigykedtek rá, s amikor kiderült, hogy annyit sem tud olaszul, mint a pápa magyarul, gúnyolni kezdték: *horderideó, viddelideó, teddleideó!* Így maradt rajta a Horderideó csúfnév, de Borbíró János idővel ezzel is megbarátkozott. Egyetlen dolog nyugtalanította csupán, az Olaszországban hagyott feleség. Végül is levelet írt neki, s hívta, hogy jöjjön utána. *Donna Rosalinónak viszont esze ágában sem volt a hűtlen férj után jönni.* Megírta, hogy a törvény — mivel három évig semmi hír nem volt hollétéről — elválasztotta őket, s ő azóta férjhez is ment.

— *No Santa Lucia...* — csapta félre számozott csákóját Horderideó, s úgy döntött, hogy soha többet nem fog megnősülni.

Öreg napjaira azonban ezt a fogadalmát megszegte, mert elvette a háziasszonyát, akinél ötven éve lakott a Rottenbiller utcában.

Amikor felkerestem — talán az utolsó pesti vérbeli hordárt — ágyban feküdt. A párnák közül csak nagy lompos deres bajusza világlott, meg élénk tekintete.

— Meséljen nekem, Horderideó, a régi pályaudvarokról, utasokról és a hordárok életéről!

Nem sértődött meg, sőt még talán örült is, hogy a gúnynevén szólítottam. Felesége üléshez pócolta a párnákat, de az öreg sokáig nem tudott szólni. Majd könnybelábadt szemmel mustráltgatott, megkérdezte:

— *Ugyan kinek jutott eszébe, hogy egy haldokló hordárhoz vezérelje az újságírót?*

— Magamtól jöttem.

— *Honnan tudta a nevem?*

— Mondták.

— *De úgy mondták, hogy Horderideó?*

— Úgy.

— *Hát még emlékeznek rám?*

— Még Rómában is.

Az öreg Horderideó visszahanyatlott a párnára, s egyik kezével erőtlenül legyintett.

Sokáig néztem a kékkockás dunyhára hulló, a vastag erektől dudoros kezet. Hány ezer nehéz csomagot, táskát, utazókosarat emelhetett fel ez a kéz a vonatra, vagy onnan cipelve a konfliskocsira, taxira? Miféle emberek voltak, akik szolgálatát igénybe vették? Ki nyomott ebbe a marokba nagyobb pénzdarabokat?

És még ezernyi a kérdés. De az öreggel sajnos már nem tudtam jóízűt beszélgetni.

— *Kétszer kapott agyvérzést* — mondta kint a konyhában a felesége —, *aztán nem is volt ő sokáig hordár, kéremszépen. Málházóként ment nyugdíjba a lelkem, már tizenhét éve.* Különben, ha utazik maga is tudja, hogy az állomásokon kulikocsik vannak, ezért mind kevesebb szükség van hordárra.

Lehet... — ballagtam vissza a Rottenbiller utcából a Keleti pályaudvarra, de a nagy tömegben mintha mégis hallottam volna egy elnyújtott kiáltásban, Horderideó nevét...

Dávid József

A vasárnap délelőtt a gyerekeké

A nyáron sem szünetelt, szeptembertől pedig megélénkült az élet *a békéscsabai vasutasklubkönyvtárban.* A jól bevált és sokrétű kulturális tevékenység mellett augusztusban és szeptemberben szovjet turistákat fogadtak. A magyar—szovjet baráti találkozókat az MSZBT helyi vasúti szervezete és az üzemfőnökség KISZ-bizottsága kezdeményezésére rendezték meg öt alkalommal. Legutóbb szeptember végén, egy volgográdi csoportot, traktorgyári munkásokat láttak vendégül. Vezetőjük a gyár, egyben a város egyik kerületének párttitkára, *Vlagyimir Alexandrovics Kabanov* volt.

Szeptember elején kezdődött *a kisebb gyerekek két hetenkénti programja.* Mivel az első rendezvény jól sikerült, a hónap második felében már minden vasárnap délelőtt tartottak foglalkozást. A program két-három mesefilm vetítésével kezdődik, s különféle játékkal folytatódik. Lemez- és mesehallgatás, modellezés, ének, zene, könyvtári kalandozás színesíti a műsort.

Októberben fővárosi művészeknek, egy másik foglalkozáson meg bűvészmutatványoknak tapsolhat a gyermeksereg. A későbbi tervekben a nagyobbakat érdeklő fizikai-kémiai kísérletek is szerepelnek, az *Öveges professzoréhoz* hasonló népszerű előadásban.

Az irodalmi színpad tagjai tovább folytatják fellépéseiket két iskola irodalom óráin. Tíztizenöt perces műsoruk mindig az aktuális tananyaghoz — *Radnóti, József Attila* stb. — kapcsolódik. *Az országos könyv és ifjúság* című vetélkedőre is készülnek, melyre a felhívást a városi KISZ-bizottság adta ki. A több fordulós versenyen játékosan vetélkednek majd a csapatok, hogy a városi döntő nyertesei aztán a megyeire jussanak.

Vass Márta

Komplex szerződés a vállalatokkal

Kiskundorozsma állomás dolgozói, szeptember 28-án, a körzetükhöz tartozó vállalatok képviselőinek bevonásával áruszállítási tanácskozást tartottak. Amint azt *Budai Sándor* állomásfőnök elmondotta, a tanácskozás célja az eddig elért eredmények ismertetése mellett, az év hátralevő időszakában jelentkező áruszállítási feladatok áttekintése és a közös teendők meghatározása volt.

Kiskundorozsmát fogadó állomásként tartják számon. Ez érthető is, hiszen a Szeged nyugati iparkörzetében levő gyárak, üzemek kiszolgálása innen történik. *Az év első nyolc hónapjában 715 ezer tonna árut fogadtak a dorozsmai vasutasok, ez 53 ezer tonnával meghaladta az előző év azonos időszakának árubefutását.* Az áruk többsége irányvonattal érkezett. Olyan fogadó vállalatok találhatók itt; mint a DÉLÉP, a Gumigyár, a Defag, a Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalat —, hogy csak a legnagyobbakat említsük.

A vasút és a vállalatok jó együttműködése most az őszi forgalom idején különösen fontos. *Ezért Kiskundorozsma állomás valamennyi vállalattal komplex szerződést kötött,* amelyben mindkét fél a közös cél, az áruszállítás zavartalan végzésére tett ígéretet. Sőt, most a kongresszusi munkaverseny-mozgalomban újabb felajánlásokkal segítik elő az igazgatóság előtt álló feladatok megvalósítását.

(Gellért)

MOZGÓSÍTÓ EREJŰ TERVEKRE VAN SZÜKSÉG

A közlekedési ágazatok között tovább kell növelni a vasút szerepét

Aktívaértekezlet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban

(Folytatás az 1. oldalról.)

sággal lehet látni, mi valósul meg a szállítások hatékonyságának növelésére vonatkozó fontos célkitűzésekből. A vasúti közlekedésben például a szállítóeszközök kapacitása nagyobb mértékben növekedett, mint az áruszállítási teljesítmény. *Különösen szembetűnő az átlagos kocsifordulóidő folyamatos növekedése, amely az 1978. évi magas szinthez képest is tovább emelkedett.*

A jövő évi célkitűzésekről szólt ezután a miniszterhelyettes.

— Az áruszállításoknak a népgazdaság előirányzott fejlődésével csaknem azonos ütemű, mintegy 3,5—4 százalékos növelését tűzhetjük ki célként. *Az összes szállításon belül a vasútnak, az igények és a kapacitási lehetőségek függvényében mintegy 2,5 százalékos szállítási teljesítménynövelést lehet célul kitűzni.* A közúti közlekedésben 4.5—5 százalékos felfutás tervezhető. Ez az előirányzat a korábbi évekhez képest a vasútnál gyorsabb ütemet, a közúti közlekedésnél ütemcsökkenést jelent. A hatékonyság növelése érdekében *azt mindenképpen el kell érni, hogy az utóbbi években kényszerűségből a vasútról közútra terelt és ott gazdaságtalanul fuvarozott áruk szállítása ismét vasúton történjék.* A vállalati tervezés során vizsgálni kell, hogyan lehetne a munkamegosztásban a vasút szerepét tovább növelni. A személyszállításban a népgazdaság általános helyzete, különösen pedig az üzemanyag-ellátás korlátai megkövetelik az egyéni közlekedés gyors növekedési ütemének lassítását, továbbá, hogy mérséklődjön az utasok átáramlása a vasútról az autóbuszközlekedésre.

— *A szállítási igények mérsékelt növekedése indokolja, hogy nagyobb figyelmet fordítsunk a meglevő eszközök jobb kihasználására. A vasútnál mindenekelőtt a teherkocsik fordulóidejének csökkentése érdekében kell hathatósan intézkedni.* Az árufuvarozási díjak arányait úgy változtatjuk meg, hogy például nagyobb távolságon a közúti tömegárufuvarozás díjai gyorsabban emelkedjenek és kifizetődőbb legyen vasúton fuvaroztatni.

— Jövő évi várható feladatainkat tekintve megállapíthatjuk, hogy az ágazat területén *alapvetően nincs szükség létszámemelésre.* A többletteljesítmény döntő részét a termelékenység növelésével biztosíthatjuk. A minisztérium vezetése fontosnak tartja, hogy a dolgozók bére az elért teljesítménytől függően emelkedjék, *ezért a jövő évtől méginkább növelni kell a bérezésben az ösztönzést. Bérezési gyakorlatunkban fel kell számolni azt a módszert, hogy mindenki megkapja az átlagos — mondjuk 4 százalékos — emelést.* Vállalni kell a felelősséget és egyben a kockázatot, hogy egyesek az átlagosnál lényegesen többet kapjanak, de lehetnek olyanok is, akik nem részesülnek emelésben.

— A célok valóraváltásában döntő szerep hárul a munkáskollektívákra. A tervek végrehajtásának nagy lendületet adhat a XII. pártkongresszus és a hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny. *A minisztérium vezetése elvárja, hogy mozgósító erejű vállalati tervek készüljenek,* amelyek biztosítják a célok és követelmények megvalósítását, — fejezte be előadását *Klézl Róbert* miniszterhelyettes.

Ezután a trösztök, vállalatok, illetve társadalmi és funkcionális szervek vezetői szóltak hozzá az előadásban elhangzottakhoz. *Szücs Zoltán,* a MÁV vezérigazgatója arról beszélt, hogy a vasút miként akarja kivenni részét a gazdaságos munkából.

— *Nemrég elemeztük a vasút munkáját* — mondotta —, *foglalkoztunk azokkal a kérdésekkel, amelyekben — úgy érezzük — szemléletváltozásra van szükség. Megegyeztünk abban, hogy gyökeresen szakítunk azzal a szemlélettel, amely a vasút sajátos helyzetét, speciális vonásait arra akarja felhasználni, hogy a MÁV-ot kivonja a gazdasági erőfeszítésekből, azt állítva, hogy ezek a célok és elvek nem érvényesíthetők a vasúton.* Ilyen nézetek elterjedése, gyakori hangoztatása, objektív okként való elfogadása a vezetők körében, nem szolgálja céljainkat. Jövő évi tervünket az eddiginél sokoldalúbban és alaposabban dolgoztuk ki. A tervben alapvető az a gondolat, hogy ma már senki sem vitatja a vasúti közlekedés fontos szerepét, amely a kedvezőbb fajlagos energia- és munkaerő-felhasználásban, a környezetvédelemben jut kifejezésre. *Gyorsan növelni kell tehát kapacitásunkat mind a személyszállításban, mind az áruszállításban, hogy a tervszerűen, de spontán is jelentkező visszaáramlást a közútról a vasútra fogadni tudjuk.* A Volánnal együtt kimunkáltuk és tovább finomítjuk a közös teendőket az átterelésre, de úgy gondoljuk, hogy szükségesek hozzá a gazdasági szabályozók erősödő hatása és egyéb intézkedések is.

— Szállítási feladataink teljesítése, növekedése igen feszített feladatot jelent a dolgozók egy részének, mivel műszaki fejlesztéssel nem tudtuk a legfontosabb végrehajtó munkakörökben ellensúlyozni a létszám folyamatos csökkenését. *Különösen kedvezőtlen a helyzet a kocsirendező, a sarus, a vonatkísérő és néhány más munkakörben.* Ezért az eddiginél erélyesebb intézkedéseket akarunk tenni a munkaerő további átcsoportosítására. Nem meggyőző senki számára, hogy 140 ezer vasutasból nem tudunk néhány ezret átirányítani ezekre a számunkra létfontosságú, egész munkánkra és gazdálkodásunkra kiható területekre. Ehhez az átcsoportosításhoz, amelyet jelenleg is gyakorolunk, a jövőben jobban kérjük a társadalmi szervek, a szakszervezet segítségét, az érvényes munkaügyi szabályok megváltoztatásával.

— A vasút bérgazdálkodását értékelve elmondhatom, hogy a bértömeggazdálkodás megfelelt a várakozásnak. Ez az intézkedés azonban több területen a kiegyenlítődéshez vezetett és a vasúti munkában meghatározó középvezetők, állomásfőnökök bérezésében feszültségek léptek fel. *Bérrendszerünket ezért újból át kell gondolnunk, mert a vasúti munkában a mérhető teljesítmények mellett is még mindig nagy jelentősége van a megbízhatóságnak, a kötelességtudatnak, a felelősségvállalásnak, a több évtizedes balesetmentes munkának* és ezt a jövőben még erőteljesebben akarjuk értékelni, mint eddig. A nagyobb szolgálati helyeken létszámnormákat alkalmazunk és kiterjesztjük a teljesítménybérezést.

— A vasúti szállításnak nagy az energiaigénye és ez megköveteli a takarékosabb energiagazdálkodást. A vontatás folyamatos korszerűsítése továbbra is kiemelt feladatunk marad, elsősorban a villamosvontatás részarányának növelésével.

Felszólalt az aktívaülésen *Huszár István,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, az Országos Tervhivatal elnöke is. Kiemelte, hogy a felszólalások útmutatást adtak azokhoz a kérdésekhez, amelyeket a beszámoló felvetett. *Úgy látja, hogy a KPM vezetése, valamint a közlekedési vállalatok irányítói tettrekészen fognak hozzá a jövő évi terv végrehajtásához,* ami gazdálkodásunk megjavítása érdekében rendkívül nagy jelentőségű.

Az aktívaülés *Klézl Róbert* miniszterhelyettesnek, a felszólalásokra adott válaszával ért véget.

Sz. F.

Prémium, vagy járandóság?

Érdekes beszélgetés fültanúja voltam a minap a vonaton. Az egyik vasutas dicsekedett művezető barátjának a negyedévi prémiummal, hogy tudniillik több volt mint valaha. S amikor a művezető az iránt érdeklődött: milyen többletmunkát, vagy milyen mérvű minőségjavulást méltányol a vastagabb boríték, útitársam csodálkozva mondta: *„Ugyan öregem, hova gondolsz? Volt egy keret, azt kellett szétosztani és nekem ennyi jutott belőle".*

A beszélgetés e rövid részlete is rámutat azokra a hiányosságokra, amelyek napjaink prémium rendszerét jellemzik, *nincs ösztönző hatásuk!* Akár a rákosrendezői, az eperjeskei, a szolnoki, vagy a ferencvárosi rendező-pályaudvar szakszervezeti bizottságától kérdezzük meg, valamennyien úgy vélekednek: *ma már nem minden a pénz.* Abban azonban azonos nézetet képviselnek, hogy a differenciálással jobban kell élni. Ha a béreknél sürgető, hogy a végzett munka arányában differenciáljunk, márpedig az, akkor a feladatköri kötelességeken túl végzett munkáért járó anyagi juttatásoknál is, *a minőség, a hasznos munka legyen a fizetség alapmércéje.*

Manapság korántsem ritka, hogy a prémiumfeltételeket maga a dolgozó határozza meg. Ennek természetes következménye, hogy olyan prémium feladatokat is meghatároz saját magának, amelyeknek elvégzése valójában munkaköri feladat. Vagyis a prémium ilyenkor nem ösztönöz a takarékosabb anyag-, energia- és normaidő-felhasználásra, a jobb minőségű munkára. Sőt: a még használható, régi alkatrészek felújítása helyett is az új felhasználását részesíti előnyben. Csak nagyon kevés olyan kivétel említhető, mint a szombathelyi járműjavítónak a hulladék deszka újra felhasználására vonatkozó törekvései. Szakszervezeti bizottságaink sem mindig élnek az üzemi demokrácia adta előnyökkel: *nem karolják fel kellően a dolgozók ésszerű javaslatait.*

Alapvetően abból kellene kiindulni, ami a társadalmi fejlődést segíti, s az egyes ember boldogulását is szolgálja. Csakhogy ennek fordítva is igaznak kellene lenni. Márpedig gazdasági gondjaink nem ezt tükrözik. A SZOT a közelmúltban hozott állásfoglalásából feltétlenül ki kell emelni, hogy *„a fegyelem, a következetesség nem ellentéte a demokratizmusnak, hanem egyik feltétele és következménye. A következetlenség viszont csorbítja a demokratizmust, gátolja a termelési és közéleti aktivitást."* Ez a megállapítás a prémiumokra is érvényes.

Ma még a dolgozó nem kellően érdekelt abban, hogy csak jó munkát adjon ki a kezéből, hogy csökkentse a holt időket, hogy ésszerű javaslataival segítse az új, a jobb technológiák alkalmazását szorgalmazó csomóponti üzemi törekvéseket. Néhány vasúti szolgálati helyen a szervezési intézkedések új osztályok, csoportok létrehozásában, határozatok, rendeletek megfogalmazásában, és nem a prémiummal is elismerhető gazdaságos munkafolyamatok kialakításában merülnek ki.

Ha a dolgozó azt látja, hogy akkor is megkapja a prémiumot, ha nem teljesít többet, jobbat, akkor mi ösztönözze a nagyobb fegyelemre? Ezzel is magyarázható, hogy a technológiai normák, a szervezési hiányosságok adta lehetőségekkel élve, sok helyen a dolgozók a főműszakban „takarékoskodnak" a munkával, így a túlórára is lehetőség nyílik. Ilyenkor aztán gyakran elhangzik: *majd adnak célprémiumot, mert a negyedéves terv teljesítésétől függ a főnökök prémiuma is.* Ezt a szemléletet a vélt, vagy valós munkaerőhiány még jobban felerősíti. Sőt egyes esetekben már a tervezéskor is számolnak hasonló prémiumosdival, ahelyett, hogy a valóban elvégzett munka megfizetésével állnák útját ennek a káros szemléletnek.

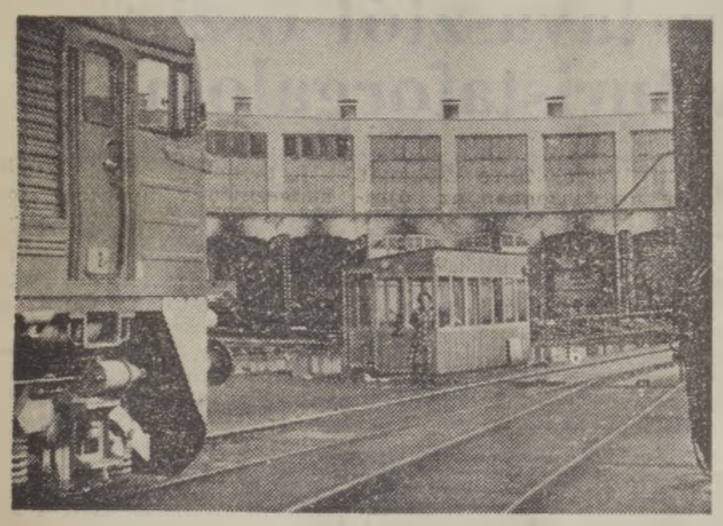
Vannak vasúti csomópontok, ahol felismerték ezeket a gondokat. *Békéscsaban például az üzemfőnökség gazdasági és szakszervezeti vezetői a prémium kifizetési feltételeit konkrétabbá, mérhetőbbé tették.* A szállítást, a termelési feladatok teljesítését közvetlenül is segítő munkakörök kerültek reflektorfénybe.

Szakszervezeti bizottságaink többsége ráébredt arra: *alapvető követelmény, hogy a munkának és a munkahelynek mindenütt, mindenki előtt rangot kell szerezni;* hogy a jól dolgozó kollektívák érvényesülhessenek és a munkájukat ímmel-ámmal végzők kerüljenek hátrányos helyzetbe.

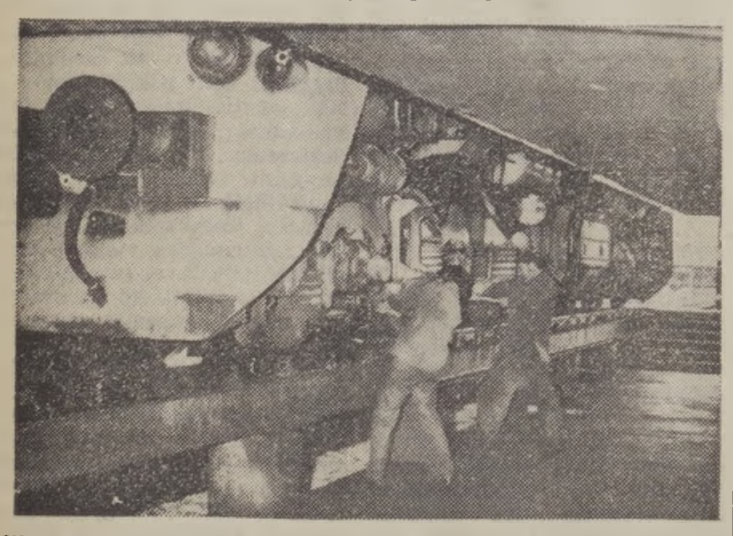
A vasút szállítási feladatainak maradéktalan elvégzése *a szakszervezettől is átgondoltabb, konkrétabb mozgósító munkát kíván.* A gazdasági vezetőkkel való együttműködés erősítésével, a munkahelyi demokrácia lehetőségeinek következetesebb érvényesítésével el kell érnünk, hogy a hivatalos munkabéren felüli prémium jellegű juttatások konkrétabb jobb minőségű többletmunkát fejezzenek ki.

Orosz Károly

A MOZDONYOK „ORVOSAI"



A dombóvári vontatási főnökségen korszerű körülmények között javítják a mozdonyokat. A fordítókorong kezelője Rigó Endréné egy mozdonyt enged a javítóállásra



Vizsgálóálláson az egyik M 62-es gép. A szerelők beszabályozzák a fékrendszert.

Összehangolt munkát igényel a motorcsere is. Most, az őszi forgalom idején a mozdonyok „orvosai" különösen nagy gondot fordítanak a minőségre és a gyorsaságra

Ünnepség a nyugdíjasok tiszteletére

Miskolc—Tiszai pályaudvaron már hagyomány, hogy minden évben elbúcsúztatják a nyugdíjba vonult dolgozókat. Október 3-án, 91 nyugdíjba vonult vasutasnak köszönték meg több évtizedes, odaadó munkáját a Vörösmarty Mihály Művelődési Házban rendezett ünnepségen.

A csomópont társadalmi szervezetei ajándékkal kedveskedtek az egykori munkatársaknak, majd a Miskolci Nemzeti Színház művészei adtak műsort.

Legfőbb követelmény:

Alkalmasság – rátermettség

A korszerű mozdonyok vezetése vonzó szakma a fiatalok számára. Nincs is hiány ezen a pályán *a miskolci vontatási főnökségnél.*

A szükségesnél több jelentkező, a válogatás lehetősége késztette a főnökség vezetőit arra, hogy szigorítsák a követelményeket. A tavaly decemberben tartott ifjúsági parlamenten is elhangzott ez a javaslat.

Ha valaki most mozdonyvezető-jelölt akar lenni a miskolci vontatási főnökségnél, *annak a kocsijavító műhelyben kell először dolgoznia két hónapig.* Ez idő alatt a jelölt megismerheti a kocsijavítás technológiáját is. A kocsijavítóban szerezhető tapasztalatoknál is fontosabbnak tartják azonban azt, hogy a jelölt milyen magatartást tanúsít a kéthónapos „bemutatkozás" során. A képzés következő szakaszába csak akkor léphet a jelölt, ha ezzel közvetlen felettesei — a kocsijavító csoport és művezetője — egyetértenek. Ellenkező esetben újabb két hónappal hosszabbítható meg az előképzés.

A kocsiműhelyből az út a mozdonyjavító fiókműhelybe vezet. Itt hat hónapig kell gyakorolni a dízel- vagy a villamosmozdonyok javítását. Ezt házivizsga követi: a jelöltnek be kell számolnia általános vasúti ismereteiről és a mozdonyjavítóban szerzett tapasztalatairól.

A fiatal mozdonyvezető-jelölt *csak a kétlépcsős előképzés után kerülhet kiképző mozdonyvezető mellé.* Figyelemmel kísérik magatartását, szorgalmát — vagyis azt, hogyan „aklimatizálódik" a jelölt, hogyan tud megbirkózni a mozdonyvezetői szolgálat ezernyi nehézségével.

Hegyaljai szüret — vasútavatással

Szüretelnek Tokaj-Hegyalján. Naponta vonatok tucatjai viszik Miskolc, Szerencs, Sárospatak diákjait, a környékbeli üzemek munkásait, az ország közeli és távolabbi részébe elszármazott rokonokat leghíresebb borvidékünkre. A szőlőfürtök és az aranyat érő aszúszemek szedését nem lehet gépekre bízni. Mi sem természetesebb hát, hogy a múlt szerdán *Tarcalon*, az állomás egyik raktárnokának, *Juhász Mihálynak* a szőlőjében a miskolci vontatási főnökség tizenkét villamosmozdony-vezetője szüretelt.

— *Velük együtt pontosan huszonnyolcan voltunk* — újságolta *Beke József* állomásfőnök, aki ugyancsak ezekre a napokra tartalékolta idei szabadságát. Juhász Mihálynak egyébként *Tibor* fia is miskolci mozdonyvezető, a felesége pedig feladási árupénztáros Tarcal állomáson.

Éjjel-nappali vágányzár után

A helybéli vasutasok számára persze nemcsak azért marad emlékezetes az 1979. évi nyár és az őszelő, mert a nap, illetve a kedvező időjárás kitűnő minőségűre érlelte a szőlőt. Beérett annak a munkának a gyümölcse is, amely együtt járt a miskolc—nyíregyházi fővonal *Tarcal—Nyíregyháza* közötti szakaszán az *új nyomvonal* kiépítésével. Elvileg akár *160 kilométeres sebességgel roboghatnak a vonatok* a KÖFI (központi forgalomirányítás) lehető legkorszerűbb berendezéseivel felszerelt pályán. Csakhogy ennek a megvalósításához egy nagyon nehéz időszakra, a különböző szolgálati ágak dolgozóinak példás együttműködésére, július 4. és szeptember 4. között pedig éjjel-nappal tartó vágányzárra, valamennyi személyszállító vonat utasainak autóbuszos átszállítására volt szükség.

Mire ezek a sorok megjelennek, vagyis október 18-án, lezajlik *az új pálya ünnepélyes átadása*. A vasút, a debreceni igazgatóság vezetői végül is *a tokaji MÁV-üdülőben* találkoznak az építésben kitűnt, a forgalom lebonyolításában a legnehezebb körülmények között is helytálló dolgozókkal.

De maradjunk csak ezúttal Tarcalon. A nyíregyházi és a miskolci Volán autóbuszai által a vágányzáras időszakban ide, illetve innen elszállított utasok ezreinek testi épségére, kényelmére elismerésre méltóan vigyáztak az állomásiak.

— *Sikerült baleset nélkül, sőt panaszmentesen átvészelnünk azt az időszakot* — hallottuk Beke Józseftől, akinek a debreceni igazgatóság forgalmi osztályvezetője a vágányzár lemondása után személyesen mondott köszönetet.

Élenjáró szolgálati hely

A Hegyalján — úgy látszik — nemcsak jó borok, hanem kiváló vasutasok is teremnek. A tarcaliak tavaly is, majd az idén is kiérdemelték az *Élenjáró szolgálati hely* címet. A tisztasági versenymozgalom legjobbjainak járó díjat szintén a napokban kapták meg, mivel az elmúlt időszak megannyi gondja, tennivalója közepette sem mondtak le az állomás virágosításáról, munkahelyük és környéke csinosításáról, rendbentartásáról.

— *Két brigádunk van, s nagyon jó az összhang. Személyenként mintegy 30 órát ajánlottunk fel az idén társadalmi munkára...*

A teljesítést könnyíti, hogy a tizenhét főnyi személyzet minden tagja helyben lakik. Nehezíti viszont, hogy *a hegyaljai szőlő művelésében valamennyien* (nemcsak a vasutas családokat értjük ez alatt) *érdekeltek*. No és Tarcalnak nemcsak a bora, hanem a köve is híres. Ennélfogva az Észak-magyarországi Kőbányaüzem helyi telepén naponta 1600 tonna zúzott bazaltot raknak vagonokba. Az állomás idei tervében például 560 000 tonna elszállítása szerepel.

— *Irányvonataink útépítéshez, a vasútvonalak felújításához viszik ezt az értékes nyersanyagot az ország, főként a Nagy-Alföld más-más pontjára...*

Kiderült a tájékoztatásból, hogy a debreceni vasútigazgatóság területén *a berakott tonnamennyiséget tekintve csupán Záhony előzi meg a tarcaliakat*. Ez utóbbiak elsőbbsége azonban vitathatatlan akkor, ha azt nézzük, hogy hány ember végzi az elszállítással járó teendőket.

— *Részben a tökéletes gépesítésnek és a központi forgalomirányító rendszernek, másrészt az itt dolgozók gyakorlati érzékének, hivatásszeretetének köszönhető a magas termelékenység...*

A kijelentés alátámasztására megemlítjük, hogy például *Tuza János* számadó-árupénztáros immár négy évtizede dolgozik itt. Sokat sejtet az is, hogy *Fábián Ferenc* málházó-váltótisztító, aki több mint 30 évvel ezelőtt kezdte szolgálatát, a fiát és a menyét is ide hozta forgalmi szolgálattevőnek, s az ifjú házaspár egymást váltja. *Juhász* Mihályról és a felségéről már szóltunk, de a másik raktárnokról: *Juhász* Györgyről sem szabad megfeledkeznünk, ha a helytállás példáit soroljuk, mint ahogy az sem mellékes, hogy a bányában a MAV áruátvevőjét *Juhász* Györgynének hívják. Az elismerten jól dolgozók felsorolását *Bajusz* Tibor főintéző nevével folytatjuk, hozzátéve, hogy *Bajusz* István forgalmi szolgálattevőnek sincsenek kisebb érdemei.

Fegyelmezetten, határozottan

Beke József állomásfőnök — akinek József fia ugyancsak vasutas (jelenleg a tisztképző hallgatója) — Bajusz István nevének említésekor elhallgatott egy pillanatra, majd a következőket mondta:

— *Sokan azt gondolják, hogy a KÖFI-rendszerű, szinte teljesen automatizált közlekedésnél veszít jelentőségéből az ember szerepe, a jó vasutas ébersége és több, hasonló tulajdonsága. Igaz, ugyan, hogy a Mezőzombor—Nyíregyháza közötti hat állomás forgalmát, a vonatok, mozdonyok, kocsik minden mozgását a debreceni központ egy-egy gombnyomással irányítja. Az is igaz, hogy a berendezések tökéletes működése esetén csaknem fölösleges ezeken az állomásokon forgalmi szolgálattevőt alkalmazni.* A munkakör éppen ezért kapta meg nálunk a „jelenlétes" jelzőt. Am ez a *jelenlét* igen-igen hangsúlyos!

Nemrég történt, hogy az éjszakás túrban szolgálatot teljesítő Bajusz István egy pillanatig értetlenül nézte az állomáson veszteglő, de a berendezés kezelőpultjának fényeiből ítélve már elindult tehervonat személyzetét, amint mind a mozdony-, mind a vonatvezető hetért hozzá a forgalmi irodába.

— *Mit kerestek itt?* — kiáltotta. Ám nem volt idő magyarázkodásra. Bármennyire hihetetlennek hangzik: *a V41-es mozdony egy különös műszaki hiba folytán önállósította magát, és tizenhat kocsival elindult Tokaj irányába szemben egy onnan érkező tehervonattal.* Mindezt a debreceni központ mozgásirányítója is észrevette, de tehetetlennek bizonyult az adott helyzetben. Nem úgy a tarcali forgalmista. *Habozás nélkül átvette a berendezés működtetését, s első ténykedésként váltót állított a kihaladó „kísértetvonatnak"-nak, megelőzve ezzel a váltófelvágásból származó károkat, majd azonnal gondoskodott a felsővezetékek feszültségmentesítéséről. Ennek következtében a szemben haladó vonatok befékeződtek, s egymástól 50 méterre megálltak a nyílt vonalon. Bajusz Istvánt az igazgatóság vezetője dicséretben és 3000 forint jutalomban részesítette.*

Zöld a jelző, szabad az út...

Az arra utazók keveset tudnak az ilyen vasutasok helytállásáról, azon túlmenően, hogy rendszerint tapasztalják udvariasságukat, segítőkészségüket. A bosszankodásra korábban inkább volt okuk — *a vonatok késése miatt*. Nem is értették, hogy a legkorszerűbb technikai berendezésekkel ellátott pályán miért kell lépten-nyomon megállni és sokszor kilométereken át lépésben haladni.

— *Az átépítés előtt valóban gyakori volt errefelé a hamis foglaltság* — magyarázták a tarcaliak. — *A pálya beázása, a szigetelt sínmezők úgynevezett homokos, sáros átvezetése azt a látszatot keltette, mintha a következő térközben is vonat lenne, s a berendezések, a jelzők eszerint működtek.*

Az újonnan épített és a részlegesen átadott szakaszokon ezek a jelenségek teljesen megszűntek.

Kovács József

86 BRIGÁD INDULT

Döntő az Északiban

A közelmúltban rendezték az Északi járműjavítóban a vasutas szocialista brigádok II. országos vetélkedőjének üzemi döntőjét. Az üzem 136 szocialista brigádja közül 86 kollektíva vett részt az előselejtezőkön. *A helyi döntőben 11 brigád csapata versengett a győzelemért.*

A csapatok szakmai, munkavédelmi, politikai kérdésekre adott válaszai jó felkészültségről tanúskodtak. A Törekvés Művelődési Központ előkészítő munkájának is nagy szerepe volt abban, hogy a brigádok a kulturális és sport témakörben kiválóan szerepeltek. *A győzelmet a X. osztály Kandó Kálmán brigádja szerezte meg.* Második a *Radnóti*, harmadik pedig a *Cservenka Miklós* brigád csapata lett.

Az üzem vezetői a helyezésekért járó díjakon kívül valamennyi döntőbe jutott brigádnak 500 forint jutalmat adtak. A legszebb és legtartalmasabb brigádnaplóért felajánlott különdíjat az üzem békéscsabai részlegének *Kun Béla* szocialista brigádja kapta.

Szőllősi Ilona

Füredi túrázók

Balatonfüred állomás dolgozói részére a szakszervezeti bizottság kirándulást szervezett. Májusban egy napra Pozsonyba látogattak, szeptemberben pedig Drezda és Meissen nevezetességeivel ismerkedtek meg.

RENDSZERETŐ CEGLÉDIEK

Nem dobálóznak a számokkal...

Még a nyáron megcsodáltam *Cegléd* virágos vasútállomását. Nemcsak a sok szép, gondosan ápolt virág tűnt fel, hanem a várótermek, a peronok rendje is. A napokban ismét Cegléden jártam. *Nagy Sándorral*, az üzemfőnökség vezetőjével beszélgettem a csomópont dolgozóinak munkájáról.

— *Egy állomás tisztasága, rendje sokmindenről árulkodik* — mondja. — *Az utasok elsősorban ennek alapján alkotnak véleményt rólunk. Munkánknak azonban ez csak a látványosabb része.*

— A tiszta környezetből következtetni lehet az itt dolgozók igényességére.

— *Valóban. Aki igényli és óvja maga körül a rendet, az a munkájával szemben is igényes.*

— Így van ez az őszi csúcsforgalomban is?

— *A mi üzemfőnökségünkön nem divat a nagy számokkal való dobálózás. A szállítatok igényeinek maximális kielégítése, a balesetmentes, jó minőségű munka a lényeg. Idei tervünket szeptember 30-ig arányosan egy-két százalékkal túlteljesítettük, de ez önmagában még nem jelent túl sokat. Naponta 36 személyvonat fut itt keresztül, és a feldolgozásra váró kocsimennyiség sokszor meghaladja az ezret. Ennek pontos, zavartalan lebonyolításáért nyolcszáz ember szorgoskodik.*

— Milyen a kollektív szellem, a dolgozók közérzete?

— *Én elégedett vagyok mindkettővel. Különösen a szocialista brigádok járnak elöl jó példával. A munkaerőhiányt lelkesedéssel, több munkával pótolják. Az állomásról például öt váltótisztító hiányzik. A szocialista brigádok társadalmi munkában vállalták, hogy az ide tartozó 107 váltót rendszeresen karbantartják. Én ezt nagy dolognak tartom. Persze, nem minden szocialista brigádtag tekinti még fontosabbnak a közösségi érdeket az egyéninél...*

— Melyek azok a vállalatok, amelyek ősszel a legtöbb árut adják vasútra?

— *A Gabonatröszt helyi telepe, a hordó- és dongagyár, az állami tangazdaság és a Közép-Magyarországi Borforgalmi Vállalat. Szerencsére mindegyik partnerünkkel nemcsak üzleti, hanem közvetlen elvtársi kapcsolatunk is van. A Volánnak komplexbrigádokat szerveztünk a gyorsabb áruszállítás érdekében. A cél közös: a fuvarozásra felkínált termékeket el kell szállítani...*

Dávid József

Egerben tavasztól őszig nagy a turistaforgalom

A város történelmi nevezetességei és környékének páratlan szépsége népszerű kiránduló hellyé tették Egert. Kora tavasztól késő őszig tart itt a turistaidény.

— *A turisták ma is szeretik városunkat, sokan jönnek el hozzánk vonaton* — mondta *Káli Ottó*, Eger állomásfőnöke. — *Különösen most, amióta az iskolákban megkezdődött a tanítás. Naponta nyolc—tíz diákcsoport érkezik tanulmányi kirándulásra. Állomásukon nagyon gondos, körültekintő munkát igényel, hogy balesetmentesen bonyolítsuk le a diákok utazását...*

Eger megyeszékhely is. Naponta közlekedő két pár gyorsvonat biztosítja személyforgalmának követlen kapcsolatát a főváros és Miskolc irányában.

— A személyvonatok menetrendszerű indításának 94,5 százalékos célkitűzését eddig 96 százalékra teljesítettük. Ez nem volt könnyű feladat — mondotta erről az állomásfőnök —, mert a szűkös vágányhálózat mellett még a személyvonatok előkészítése is sok gondot okoz.

A legtöbb munkát azonban a növekvő áruszállítások adják Eger állomásnak. *Bélapátfalván az ország egyik legnagyobb cementgyára épül. A szükséges építőanyagok, gépek jelentős részét Eger állomáson át továbbították.* Ezzel a feladattal sikeresen megbirkóztak az egriek, s most már azzal számolnak, hogy a felnémeti mészpor és a monosbéli szén mellett a bélapátfalvi cement is nagyobb tételekben jelentkezik majd helyi leadási és átmenő forgalmukban.

A szűkös vágányhelyzetük mellett a tehervonatok menetrendszerű indításának 76 százalékos tervét eddig 79 százalék körül teljesítették havonta, s ugyancsak terven felüli eredményt jelent a vonatközlekedési terv 76 százalékos teljesítése. Kocsitartózkodásban a mentesítés nélkül megszabott 5,2 órával szemben 3,8 óra körüli átlagidőket ér el havonta Eger állomás kollektívája. A kocsihiány nehezíti — különösen az őszi forgalom kezdete óta —, hogy a feladási tonnákra vonatkozó előirányzatát is teljesítse az állomás.

— *Nagyon várjuk már, hogy elkészüljön az új rendezőpályaudvar. Ez lehetővé teszi majd, hogy az átmenő teherforgalom elkerülje állomásunkat.* A város szélén, ahol nagy rét volt, javában folynak a pályaépítési munkálatok — újságolta az állomásfőnök. — Az év végére várhatóan elkészülnek az új vágányok, a jövő év első hónapjaiban pedig felszerelik a korszerű, domínó rendszerű biztosító berendezést. A felsővezetéket csehszlovák kivitelező építi. *S ha minden jól megy, a jövő április 4-re, a felszabadulás 35. évfordulójára már felvehetjük a forgalmat a rendezőben, s megszűnnek a régi gondjaink.*

Az állomás 16 szocialista brigádja tett pótvállalást a XII. pártkongresszus és a felszabadulás 35. évfordulója tiszteletére. Az egyik legjobb forgalmi szocialista brigád vezetőjétől, a 28 esztendős *Kovács Andrástól* — aki éppen szolgálatban volt —, nem mulaszthattuk el megkérdezni, mit ajánlott fel az aranyjelvénnyel háromszorosan kitüntetett brigádja.

— *Tulajdonképpen csak „finomítani" igyekeztünk az éves felajánlásunkat* — mondotta Kovács András, aki amellett, hogy brigádvezető, az állomás KISZ-titkára is. — *További 0,1 százalékkal szeretnénk csökkenteni a kocsitartózkodási időt. Fokozott figyelmet fordítunk a személy- és a tehervonatok menetrendszerűségének javítására is.*

L. J.

Sínhegesztők Ferencvárosban

Ferencváros Keleti rendezőjének úgynevezett A-vágányán most éppen egy M62-es mozdony kocsikat szalaszt. Amikor a masiniszta a kapott jelzésre fékez, a mintegy száztonnás gép szikrázó kerekei alatt meghajolva süllyed a sínszál és az ágyazat. Az ilyen pillanatok naponta ötvenszer, százszor ismétlődnek, így nem csoda, hogy gyorsan kopik, romlik, elhasználódik a pálya. Ennek javítására hivatottak tehát a helyi pft-főnökség IX. gépesített mozgópályamesteri szakaszának sínhegesztői, meghozzá a forgalom folyamatos biztosítása közben. Nem könnyű és főként nem veszélytelen feladat...

A szakasz embereit a vontatási főnökség javítóműhelyének egyik vágányánál találjuk, amint a pályaív sínelemeit cserélik, Bóné Mihály pályamester irányításával.

— *Még két kötést kell itt meghegesztenünk, aztán megyünk tovább, ahová szólít a munka* — magyarázza a kis kollektíva vezetője, hozzátéve, hogy percnyi pontossággal van ütemezve náluk minden.

Wercz Lajos közben társaival „irányba illeszti", majd „szintbe hozza" a sínek végét. Utána a hegesztőforma hevederkamráját kissé megcsiszolják a jobb felfekvés érdekében. A speciális rögzítőszerkezet is a helyére kerül, s gondosan körültömítik az ömlesztett anyag befogadására szolgáló formát, részben azért, hogy kevesebb utómunkálat kövesse a műveletet, másrészt pedig azért, mert az anyagtakarékosság fontos szempont. Most már tehát kezdődhet a sínhegesztés.

— *Kongresszusi felajánlásunkban vállaltuk, hogy gazdaságosabban, termelékenyebben és nagyobb szakmai hozzáértéssel dolgozunk, mint eddig — jegyzi meg az egyik munkás. — Úgy érezzük, hogy tisztességgel eleget teszünk annak, amit vállaltunk...*

— *Brigádunk II. Rákóczi Ferenc nevét viseli* — szól *Wercz Lajos*, aki a *Sárbogárddal* szomszédos Nagylókról jár be munkahelyére. El*újságolja azt is, hogy a múlt hónapban elsők lettek a csomóponti biztonságtechnikai vetélkedőn. Múlt évi munkájukkal a bronzkoszorús brigádkitüntetést érdemelték ki, de van már aranyjelvényük is. A közösség tagjai közül nemrég öten végezték el a speciális sínhegesztői tanfolyamot.*

Amíg ezt halljuk, a Szabolcs megyei Pátrohárról ide szegődött Mozga Miklós és a Hajdú-Bihar megyei Derecskéről bejáró Radácsi Ferenc megszokott mozdulattal csapolja meg az alkalmi „tégely"-t. A vörösen izzó fém kitölti a sínvégek közötti részt. Pár perccel később dízelmozdony gördül át a hegesztett sínszálon. A pályamester elégedett az elvégzett munkával. A kis csapat újabb pontra költözik, hogy ott is elvégezzék a rájuk váró feladatot.

Ferencváros rendező-pályaudvarain, a pusztaszabolcsi és a kunszentmiklósi vonalon — egyszerre 6—7 helyen — ugyancsak a 18 tagú II. Rákóczi Ferenc brigád tagjai hegesztik, javítják a vágányokat.

(orosz)

Kovács András bejáratot készít

1879—1979

100 éves a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút

100 évvel ezelőtt, 1879. október 28-án adták át a forgalomnak *a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút Soprontól Ebenfurtig terjedő befejező szakaszát* és ezzel a vonal egész hosszában megindult a menetrendszerű forgalom. A vasúttársaság 1873. március hó 30-án kelt engedélye kimondja, hogy ... *„az engedély tartalma ... 90 évre állapíttatik meg, mely időszak lefolyásával elenyészik. Kezdetét veszi azon a napon, amelyen az egész engedélyezett vonal a közforgalomnak átadatik”.*

Az igények szerint

A vasútvonal kezdetben elsősorban mezőgazdasági termékek szállítását szolgálta. A terményekben gazdag *Kisalföld* és az osztrák piac között biztosított kapcsolatot. Később — a századfordulón — a kibontakozó ipari fejlődés idején vonala mellé ipari üzemek, cukorgyárak épültek. Tekintettel arra, hogy a megépült vasút tényleges szükségleteket elégített ki, gazdaságosan működött, részvényeseinek szolid, de biztos osztalékot fizetett és emellett vasúti berendezéseit és járműparkját is fejleszteni tudta.

Az első világháború után *a St. German-i békeszerződéssel* jóváhagyott új államhatárok következtében az addig egy ország területén működő vasútvonal mintegy egyharmad része Ausztria területére került. Minthogy ugyanez az államszerződés arról is rendelkezett, hogy a vasút két állam területén működve is maradhasson egységes üzemnek, átvészelte a gazdasági válságokat, *továbbá szolgálta most már nemcsak Győr-Sopron megye, hanem Burgenland tartomány gazdasági fejlődését is.*

A GySEV dolgozóit mindig erős érzelmi szálak kötötték munkahelyükhöz. *Vasutas dinasztiák alakultak ki, és a két országban, de egy üzemben azonos célokért, évtizedeken át folytatott közös munka során szoros baráti kapcsolatok alakultak ki az osztrák és a magyar dolgozók között,* melyeket a sokszor feszültté vált nemzetközi helyzet sem tudott megrontani.

A második világháború ezen a vasúton is óriási pusztítást végzett. A szinte teljesen tönkrement vasúti pályát, hidakat, járműveket és egyéb berendezéseket a vasút magyar és osztrák dolgozói, Sopron város és a környező falvak lakosainak segítségével — ha ideiglenesen is — hónapok alatt kijavították.

A felszabadulás után a forgalom gyorsan fejlődött. A GySEV személyszállítási teljesítménye a legutolsó — 1938-as — békeévben 960 ezer utas volt, *amely 1957-ben már 4.5 millióra növekedett és 1970-ben elérte a 7,4 milliót.* Ez a szám azóta a közúti verseny, a motorizáció és a helyi munkaalkalmak szaporodása következtében 4 millióra esett vissza. Ez a tendencia annak ellenére, hogy a személyszállítás kulturáltságának a növelésére az utóbbi 10 évben több száz millió forintot fordítottak — tovább folytatódik.

Új perspektíva

A belföldi áruszállítás, mely a háború előtt még csak 340 ezer tonna volt, 1957-re már 900 ezer tonnára növekedett *és 1970-től átlagosan évi 1,5 millió tonnával állandósult.*

1957-ig a GySEV-nek tranzitforgalma nem volt, export-import forgalma alig haladta meg a háború előtti 244 ezer tonnát. Az ötvenes évek második felében a vasúttársaság élére került új vezetés felismerte, hogy a forgalom növelésének egyetlen lehetősége a nemzetközi áruforgalom. 1958-ban, kihasználva a vasút speciális helyzetéből adódó lehetőségeket, azt hogy Magyarországon és Ausztriában egyaránt belföldi magánvasútként működik, továbbá, hogy Sopron állomás nemcsak közös határállomás, hanem díjszabásilag mindkét országban belföldi állomás is, jól szervezett akvizíciós munkával bekapcsolódott az élénkülő nemzetközi árucsere-forgalom szállítási feladatainak lebonyolításába. *Ennek eredményeként olyan óriási mennyiségű árut sikerült megszerezni, melynek elszállítására a GySEV nem volt berendezkedve, így csak roppant nehéz körülmények között tudott a feladattal megbirkózni.* A pálya elöregedett, a vonóerő korszerűtlen volt, az állomások — a korábbi kis forgalomra méretezve — rövidek voltak. A győr-soproni vonal átépítését elodázni már nem lehetett.

A vasút koncessziójának közeli — 1969 évi — lejárati ideje azonban a nagyobb beruházást nem tette lehetővé. 1966-ban a vasúttársaság kérésére — figyelembe véve a két ország gazdaságában betöltött pozitív szerepét — *az osztrák és a magyar kormány a koncessziót 1987-ig meghosszabbította.* A 21 éves perspektíva lehetővé tette a legszükségesebb beruházások azonnali megkezdését, melyet a továbbiakban a vasút teljes korszerűsítése követett. Ezen belül — helyenként új nyomvonalon — 25 tonna tengelynyomással, teljes hosszában újjáépült a pálya, megkezdődött a biztosító berendezések automatizálása, *Sopronban új rendező-pályaudvart és minden igényt kielégítő állomásépületet építettek,* a vonóerőt dízelesítették, az elavult teher- és személykocsiparkot kicserélték és megteremtették a számítógépes vállalatirányítási rendszer alapjait.

További felfutás

Annak érdekében, hogy a vasút magyar szakaszán az újjáépített, nagy tengelynyomású pálya és a dízelesítés előnyeit ki lehessen használni, szükségessé vált az osztrák vonal teljes átépítése, melyet részben önkezelésben — saját pályafenntartási szolgálatukkal — részben osztrák cégek bevonásával valósítottak meg. *Minthogy a beruházott 220 millió Schilling az amortizációból csak 2007-ig térül meg, az osztrák állam a koncessziót addig az időpontig ismételten meghosszabbította.*

Időközben a vasút nemzetközi forgalma a háború előttinek több mint tizenkétszeresére, *3 millió tonnára növekedett.* Ez — figyelemmel a GySEV-díjszabási helyzetére — olyan mennyiség volt, mely a továbbiakban már csak a nemzetközi árucsere-forgalom alakulásával együtt változhatott.

Abból a célból, hogy a vasúttársaság fejlődése ne váljon a nemzetközi fuvarpiaci helyzet alakulásának függvényévé, a vasút vezetése az 1970-es évek elején a vasúti szállításhoz kapcsolódó új tevékenységet vezetett be az 1973-ban jóváhagyott új alapszabály szellemében.

Bővülő kör

A rendező pályaudvar közelsége az osztrák, a jugoszláv, az olasz és a csehszlovák határhoz, ideális lehetőséget biztosított *vámraktár létesítésére, áruk megállítására, manipulálására.* Ez a tevékenység — azon túl, hogy önmagában véve is gazdaságos — jelentősen hozzájárul a soproni vasúti átmenet vonzásának növeléséhez, ezért az elmúlt 6 esztendőben 11 600 négyzetméter fedett és 20 000 négyzetméter nyitott vámterület került megépítésre. *A vámraktárak maximális kihasználtsággal működnek.*

A GySEV Nemzetközi Szállítmányozási Igazgatósága, a „RAABERSPED” mind az öt világrészre kiterjedően bonyolítja le a magyar konténerizált külkereskedelmi forgalom több mint 60 százalékát. *Az idén már 10 ezer transzkonténert szállítmányoz a világ mintegy 50 országába és speciális szolgáltatásainak köre is bővül.*

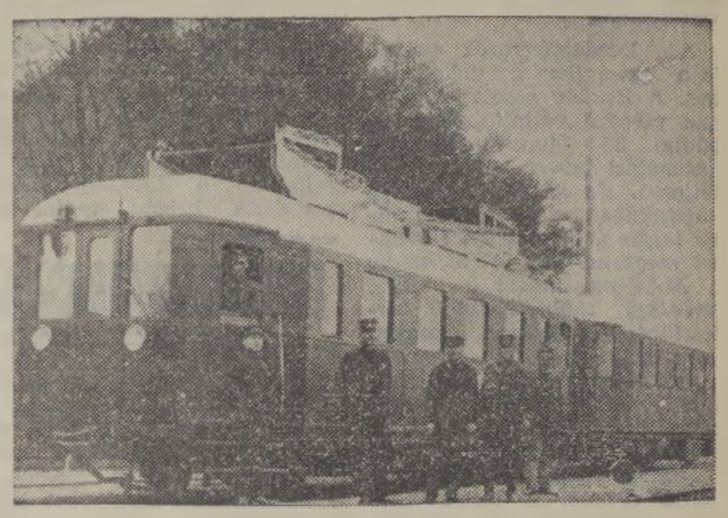
Az 1973-ban létrehozott idegenforgalmi, szálloda- és vendéglátó szolgálat jelentősen növelte forgalmát és megsokszorozta devizabevételét. Sopronban felépítették *a Lokomotív Szállodát,* átvették a GySEV vonala mellett lévő állomási vendéglőket és újakat építettek.

Az 1976-ban Sopronban megnyitott *Lokomotív Utazási Irodán* túlmenően Budapesten is létesült idegenforgalmi szolgálat és folyamatban van egy utazási iroda megnyitása az ausztriai *Eisenstadtban.* Ezek az új tevékenységek a vasúttársaság bevételeinek már 50 százalékát adják.

A műszakilag megújult és az új tevékenységgel gazdaságilag megerősödött vasúttársaság számára tehát a további fejlődés feltételei 2007-ig biztosítottak.

Történelem képekben

Ganz gyártmányú sínautóbusz a GySEV szolgálatában



1928. október 1-én megindultak a motorvonatok a Neusiedl-i vonalon

Korabeli egyenruhában az Old timer vonatok jegyvizsgálói

Ha Dávid és Góliát — azaz a múzeumvasút és a GySEV mozdonyai — találkoznak. Idillikus, de megszokott kép Fertőboz állomás közelében

A GySEV új szolgáltatásai közé tartozik a vendéglátás. Sopronban a hazai vendégek körében is népszerű a Lokomotív Szálló, amely a Lövérekben épült

MÚZEUMVASÚT NAGYCENKEN

Tíz évvel ezelőtt 1969 őszén tel a GySEV köreiben vetődött fel a gondolat, hogy a hazai keskenyvágányú közlekedés gyorsütemű felszámolásával egyidejűleg történjék gondoskodás arról, hogy ennek a vasúti rendszernek még menthető, legjellemzőbb eszközeit mentsük meg, s lehetőleg üzemben mutassuk be a nagyközönségnek. Ez a gondolat a legjobbkor támadt, *hiszen a nagycenki Széchenyi-kastély helyreállítási munkái megindultak, s abba emlékmúzeumot terveztek.* A nagyvasút és a kastély között szükség volt valamilyen személyszállító kapcsolat teremtésére, kézenfekvő volt tehát a tervezett múzeumvasutat Nagycenken megépíteni, kiindulva a GySEV Fertőboz állomásáról.

A terv megvalósítása a rajzasztalon kezdődött, majd a vágányok építéséhez szükséges anyagok és a múzeumvasúti célra alkalmas járművek felkutatásával folytatódott. 1970. nyarán indult meg a tulajdonképpeni pályaépítés. *A tervezett vonalhálózat első része az egykori nagycenki cukorgyári iparvágány helyén épült, Fertőboz és Barátság állomások között.* Ennek legszebb szakasza az Ikva fölött átívelő háromnyílású híd és a hozzá csatlakozó töltés, itt ma százan és százan fényképezik a hídon haladó kisvasúti szerelvényt. A vonalon két szolgálati épület készült, *Nádtelep* megállóhely és *Barátság* állomás apró épületei szolgáltak mintául.

Az üzem megindításához két gőzmozdony állt rendelkezésre. Ezek 1970-ig a szurdokpüspöki kovaföldbányában dolgoztak, az Építési és Városfejlesztési Minisztérium minden ellenszolgáltatás nélkül átengedte a két remek kismozdonyt a múzeumvasút számára. A 394.023 számú mozdony eredetileg a mezőhegyesi cukorgyár répavasútjára épült 1923-ban. A vele csaknem azonos építésű 394.057 számú mozdonyt ugyancsak a MÁVAG gyártotta, de már 1949-ben. Ez a mozdony már a Gazdasági Vasutak Igazgatósága megrendelésére készült és úgy jött a múzeumvasútra, ahogy a gyárból kikerült. A 394.023 számú azonban már némi átalakítás után került oda.

Az üzem megindításához egyéb járművekre is szükség volt. Így került Kisújszállásról Nagycenkre az első három személykocsi. A kocsikat a debreceni járműjavítóban állították helyre.

Még ősszel további kocsikat is átvettek a MÁV-tól. A kisvasút felszámolásának előkészítése során *Békéscsabán* már selejtezett kocsik közül 1 kalauz- és 4 személykocsit választottak ki. Ezek is a lehetőségig visszakapták eredeti berendezésüket és 1971 nyarán kerültek a múzeumvasúton használatba.

A pálya 14 kg/fm súlyú használt, felbontott gazdasági vasutakból került sínanyagból épült, vegyesen vasbeton, illetve faaljakkal. A pályára engedélyezett sebesség 15 km/h, az engedélyezett tengelynyomás 4 tonna.

A második vonalszakasz 1972-ben készült el. Ez Nádtelep mellett ágazik ki az elsőként épült szakaszból és szép vonalvezetéssel, gazdasági vasúthoz illően számos kanyarral 2400 méter hosszan ér el *a Széchenyi-kastély* közelébe, a hársfasor mellett épített *Kastély állomásig.* Itt a Déli vasút középállomásainak mintájára épült hangulatos felvételi épület, háromvágányú állomás található.

Fertőbozon az új vonalrésszel egyidőben készült el a múzeumvasút fűtőháza. Ez a négy mozdony elhelyezésére alkalmas épület a MÁV szabványterveinek felhasználásával épült. Eredetileg csak gőzmozdonyokat terveztünk azokban elhelyezni, azonban mire elkészült, két dízelmozdony is került a múzeumvasútra, így azok is ott kaptak jobb híján helyet.

1971 nyarán megkapták a kecskeméti gazdasági vasút dízelmozdonyát. Ezt 1940-ben készítette a GANZ, azonos volt a már 1934-ben épített három dízelmozdonnyal. Korszerűbb négytengelyes dízelmozdonyokkal cserélték le ezeket, s a legfiatalabbat a MÁV átadta a Múzeumvasútnak.

Ebből a mozdonysorozatból négy darabot épített a *Szegedi Gazdasági Vasút* részére közösen a LÁNG, a MÁVAG és a GANZ. Legelőbb ez a mozdony készült el. Azonban nem került egyszerre Szegedre. *Barcelonába* küldték, ahol egy közlekedési világkiállításon képviselte a magyar járműipart. Mire visszaérkezett, már elkészült, sőt üzemben volt Szegeden a másik három. Így ennek a messzi világot járt mozdonynak már csak a 4-es számtábla jutott.

Ezek a járművek sorakoztak fel 1972. július 10-én a fűtőház előtt, amikor nagyszámú érdeklődő jelenlétében ünnepélyesen átadták a fűtőházat, az elkészült új vonalat és a Kastély állomást.

A járművek azonban tovább szaporodtak. 1972 őszén a Középdunántúli Szénbányászati Tröszt megkezdte a balinkai bányavasút felszámolását. *A vasúton a vontatást 490 sorozatú mozdonyokkal látták el,* ezek ennek a sorozatnak utolsó darabjai voltak. Így különösen jelentős volt a Tröszt határozata, mellyel átengedte a mozdonyai közül legjobb állapotban volt *„András”* nevű mozdonyt a múzeumvasútnak. Ez akkor üzemképes volt, s 1973 nyarán csaknem az egész üzemidőszakban ellátta a szolgálatot. *Így ma a múzeumvasút három üzembehelyezhető gőzmozdonnyal rendelkezik.* Két mozdony üzemképes, a harmadik leállítva fővizsgára vár.

Lovas Gyula

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, önkéntes társadalmi munkájáról tájékoztatnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

NAPLÓ

A több mint 1300 vasutast foglalkoztató *Tapolcai Körzeti Üzemfőnökség* dolgozói munkás-nagygyűlésen úgy határoztak, hogy év eleji munkaverseny-felajánlásukat újabbakkal egészítik ki, pártunk közelgő kongresszusa tiszteletére.

A kezdeményezők ezúttal is a szocialista brigádok voltak. A *Zsukov* szocialista brigád például vállalta, hogy az eddigi 32,5 tonnás kocsikihasználási tervet 33,5 tonnára teljesíti. Ez az év hátralevő időszakában várható egymillió tonna áru esetében *919 kocsi megtakarítást jelent, amely a MÁV-nak közel 2 millió forintnyi többletbevételt biztosíthat.* A *Helikon* szocialista brigád a tehervonatok menettartamának 4 százalékos túlteljesítését vállalta. A vontatás *Bánki Donát* szocialista brigádja, amely a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* címmel is büszkélkedhet, a kongresszusi munkaverseny kertében a különböző karbantartási feladatok gyors, és ha kell, soron kívüli elvégzésére kötelezte magát. Többek között úgy, hogy az úgynevezett D—3 javításoknál 100 óra társadalmi munkát is vállalnak. Figyelemre méltó, hogy még a kocsitakarítók *Dobó Katalin* szocialista brigádja is megtalálta a lehetőségét annak, hogy részt vegyen a munkaversenyben, felajánlották például a diszeli iparvágány soron kívüli rendbehozatalát.

A kisebb kollektívák felajánlásai nyomán az üzemfőnökséghez tartozó valamennyi szolgálati hely megfogalmazta szolgálati vállalását. A keszthelyi állomás dolgozói a teherkocsik kihasználásának újabb másfél százalékos javítására, míg a polgári ipartelepek vasutasai a villamosenergia 2, a fűtőolaj 5, a petróleum 10, az egyéb anyagok 2 százalékos csökkentésére kötelezték el magukat.

SZOLNOK MEGYEI Néplap

Elvisz a gyorsvonat engemet is — énekelhették volna *a Szolnoki Papírgyár Jászladányba kitelepülő dolgozói.* És hogy nem énekelték, annak csupán a polgári védelmi módszertani bemutató gyakorlat komolyan vétele, nem pedig a jókedv hiánya volt az oka.

A derű uralta mindkét szerelvény utasait, mintha jó hangulatú majálisra utaztak volna. A gyülekező helyeken az adminisztráció, az utasok nyilvántartásba vétele, kocsiszámuk megjelölése alig néhány percet vett igénybe. *Bárcsak mindig, mindenütt ilyen gyors volna az ügyintézés!*

A felkészülés legnagyobb erdménye talán nem is az volt, hogy mindenki a helyére talált és tudta a dolgát, ezért minden a program szerint történt, s a szerelvények is idejében elindulhattak, hanem az, hogy a gyár dolgozói és családtagjai szabad idejüket nem sajnálva készségesen vettek részt a kitelepítésen. Ez arra vall, hogy egy esetlegesen bekövetkező nehezebb időszakban is szót lehet érteni velük, számítani lehet áldozatkész munkájukra.

A MÁV illetékes szerveivel való együttműködés jól sikerült.

Dunántúli napló

Nem ez az első eset, hogy a KISZ-tag vasutas fiatalok társadalmi munkában segítik szebbé tenni a vasutas dolgozók gyermekeinek üzemi óvodáját, hiszen évről évre szerepeltetik az akcióprogramjukban az óvoda patronálását. A *MÁV Pécsi Igazgatósága* központjának alapszervezetei minden évben az általános nagytakarítás és karbantartás időszaka alatt szépítették a 100 kisgyermek elhelyezésére alkalmas óvoda udvarát, illetve játékokat készítettek. Legutóbb a *Hámán Kató* KISZ-alapszervezet tagjai serénykedtek a óvodában. A kerítést festették. Három napon át — munkaidő után — kezdtek hozzá a festéshez. A társadalmi munkába bekapcsolódtak a *Landler Jenő* szocialista brigád tagjai is.

ÉSZAK-MAGYARORSZÁG

Egyik reggel igencsak meglepődtek a bodrogolasziak, amikor munkába indultak. A vasúti pálya mellett egy gőzmozdony állt — a közúton. A mozdony — amit már kiszuperáltak — a bontó helyett került ide. Másfél kilométert haladt a községen keresztül, szépen nyugodtan, fittyet hányva a menetrendre. Igaz, hogy nem saját „lábán", hanem gépkocsin. Mégis sikert aratott, olyannyira, hogy szinte a fél falu köré sereglett. Mert ugye, nem mindennapi látvány ha végigvonul egy 376-os mozdonymatuzsálem Bodrogolaszi utcáján. *Az úticél a MÁV Bodrogolaszi Nevelőotthon volt.* Az ott élő gyerekek kérték a MÁV Miskolci Igazgatóságot, hogy ha lehet, szállítsanak intézetükbe egy mozdonyt. Az öreg mozdonyt kora reggel 60 tonnás daru emelte át egy, a közutakon elhelyezett sínpárra. A sínpárt pedig egy másik, kisebb teljesítményű daruval illesztették a mozdony elé. A vasutas KISZ-fiatalok — mintegy húszan jöttek el Bodrogolasziba — nem pihentek, hiszen a gépet csak nagy szakmai hozzáértéssel lehetett végigszállítani a falun.

NÉPÚJSÁG

Egyenletes dübörgéssel vontatta a hatalmas mozdony a teherszerelvényt az éjszakai sötétségben. *G. Kiss Mihály* mozdonyvezető ösztönössé vált figyelemmel kísérte a műszerek állását, a reflektorok fényében villódzó sínpárt. Idestova négy évtizede „sínen" van", a dunántúli vasútvonalakon minden kanyart, minden telefonpóznát ismer.

Börgönd felé csattogtak a kerekek, amikor G. Kiss Mihály kalandozó gondolatait valami sejtés parancsolta vissza. Az éjszakai sötétben nem lehetett messzebb látni a reflektorok fénycsóvájánál, de a sok év alatt beidegződött ösztön figyelmet parancsolt.

Az előjelző szabadot engedett, de egyre határozottabban érezte: *a pályán nincs valami rendben.* Pillanatig sem habozott, gyorsan fékezett, mert inkább érezte, mint látta az előtte veszteglő, zárlámpa nélküli másik szerelvény sötét tömegét.

Csikorogtak a fékek, a súrlódástól szikrát hánytak a sínek, ahogy a lendület vitte a szerelvény súlyos tömegét. Végül G. Kiss Mihály mozdonya megállt. Alig néhány méterre a másik szerelvénytől.

★

A vizsgálat megállapította a szabálytalanságokat és azt, *hogy G. Kiss Mihály dombóvári mozdonyvezető ébersége súlyos balesetet hárított el.* Ezért a MÁV vezérigazgatója dicséretben és jutalomban részesítette.

G. Kiss Mihály alapító munkásőr, a dombóvári alegység kiváló parancsnoka, többszörös kiváló dolgozó.

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Az oktatás és a felvilágosítás ügyét szolgálja

A Nyugati pályaudvaron megnyitották a MÁV munkavédelmi mozgó kiállítását

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete *vasúti munkavédelmi mozgókiállítást rendezett.* Megnyitására október 5-én került sor a Nyugati pályaudvaron. A kiállítás anyagát egy vasúti kocsiban helyezték el, egy másikat pedig munkavédelmi jellegű filmek vetítésére rendeztek be. Az ünnepélyes megnyitón jelen volt *Kajcsa József,* a vasutas-szakszervezet titkára is.

A vendégeket *Gulyás János* vezérigazató-helyettes köszöntötte, majd a mozgó kiállítás létrehozásának szükségességéről beszélt. Elmondotta többek között, hogy a MÁV minden évben sokat költ a munkavédelem fejlesztésére, a balesetmegelőzés lehetőségeinek propagálására. Ennek hatására évről évre csökken a balesetek száma. Az idén, háromnegyedév alatt két százalékkal kevesebb baleset történt, mint tavaly, és hárommal kevesebben vesztették életüket.

Nálunk a legtöbb balesetet nem műszaki hiányosságok, hanem emberi mulasztások, a biztonsági előírások megszegése okozza. Mindez azt bizonyítja, hogy az eddiginél többet kell törődni a dolgozók felvilágosításával, a munkavédelmi oktatással és a kiképzéssel. Az oktatás, nevelés módszereinek alkalmazkodnia kell a mai emberi információs és kommunikációs igényeihez. Ezért került sor e mozgókiállítás létrehozására is, amely kiválóan szolgálhatja a munkavédelmi oktatás és felvilágosítás ügyét.

A mozgókiállítás rendezői most (fényképek segítségével) azokra a sokszor jelentéktelennek tűnő mulasztásokra hívták fel a figyelmet, amelyek következtében súlyos balesetek történtek. A másik kocsiban oktató, dokumentum jellegű filmeket vetítenek. A mozgókiállítást évente körülbelül 40 ezer dolgozó tekintheti meg.

K. S.

MILLIÓKBAN SZÁMOLVA...

Kártérítés, életjáradék az Állami Biztosítótól

A közhiedelem szerint a biztosítónak busás haszna van a gépjármű-biztosításokból. A valóság azonban nem ilyen rózsás. Az elmúlt évben az Állami Biztosító

180 ezer felelősségi káreseire 830 millió forintot fizetett ki.

Az V. ötéves terv első három évét (a ráfordításokat is figyelembe véve) közel 600 milliós veszteséggel zárta.

Ennek több oka van. Az egyik az, hogy

évente 100 ezer új autó érkezik az országba.

Sajnos, mindig növekszik a gépjárművek által okozott kár, és sokan szenvednek balesetet a közutakon. A személyi sérüléseknél egyre magasabb kártérítést igényelnek az ügyfelek a biztosítótól. (Nem ritka például a 4500 forintos havi járadék sem.) Emelkedtek a szakipari munkadíjak és alkatrészárak. A kocsik korszerűbbek, nagyobb teljesítményűek mint tíz vagy tizenöt évvel ezelőtt, és a cascodíjak sem enyhítik a veszteséget.

Az autósoknak csupán fele rendelkezik casco-biztosítással

és egyáltalán nem megnyugtató az, hogy a gépjárműtulajdonosok fele fizesse azt a kárt, amelyet valamennyi autós együttesen okozott.

A három Szőgyéni

Munkásőrtestvérek

A záhonyi vasutasok 1944 szeptemberében a visszavonuló német csapatok elől mentették mindazt, amit lehetett. Akkortájt nem kis érdemeket szerzett *id. Szőgyéni Bertalan* váltókezelő is, aki élete kockáztatásával mentette meg az állomás épületét a felrobbantástól. Az idős vasutas 41 évet szolgált a vasútnál, *négy gyermeket nevelt fel és megélhette, hogy három vasutas fia 1964-ben a munkásőrség soraiba lépjen.* Egyetlen lánya, *Erzsébet,* honvéd őrnagy felesége.

Sándor, a legidősebb fiú 46 éves. Anyaggazdálkodási csoportvezető, a rangja: főfelügyelő.

— *Apánk helytállása példaképül szolgált számunkra, hogy mi, testvérek is hozzájáruljunk a munkáshatalom védelméhez és erősítéséhez* — mondja. — Ott voltunk az 1970-es szamosközi árvíznél: hetekig mentettünk embert — értéket... Az idő múlik, s az élet rendje, hogy az idősebbek évente átadják a fegyvert a fiataloknak.

Bertalan 44 éves, GRF részlegvezető, főfelügyelői rangot visel:

— *Az elvek azonossága köt össze bennünket. A munkásőrség nagyszerű nevelőiskola.* Sok a közös élményünk. Nálunk a szakmunkás együtt teljesít szolgálatot a főnökkel, a legnagyobb barátságban és egyetértésben. Az idősek forradalmi tapasztalata, a fiatalok lelkesedése jól kiegészítik egymást. A munkásőrök nagy többsége fizikai dolgozó, akik szocialista brigádokban dolgoznak. Több mint háromnegyed részük párttag.

Géza 40 éves, belső ellenőr, főintéző:

— *Önkéntes, társadalmi testület a miénk. Mindhárman jövőre kapjuk meg a 15 éves Szolgálati érdemérmet.* A fiatalok önként, szívesen és tudatosan vállalják a szolgálatot. Ez belső fegyelemre és politikai érettségre vall. Egyikünk sem vágyik még arra, hogy tartalék állományba menjen: a társadalom figyelmét és megbecsülését élvezzük. Jó utat és ügyet szolgálunk.

Egeressi Zsigmond

A könyvespolcra ajánljuk:

Körkérdés az illetékesekhez

Ujlaki László, a Népszabadság főmunkatársa körkérdést intézett miniszterekhez, képviselőkhöz, politikusokhoz, rendőrtisztekhez, orvosokhoz, kérve őket, hogy foglaljanak állást az iszákosság, e káros társadalmi jelenség ügyében. A megszólaltatottak nagyon sok érdekes történetet mondtak el az alkoholizmusról, úgy, hogy az interjúkcsokorból *134 oldalas, könyvalakban megjelent kiadvány lett.*

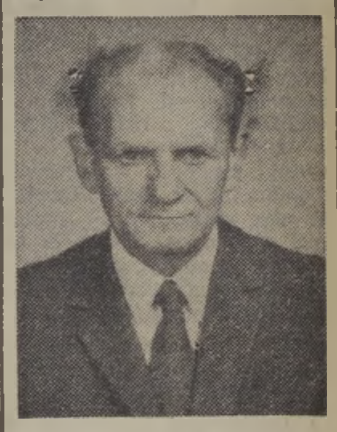
Hogy tárgyilagos és nem álszemérmes olvasmányra hívjuk fel a figyelmet, azt az egyik miniszterhelyettes nyilatkozata is tükrözi: „*Az emberiség kultúrája és a miénk is sokkal szegényebb, sivárabb lenne bor vagy sör nélkül. De sajnos, a mértéktelenség az öröm eme forrását az ártalom mérgező kútjává teszi...*"

A más-más személytől származó nyilatkozatokban közös gondolati megállapítás is található: a mértéktelen italozás elleni küzdelem nem csupán az erre hivatott intézmények feladata. *Minden embernek harcolni kell ellene.*

(séra)

Kitüntetett törzsparancsnok

A felszabadulás óta Győr állomáson szolgál



— A második világháború befejezését a fővárosban éltem át. Meghatott és megkapott a védtelen, ártatlan polgári lakosság kiszolgáltatottsága és tehetetlensége a háború borzalmaival szemben. Ettől az időtől számíthatom elkötelezettségemet a polgári védelemmel — mondja *Földesi Lajos* főfelügyelő, Győr állomás polgári védelmi törzsparancsnoka. A győri vasutast a fegyveres erők napja alkalmával — érdemeinek és munkájának elismeréséül — *a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával tüntették ki.*

— *Vasutas családból származom* — folytatja. — *Apám, nagyapám, valamint a feleségem rokonságából többen is a vasútnál keresték kenyerüket.*

1940-ben a Keletiben kezdte a vasúti szolgálatot. A felszabadulás óta pedig Győr állomás a munkahelye. Ugyanettől az időponttól számít a párt- és szakszervezeti tagsága. A háború után aktív játékosa volt a MÁV DAC-nak. 1949-től az állomás szakszervezeti bizottságának tömegsportfelelőse, később bizalmi volt, tizenöt éve pedig tagja a vasútüzemi pártbizottságnak.

1951-től Győr állomás és az utóbbi időben már a környező szolgálati helyek polgári védelmi törzsparancsnoka. Ebben a beosztásban végzett jó munkáját fémjelzi az öt alkalommal kapott *Kiváló dolgozó* kitüntetés, a 15 és 20 éves *Honvédelmi Emlékérem.*

Sz. Jakab István

Barátság vonaton szőtt barátság

Nem ritka, hogy a Szovjetunióba induló Barátság vonatokon utazó vasutasok között hosszan tartó barátság szövődik. Így történt ez 1978-ban is, amikor a budapesti VI. kerületi *Bokányi Dezső* vasutas munkásőrzászlóalj és a békéscsabai *Kulich Gyula* zászlóalj vasutas munkásőrei utaztak a Szovjetunióba. A kapcsolat hazaérkezés után sem szakadt meg.

Az idén májusban a budapestiek hívták meg a békéscsabai munkásőröket három napra Balatonkenesére. A vendéglátást szeptember 29-én és 30-án a csabaiak viszonozták Szanazug üdülőtelepen. Közösen ünnepelték meg a fegyveres erők napját is. Ezen az ünnepségen megjelent *Valkó Pál* üzemfőnök és *Valentinyi Mihály,* a békéscsabai munkásőrzászlóalj parancsnoka is.

Szeptember 30-án kirándulással folytatódott a gazdag program.

Valkó Pál üzemfőnök köszönti a vendégeket
Farkas Sándor felv.

Kitekintés a nagyvilágba

A nők problémáival foglalkozott a IV. Szakszervezeti Világkonferencia

Az elmúlt napokban fejeződött be *Nicosiában*, Ciprus fővárosában, a dolgozó nők problémáival foglalkozó IV. Szakszervezeti Világkonferencia, amelynek összehívását a Szakszervezeti Világszövetség IX. kongresszusa határozta el.

A kongresszus utáni időszakot a munka és a tőke világa közötti osztályösszeütközések elmélyülése és szélesedése jellemezte. A szakszervezeti mozgalom akcióegysége nemzeti és nemzetközi szinten ismételten azt bizonyítja, hogy a dolgozó nők érdekében elért minden pozitív változás kétségbevonhatatlanul összefonódik a társadalmi haladásért és a békéért folyó világméretű harccal.

A munkanélküliség első áldozatai a nők

Vitathatatlan, hogy a nők, akik az emberiségnek több mint a felét képviselik, az anyagi és a szellemi javaknak több mint egyharmadát hozzák létre, *mind aktívabb szerepet játszanak a társadalomban.* Részvételük a politikai, gazdasági, társadalmi és kulturális életben, fontos feltételévé vált a társadalmi haladásnak, a demokrácia kibontakozásának, a szakszervezeti jogok kiszélesedésének és megszilárdulásának, valamint a világbéke megerősödésének.

A nők a szocialista társadalmi rendszerben az őket megillető helyet foglalják el és a társadalom dinamikus fejlődésével párhuzamosan bontakoznak ki számunkra a feltételek a politikai, a gazdasági és kulturális érvényesülésükre. *Ezzel szemben számos tőkés országban diszkriminációnak és semmivel sem igazolható elnyomásnak vannak kitéve, megfosztva legelemibb emberi jogaiktól.* Nincs számukra biztosítva, hogy mint anyák, dolgozók és állampolgárok betölthessék hivatásukat.

Éppen úgy, mint a többi dolgozó réteget, őket is sújtja a kapitalista rendszer egyre mélyülő és szélesedő válsága. Érzik ennek következményeit az infláció, a növekvő munkanélküliség, az árak emelkedése és a folyamatosan roszszabbodó élet- és munkakörülmények formájában. Naponta érzik a diszkriminációt, amely a végzett munkáért kapott igazságtalan bérben, a szakmatanulás és az általános oktatás területén adott lehetőségekben nyilvánul meg.

A nők a fiatalokkal, az idősebb dolgozókkal és a vendégmunkásokkal együtt a munkanélküliség első áldozatai. Ezt tanúsítja a többek között az, hogy bár a nők alkotják a fejlett tőkésországokban a segédmunkások egyharmadát, a munkanélküliek között arányuk gyakran meghaladja az 50 százalékot. Az *Európai Gazdasági Közösség* országai közül például *Írországban* 20,6, *Belgiumban* 60,3, *Franciaországban* 52,7 és az *NSZK-ban* 50,8 százalék a nők aránya a munkanélküliek között.

Azonos munkáért jóval kevesebb bér

Sajnos ez a kép távolról sem teljes! A rejtett munkanélküliségnek más formái is léteznek mint például a részleges munkanélküliség, amely nemhogy megoldaná a női foglalkoztatás problémáját inkább súlyosbítja. *Spanyolországban például az új munkahelyek háromnegyed részét férfiak számára tartják fenn.*

A világ tőkés felén levő ipari országokban *a nők bére egyharmaddal alacsonyabb, mint a férfiaké és ez a helyzet tovább romlik.* A Fülöp-szigeteken a nők, hogy munkához jussanak kénytelenek a legalacsonyabb bérért a legrosszabb munkakörülményeket is elvállalni. Ausztriában az egyetemet végzett nőknek csupán a 17 százaléka dolgozik vezető beosztásban.

Ezekben az országokban a nők nem csupán a bérezés területén érzik a diszkriminációt, hanem már munkábaállásuknál. Szenvedő alanyai a diszkriminációnak, amely szoros kapcsolatban áll szakmai képzettségükkel. *Egyes országokban ez túlhaladott nézetekkel jár együtt, amely szerint a nőnek kizárólag a családi életre kell felkészülnie.* Különösen szomorú a vidéken élő nők helyzete. Egyes földrészeken, többek között a fejlődő országokban, a mezőgazdaságban dolgozók 60—80 százalékát teszik ki. Őket terheli az élelmiszer megtermelése, és a család ellátása.

A dolgozó nőket megillető társadalmi szerep fontossága egyes országok politikai, gazdasági, társadalmi és kulturális fejlődésében elválaszthatatlanul kötődik részvételük növekedéséhez, a társadalmi fejlődésért folytatott harcban. A jelenkori történelemben is számtalan példát találunk olyan nőkre, akik a férfiak oldalán harcolnak a dolgozók elemi jogaiért, részt vesznek a nemzeti felszabadító mozgalomban és a békéért harcolók első soraiban találhatók.

Az SZVSZ a nőkért

A *Szakszervezeti Világszövetség*, mint a legnagyobb demokratikus és osztályszervezet arra törekszik, hogy megvalósítsa a világ minden dolgozójának egységét. Megalakulása óta nagy figyelmet szentel a dolgozó nőknek. Ezért volt kezdeményezője — többek között — a dolgozó nők problémáival foglalkozó három világkonferenciának. Sok más olyan akció kezdeményezésében is részt vett, amelyek hivatottak voltak fokról fokra megoldani a létező problémákat úgy, ahogy azok kifejezésre jutottak *az 1972-es III. Szakszervezeti Világkonferencián elfogadott gazdasági, társadalmi, kulturális és szakszervezeti jogok Chartájában.*

A *Charta* a világ valamennyi szakszervezeti szervezetének és dolgozó nőjének mozgósító eszközévé vált az elemi jogaikért folyó mindennapi harcban. Ilyen a munkához való jog, a foglalkoztatás biztonságához való jog, jogegyenlőség a bérezésben, a munkakörökbe való besorolásban, az általános és szakmai képzésben való részvételhez, a társadalmi önmegvalósításban, a szakszervezeti életben való teljes részvételben és a dolgozó nők jogainak biztosításában a szakszervezeti élet területén.

Ezért volt témája sok nemzetközi szemináriumnak és szimpóziumnak, konzultatív tanácskozásnak és más akcióknak, amelyeket a Szakszervezeti Világszövetség vagy tagszervezetei kezdeményezésére tartottak meg a dolgozó nők érdekében, *s ezért rendezték meg a Nők Nemzetközi Évét.*

Nők évtizede

Ezeken a tanácskozásokon a nők problémáira vonatkozóan javaslatokat tettek és ajánlatokat dolgoztak ki a szakszervezetek orientációjára és tevékenységére a *Nők Evtizede* keretei között, amelyeket az Egyesült Nemzetek Szervezete hirdetett az 1976—1985-ös időszakra.

Az SZVSZ-nek e témában szervezett legjelentősebb rendezvénye a dolgozó nők problémáival foglalkozó IV. Szakszervezeti Világkonferencia volt, amelyet a IX. Szakszervezeti Világkongresszus javasolt *„A nők helye és szerepe a társadalomban, a munkában és a szakszervezetekben"* címmel.

A konferencia előkészítésében rendkívül fontos szerepet játszottak a dolgozó nők kérdéseivel foglalkozó nemzetközi szemináriumok és szimpóziumok, mint amilyen például az elmúlt év novemberében Budapesten megtartott szeminárium volt, amelyet a *Szakszervezeti Világszövetség, a Nemzetközi Demokratikus Nőszövetség és a Magyar Nők Országos Tanácsa* rendezett 25 európai ország nőszervezetének, szakszervezetének és ifjúsági szervezetének képviselőivel. Hasonló céllal tartottak márciusban szemináriumot a szenegáli *Dakarban*, ahol az afrikai kontinens kulcskérdésére, a nők jogaira irányult a figyelem.

A dolgozó nők problémáival foglalkozó IV. Szakszervezeti Világkonferencia jelentős ösztönzést adott a szakszervezeteknek és a világ haladó erőinek a békéért és a társadalmi haladásért folytatott harcához, s az *Egyesült Nemzetek Szervezete* által a Nők Évtizede alkalmából meghirdetett célok realizálásához az *„Egyenlőség, fejlődés, béke"* jelszó szellemében.

Baranyai Zoltán

VENDÉG INDIÁBÓL

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének vendégeként hazánkban tartózkodó *Besingha Rajo-t*, az Indiai Vasutas Szövetség alelnökét október 11-én hivatalos látogatáson fogadta *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára. A beszélgetés során kölcsönösen tájékoztatták egymást a két ország vasutas-szakszervezetének tevékenységéről, a vasutasok munkakörülményeiről és szociális ellátásukról, valamint a vasút gazdasági szerepéről. Megegyezés született arról, hogy kölcsönösen megvizsgálják a két szervezet közötti kapcsolatok felvételének lehetőségeit.

Besingha Rajo alelnök a beszélgetés után a Déli pályaudvarra látogatott, ahol Kercsó István állomásfőnök tájékoztatta őt a csomópont dolgozóinak munkájáról.

OKTÓBER 31.

A világtakarékosság napja

A takarékoskodás, az észszerű gazdálkodás, az utóbbi időben országunkban egyre inkább valós követelménnyé vált. A takarékosságnak ugyanis mindenütt nagy a jelentősége — az egyén, a család szempontjából épp úgy, mint a népgazdaság különféle területein. Ez a magyarázata annak is, hogy a főváros kommunistáinak *szeptember 25-én a Csepeli Sportcsarnokban tartott aktiváján is oly nagy hangsúlyt kapott az általános, s ezen belül a pénztakarékosság.*

A pénztakarékosságnak, s legfőbb népszerűsítőinek, a takarékpénztáraknak régi hagyományai vannak Magyarországon. Az *Első Hazai Takarékpénztár* 140 évvel ezelőtt alakult meg. Az *Országos Takarékpénztár* pedig az idén ünnepli megalakulásának 30. évfordulóját.

A világ takarékpénztárai 55 évvel ezelőtt, 1924-ben, a milánói értekezletükön határozták el, hogy minden év október utolsó munkanapján megrendezik a *Világtakarékosság Napját.* Ezen az értekezleten hazánk is képviseltette magát.

Az Országos Takarékpénztár a milánói értekezlet határozatától vezérelve 15 évvel ezelőtt úgy döntött, hogy október 31-ét, a Világtakarékosság Napját nálunk is minden évben megünnepeljük. Ebből az alkalomból az Országos Takarékpénztár a takarékszövetkezetekkel és a postahivatalokkal együtt összesítő beszámolót tár az ország közvéleménye elé. Ismertetik a pénztakarékosság területén elért eredményeiket, beszámolnak a rájuk bízott pénzeszközök felhasználásáról, és nem utolsósorban arról, hogy mit tettek és tesznek az ügyfelek igényeinek kielégítésére, s az ügyfélszolgálat javításáért.

Néhány fontosabb adat az Országos Takarékpénztár idei eredményeiből: *a múlt év azonos időszakában a lakossági megtakarítások összege 120 milliárd forintot tett ki, most pedig elérte a 132 milliárdot.* Az 1 főre jutó megtakarítás megközelítően 12 500 forint. A takarékbetétkönyvek száma meghaladja a 6 milliót. A betételhelyezési formák közül hadd említsük meg a kamatozó, a nyereménybetétkönyvet, a gépkocsinyeremény-betétkönyvet, az ifjúsági takarékbetétet, a takaréklevelet és nem utolsósorban a Kölcsönös Segítő Takarékpénztárakat.

Az ifjúsági takarékbetétek száma a múlt év október végi 370 ezerről 400 ezerre emelkedett, állományuk pedig az előbbieknek megfelelően *2,8 milliárdról 3,6 milliárdra növekedett.* A takarékpénztár ennek elenére a jövőben is különös gondot kíván fordítani erre a betétfajtára, mert ez segítséget nyújt a családalapító fiataloknak az önálló élet megkezdéséhez szükséges anyagiak részbeni előteremtésére. Nem véletlen, hogy a kormányzat az ifjúsági betéttel kapcsolatos kedvezmények egy részét kiszélesítette: *az 5 éves takarékossági időszak lejárta, illetve a megtakarított összeg felvétele után nem egy, hanem két évig vehető igénybe a külön kölcsön.*

A KST-k taglétszáma meghaladja az 1 milliót, az évi befizetések összege pedig a 2,8 milliárd forintot. Egyre népszerűbbek a néhány vállalatnál és intézménynél kísérletképpen bevezetett kétéves KST-k, amelyek lényege, hogy az eddiginél nagyobb összegű kölcsön folyósítható a tagságnak.

Érdemes szót ejteni arról is, miként gazdálkodik a takarékpénztár a betétállománnyal? *A betétállomány mintegy kétharmada a lakossági hitelek forrása, a fennmaradó tartalék összeget pedig a Magyar Nemzeti Bank kezeli.* Ezáltal a betétgyűjtés nemcsak a lakosság hiteligényeinek kielégítését teszi lehetővé, hanem hozzájárul a központi fejlesztési programok — elsősorban a lakosság ellátását szolgáló tervek — megvalósításához. Minél nagyobb az ország lakossága által megtakarított összeg, annál jobban kielégíthetők a különböző hitel- és kölcsönigények. *A lakossági összhitelállomány ez év októberében elérte a 91 milliárdot.* Csupán ebben az esztendőben a takarékpénztár lakásértékesítésre 4,2 milliárdot, lakásépítésre 6,5 milliárdot, lakás korszerűsítésére, tatarozására 1,5 milliárd hitelt folyósított. Áruvásárlásra ugyanezen időszak alatt 7,4 milliárd forint kölcsönt nyújtott. Ezen belül a fiatalok 900 millió forint kedvezményes kölcsönben részesültek. A mezőgazdasági termelési célokra folyósított hitelek összege elérte a 600 millió forintot.

A takarékpénztár a jövőben is azon fáradozik, hogy előrelátóan meghatározza üzletpolitikáját. Tervei között szerepel a lakossági csekk széles körű elterjesztése, a kommunális kötvény-konstrukció, amely közcélú létesítmények finanszírozási forrásainak kiegészítését szolgálja.

EGYÜTT A HALADÁSÉRT

Tapasztalatokért jöttek az ötödik világrészből

Távoli világrészből érkező vendégeket fogadott október 2-án *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára. *Allan Miller*, az Ausztrál Szocialista Párt főtitkárhelyettese és felesége, *Beryl Miller*, az Ausztrál Nőszövetség Végrehajtó Bizottságának tagja az MSZMP meghívására érkeztek hazánkba. A szakszervezet központjába ellátogató vendégeket Molnár György tájékoztatta a magyar szakszervezeti mozgalom — ezen belül a vasutas-szakszervezet — helyéről és szerepéről, amelyet a fejlett szocialista társadalom építésének viszonyai között tölt be; szólt a magyar vasút feladatairól, ezzel összefüggésben a vasutas-szakszervezet aktuális tennivalóiról; a magyar nőmozgalomról és a vasutas-szakszervezet nőpolitikai tevékenységéről.

Allan Miller, megköszönve az információt, elmondotta: *pártjuk számára rendkívül hasznos a szocialista országok gazdag tapasztalata.* Pártjuk céljai között szerepel, hogy a szociáldemokrata irányzatú Ausztráliai Munkáspárttal egységfrontot alakítsanak ki a monopóliumok hatalmával szemben. Az Ausztrál Szocialista Párt kész együttműködni minden haladó erővel, de *ideológiai téren változatlanul folytatják harcukat az opportunista, reformista radikális és reakciós irányzatok ellen* — hangsúlyozta a főtitkárhelyettes.

Beryl Miller az ausztráliai nőmozgalom törekvéseiről beszélt. Elmondotta, hogy országukban a foglalkoztatottak egyharmada nő, *a nyilvántartott munkanélküli nők száma meghaladja az ötszázezret.* A dolgozó nőket sok hátrányos megkülönböztetés éri a társadalmi élet minden területén, többek között a társadalombiztosítási szolgáltatást illetően is. Az ausztráliai nőmozgalom az ENSZ által meghirdetett *„nők évtizede"* jegyében tevékenykedik. *Az országos nőszervezetben az Ausztrál Szocialista Párt aktivistái vezető szerepet játszanak,* és igyekeznek elfogadtatni mindenkivel alapelvüket: *a dolgozó nők problémái szervesen összefonódnak az egész munkásosztály gondjaival, így megoldásuk is csak együtt képzelhető el.*

B. Z.

Ide nekem a tunikát!

Amikor szomszédom először zörgetett be hozzám orgonavirág-mintás tunikában, azt hittem, hogy jelmezbálba készül.

— *Hogyan, öregem, neked sejtelmed sincs az uniszexről?* — csodálta csodálkozásomat.

— Dehogynem... valami újfajta antibébi-tabletta...

— Tájékozatlan városlakó, te! *Az uniszex a búcsúzó hetvenes évek maradandó divatstílusa.* Jellemzője, hogy a nők és a férfiak öltözködése szinte azonos. Most vettem a feleségemnek egy új nyakkendőt, mert a régit kiégette a pipájának parazsa, tudod?

— *Már hogyne tudnám* — hebegtem riadtan, miközben észrevétlen araszoltam a telefon felé, hogy értesítsem a mentőket.

— Különben igazán átjöhetnél hozzánk egyik este te is — folytatta —, megmutatnám a rokkámat meg a rézmozsaramat, most vettem kétezerért. Oda tettem, ahol korábban a Munkácsy-repróm volt, emlékszel?

— *Hogyne emlékeznék* — mosolyogtam behízelgően, ahogy legutóbb *Derrick* főfelügyelőtől láttam a tévében (hátha az Pesten is nyugtatólag hat az őrültekre), majd sürgős teendőimre hivatkozva kitessékeltem előszobám kívülre. Szegény szomszéd, fanatikus futballrajongó (még ma is!), alighanem nézte a bécsi közvetítést, ama 11-eseket, azok zavarhatták meg...

Önnyugtatásul belemélyedtem a reggeli újságba. Az egyik írás egy megátalkodott szélhámosról szólt, aki megismerkedvén egy albérletben lakó bölcsész-doktorral, lakást kínált eladásra, potom hetvenezres előleg fejében. A bölcsész könnyekre fakadt, második apjának nevezte, 24 óra alatt előteremtette a kért összeget, kezet csókolt a férfiúnak, majd hazament lakáskulcsra várni... *A rendőrségen ő volt a tizedik feljelentő.* Kilenc társa között akadt matematikus, pénzügyi főellenőr, komputer-konstruktőr, balatoni lángossütő. Csupa épeléjű ember. Egyikük sem visel tunikát.

Olvasom másutt: *elkészült az új üzemcsoport és irodaház, ám a munkaszobák enyhén viseltesek.* Pedig nem vandálok taroltak arra, hanem szorgos szakiparosok munkálkodtak ott. A csőszerelők, akik kiégették a műanyag padlót, majd a lakatosok, akik, frissen meszelt falnak támaszkodtak öt olajos ujjukkal, végül az asztalosok, akik miközben helyükre illesztették a beépített szekrényeket, széttörték a központi fűtés radiátorát. A főépítésvezető határozottan állítja, hogy dilifleknivel senkit sem alkalmaznak. Hír arról, hogy a patinás üzemben elkészült ama gép tízezredik példánya, amelyből (ezt nem a tudósítás közli!) immár egyetlen darab sem lel gazdára a külföldi piacon. A szürke zakós igazgatót — kép tanúsítja — ez alkalomból tünteti ki egy sötétkék öltönyös főhatósági szakelőadó. *Fogalmuk sincs az uniszexről!*

Az újságolvasást megunva sétálni indultam (a friss levegő jót tesz, megnyugtat). A házunk előtt kis híján orra buktam, ugyanis az idén tizedszer csúzlizták ki az utcai lámpát. Nem a gyerekek tették, dehogy, ők nem érnek rá: rádiós-szakkörökben rádiót szerelnek, meg matematikai tanulmányi versenyekre készülnek. *Unatkozó felnőttek csúzliztak abbéli bosszúságból, hogy már nem volt több gépkocsi a parkolóban, amelynek kiszúrhatnák a gumikerekét.* Bebukdácsoltam egy — felirata nevezi így — cukrászdába, kértem egy rigójancsit. Az nincs, így a fehér bóbitás pincérlány. Akkor hozzon krémest! Az sincs. Mi van? Sós stangli, paradicsomlé, gin, konyak és sör. De hiszen ez cukrászda — mondtam én. Méghozzá mintabolt — mondta ő. Rendeltem egy szimpla kávét, tejjel. Úgy nézett rám, mint nem sokkal korábban én a szomszédomra, majd közölte, hogy ittas egyént hatósági rendeletileg nem szolgálhat ki.

Bánatomban csaknem könnyekre fakadva penderültem ki az utcára, csüggedten merengtem: most hová, merre, amikor még az eső is eleredt. Hullt, hullt a szeptember végi áldás. És ekkor autó fékezett mellettem:

— *Taxit nem parancsol?* — kérdezte a pilóta.

— De, hogyne — és mondtam a lakásom címét.

— Hadd gondolkozzam, melyik is a legrövidebb út — töprengett a gépkocsivezető (ritka megnyerő arca volt) —, nem szeretném fölösen furikáztatni Önt az olajválság idején... És jóelőre kérem, ne sértsen meg holmi borravalóval!

Már éppen gázt adott, amikor szirénázó mentőautó kanyarodott elénk. Vállas ápolók ugrottak ki, velük volt egy fölöttébb izgatott taxisofőr is.

— Szerencse, hogy még időben érkeztünk: *ápoltunk ma reggel szökött meg az elmeosztályról* — rángatták ki a megnyerő arcú férfiút. Bölcs mosollyal búcsúzott tőlem.

— *Tessék kiszállni!* — parancsolt rám a taxi tényleges sofőrje. — *Váltás van, a garázsba megyek!*...

...Kérem, ha lehetne: ide nekem a tunikát!

F. T.

A példa erejével...

Voltak törések az életében. Botlások is adódtak az eddig megélt 46 éve alatt. Mégsem töretett meg soha. Kis termetű, csupa-izom ember. Alig érthető motyogás csak a szava, ha — mint most is —, önmagáról beszél. Harsány és erőteljes — hallottam nemegyszer —, amikor többekhez szól: beszámolót tart, mozgósít, megró vagy dicsér.

Hajnal Lajos, az MHSZ ferencvárosi tartalékosklubjának titkára. A fegyveres erők napja alkalmából az idén Honvédelmi érdeméremmel tüntették ki. Ez év tavaszáig kocsirendezőként dolgozott Ferencvárosban.

Amíg kórházban feküdt, egymásnak adták a kilincset a látogatók: munkatársak, barátok, ismerősök, fegyvertársak, köztük szovjet tisztek is. Egyikük Borisz Polevoj „Egy igaz ember" című művével ajándékozta meg. Hajnal Lajos, aki szervező titkár is, a csonkulását követő harmadik napon megjelent pártalapszervezete taggyűlésén, és ott felszólalt, de nem a balesetéről beszélt.

★

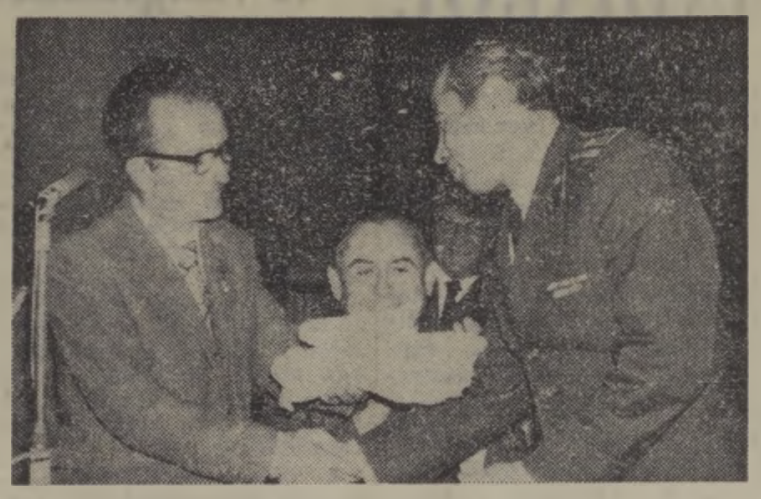
Kérdezem, hogyan történt a tragédia.

— Május 23-án, hajnali fél ötkor a Gubacs és Nyugati rendező határán lévő híd alatti angolváltónál voltam. Fölöttem kocsikat gurítottak. Előttem, mögöttem gépek zúgtak, ütközők csattantak. Lépegettem a sínek között, a „senki földje" felé. Hosszú volt az éjszaka. A tolt menet átállításáról nem tudtam. Hirtelen a nevemet üvöltötte a hangszóró. Visszanéztem, de már nem tudtam elugrani. Hátulról ért az ütés. Feküdtem. A sisakom elrepült, a jelző zászlóm is. Tapogattam a jobb karom helyét... aztán kipréseltem magam a kerekek alól...

Az állomásfőnök perceken belül a helyszínre érkezett, és csak ezt ismételgette el-elcsukló hangon: „Lajos... Lajos..."

Egyéves korától egyedül nevelte az édesanyja. Az osztályharcba már serdülő kamaszként bekapcsolódott szülőföldjén, Földeákon. Az éles szemű, a társadalmi igazságtalanságokra érzékeny, kanászkodó suhancnak nemigen kellett magyarázni, hogy melyik oldalon van a helye. A felszabadulást követő években a korabeli haladó ifjúsági mozgalmak helyi szervezeteiben tevékenykedett.

— Sokat csatáztunk akkoriban a Szív-testőrökkel — elevenedik meg. — Egyikünket, másikunkat el-elkalapáltak néhányszor a gazdafiúk. De a döntő ütközetben végül is mi győztünk. Amolyan vezérféle voltam én a korombeli ágrólszakadtak között, talán ezért szemeltek ki katonának. Az ötvenes évek elején Pestre küldtek, a Kossuth tüzértiszti iskolába. Alhadnagyként végeztem 1956-ban. Egy hónap múlva kitört az ellenforradadalom.



Barátok egymás közt. Balról Hajnal Lajos

Visszatért Földeákra, de nem meghúzódni-hunyászkodni. Szervezni kezdte otthon és a környező községekben az új karhatalmat és az újjászülető pártot.

— Rámkérdeztek egy napon. Pontosan emlékszem 1956. november negyedike volt. *„Mondd, Hajnal elvtárs, mióta vagy te párttag?"* Elsápadtam, hiszen nem voltam az. Még aznap felvettek. A KISZ szervezését bízták rám. Talán húsz helységben is én indítottam el a szervezeti életet. Tagja lettem a KISZ Csongrád megyei szervező- és intéző bizottságának is. 1957-ben a Munkás-Paraszt Hatalomért emlékéremmel tüntettek ki, és soron kívül hadnaggyá léptettek elő.

Nem maradhatott tovább szülőföldjén. A konszolidálódó proletárhatalom Baranyába irányította. Belügyi dolgozó lett, felelős posztokon teljesített szolgálatot. Közben elvégezte a rendőrtiszti akadémiát. Megnősült, kislányuk született. Úgy tűnt, sínen van az élete. Ekkor érte az első megrázkódtatás. Az egy évtizedes, túlfeszített belügyi és mozgalmi munka, az örökös készenlét kikezdte az idegeit, az egészségét. A családi élete is elromlott. Leszerelték, és a pécsi porcelángyárba helyezkedett el, majd 1970-ben Ferencvárosba jött vasutasnak.

★

— Nem féltem én soha a munkától, ide is dolgozni jöttem — emeli meg a hangját Hajnal Lajos. — Jól fizetnek itt, de a meló se kutya... Voltam kocsirendező, tolatásvezető és más is, amire szükség volt. Nem tudok órákig nyugton ülni, olvasgatni, tévézni, ábrándozni... Nekem az a kikapcsolódás, ha emberek között vagyok.

Tűzbe jön, magyaráz. Már nem győzöm jegyezni, leteszem a tollat, hallgatom. Az eredményeket sorolja. Elmondja hány taggal szaporodott a csomóponton a tartalékos klub. Az idén is beszervezett már vagy félszáz aktív és pártoló tagot. Sok köztük a dolgozó nő. Kapásból felsorolja a ferencvárosi 16 MHSZ-szocialista brigád nevét. Azt sem hogyja ki, hogy melyik szolgálati helyen találhatók. Amikor a Gubacs-rendezői Steinmetz kapitány brigádhoz ér, amelynek ő is tagja, a hangja felmelegszik.

— Elnyertük már a MÁV kiváló brigádja címet és az MHSZ kiváló munkáért érem bronz fokozatát is. A meglévőn kívül újabb MHSZ-klubot szeretnénk indítani a művelődési házban. A jövő hónapban megszervezzük az író—olvasó-találkozót. Pénteken meg éleslövészet lesz. Érden.

★

— Nem sok ez egy kicsit? — kérdezem.

— A közösség érdeke az első. Ez ivódott belém. A példa erejével kell politizálni. Tudni kell bánni az emberekkel.

Hajnal Lajos ért a „nyelvükön".

Mármarosi Pál

Öregfiúk a kispályán

Szombathelyi döntő, szegedi győzelemmel

A debreceni vasutasok kezdeményezésére három évvel ezelőtt rendeztek először az igazgatóságok között kispályás labdarúgó-bajnokságot az „öregfiúk" részére.

A bajnokság döntőjére az idén október 7-én, *Szombathelyen* került sor. *A győzelmet a szegedi igazgatóság csapata szerezte meg.* Második a szombathelyi, harmadik pedig a miskolci igazgatóság együttese lett.

S. R.

Tartalékosok lövészversenye

Az MHSZ tartalékos klubjai minden évben — az oktatás befejezése után — lövészversenyt rendeznek tagjaik részére. Több éves hagyomány, hogy a XIV. kerületben dolgozó vasutas klubok közösen szervezik a versenyt. Az idén, a budapesti területi bizottság, a *győztes csapat részére vándordíjat alapított.*

A tartalékosok lövészetét — amelyen hat vasutas klub tagjai vettek részt — Márianosztrán rendezték. *A vándorserleget a MÁV Gépjavító Üzem csapata szerezte meg.* Második a MÁV Építési Géptelep, harmadik pedig a TBÉF klubja lett. Pisztoly kategóriában *Simon József*, géppisztoly kategóriában pedig *Szabó Dezső* lett a győztes. Mindketten a MÁV Gépjavító Üzem klubjának tagjai.

Fegyveres erők napja Szegeden

Ünnepség keretében emlékeztek meg a fegyveres erők napjáról szeptember 28-án Szegeden is. A vasutasok művelődési házában tartott ünnepségen *Lovász Lázár* vasútigazgató mondott beszédet. Utána kitüntetések átadására került sor.

A Haza Szolgálatáért Érdemérem bronz fokozatával tüntették ki *K. Tóth Jánost* (Hódmezővásárhely). Húszéves kiemelkedő munkásságáért Honvédelmi Érdeméremmel tüntették ki: *Sinka Lászlót* (Szeged), *Dobrádi Lászlót* (Orosháza) és *Kun Zsigmondnét* (Békéscsaba). E kitüntetést kapta 15 éves munkásságáért *Krisch Vilmos* és *Acsai Mihályné*, a 10 éves tevékenységért pedig *Gellért József* és *Vajtai László*. Százharmincan pénz-, huszan pedig tárgyjutalomban részesültek.

A katonai osztály Zalka Máté szocialista brigádja az Országos Béketanácstól elismerő oklevelet kapott.

HÍREK

— **Véradók kitüntetése.** A közelmúltban Egerben tartották a Heves megyei véradók konferenciáját, amelyen kitüntették a többszörös véradókat. Dr. Cserkúti Gyula, a hatvani vasutasok ellenőrző főorvosa Véradó plakettet, Kelemen Józsefné, a hatvani Vöröskeresztes szervezet titkára pedig Kiváló véradó kitüntetést kapott.

— **Együtt Nyíregyházáért.** A nyíregyházi párt- és KISZ-bizottság, valamint a Hazafias Népfront felhívására a vasúti csomópont dolgozói is csatlakoztak az Együtt Nyíregyházáért mozgalomhoz, amelynek célja a gyermeklétesítmények korszerűsítése, patronálása volt. Ennek keretében 900 vasutas hatezer óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke hatvanezer forint volt.

— **Vetélkedő brigádok.** A BVKH kilenc, és a Központi Számviteli Hivatal öt szocialista brigádjának csapata is részt vett a vasutas szocialista brigádok második országos szellemi vetélkedőjének előselejtezőjén. A győztes az Allende, illetve a Központi Számviteli Hivatal Szojúz brigádja lett.

— **Mesebolt.** Ezzel a címmel rendeznek gyermekdélelőttöt minden vasárnap a békéscsabai vasutas művelődési házban. A klubkönyvtárban 100—120 gyermek szórakozhat, nézheti meg a mesefilmeket és Börcsök Istvánnak, a vasútmodellező kör vezetőjének működő teremvasútját.

— **Taggyűlés.** A szolnoki csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja október 11-én, megtartotta második félévi beszámoló taggyűlését. Az alapszervezet vezetősége tájékoztatta a nyugdíjasokat az elmúlt félév eredményeiről és a tervekről, majd válaszoltak a hozzászólók kérdéseire.

— **Verpeléti szüret.** A verpeléti Dózsa termelő szövetkezet segítséget kért a környező vállalatok és intézmények szocialista brigádjaitól a szüreteléshez. Az egyik vasárnapon Verpelét állomás több brigádja is részt vett társadalmi munkában a szüreten. A segítőkész kollektívák összesen 453 mázsa szőlőt szedtek le a tőkékről.

— **Tiszta szolgálati hely.** A Hatvan—salgótarjáni pft. főnökség, a villamosvonal-felügyelőség, valamint a Balparti Épület Fenntartó Főnökség hatvani 4. számú építésvezetősége már másodszor vesz részt a Tiszta szolgálati hely mozgalomban. Ebben az évben is mindhárom főnökség elnyerte ezt a címet.

— **Író a gyermekek között.** Október 11-én, Varga Domokos, József Attila díjas író a kőszegi MÁV Nevelőotthon vendége volt. Az író beszámolt ifjú olvasóinak életútjáról, és ifjúsági könyveinek születéséről.

HALÁLOZÁS

Rövid betegség után szeptember 30-án, 56 éves korában elhunyt Maczkó János, a budapesti igazgatóság kereskedelmi osztályának csoportvezetője.

Maczkó János közel 40 esztendeje dolgozott a MÁV-nál. Vasúti pályafutását Fülöpszálláson forgalmistaként kezdte, 1954-ben került a budapesti igazgatóságra.

Lakáscsere

Elcserélném napfényes két nagy szobás plusz hálófülkés, telefonos, Dunára néző, 80 négyzetméter alapterületű, IX kerületi összkomfortos MÁV-lakásomat kisebb méretű, másfél, kétszobás, szintén összkomfortos budapesti tanácsi lakásra. Lakótelepi is lehet. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni az esti órákban 133-155 telefonszámon vagy levélben: dr. Molnár Kálmán, Budapest, Soroksári út 13. sz. II. 7. 1095.

Elcserélném Budapest, Hungária körútnál levő szoba, konyha, fürdőszobás, 48 négyzetméteres, első emeleti MÁV-lakásomat, plusz két mellékhelyiséggel, kiskerttel 2 és fél szobás összkomfortos, 70—79 négyzetméter alapterületű lakásra. Tanácsi is érdekel. Érdeklődni egész nap a 344-800 telefonszámon.

Elcserélném kétszobás, étkezős, rákospalotai kertészetre néző, II. emeleti MÁV bérlakást kettő kisebbre. Érdeklődni lehet telefonon: 10-18. Nagy Márta.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő két szoba összkomfortos, gázfűtésű, I. emeleti lakásomat Pest belterületén egy szoba, hálófülkés összkomfortosra. Minden megoldás érdekel. Cím: Lipniczki Andrásné, 2120 Dunakeszi, Béke út 2.

Elcserélném Budapest XIV. kerületi egy szoba, komfortos MÁV-lakásomat kizárólag debrecenire, vasutas dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Debrecen állomáson, Hoór Ernő vonatvezetőnél a vezényletben. Budapesten, 40-49 telefonon, Dobrosiné.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Sok balesettől megmenthet. 13. Orosz női név. 14. A Tisza mellékfolyója. 15. ... Hector (1830—1907) francia regényíró. 16. Fohász. 18. ... ra stb. stb. 19. Európai határfolyó. 20. Kőrösi ... Sándor. 21. Az eső teszi. 22. Zoltán fele. 24. Becézett női név. 26. E. O. H. 27. Gróf rövidítése. 28. Fogoly. 30. Férfinév. 32. A nátrium vegyjele. 33. Pásztorkodó nép. 35. Két francia író családneve. 37. Nem a tegnapit. 38. A Genfi-tó másik neve. 39. Feldühödött. 40. Erkölcs, erkölcsi szabály. 42. Lengyel fürdőhely. 44. Asszonyrag. 46. Szeszes ital. 48. Veszteség. 49. Tetejére. 50. Körút mássalhangzói. 52. Tejtermék. 54. ... umen, térfogat, terjedelem. 55. Kapok ellenléte. 57. Kelet-Szumátra fővárosa. 58. Síkság. 59. Színésznőnk családi neve (Margit). 61. Pakol. 62. Helyhatározó. 63. ... zál, zománcoz. 65. Női név.

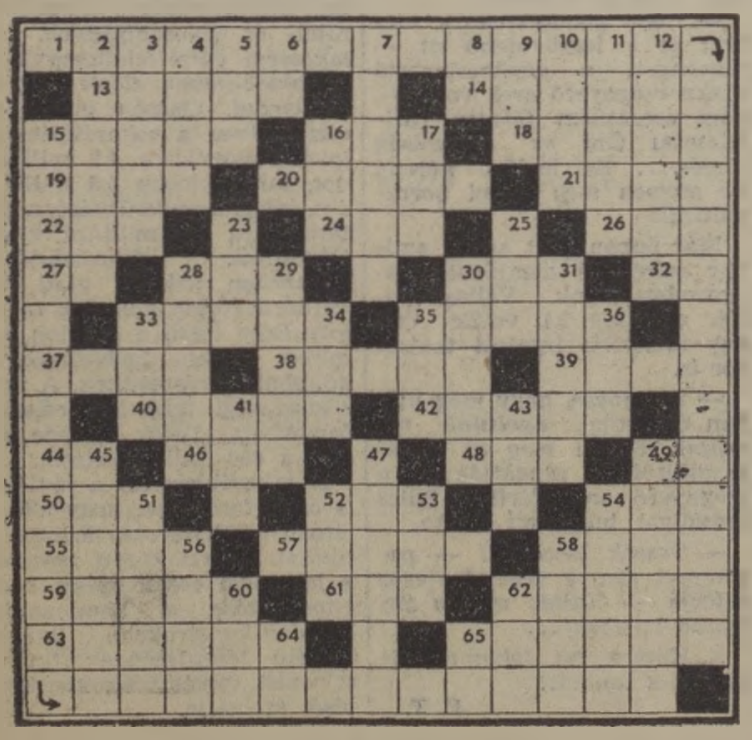
Függőleges: 2. Az arénában dolgozik. 3. Jobb ízűvé tesz. 4. Francia divatcég. 5. Zúdít. 6. Legtöbb az erdőben van. 7. Citrom, olaszul. 8. Mássalhangzó. 9. Vajon ez? 10. Fajta (francia). 11. Az Árpád-ház ősanyja. 12. Hajszesz, arcvíz (angol). **15. Ez is a balesetvédelmet szolgálja.** 16. Bizony, régiesen. 17. Vonatkozó névmás. 20. Lekvár. 25. Lószerszám. 28. Villamos gépek forgó része. 29. Szamarárói híres. 30. Karthágó lakói voltak. 31. Laboratórium. 33. Nehézipari Minisztérium. 34. Az egyik égtáj. 35. Német névelő. 36. Annál inkább. 41. A kocsi tartozéka. 43. Kettő. 45. Neki köszönhető. 47. Két szék között ide. 49. Nemcsak épít. 51. Teljesen, egészen. 52. Út. 53. Tibeti háziállat. 54. Ime tessék (francia). 56. Szovjet félsziget. 58. Keverve márt. 60. Becézett női név. 61. Mint az előző. 64. Igevégződés. 65. Rangjelző.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 15.

Beküldési határidő: 1979. november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A munkahely második otthonunk, tartsuk tisztán és rendben.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 19. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kocsis Imre, Békéscsaba, Derkovits sor 9. 5600; Halmos Mihályné, Debrecen, Hajnal u. 25. 4029; Faluckai Benjamin, Pápa, Aradi u. 54/a 8500; Papp Béláné, Szombathely, Sas u. 7. 9700; Botár Gyi József, Budapest, Rekettye u. 56. 1155.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr Suth Péter
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
79—4410. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VASUTAS DOLGOZÓK
HOZZÁTARTOZÓIT, BARÁTAIT,
ISMERŐSEIT VÁRJUK

felvételre

a Cegléd—Kisfunfélegyháza—Kiskunhalas és Kiskunfélegyháza—Szeged vasútvonalak villamosítási munkáira, kiskunfélegyházi telephellyel:

- VILLANYSZERELŐKET
- VASIPARI SZAKMUNKÁSOKAT
- TEHERGÉPKOCSI-VEZETŐKET
- DARUSGÉPKOCSI-VEZETŐKET
- NEHÉZGÉPKEZELŐKET

Jelentkezés személyesen vagy levélben:
MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség
1106 Budapest X., Jászberényi út 42523/2. hrsz.
vagy Kiskunfélegyháza vasútállomáson levő építésvezetőségen.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM | ÁRA: 1 FORINT | 1979. NOVEMBER 3.

A TARTALOMBÓL:

Szegedi bizalmiak (2. oldal)

Lélektől lélekig (3. oldal)

A fejlődés útján (4. oldal)

Csillagfűtőház a Mátra alján (5. oldal)

Szervezett üdültetés a Szovjetunióban (7. oldal)

Győzelmes október

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelme olyan fordulatot jelentett a világtörténelemben, amely meghatározta az emberiség további fejlődésének fő vonalát. Oroszország proletariátusának sikere igazolta, hogy a marxizmus—leninizmus tanításai a társadalmi valóságban gyökereznek és gyakorlattá alakíthatók. Október a gyakorlatban igazolta a lenini tételt: *az imperializmus viszonyai között lehetséges egy országban is győzelemre vezetni a munkásosztályt, minden elnyomottat és felépíteni az új, szocialista társadalmat.*

A Szovjetunió létrejöttével elkezdődött a történelem legújabb szakasza, a kapitalizmusból a szocializmusba való átmenet korszaka. A szocializmus ma már nemcsak eszme, hanem a gyakorlatban realizálódott valóság.

Az elmúlt 62 év történelmi eseményei bizonyítják, hogy az imperializmus minden eszközét — háborúkat, puccsokat, politikai és gazdasági elnyomást — mozgósítja a szocializmus, a haladás erői ellen. *Nem véletlen, hogy az imperialista burzsoázia dühödt támadása elsősorban a Szovjetunió ellen irányul,* amelynek léte, fejlődése a világ haladó és elnyomott népei előtt követendő útként áll.

A szovjet példa gyakorlati ereje tette a szocializmust korunk legnépszerűbb eszméjévé. A két világrendszer harcában a szocializmus vonzóereje meghatározó tényező lett. Olykor még a szocializmus legádázabb ellenségei sem átallják céljaik elérése, a néptömegek félrevezetése érdekében magukat, vagy mozgalmukat szocialistának nevezni.

A szocialista világrendszer mind nagyobb hatást gyakorol a történelemre. A társadalom bajaira mind több országban — az úgynevezett harmadik világban s a tőkés országokban is — a szocializmus felé mutató, széles népi összefogást feltételező fordulatban keresik a megoldást. Mindinkább erősödik az a felismerés, hogy csak a szocializmus garantálja a valóságos demokráciát és a szabadságjogokat, a teljes nemzeti függetlenséget és a tartós, szilárd békét.

A szovjet nép építő munkáját, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom eszméinek kiterebélyesedését átfogóan elemezte az SZKP XXV. kongresszusa. *Az eredmények igazolják a Szovjetunió társadalmi rendjének szilárdságát, s azt, hogy a világ első szocialista országa a jövőben is a haladás, a béke ügyének biztos támasza lesz az egész világon.*

A magyar nép történelme nagyon szorosan kapcsolódott az októberi forradalomhoz, amelynek győzelemre vitelében mintegy százezer magyar hadifogoly is részt vett. Azoknak az orosz fogságba esett különböző nemzetiségű katonáknak, akik 1918 tavaszán és nyarán Caricin körzetében léptek be a szovjet fegyveres erők soraiba, 40%-a magyar volt. A Vörös Hadsereg volt hadifoglyok közül kikerült önkénteseinek felét tették ki a magyarok, holott a központi hatalmak fogságába esett katonáinak alig egynegyedét alkották.

A magyar munkásosztály elsőként követte az orosz proletariátust. A *Magyar Tanácsköztársaság* is bizonyította, hogy a szocialista forradalom nem csupán orosz jelenség, hanem a társadalom fejlődésének objektív törvénye.

Hazánk szabadságát a II. világháború legnagyobb terhét viselő szovjet népnek köszönhetjük. Nemzeti függetlenségünk éppúgy az októberi forradalomban gyökeredzik, mint az a segítség, amelyet a Szovjetunió nyújtott számunkra szabadságunk, nemzeti függetlenségünk védelmében, országunk gazdasági életének talpra állításában, a szocializmus építésében.

A felszabadulást követően az új társadalom, az új élet alapjait népünk igen nehéz feltételek közepette rakta le. De ebben a munkában nem maradt magára. *Oldalunkon állt a szovjet nép, s nyújtott hathatós segítséget.* Hosszú lenne felsorolni a gazdasági, a műszaki, a tudományos és kulturális segítségnek ezernyi formáját, amelyek benne foglaltatnak a felszabadulás óta az élet legkülönbözőbb területein elért eredményeinkben.

A magyar dolgozó nép alkotó munkájának fő feladatait az MSZMP XI. kongresszusa határozta meg. Most a legjelentősebb teendő, amelyre erőink legjavát összpontosítanunk kell, *a gazdasági munka hatékonyságának javítása, a külkereskedelmi egyensúly elérése, a szigorú takarékosság energiával, anyaggal, munkaerővel.*

A gazdasági növekedés időarányosan — és ez vonatkozik a vasútra is — valamivel alacsonyabb a tervezettnél, de már kezdenek kibontakozni a gazdasági egyensúly fokozatos helyreállítását elősegítő kedvező folyamatok. Hogy ez a folyamat eredményesen meggyorsuljon, s népgazdasági szinten realizálódjon, valamennyi alkotó erő összefogására van szükség.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy a cselekvés középpontjában a hatékonyság növelése áll. Ennek szolgálatába kell állítani a beruházások gyorsítását, a korszerű technológiák alkalmazását, az üzem- és munkaszervezést, a fegyelem megszilárdítását, eszközeink jobb kihasználását.

Akkor ünnepelhetjük legméltóbban a világ haladó emberiségének nagy ünnepét, ha példát mutatunk saját eredményeinkkel, internacionalista kötelezettségeink teljesítésével. Az évforduló alkalom arra, hogy a történelmi múlt tanulságait is felhasználva választ adjunk a szocialista forradalom mai kérdéseire és eredményesen oldjuk meg mindennapi feladatainkat.

Jakab Sándor látogatása Záhonyban

Ismerkedés az átrakókörzet munkájával, munkásgyűlés a művelődési házban

Jakab Sándor, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a SZOT főtitkárhelyettese és *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára október 18-án a záhonyi átrakókörzetbe látogatott. Kíséretükben volt *Alexa László*, a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár Megyei Tanácsának vezető titkára, *Szemők Béla*, a 3. szakosztály vezető-helyettese, *Kulcsár József* vasútigazgató és *Volosinovszki János*, a debreceni területi bizottság titkára.

Jakab Sándor tájékoztatja az aktíváülés résztvevőit

A vendégeket a látogatás első állomásán Eperjeske rendezőpályaudvaron a záhonyi körzeti üzemfőnökség párt-, szakszervezeti és gazdasági szerveinek vezetői fogadták. A körzet munkájáról *Rigó Zoltán* üzemigazgató, a szakszervezeti munkáról *Verba Ferenc*, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára adott tájékoztatást.

Ezután a házigazdák kíséretében az átrakó körzet munkahelyeit tekintették meg. Elsőnek az eperjeskei széles rendezőpályaudvarral — ahol különösen a mérlegelés folyamata kötötte le figyelmüket —, majd Eperjeske átrakóban a darus átrakó, a fedett ömlesztett átrakó és a vasérccsúzda munkájával ismerkedtek. Ugyanott megtekintették az első félévben üzembe helyezett 2000 adagos üzemi konyhát.

A látogatás Záhony állomáson folytatódott, ott a legrégebben üzemelő kézi átrakó munkahelyeit és a tengelyátszerelőben folyó munkát tekintették meg.

Az üzemlátogatás után *Jakab Sándor* a művelődési ház nagytermében, több mint 300 részvevő előtt, *munkásnagygyűlésen találkozott szakszervezeti aktivistákkal*, ahol időszerű kérdésekről tartott előadást. Bevezetőjében elmondta, hogy a nagygyűlés nyitánya annak a rendezvénysorozatnak, amelyet a *Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár Megyei Tanácsa* az elkövetkezendő napokban szervez a megye több üzemében, azzal a céllal, hogy a tisztségviselők széles körben kapjanak tájékoztatást a szakszervezeti mozgalom soronlevő feladatairól.

Hangsúlyozta, hogy a párt a politika kialakításában, a döntések végrehajtásában mindig számít a szakszervezetekre. A szakszervezeteknek fontos szerepük van abban, hogy figyelemmel kísérjék a munkások véleményét, összegyűjtsék, feldolgozzák javaslataikat, panaszaikat, észrevételeiket, és azokat bátran tárják fel a párt- és az állami vezetők előtt. Olyan időszakban élünk, amikor nagyon lényeges: *hogyan tudunk szót érteni a dolgozókkal, s a vezetőkkel. Erősíteni kell kapcsolatunkat a tagsággal, az alapszervezetektől egészen a legfelső vezetőkig.*

A továbbiakban az üzemi demokrácia fejlesztésének fontosságáról, a dolgozók vezetésbe történő bevonásának még eredményesebbé tételéről beszélt. A szakszervezeti bizottságok és a bizalmi küldöttek együttes ülését, mint az üzemi demokrácia egyik fórumát, hasznosnak ítélte meg. *Nyomatékkal szólt a bizalmiak megnövekedett jogai és hatásköréről, amelynek alkalmazásával még eredményesebben eleget tehetnek a gazdasági feladatok megvalósításának, a dolgozók élet- és munkakörülményei további javításának. Rámutatott, hogy nemcsak a jogokat kell hangsúlyozni, hanem a kötelességeket is. A szakszervezeti szervek tisztségviselőit, ha a dolgozók érdekében lépnek fel, bátoritani, védeni kell.*

A nagygyűlés befejezéseként a párt XII. és a Magyar Szakszervezetek XXIV. Kongresszusára való felkészülés politikai, tartalmi és szervezeti előkészítésének fontosságáról szólt.

A nagygyűlés után *Jakab Sándor*, a körzet szakszervezeti bizottságának vezető tisztségviselőivel folytatott eszmecserét, mely keretében további tájékoztatást kapott az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának érdekvédelmi-, nevelő tevékenységéről, a szociális ellátás helyzetéről és a további tennivalókról.

Szüreti vonatok Miskolcról Tokajba

Egykor, ha valaki e két szót hallotta, csakis a szüreti mulatságokra menő és ott szórakozni, mulatozni vágyó utasokat szállító vonatokra gondolt. Ma már merőben más a helyzet, mert a szüreti vonatok munkásokat, diákokat szállítanak az őszi mezőgazdasági munkák elvégzéséhez.

Aki az elmúlt hetekben a kora reggeli és az esti órákban megfordult *Miskolc-Tiszai pályaudvaron*, az szokatlan nyüzsgésre, hangzavarra figyelhetett fel. Az amúgy is nagyforgalmú pályaudvaron október 1-től a szüreti vonatok indulására várakozó *4—5 ezer diák zsibongása okozta e szokatlan hangkavalkádot.*

Az évente ismétlődő szüreti vonatok közlekedtetése az állomás dolgozóira még több feladatot ró, *hiszen az őszi forgalom terhe mellett, ez plusz munkát jelent.* A különvonatok közlekedtetésére a reggeli órákban kerül sor, akkor amikor az állomás vágányhálózatának foglaltsága eléri a maximumot. Hogy még sem fordult elő akadály, az a jó szervezésnek köszönhető. A pályaudvar vezetői az őszi forgalmi intézkedési tervben a feladatok pontos végrehajtása érdekében, külön szerelvényösszeállítási és vonatfogadási technológiát dolgoztak ki, úgy hogy tekintettel voltak az utazóközönség érdekeire is.

Kisvárdai János

Közművelődés a brigádklubban

Három évvel ezelőtt alakult meg a nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában a szocialista brigádok klubja. A tagoknak havonta egy alkalommal tartanak különböző előadásokat, rendezvényeket. Az idén útibeszámolók, politikai előadások szerepeltek a programban. A klubtagok megismerkedhettek *Ráday Imre, Pápai Anni, Kállai Ferenc, Keres Emil* és *Dóry Virág* színművészekkel, valamint *Lakatos Menyhért* íróval is. Ezenkívül kirándulást szerveztek Jugoszláviába.

Az ősszel a klub vendége volt *Kustár Zsuzsa* képzőművész, aki saját művei bemutatásával ismertette meg a hallgatókat a mai absztrakt művészettel.

Ülést tartott az elnökség

A vasutas-szakszervezet elnöksége október 25-én ülést tartott. A napirendi pontok közül elsőnek a teljesítményhez igazodó anyagi és erkölcsi elismerések rendszerét és továbbfejlesztésének lehetőségét tartalmazó előterjesztést vitatta meg a testület. A vitában az a vélemény alakult ki, *hogy a normák és a prémium mindenütt legyen szorosabb összhangban a teljesítményekkel.* A munkaverseny-mozgalom fejlődése érdekében is biztosítani kell a többletteljesítmények elismerését. Az elnökség az előterjesztést elfogadta.

Ezután a debreceni vasútigazgatóság munkavédelmi helyzetéről (különös tekintettel a súlyos balesetek számának növekedésére, s a vasúti munkavédelmi szabályzat végrehajtásának tapasztalataira) készült előterjesztést vitatta meg a testület. Az elnökség napirendjén szerepelt a BVSC elnökségének beszámolója is a moszkvai olimpiára történő felkészülésről és a létesítményhelyzetről. Az elnökség mindkét jelentést elfogadta. *(E két utóbbi napirendi pontra lapunkban még visszatérünk.)*

A MEDOSZ-SZAL

Együttműködési megállapodás

A Mezőgazdasági, Erdészeti és Vízügyi Dolgozók Szakszervezete, valamint a Vasutasok Szakszervezete között együttműködési megállapodás jött létre a vasúti szállítások kölcsönös segítésére. A megállapodást október 18-án *Micsuch László* a MEDOSZ és *Molnár György* a Vasutasok Szakszervezetének titkára írta alá, a MEDOSZ Székházban. Az aláírásnál jelen voltak a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium, valamint a Vasúti Főosztály képviselői is.

Az együttműködés alapján *a két szakszervezet vállalja, hogy a mezőgazdaság fejlesztése és a vasúti szállítások egyenletességének előmozdítása érdekében összehangolja tevékenységét.* Mind a vállalatok, mind a szocialista brigádok szintjén szorgalmazzák, mindenekelőtt az őszi betakarítás időszakában, a vasút és a fuvaroztató mezőgazdasági nagyüzemek együttműködését.

A két szakszervezet felhívja a vasút, illetve a mezőgazdasági nagyüzemek gazdasági és mozgalmi vezetőit, hogy jobb szervezéssel, a dolgozók mozgósításával csökkentsék a vasúti kocsiforduló, valamint a vagon ki- és berakások idejét. A vasutas dolgozóktól azt kérik, hogy segítsék, s ha kell soron kívül biztosítsák az élő és romlandó áruk, valamint a mezőgazdasági export határidőre történő szállítását, a mezőgazdasági nagyüzemek dolgozói pedig a szükségletnek megfelelően szabad szombati és vasárnapi műszakok szervezése útján is fokozzák a rakodást.

SZEGEDI BIZALMIAK

A szakszervezeti munka első vonalában

Napjainkban a szakszervezeti élet talán legfontosabb problémája a bizalmiak megnövekedett jog- és hatáskörének érvényesítése. A szakszervezeti munka első vonalában tevékenykedő bizalmiakat Szeged állomáson kerestük fel, s az ide tartozó 119 bizalmi közül néhánnyal elbeszélgetve arra kerestünk választ, miben értek el sikereket, és milyen gondok, problémák nehezítik tevékenységüket.

Szalma Istvánné

Szalma Istvánné, az állomási kocsitisztítók egyik szakszervezeti bizalmija. Először helyettes volt, s öt éve választotta meg bizalmijának a kocsitisztítók egyik, 17 tagú csoportja.

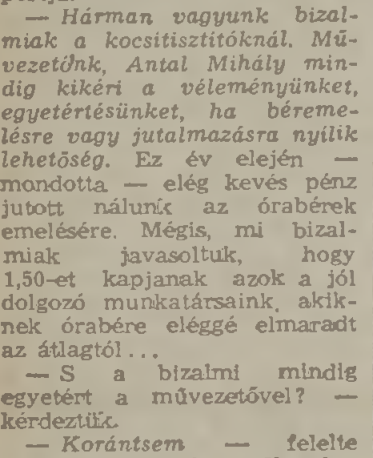
— *Hárman vagyunk bizalmiak a kocsitisztítóknál. Művezetőnk, Antal Mihály mindig kikéri a véleményünket, egyetértésünket, ha béremelésre vagy jutalmazásra nyílik lehetőség.* Ez év elején — mondotta — elég kevés pénz jutott nálunk az órabérek emelésére. Mégis, mi bizalmiak javasoltuk, hogy 1,50-et kapjanak azok a jól dolgozó munkatársaink, akiknek órabére eléggé elmaradt az átlagtól...

— S a bizalmi mindig egyetért a művezetővel? — kérdeztük.

— *Korántsem* — felelte Szalma Istvánné. — *Ilyenkor vitatkozunk, hogy a helyes álláspont jusson érvényre. Legutóbb például férfi dolgozók felvételét kezdeményezte a művezetőnk. Olyanokét, akiket már ismertünk, mert voltak nálunk néhány alkalommal. Emlékeztettük a művezetőt, hányszor jöttek be részegen ezek a vándormadarak.* Nagyon kellene itt a férfi munkaerő, mert most a kocsik külső mosását is nekünk, asszonyoknak kell végezni. Ennek ellenére megmondtuk a művezetőnknek, hogy ide ne hozzon olyan embereket, akik csak „átjáróháznak" nézik a vasutat. *Használt a meggyőző érvelésünk, nekünk adott igazat.*

— Milyen a kapcsolata a csoport tagjaival?

— Rendszeresen tartunk csoportértekezletet, de azon kívül is megkeresnek, akiknek kérésük, problémájuk van. *A csoportból az idén már négyen kaptak segélyt a javaslatom alapján. Egy segélykérelmet nem támogattam, de azért vigyáztam, hogy a munkatársnő ne részesüljön merev elutasításban. Elmagyaráztam neki, hogy másoknak*



Simonics József

kell a segítség, akik nehezebb anyagi helyzetben vannak, mint ő. Most az egyik új dolgozónk kért bölcsődei elhelyezést gyermeke számára. Remélem, hogy a szakszervezeti bizottság segítségével ez is sikerülni fog.

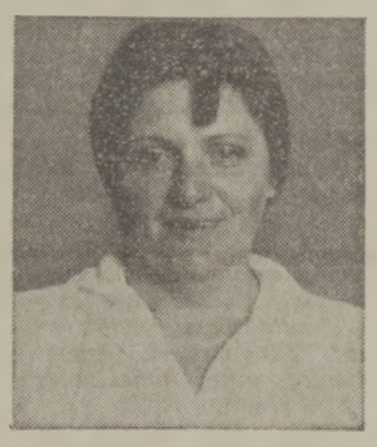
Simonics József, a rakodógép karbantartó műhely gépszerelője, főbizalmi. Három bizalmi tartozik hozzá, akiknek tevékenységét közvetlenül segíti, irányítja.

— *Nincs nehéz dolgom, mert mind a három bizalmi nagyon aktív, törődik a tagság, a műhelyek gondjaival.* A műszaki vezetéssel rendszeres a partneri kapcsolatunk — mondotta. — Jutalom, béremelés, kitüntetés és egyéb ügyekkel kapcsolatosan rendszeresen megtárgyaljuk, egyeztetjük a javaslatokat. Munkakörülményeink a szűk műhelyekben nem a legjobbak, ezért rendszeresen foglalkozunk a balesetek megelőzésének feladataival is.

— A daruk, targoncák javítása, amit a szegedi igazgatóság egész területén végzünk, nagyon sok munkával jár. *Torlódás esetén, hogy a kapkodást elkerüljük, a műszaki vezetők velünk, bizalmiakkal beszélik meg a munkaelosztást is* — folytatta Simonics József. — A mi körülményeink között az jó módszernek bizonyul, és előmozdítja a munkaversennyel való rendszeres foglalkozásunkat.

Csonka Vincéné, szakácsnő Szeged állomás üzemi konyháján, s már több mint másfél évtizede vasutas dolgozó. Józan gondolkodású és szókimondó asszony, aki mindig érzékenyen reagál a közösségi gondokra, problémákra. Ezért választották meg bizalmijuknak a konyha dolgozói.

— *Munkakörülményeink nehézsége foglalkoztat leginkább*



Csonka Vincéné

bennünket — kezdte. — *Nem panaszként mondom, de tény: napi 300 ebéd főzésére épült a konyhánk, és ma már 700 embert kell ebédeltetnünk. Munkahelyünk alig szellőztethető, s a magas páratartalmú levegőben, a forró üstök, tűzhelyek mellett szakad rólunk a víz, mire megfőzzük az ebédet.*

— Mint bizalminak, milyen a kapcsolata a munkahelyi vezetővel?

— *A főzés gondjaitól a munkabeosztásig mindent naponta megbeszélünk konyhánk vezetőjével, Czesznak Andrásnéval.* A legtöbb panasz a bérfejlesztéssel kapcsolatosan adódik nálunk, mert a nehéz munka mellett eléggé alacsonyak a keresetek. *Ami kevés fejlesztést kapunk, azt mindig igyekszünk reálisan, a végzett munka alapján differenciálni, elosztani.*

— Milyen a kapcsolata választóival, a csoport tagjaival?

— A lehető legközvetlenebb, hiszen egész nap együtt van az a 11 nő és az egy férfi, aki nálunk dolgozik — válaszolta Csonkáné. — Már a zöldség tisztítása közben mindent meg tudunk beszélni, legyen szó politikai kérdésről vagy a munkánk során felvetődő emberi problémáról. *Nagyon sok a gondunk, mert kevés a költségkeret, és nehéz a beszerzés, de arra törekszünk, hogy akiknek főzünk, az állomás dolgozói, mindig elégedettek legyenek az ebéddel!*

Szabó Józsefné, a vszt. dolgozója, 27 éve dolgozik a vasútnál, és folyamatosan 15 esztendeje, mint szakszervezeti bizalmi végez társadalmi munkát.

— *Nagyon a szívemhez nőtt a bizalmi munka, s ezt nem csupán azért mondhatom, mert az emberekkel való törődés hivatalból is feladatom...* — kezdte Szabóné. — A statisztikai csoporton kívül néhány más állomási dolgozóval együtt 15 tagú a csoportom. A szélesebb jog- és hatáskör nálunk is növelte a bizalmi munka rangját... *A két csoportvezető, aki a gazdasági partnerem, minden*

Szabó Józsefné
(A szerző felvételei)

fontos kérdésben egyeztet velem, kikérik a véleményemet. Mégis azt tartom, hogy az emberekkel, a tagokkal való törődés változatlanul a legfontosabb.

— Mire gondol ezzel kapcsolatosan?

— *Csoportomban például több egyedülálló anya is van. Ismerem őket, s tudom, hogy ki az közülük, aki nehéz körülmények között neveli gyermekét. Az egyik kétgyermekes egyedülálló anyát, bár szerénységből nem kérte, magam javasoltam legutóbb szakszervezeti segélyre, mert nagyobbik gyermeke iskolába került. Örülök neki, hogy nem is maradt le a segélyezettek listájáról...*

Lőrincz János

FILMVETÍTŐ AZ ÓVODÁNAK

A debreceni építési főnökség szocialista brigádjai a nemzetközi gyermekév tiszteletére szervezett kommunista műszakok béréből 16 mm-es filmvetítőt vásároltak a debreceni MÁV-napköziotthonos óvoda részére. Az ünnepélyes átadásra október 22-én került sor, amelyen megjelent és beszédet mondott Széles Károly vasútigazgató is. Az ajándékátadás után az óvodások műsort adtak a vendégek tiszteletére.

MADÁR JÁNOS:

Tokaj

Emlőnyi fürtök
Lányok ajkán
a dal.
Izzik
a hegyoldal.
Nézik
a vonatablakok:
szemünkben ég.
Tekintetünk
örül a tájnak,
hol
szüretelők arcát
simogatja
az ég.

A szegedi területi bizottság napirendjén

a termelést és gazdálkodást segítő agitációs és propaganda munka

A szegedi területi bizottság a gazdaságpolitikai feladatok figyelembevételével tűzte napirendjére a dolgozók körében végzett termelést és gazdálkodást segítő agitációs, propagandamunka helyzetéről és feladatairól szóló jelentését. Ennek aktualitását indokolta az is, hogy ugyancsak e témával foglalkozott egyik korábbi ülésén a vasutas-szakszervezet elnöksége is. A testület elé került jelentés elsősorban az üzemi demokrácia és a munkahelyi kapcsolatok erősítésére, a szocialista munkaverseny és brigádmozgalom szervezésére, a munka- és üzemszervezés hatékonyságának javítására, valamint az ösztönzési módszerek és formák érvényesülésének javítására irányította a munkahelyek dolgozóinak figyelmét.

A gyakorlati megvalósítást már az év elején megkezdték azzal, hogy a különböző fórumokon — a területi tanács és a bizalmiak együttes ülésen, a szocialista brigádvezetők tanácskozásán, stb. — ismertették a termelési célkitűzéseket, és azok megvalósításának lehetőségeit. A feladatokat a szolgálati helyek dolgozóival is megismertették.

A bizalmiak a jog- és hatáskör gyakorlása mellett hatékonyan mozgósítottak a kötelességek teljesítésére, és helyesen értelmezték a gazdasági eredmények és az anyagi juttatások közötti összefüggéseket. *Kétségtelen, ma még nem népszerű feladat a munkatársakat jobb munkára ösztönözni, de már egyre több bizalmi látja azonban ennek fontosságát.* A szegedi területen dolgozó közel 1500 bizalmit és helyettest a szakszervezeti bizottságok jól készítették fel a termelési agitációra.

Az üzemi demokrácia fórumának nagyon fontos szerepe van a gazdaságpolitikai munkában. Természetesen előfordul az is, hogy a munkahelyeken nem használják ki eléggé az üzemi demokrácia fórumait.

A szakszervezeti bizottságoknál erősödött az együttes ülések termelést segítő szerepe, előtérbe került a gazdaságos munkára való igény. Kiemelt szerepet kapott az üzem- és munkaszervezés, az anyag- és energiatakarékosság, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása, a jó munkahelyi légkör megteremtése.

A szakszervezeti oktatásnak is nagy szerepe van az agitációs- és propagandamunkában. Évente több mint 4000 dolgozó vesz részt szakszervezeti oktatásban. A tanfolyamokat vezető, mintegy 200 propagandista felkészítése során előtérbe került a közgazdasági alapfogalmak megértése. Sikeresek a gazdaságpolitikával foglalkozó ismeretterjesztő előadások is. Az említetteken kívül még számos kiaknázható lehetősége van az agitációs munkának.

A területi bizottság végezetül meghatározta a legfontosabb teendőket. Ilyen többek között a tartalékok feltárása; az üzem- és munkaszervezés, a tervszerű munkaerő-gazdálkodás, a munkaidő és a szocialista munkaversenyben rejlő erők jobb kihasználása.

G. J.

Pályaválasztási tanácsadó és kiállítás Balassagyarmaton

Ha felnövök, így menesztem a vonatokat

A Nógrád megyei Pályaválasztási Tanácsadó Intézet és a budapesti vasútigazgatóság központi munkaerő felvételi irodájának hatvani kirendeltsége október 15. és 31. között pályaválasztási tanácsadással egybekötött kiállítást rendezett *Balassagyarmaton*, a Madách Imre Vasutas Művelődési Házban. A kiállítást *Takács Lajos*, a budapesti igazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának vezetője nyitotta meg.

A kiállítás célja az volt, hogy a városban és a környező falvakban tanuló diákok megismerjék a vasúti munkaköröket. A rendezők fényképeken mutatták be a jellegzetes vasutas munka mozzanatait és elhozták ide a különböző vasúti eszközöket, kellékeket is. Többek között sapkákat, védősisakokat, jegyvizsgálói felszereléseket, speciális dízelmozdonyszerelő szerszámokat, mozdonymaketteket.

A kiállítást és az ott vetített filmeket nyolcszázan tekintették meg. A diákoknak a korszerű mozdonymakettek tetszettek a legjobban. Közülük sokan felpróbálták a szolgálattevők vörös sapkáját és meggyújtották az éjszakai vonatindító lámpákat is.

A kiállítás anyagát november 5. és 17. között *Salgótarjánban*, majd november 23. és 30. között *Pásztón* is bemutatják.

(séra)

Huszonöt éves találkozó a MÁV Tisztképző Intézetben

A MÁV Tisztképző Intézet 1954-ben végzett hallgatói október 20-án, az intézet nagytermében rendezték 25 éves találkozójukat. Az alma mater falai között 130 egykori diák és ötven hozzátartozó, valamint húsz tanár jelent meg.

A hallgatók nevében *Bódis János* köszöntötte a találkozó résztvevőit, majd mély részvéttel adóztak az időközben elhunyt *Nagy Torma Géza* igazgató, *Berke Béla*, *Kiss Aladár*, *Litkei József* és *Mészáros János* tanárok, valamint *Jeklin Vilmos*, *Mátra Zoltán* és *Pallaga Pál* tanársegédek emlékének. Ezután *Reszeg Lajos* tanfolyamparancsnok ismertette az 1954-ben végzettek névsorát, majd engedélyt kért a 25 éves találkozó megnyitására. *Dr. Dénes Ferenc* visszaemlékezésével folytatódott az ünnepség, majd *dr. Kun Dezső* igazgató beszélt az intézet múltjáról, jelenéről, az oktatás módszereiről.

Az ünnepség egyik kedves epizódja volt a névsorolvasás, amelyen a jelenlévők röviden összefoglalták, hogy mi is történt velük az elmúlt 25 év alatt, és milyen munkakörben dolgoznak.

A találkozó résztvevői a Tisztképző Intézetben

A brigád bizalmija

Brebovszki Sándor váltókezelő 1961 óta vasutas. Orosháza állomás I-es őrhelyén dolgozik. Tizenegy éve vezető váltókezelő.

— *Szép, változatos munka ez* — vallja —. *Ma már el sem tudnám képzelni magamat például egy esztergapad mellett. Itt minden nap más és más feladattal kell megbirkóznunk. Őrhelyemhez 13 váltó és két sorompó kezelése tartozik. Az állandó tolatás is nagy figyelmet és pontos munkát igényel.*

Brebovszki Sándort három évvel ezelőtt választották meg a brigád bizalmijának. Csoportjába tizenhárman tartoznak: *forgalmi szolgálattevők, váltókezelők és kocsirendezők.* Jól ismeri munkatársai véleményét, gondjait.

— *Legutóbb, október 17-én, a testületi tanács és bizalmi küldöttek együttes ülésén kértem szót, és mondtam el, az állomás dolgozóinak kérését, az üzemi étkeztetés megteremtése érdekében* — folytatja. — Az új étterem és melegítő konyha építéséhez társadalmi munkát is felajánlottunk. Reméljük, hamarosan teljesítik ezt a kérésünket is...

Brebovszki Sándor példája bizonyítja, hogy a bizalmiak sokat tehetnek a jó munkahelyi légkör és a dolgozók közérzete érdekében is.

G. J.

Munkásfiatalok szavalóversenye

Debrecen állomáson október 12-én a munkásfiatalok részére próza- és szavalóversenyt rendeztek, amelyen tizenkét fiatal vett részt. A versenyt az állomásfőnökség üzemi művelődési bizottsága szervezte.

A győzelmet *Magyar Györgyné* szerezte meg. Második *Szabó Andrásné*, harmadik pedig *Fecskán Erzsébet* és *Czifrák Tibor*. A győztes ezer forint jutalmat, a második 800 és a két harmadik helyezett pedig 500—500 forintot kapott.

TAPOLCAI LÁTOGATÁS

Ez az a híres művelődési ház...!?

Már-már a csalódás kerített hatalmába azon az októberi estén, amikor felkerestem Tapolcán a vasutasok *Batsányi János Művelődési Központját.* Mindössze a harmincezer kötetes könyvtárban és az igazgatói irodában volt „élet". A többi helyiség csendes volt. Ez hát az a híres vasutas művelődési-ház amelynek gazdag, választékos programjairól széltében-hosszában hallani lehet?

— *Mi is takarékoskodunk a magunk szerény lehetőségéhez mérten* — mosolyodik el aggályoskodásunkon *Zentai Gábor* igazgató. — *Programjainkat úgy ütemeztük, hogy a foglalkozási napokon valamennyi helyiségünket kihasználjuk. Más napokon csökkentettük az üzemeltetést. Így tudunk spórolni a tüzelővel és az elektromos árammal.*

A művelődési központ igazgatójával, aki ez év augusztusában *Szocialista kulturáért* kitüntetésben részesült, életéről, munkájáról beszélgetünk.

Zentai Gábor

Rekonstrukció után

— *Érettségi után 1956-ban, Várpalota állomáson kezdtem dolgozni vágánytisztítóként* — mondja Zentai Gábor. — *Valamennyi szakvizsgámat idő előtt letettem, így kerültem a tisztképzőre.* Devecser volt a következő munkahelyem, majd Uzsára helyeztek. Mindkét állomáson forgalmi szolgálattevő voltam. Az utóbbin lakást is kaptam.

Uzsán később alapszervezeti párttitkárrá választották. 1966-ban pedig a tapolcai KISZ-bizottság titkára, később a városi pártbizottság osztályvezetője, majd titkára lett. A vasúttól akkor sem szakadt el. Ha ideje engedte, gyakran megfordult a csomóponton.

A pártapparátusban dolgozott, amikor 1972-ben a vasutas művelődési ház — mint a város és a járás kulturális központja — közös fenntartás alá került. A döntést így indokolta:

— *Tapolca egyetlen nagyobb kulturális központját úgy lehet csak hatékonyan üzemeltetni, ha a város különböző szervei, vállalatai összefognak.* Először a Bauxitbánya vállalat, a városi tanács és az SZMT segített. 1974-től még 18 vállalat adta anyagi, erkölcsi segítségét. Annak idején a magam módján ezt az összefogást igyekeztem koordinálni.

Zentai Gábor 1974-ben vette át a megnövekedett feladatú intézmény igazgatását. Az első évekre esik a 8 millió forint költséggel készült nagyszabású rekonstrukció. Ennek keretében az egész épületet felújították. A színházteremben azóta gyakran megfordulnak az ország különböző színházainak társulatai, a Filharmónia és szívesen táncolnak a színpadon az Állami Népi Együttes, valamint a Budapest Táncegyüttes művészei is.

Élénk klubélet

— *Jelenleg 52 kiscsoport működik az intézményben. A klubok közül legnépszerűbb a szocialista brigád- és az ifjúsági klub.* A kilencventagú szocialista brigádklub tagjai között — hasonlóan a többi csoportéhoz — a város valamennyi üzeméből találhatók dolgozók. A három ifjúsági klub nemrég szakosodott. A közel negyventagú honismereti szakkörnek sok munkája van a házon belül látható *honismereti múzeumban.* A hetventagú *nyugdíjasklub* is sokat hallat magáról. A gyermekcsoportok között van úttörő riporteri, báb- és bélyeggyűjtő szakkör, valamint egy száztagú kórus is. *Érdemes megemlíteni, hogy hét évvel ezelőtt 43 ismeretterjesztő előadás volt, tavaly 309-et tartottunk.*

A művelődési központ költségvetése 1972-ben 360 ezer forint volt. Az elmúlt esztendőben már 2,4 millió forinttal gazdálkodhattak. A kulturális intézményben 12 főfoglalkozású dolgozó tevékenykedik. Ez duplája az öt évvel ezelőtti foglalkoztatottaknak.

Bővülő látókörrel

Zentai Gábornak a felelősségteljes feladatok mellett mindig jutott ideje tanulni. *1965-ben elvégezte a marxizmus—leninizmus esti egyetemet, majd ennek mindhárom tantárgyából szakosító vizsgát tett. 1975-ben a pécsi főiskolán történelemtanári diplomát szerzett. Két éve egy speciális kollégium levelező tagozatán közművelődésből vizsgázott.* Tavaly a három hónapos SZOT-iskolán gyarapította ismereteit. Az idén a *Népművelési Intézetben* kellett számot adni felkészüléséről, hogy egyetemi különbözeti képesítése lehessen a népművelési szakon.

— Városunknak mindig meghatározója volt a vasút — mondja. — A Tapolcán és környékén élő, mintegy 1300 vasutas tekintélyes mozgalmi, társadalmi és kulturális bázist képvisel. *Rájuk mindig lehet számítani.*

Sz. Jakab István

A Móricz-évforduló tiszteletére

Rejtvénypályázat a Törekvésben

Az Északi járműjavító Törekvés Művelődési Központja háromfordulós *keresztrejtvény-pályázatot* hirdetett *Móricz Zsigmond születésének 100. évfordulója tiszteletére.* Az eredményhirdetést irodalmi délutánnal kapcsolták össze, amelyen *Czine Mihály* irodalomtörténész elemezte a nagy magyar író munkásságát.

Az irodalmi délutánon megjelentek az üzem szocialista brigádjai és nyugdíjasai, valamint a X. kerületi vasutastelepi és a XV. kerület Lenin úti iskola tanulói, pedagógusai is.

Az előadás után kihirdették a rejtvénypályázat eredményét. A 21 helyes megfejtés beküldői közül a szerencsések 100 forint értékű könyvcsomagot és Czine Mihály Móricz Zsigmondról írott tanulmánykötetét nyerték.

Közművelődési tanácskozás a szerencsi vasutasklubban

Érdemes volt október 12-én meghallgatni *Szerencsen*, az állomás vasutasklubjában megtartott tanácskozást. A miskolci területi bizottság kulturális, agitációs-, propaganda- és sportbizottsága többek között tárgyalta Szerencs és Sátoraljaújhely állomás közművelődési klubjának munkáját. A többórás megbeszélés egyetlen perce sem volt hiábavaló. Kassai István és Kalmár Lajos szb-titkárok őszintén, kritikusan elemezték saját tevékenységüket, és a reális valóságot minden szépítés, hangzatos szavak nélkül tárták fel.

Kassai István, Szerencs állomás szb-titkára például amellett, hogy jogos büszkeséggel szólt az erőfeszítésekről, amelynek eredményeként önellátóan oldják meg a klub fenntartásával járó gondokat, nem hallgatta el a közművelődés „nehéz" területét sem. Így a bizottság tagjai értesülhettek arról, hogy a 4800 kötetes könyvtárnak mindössze 150 olvasója van, s ezek nagyobb része is külső vállalat dolgozója. A könyvek iránti közömbösség részben a környezeti feltételekkel indokolható. A vasutasok mintegy 70 százaléka bejáró, munka után sietnek haza, nincs idejük a könyvtár látogatására. A bizottság ennek ismeretében is úgy foglalt állást, hogy az olvasási igények felkeltésére irányuló módszereken sürgősen változtatni kell. Ugyanez vonatkozik a szakköri foglalkozások, kulturális, irodalmi rendezvények megszervezésére is.

A *sátoraljaújhelyi* művelődési klub ténykedéséről *Kalmár Lajos* szb-titkár számolt be. Többek között elmondta, hogy a klub jórészt italforgalomból származó, havi több ezer forintos bevételeit összegyűjtötték, így jelenleg csaknem kétszázezer forint áll rendelkezésre a közművelődési célok megvalósítására. Az szb-titkár munkáját a társadalmi vezetőség néhány tagja segíti csak, a többi passzív szemlélője a kulturális nevelő munkának. Ennek részben átszervezési okai vannak. *Könyvtár* — helyiség hiányában — *nincs*, kirándulásokat, művelődést szolgáló közös összejöveteleket nem szerveznek. Azt az elvet vallják: *a közös pénzből vagy mindenki, vagy senki ne részesüljön.* Ennek megfelelően karácsonyra például 50 forintos vásárlási utalványt osztanak ki minden klubtagnak.

A beszámolók után a bizottság tagjai segítő szándékú észrevételeket tettek. A kérdések, és a válaszok, valamint a hozzászólások egyértelműen mutatták a közművelődés két legfontosabbnak látszó helyi tennivalóját: egyrészt a *sokoldalú összefogás* szükségességét, a vasútüzemi, tanácsi, gazdasági és mozgalmi szervek részéről. Másrészt, a művelődési célokat szolgáló *tudatosabb propaganda* szélesítését.

A tanácskozás résztvevői közös véleményen voltak abban, hogy bármennyire is elismerésreméltó és dicséretes dolog az önerőből való gazdálkodás, a közművelődés érdekében *ez a módszer nem elegendő.* Szükség van a többirányú, aktív segítségre és a takarékosan összegyűjtött forintok „értelmes" felhasználására. *Varga István*, a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház igazgatója ezért is sorolt fel számtalan példát az együttműködésre. Tapasztalatcserét, a klubélet kialakítását, kiállítások szervezését, szellemi vetélkedőket, művészi találkozókat javasolt, amelyek szervezésében *a Vörösmarty Művelődési Ház közreműködhet.*

Pálinkás Katalin

Lélektől lélekig

A jó bornak nem kell cégér! — tartja a közmondás. Napjainkban már tudjuk, hogy kereskedelmi viszonylatban se egészen igaz ez a megállapítás. A kiváló termékeket is propagálni, népszerűsíteni kell, ha értékesíteni akarjuk. Még inkább így van ez a kultúra, a művészetek háza táján.

Mostanában egyre többet törődünk a munkásművelődéssel. A munkahelyeken, a vállalatoknál 1976-ban alakultak meg a művelődési bizottságok. Ezek célja a vállalati művelődés egészének összehangolása, fejlesztése. Nem lehet ettől elválasztani a művészeti propaganda bizottságok tevékenységét, erőfeszítéseit sem, hiszen hiányos lenne a műveltség az irodalom, a zene, a színház ismerete nélkül. *A versek, novellák, színdarabok, operák és operettek az emberiség kultúrájának hordozói.* Az értő emberre gyakorolt hatásukat szinte lehetetlen és szükségtelen is most elemezni. Minden művészet utat talál a lélekig. Befogadásukra azonban tanítani kell az embereket, vagy legalábbis szoktatni a könyv, a színház varázsához. Mert varázslat ez, igazi varázslat annak, aki érti, aki befogadja. A művészeti propagandisták szép hivatása erre nevelni, szoktatni az embereket. És ez napjainkban sem könnyű, vagy pontosabban fogalmazva, napjainkban igazán nem könnyű feladat. Rohanó, fejlődő, forrongó világunkban nehéz eljutni a lélektől lélekig.

Tóth Árpád tűnődése jut eszembe erről: *„Ó csillag, mit sírsz! Messzebb te se vagy, / Mint egymástól itt a földi szivek! / A Sziriusz van tőlem távolabb / Vagy egy-egy társam, jaj, ki mondja meg? / O, jaj, barátság, és jaj, szerelem! / Ó jaj, az út lélektől lélekig! / Küldözzük a szem csüggedt sugarát, / S köztünk a roppant, jeges űr lakik!"*

Helyén való-e most ez a kesergés, jó utakon jár-e a művészeti ismeretterjesztés? Ez volt az apropója annak a találkozónak, amelyet a vasutasszakszervezet kultúrosztálya rendezett október 22-én Békéscsabán, a művészeti propagandisták részére. A házigazda a vasutasok klubkönyvtárának vezetője, *Dányi Pálné* volt. Az eszmecserét egy zenés irodalmi műsor előzte meg, amelyet ajándéknak szántak a termelésben élen járó szocialista brigádoknak. A címe: *Bűvös varázslat.* A „varázslat"-ra a szegedi Nemzeti Színház és a békéscsabai Jókai Színház művészei vállalkoztak.

Mérsékelt érdeklődés előzte meg a műsort. Erre utal az is, hogy a nézők csak félig töltötték meg a termet. A színház művészeit azonban ez szerencsére nem zavarta. A félkör alakban elhelyezett széksorok karéjában a néhány négyzetméternyi alapterületű dobogó és egy kopott zongora idézte a színház hangulatát. Ott éreztem először, hogy nem a kellékek, színfalak gazdagsága teszi a színházat színházzá. Így volt az *Shakespeare* korában is, amikor a rendező egy szál égő gyertyával jelezte például a közönségnek, hogy a cselekmény éjszaka játszódik. Nem voltak színes reflektorok, illúziót keltő fényjátékok. Mégis lehetett atmoszférát teremteni: jó művekkel és színészekkel.

Így volt ez Békéscsabán is. Az előadóművészek karnyújtásnyira játszottak tőlünk, és mindenki úgy érezte, hogy csak neki énekelnek, szavalnak. Otthonos volt és természetes, szinte személyes barátainknak érezhettük az előadókat. *Olyan előnye ez a művelődési házaknak, amelyhez még a színház sem versenghet.* Tudják ezt a színészek, rendezők is. Ezért vállalkoznak szívesen egy-egy fellépésre, ezért keresik a kapcsolatot a művelődési házakkal. A szegedi Nemzetinek és a békéscsabai Jókai Színháznak sem újkeletű a kapcsolata a klubkönyvtárral. *Érdekes, de mindenképpen nehéz kísérletsorozatba fogtak.* Irodalmi műsorokkal lépnek a vasutas közönség elé, amely — a tapasztalatok szerint — nem vonzza annyira a nézőket, mint a kabaré, vagy az operett. Pedig ezeken az előadásokon kiváló írók, költők műveihez kerülhet közelebb a kocsirendező, a pályamunkás vagy akár a két diplomás mérnök is. Nekünk *Karinthy, Móra, Babits, Brecht* szellemét idézték kiválóan a két színház művészei. Volt ábrándozásra, feloldódásra szánt operett is. *Karikó Teréz és Szabady József* — Liszt-díjas operaénekesek — előadásában győződhettünk meg arról, hogy az annyiszor lebecsült operett nem is annyira könnyű műfaj.

Viharos taps jutalmazta *Homoki Magdolna, Lengyel István, Szűcs András és Vennes Emmi* irodalmat közvetítő produkcióit is. Akik beültek erre az előadásra: nem bánták meg, legközelebb is eljönnek. Akik nem látták, talán a jövőben is bosszankodva jegyzik meg a plakátot olvasva: „Már megint irodalmi műsor!"

Hogyan kellene hát beszoktatni a közönséget a művelődési házakba, hogyan lehetne megtanítani az embereket arra, hogy igényesen olvassanak, szórakozzanak? Ezek a kérdések foglalkoztatták leginkább az előadás után (este kilenc órakor) a területi bizottságok művészeti propagandistáit és a körükbe meghívott előadóművészeket. Felelősséggel, az útkeresés izgalmával beszéltek a gondokról, a módszerekről. A gondok sokrétűek, általánosak. Nemcsak helyi vagy vasúti sajátosságai vannak. Helytelen lenne megváltozott életkörülményeinktől, az egyes ember szokásaitól elszakítva vizsgálni, hogy miért konganak a művelődési házak, mi lehet az érdektelenség oka. *A ma embere munka után — munkába siet.* Vidéken a dolgozókat várják a kertek, gyümölcsösök. A ház körül nevelt állatokat is gondozni kell. Mindez nemcsak egyéni érdek, hanem a társadalomé is. Munkaidő után népművelő vagy igazgató legyen a talpán, aki ezeket a vasutasokat — akiknek haza utazása ráadásul menetrendhez van kötve — beédesgesse, csalogassa a művelődési ház egy-egy rendezvényére. Ha marad egy kis idejük, azt otthon a televízió mellett töltik el. Pedig a művelődési házakra és művelődési programjaik teljesítésére a vasút évente huszonötmillió forintot áldoz.

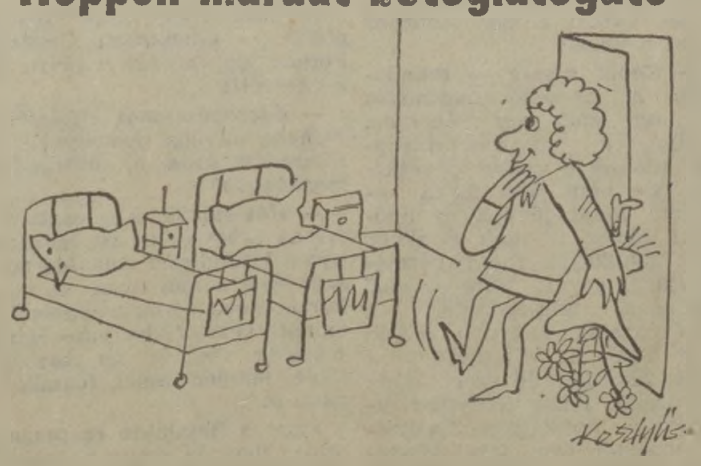
Hiba lenne persze feltételezni, hogy az a munkás, aki nem jár színházba, vagy a művelődési házak rendezvényeire, műveletlen, nem érdekli a zene, az irodalom. Egy propagandista mondotta, hogy ismer olyan pályamunkást, akinek otthon több száz kötetes könyvtára van és lemezgyűjteménye. Kitűnően eligazodik a klasszikus és a kortárs írók művei között, s *Beethoven, Kodály* zenéje is közel áll hozzá. Sok munkásról mondható el ugyanez. *A kultúra terjesztőinek legfeljebb azt kellene kitapintaniuk, hogy miképpen szolgálhatnák jobban a kétkezi munkások művelődési igényeit.* Ez nagyon fontos, mert lehet, hogy valakinek a keze kérges, de a lelke bizonyára nem az. Más szóval ez azt jelenti, hogy a legjobb módszereket mindig a gyakorlat teremti meg. A feladat azokra vár, akik benne élnek a munkáshétköznapokban.

Az eddigi tapasztalatok bizonyítják, hogy Békéscsabán értő kezekben van a művelődés ügye, felismerték a lehetőségeket és igyekeznek élni is azokkal. Persze, vannak még buktatók, kevésbé sikeres rendezvények, programok is. Ez érthető, természetes. A fontos az, hogy kezdeményeznek, kísérleteznek, ami további eredményeket ígér.

A kezdeményezésben, a kísérletezésben nincsenek magukra hagyatva. *A vasutas szakszervezet mindig támogatta az oktatás, a közművelődés ügyét.* Ötletekben és eredményekben sincs hiány. Csak egy példa erre: az idén lesz húszéves a vasutas operarérlet. Népszerűségét jól tükrözi, hogy az igénylőknek csak a hatvan százaléka jut végül is bérlethez. Nem kell tehát vészharangot kongatni, kétségbeesni. Bonyolultabb világunkban is van és lesz értő közönsége a színházaknak, olvasója a jó könyveknek. *Csak az utak különbözők,* amelyeken oda vezetjük a közönséget, a munkást vagy a mérnököt. És ehhez kell a jó cégér! Olyasféle, mint amilyennel a békéscsabai közművelők dolgoznak...

Kaszala Sándor

Hoppon maradt beteglátogató



— Úgy látszik, a gyerekek meglógtak előlem dolgozni...
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Szombathely:

Megkezdődött a tömegpolitikai oktatás

Október közepén a szombathelyi vasútigazgatóság területén kezdetét vette az 1979/80-as tömegpolitikai oktatás. A területi bizottság a tanfolyamokat vezető propagandisták közül huszonegyet Balatonkenesére iskolázott be, egyhetes továbbképzésre, míg nyolcvanat három napig Szombathelyen készítettek fel.

A szakszervezeti tagok két tanfolyamot hallgatnak. A *Társadalmunk kérdései I.* harminchét csoportjában 1058 dolgozó, a *Társadalmunk kérdései II.* anyagát hetvenhárom közösségben 2032 vasutas ismerheti meg. A bizalmiak részére is két szintű tanfolyamot rendeznek. A kezdő fokon 14 csoportban 272 bizalmi, a haladón 427-en vesznek részt, 23 különböző munkahelyen.

Folytatódik a szocialista brigádok részére szervezett oktatás is. Húsz csoportban 218 brigádtag alapképzésben, huszonegy kollektívában 275 brigádtag emeltebb oktatásban részesül. Külön alap- és továbbképzőn mélyítik el tudásukat, ismereteiket a bizottsági és testületi tagok. Az alapképzőn öt csoport indult 130 részvevővel, míg a továbbképzőn huszonhárom helyen 325 választott vesz részt.

Nem marad szalmaláng

Tizenöt év után ismét az első helyen

FIATALOS SZEMLÉLETVÁLTÁS A LANDLER JENŐ JÁRMŰJAVÍTÓBAN

Ne kerteljünk: *az elmúlt években nem jelentett rangot, s aligha adott okot a kérkedésre, ha valaki a Landler Jenő Járműjavítóban dolgozott.* A hajdan nagyhírű, patinás újpesti üzem tartós hullámvölgyben volt, s a nyolc járműjavító versenyében esztendőről esztendőre a nyolcadik — vagyis az utolsó — helyen végzett. Ilyen esetben az okok kétségkívül szerteágazók, s nem lehet csupán egyetlen érvvel magyarázkodni. Mert tény az is, hogy a jövőre 75 esztendős üzem rendkívül elavult — a felszabadulást követően a háborús sebeket (részint önerőből) begyógyították ugyan, de érdemi korszerűsítésre mindmáig nem került sor. Az is való, hogy a gőzmozdonyok nyugdíjazásával bizonytalanná vált az üzem jövője... s e két ok is elég volt ahhoz, hogy mind többen kopogtassanak a munkakönyvükért.

Új vezetés, egységes akarás

Az sem véletlen csupán, hogy egy esztendőn belül az üzem mindhárom gazdasági vezetője megvált a Landlertől: ketten nyugalomba vonultak, egyikük pedig a vasút más területén dolgozik tovább. Elsőként, 1977. június 1-én az új gazdasági igazgatót nevezték ki: *Petővári Lászlót*, az üzem addigi párttitkárát (az ő utódává Sebestyén Józsefet választották meg). *Keresztúri Ferenc* főmérnök (előzőleg a megmunkáló osztály vezetője) tavaly májusban, *Kövér Imre* üzemigazgató (aki a személyzeti és oktatási osztályt vezette) pedig 1978. júliusában látott munkához új beosztásában. *Rendkívül szerencsés megoldás, hogy helyi tapasztalatokkal rendelkező szakemberek kezébe adták a kormányrudat, s nem máshonnan — kintről — hoztak új vezetőket.*

Ismét csak nem volnánk tárgyilagosak, ha kizárólag a frissen kinevezett vezetők javára írnánk a 180 fokos fordulat indítékát. De az eredmény önmagáért szól: a Landler Jenő Járműjavító Üzem 1978. első félévében még mindig az utolsó helyen állt, az esztendő végére már a hatodik helyre tornászta fel magát — *az idén, az első félév értékelésekor pedig az első (!) helyre került (és tetszetősek a harmadik negyedév számai is).* E nagymérvű léptékváltás indokolja, hogy *Kövér Imre* igazgatóval az utóbbi egy esztendő tetteiről, az eredményes siker hátteréről beszélgessünk. (Mert végezzenek akár az első helyen az év végi számvetéskor vagy valamelyest hátrább — ami eddig történt, már önmagában elismerést érdemel.)

— *Most, félévkor, tizenöt esztendő után kerültünk ismét az első helyre* — mondja az üzemigazgató —, *s ez valamennyi dolgozónkat megnyugtatta: jó úton járunk.* Nagy szükségünk van munkatársaink megnyugvására, a jó közhangulatra, mert csak közös akarással leszünk képesek e lendületet tartósítani. Kinevezésünk percétől kezdve legfontosabbnak az egység megteremtését tekintettük, azt, hogy mindenki számára érthetővé tegyük a feladatokat, és köntörfalazás nélkül érzékeltessük üzemünk nehéz, de korántsem reménytelen helyzetét.

Az újságíró is gyakran jegyzetfüzetébe róhatta az elmúlt esztendők panaszait: a középvezetők nem kaptak egyértelmű utasítást, igen gyakran ők voltak a bűnbakok... nem véletlen, hogy a jól képzett műszakiak közül is többen továbbálltak. Rokonszenves, ahogy az új vezetők vélekednek:

— **Feladatainkat a vasút szabja meg, a mi dolgunk, hogy részleteire bontsuk. Úgy éreztük: az osztályvezetők és a többi középvezető kivétel nélkül alkalmasak arra, hogy munkájukat elvégezzék. Ahhoz viszont az szükséges, hogy tudják: mit várunk tőlük, továbbá, hogy megfelelő légkört teremtve hagyjuk őket dolgozni!**

Várják a fiatalokat

— A munkaerőhiány országos méretű, s kiváltképp a fővárosban nyomasztó. Honnan várnak új dolgozókat?

— Terveink szerint már jövőre megkezdődik az igen korszerűnek ígérkező tanműhely építése (a jelenlegi egyidős az üzemmel, vagyis 74 éves). A szomszédunkban hatalmas építkezések folynak: karnyújtásnyira tőlünk teljesen megújul Újpest, Rákospalota, s közel van Újpalota is. Kapcsolatban állunk a környező kerületek tanácsainak oktatási osztályaival, meg az általános iskolákkal is. *Bízunk benne, hogy ha 1981-re megépül az új tanműhely, elég vonzó lesz ahhoz, hogy a mai hatvannal szemben 150—200 szakmunkástanulót képezzünk.* A hatvan fiatal legfeljebb a nyugdíjba vonulókat pótolja, ám a holnap feladataihoz több munkáskézre van szükségünk.

Az elmúlt egy esztendőben mérséklődött a fluktuáció, jobbára a nyugdíjba vonulóktól, meg azoktól a vidékiektől búcsúztak el, akik lakóhelyük közelében találtak megfelelő munkaalkalmat. De távoztak olyanok is, akik érezték, hogy a korábbinál szigorúbb munkafegyelem nem az ő szájuk íze szerint való. A többszöri figyelmeztetés után — fegyelmik is voltak — nem várták meg, amíg az üzem mond isten hozzádot nekik. Nem hiányzanak senkinek sem a Landlerban.

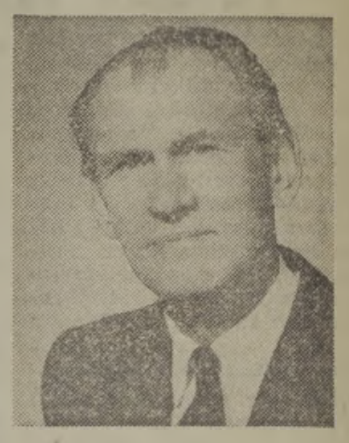
Végezetül következzék néhány szám, amely a félévi első helyezést lehetővé tette. A Landler Jenő Járműjavító június végéig — részarányosan — termelési tervét (a létszám 3 százalékos csökkenése mellett) *2,9 százalékkal túlteljesítette, s eközben a termelékenység 1978 első félévéhez viszonyítva 11 százalékkal javult.* A veszteségidő 5 százalékkal, a kocsik benttartózkodási ideje — a tervezett 9 nappal szemben — 7,5 napra csökkent, s a költséggazdálkodásukért külön dicséretet kaptak. Ami pedig a jövedelmeket illeti: az átlagbér, 1978 félévéhez képest, 9 százalékkal emelkedett, és szép summákat osztanak szét egy-egy ünneni alkalommal is. *(Legutóbb, a vasutasnapon — amikor a kiváló dolgozó címet, meg a törzsgárda-jutalmakat is átadták — 1,1 millió forintot juttattak a dolgozóknak.)*

Az üzem 137 szocialista brigádjának 1216 tagja szorgoskodik most — vállvetve a vezetőkkel — azért, hogy a fellendülés ne legyen szalmaláng-életű. A vasútnak, a népgazdaságnak is ez az érdeke.

Földes Tamás

KIVÁLÓ VASUTAS

Lakatosból főenergetikus



A *Tatabánya-Alsón* levő villamos vonalfőnökség egyike azoknak a MÁV-nál található munkahelyeknek, ahová az idegen kíváncsisággal vegyes szorongással lép be. A gondosan körülkerített telep olyan, mint egy titokzatos erőd, amelyben vékendháznyi transzformátorok zizegnek és gyereknagyságú porcelán szigetelők vastag kábelek szövevényét tartják. Ezen a néhány száz négyzetméternyi területen a huzalokban a legnagyobb feszültség 120 ezer volt...

Itt dolgozik *Walcz József* főenergetikus, akit 38 évi szolgálatáért az idei vasutasnapon *Kiváló Vasutas* kitüntetésben részesítettek. Nehéz vele találkozni, mert ő szüntelenül járja, ellenőrzi a gondjaira bízott vonalat; *Tatabánya-Alsótól Hegyeshalomig.*

— *A nagyfeszültséggel nem lehet „viccelni", itt csak egyszer lehet elvéteni a mozdulatot* — mondja. — *Pályafutásomat 1937-ben lakatosként kezdtem a Láng Gépgyárban. A MÁV-hoz négy év múlva kerültem. A vasutas munkát én is az alapoknál kezdtem.*

— Hogyan lett mechanikusból elektromos szakember?

— A technika minden ága érdekelt. *A felszabadulás után részt vettem a hegyeshalmi vonal felsővezeték-rendszerének teljes újjáépítésében.* Közben magánszorgalomból tanulgattam az elektronikát. Rendszeresen tanulmányoztam a műszaki tárgyú újságokat, folyóiratokat. Később elvégeztem az erősáramú technikumot és tanfolyamon is eltöltöttem két évet. Munkám kapcsán sokat találkozom az osztrákokkal, ezért németül is megtanultam beszélni.

Walcz Józsefnek nagy része volt a Hegyeshalmon 1966. május 29-én átadott felsővezeték-átkapcsoló rendszer megvalósításában. Ő irányította a szerelést.

— *Az volt életem egyik legérdekesebb munkája. A hegyeshalmi MÁV—ÖBB átkapcsoló rendszer szinte egyedül álló Európában.* Akkor még magam sem hittem, hogy határidőre elkészülünk vele. A tervrajzokat még március közepén sem láttam. Óriási tempót kellett diktálni, hogy két hónap alatt üzemképes állapotban legyenek a berendezések. *Végül sikerült határidőre átadni és azóta is kifogástalanul működik.* Az eltelt három évben több mint 400 ezer kapcsolást végeztek rajta.

— Mi a legkedveltebb időtöltése?

— Soha sem unatkozom. A felszabadulás óta rendszeresen részt veszek a társadalmi munkaakciókban. A háború után például szerveztem egy brigádot. Összeszedtük a környéken hagyott német autókat, amelyeket javítás után felhasználtuk az újjáépítésben. Később különböző párt- és szakszervezeti megbízásokat teljesítettem. *A főnökségnél jelenleg pártvezetőségi tag vagyok és a szakszervezeti számvizsgáló bizottság elnöke.* Otthon sokat barkácsolok. Rádiót, televíziót, magnetofont javítok. Sokszor magam konstruálok egy-egy szerkezetet. Jelenleg egy saját tervezésű magnetofonon dolgozom.

— Egy év múlva nyugdíjba megy. Milyen tervei vannak addig?

— A munkaterületemen lévő berendezéseket már jól ismerem. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy mostmár csak az idő múlásával törődöm. *Az a célom, hogy Polócz Györggyel (leendő utódommal) alaposan megismertessem ezt a szakmát s az itt található berendezéseket.* Ez is megtisztelő feladat.

Séra Sándor

Javuló termelékenység

Le kellett küzdeniük a 66 fős létszámhiányt, s utólag javítva a bizonyítványon, elvégezni az elmaradt munkákat is. Ennek egyetlen járható útja van: *a termelékenység javítása.* Sokat ér a szép szó, de a korszerű vezetés eszköztárából nem hiányozhat az anyagi ösztönzés sem. S a lehetőség erre is adva volt: *csupán élni kellett a bértömeggazdálkodásban rejlő ösztönző erővel.* Olyan célprémiumokat tűztek ki, amelyek egy-egy jármű javítási idejének csökkentésére sarkallták a műhelyekben dolgozókat. Ehhez két adat csupán: *egy-egy gőzmozdony javításakor 150 órát sikerült megtakarítani, s így ma már csak 4100 órát igényel az öreg gőzösök megújulása.* Arányát tekintve a hűtőkocsiknál még látványosabb az eredmény: 1977. július 1-hez képest 176 óra az „időnyerés", s ma a javítás csupán 1560 munkaórát kíván.

— *Éreztük-tudtuk, hogy a szocialista brigádokban sokkal több erő rejlik, mint amennyi felszínre került.* Szorgalmaztuk, hogy a felajánlásaik tartalmilag értékesebbek, az üzem gazdasági céljainak megfelelőbbek legyenek..., mert mitagadás: *megelőzőleg sok volt a tessék-lássék vállalás.* Örömünkre szolgált: nem kellett különösebben győzködni őket. Csupán az őszinte hangra volt szükség, arra, hogy kendőzetlenül feltárjuk valamennyi gondunkat — *volt miről beszélnünk!* —, és azokat a célokat, amelyek reálisan elérhetőnek tűntek. Igyekeztünk a kiváló üzem címért folyó verseny feltételeit összhangba hozni a kiváló osztály rangjáért indított, s a szocialista brigádok egymás közötti vetélkedésének feltételeivel. Így történt ez 1978 második felében, majd az idén, már az esztendő első heteiben, mikor is az üzemi tanáccsal és a bizalmi küldöttekkel beszéltük meg a soros tennivalókat. A jó eredmények egyik záloga, hogy mind a párt-, mind a KISZ-, mind a szakszervezet, a maguk sajátos eszközeivel, nagy-nagy segítséget nyújtanak a gazdasági vezetésnek.

A jövő nyáron megkezdik a személykocsik javítását

Utaltunk arra: tartós bizonytalanságot keltett, hogy éveken át nem látták világosan — mi lesz az elavult üzem jövője. Ma már a nyolc járműjavító közül csak ők gondozzák a gőzösöket, de tudják: 1983—84 körül az utolsó pőfögők is a bontóba — jó esetben a múzeumba — kerülnek. Amellett önmagukra nézve is kötelezőnek érezték azt a népgazdasági követelményt, hogy korszerűsítsék termékszerkezetüket. Nyilvánvaló: csupán önerőből erre nem lehettek képesek. A MÁV meghozta döntését: *1980. július 1-től az új profil a személykocsik javítása.* (Természetesen marad a gőzös is — amíg szükség van rá... ám részaránya folyamatosan csökken.)

Örvendetes, hogy végre tudjuk, mit kell tennünk; de nem kis feladat, hogy hozzávetőleg egy esztendő alatt műszakilag is felkészüljünk. Erdemi segítséget nyújtott a MÁV X. szakosztálya: kisgépeket és különféle berendezéseket kaptunk... nomeg az anyagi támogatás sem marad el. Műszaki intézkedések sorára lesz szükség. Előbb évi 100—120 személyvagon fogadására tesszük alkalmassá a kocsijavító osztályt: kisgépeket, emelőket és egyéb berendezéseket, továbbá kárpitos és asztalos részleget telepítünk oda. Folyamatosan átképzünk mintegy hatvan-száz embert, néhány új szakemberre is szükségünk lesz — de számítunk a társüzemek együttműködési készségére, a kooperációra is. Azt tervezzük, hogy a személykocsik külső és belső berendezéseinek egy részét mi csupán ki- és beszereljük, a javítást pedig más üzemek végzik. Ez persze a többi járműjavító számára is fokozott figyelmet, fegyelmet, a határidők betartását feltételezi.

NAGYAPÁRÓL UNOKÁRA...?

Gergely Ferenc gyermekkorában még az volt az íratlan családi törvény, hogy a fiú ment az apja után: ha parasztházban született, földműves lett, ha iparos apa volt mögötte, akkor szerszámot fogott. Persze előfordult, hogy egy-egy gyerek más pályára került, mint amiben növekedett, de ez ritka volt.

Gergely Ferenc nagyapja vasúti bakter volt, az apja váltókezelő, de ő már magasabbra jutott: *masiniszta lett.* Vezér úr, ahogy régen titulálták a mozdonyvezetőket.

A masiniszta családjában négy gyerek született. Kettő meghalt, s Gergely Ferenc legnagyobb bánatára pont a fiúk, s így csak két leányt nevelhetett. *Taníttatta őket, s az egyik jegypénztáros lett.* A másik óvónő, s egy tanárhoz ment férjhez.

— *Kevés vigasz* — mondogatta az öregedő masiniszta —, *hogy csak egy vékonyka szállal, a jegypénztárossággal kötődik a család a vasúthoz.* De nem adta fel a reményt. Majd jönnek az unokák! Jöttek is, csak ő akkor már nyugdíjba ment gőzmasinájával együtt. Mire az első fiúunoka felcseperedett, a vasútvonalak nagyobb részén már dízel- és villamosmozdonyok futottak, de ezeket nem ő vezette. Pedig hányszor elgondolta, hogy mire Zsoltika tíz-tizenkét éves lesz, visszakéri magát nyáron egy-két hónapos szolgálatra, s egy-egy alkalommal magával viszi a gyerekeket. A szabályzat persze ilyesmit nem enged, de majd csak kieszközöli valahogy a fűtőházfőnökségtől, hogy a mozdonyra emelhesse kisunokáját.

De hát ez csak reménység maradt, s amikor mégis megpendítette Zsolt szülei előtt, hogy a gyereket — ha kijárja az iskolát — villamosmozdonyvezetői pályára kellene adni, kinevették. Pedig a fiú büszke arra, hogy a nagyapja masiniszta volt, s mint minden mai fiúgyerek, ő is érdeklődik a motorok, gépek iránt.

— *Műszaki szakközépiskolába megy a fiam, utána pedig egyetemre* — jelentette ki a tanár papa.

— Attól még lehet masiniszta — ellenkezett Gergely Ferenc, de itt már a lánya is közbeszólt:

— *Édesapám már elfelejtette, hogy mennyi nyavalyát összeszedett azon az ördögadta mozdonyon?!*

— Hát először is — csattant fel az öreg —, az én mozdonyom kitűnő gép volt. Másodszor meg a mai dízel- és villamos mozdonyokon légkondicionált vezetőfülke van. Harmadszor meg, te ne beszélj ilyen hangon apád foglalkozásáról.

Ezzel a fiatalokra csapta az ajtót. Nem is ment hozzájuk hosszú ideig. De jött az öreghez a kisunoka, aki nagyon szerette a nagyapját, különösen, hogy nála — a kis ezermester műhelyében — fúrni, faragni is lehetett.

— *Beírattak?* — kérdezte a nyáron a vizsgák után a gyereket.

— Be — mondta a fiú.

— *És... oda, abba a szakközépiskolába?*

— Igen, a villamosgépiparba.

— *És utána hová mész?*

— Apu szerint a villamosmérnökire, de ez majd még elválik.

— *Jó lenne, ha már most eldöntenéd kisfiam,* — nógatta a gyereket —, *mert én pici gyermekkoromban tudtam, hogy csakis mozdonyvezető leszek.*

— Én is tudom, hogy főenergetikus leszek — mosolygott nagyapjára a gyerek.

— *Micsoda?* — kérdezte az öreg.

— Főenergetikus, aki majd egy nagy elosztóközpontban kezeli a berendezéseket. Megnyomok egy gombot, és megy a villamosáram, mondjuk a Budapest és Miskolc közötti vasútvonal villamos berendezéseibe. És nézem a műszereket. Aztán, ha valahol hiba van, odasietek a munkatársaimmal és kész.

— *Apádnak mondtad ezt?*

— Mit?

— *Hát, hogy a vasúti villamosáramelosztó-központ, meg mi...*

— Dehogy mondtam. Ezt csak a fizika tanár úrral beszéltük meg, aztán azt is, hogy olyan vasútbiztonsági berendezést szerkesztek majd, hogy a mozdonyokra nem kell vezető...

— *Micsoda?* — ámuldozott az öreg nyugdíjas masiniszta.

— Hidd el, nagyapa. De ezt csak neked mondom, mert ez nagy meglepetés lesz mindenkinek.

— *Miket beszélsz, te gyerek!*

— Hát nem örülsz neki?

— *Annak örülök* — hunyorgatta könnytől fényesülő szemét az öreg —, *hogy te is a vasút... szóval..., hogy is mondjam csak... De hát az a vezető nélküli masina...*

— Nagypapa, ezt te nem érted — magyarázta magabiztosan a 14 esztendős lurkó, — de csak bízzál bennem. Én majd szerkesztek olyan berendezést. És egy ilyen vonattal majd beutazzuk az egész országot.

— *Drága kisfiam!* — ölelte magához az öreg az unokáját, — *de kár, hogy nem Gergely a neved!...*

— Miért? — nézett nagyapjára a fiú.

— Na, jól van, — bólogatott az öreg nyugdíjas masiniszta, s valami olyanfajta jó érzés hullámzott át a testén, mint amikor még a mozdony gőzszabályozó karján volt a keze, és a tekintete meg előreröppent a sínpár vezette messzeségbe...

Dávid József

PORTRÉVÁZLAT

A munkát szeretni kell

Faragó János, a szegedi igazgatóság vontatási osztályának dolgozója 38 évi vasúti szolgálat után a közelmúltban ment nyugdíjba. Aradon szerzett lakatos-, bádogosszakmát. 1941-ben pályamunkás lett Makón, később műhelyben dolgozott. *Ujszegedtől Elekig járta az állomásokat, és az épületekben szakipari munkát végzett.* 1945-ben felvették a pártba. A munkásmozgalom tevékeny aktivistája lett. Két évvel később Makón kerületi párttitkárnak választották. 1200 párttag politikai tevékenységét irányította. Innen a szegedi igazgatóságra helyezték személyzeti előadónak. 1950-ben Budapestre, a vasút politikai főosztályára került. Politikai tisztként a tömegszervezeteket

Faragó János

patronálta. Szervezte az MHSZ-t, segítette a járműjavítók munkaversenyét. A KPM személyzeti főosztályán is dolgozott bizonyos ideig, majd 1952-ben végleg visszakerült Szegedre, az igazgatóság vontatási osztályára.

Munkája mellett jutott ideje a tanulásra is. Elvégezte az öthónapos pártiskolát, majd közgazdasági technikusi oklevelet szerzett. 1956-ban fegyverrel védte a néphatalmat. Kihelyezték a központból és a helyi pályamesteri szakaszon dolgozott. 1956 novemberében részt vett Alsóvároson az MSZMP ideiglenes intéző bizottságának a szervezésében.

1957 tavaszán került ismét vissza a vontatási osztályra személyzeti csoportvezetőnek. Később munkaügyi ügyintéző lett. Ebben a munkakörben dolgozott nyugdíjazásáig. Lelkiismeretesen foglalkozott az ipari tanulók beiskolázásával, a vontatási szakszolgálat utánpótlásának szervezésével.

— *Nagyon szerettem a munkámat. Csak szívvel-lélekkel érdemes dolgozni. Ha újrakezdeném, ismét a vasutat választanám. Hogy az íróasztalt-e, azt nem merem állítani, mert egy jó szakma mindig sokat ér* — vallja.

Társadalmi aktivitására jellemző, hogy a felelős beosztások mellett is tíz évig vállalta a munkásőrséget. Nyolc évig pedig tanácstag volt.

Faragó János kiváló szakmai és politikai tevékenységét több kitüntetés is fémjelzi. Tulajdonosa a *Felszabadulási Jubileumi Emlékéremnek*, a *Munka Érdemrend bronz és ezüst fokozatának is.*

Nyugdíjasként sem tétlenkedik. Pártmunkát végez lakóhelyén. Lelkiismeretesen foglalkozik az emberek gondjaival — a közösség ügyeivel...

G. J.

EGYENETLEN FEJLŐDÉSSEL...

Csillagfűtőház a Mátra alján

Megvan az igyekezet, mégse mennek úgy a dolgok, ahogy kellene

Hol lenne nagyobb becsülete a munkának és a nehéz vasúti szolgálatnak, ha nem ott, ahol a múlthoz képest alig változott a hivatás jellege és — ami ennél is több — jelenleg sok szempontból *nehezebb helytállni, mint a vasút történetében bármikor.* A kizárólag gőzmozdonyokat üzemeltető vontatási dolgozókra — fűtőkre, vezérekre, lakatosokra, felvigyázókra, művezetőkre és egyéb reszortosokra — gondolunk. *A kisterenyei vontatási főnökség* is ilyen szolgálati hely.

Más-más szempontok

A tőle kőhajításnyira levő állomáson mindenekelőtt a *budapesti*, emitt viszont a *miskolci* vasútigazgatóság érdekei, tervfeladatai, célkitűzései szabják meg a tennivalókat. Heves, Nógrád és Borsod megye szempontjai sem mindig azonosak, ami ugyancsak befolyásolja a körülményeket. Tagadhatatlan, hogy a környéken minden változik, épül, fejlődik, de az úgynevezett *fordítókorongos csillagfűtőház* élete kivétel marad ez alól, amíg meg nem érkeznek az 1978-ra, nemrég 1980-ra, majd jelenleg 1982-re ígért dízelüzemű „masinák", illetve létre nem jön egy széles látókörű üzemfőnökség.

— *Jól felszerelt tanműhelyünk van, de már négy éve nem jött hozzánk ipari tanuló* — közli a lehangoló tényt *Federics Péter* műszaki főintéző, aki a fűtőház egyik mozdonyreszortosa, oktatótisztje, tűzvédelmi megbízottja, energetikusa, munkavédelmi ügyintézője, szakszervezeti propagandistája és pártbizalmija. Nem szabad megmosolyogni a sokféle „titulust", hiszen — ahogy az előírások, az egyre-másra megjelenő rendeletek diktálják — hasonló tisztségeket viselnek a közös ügyek iránt felelősséget érző többi dolgozók is, szakmai beosztásra való tekintet nélkül.

Dízel-mozdonyra is kiképeztek húsz embert — személyenként 46 000 forintos költséggel —, *nem számítva azokat a dízelmozdony-vezetőket, akik úgy mentek nyugdíjba, hogy életükben egyszer se teljesítettek szolgálatot korszerű vontatójárművön.*

Sokan vagy kevesen?

Az ellentmondásokat tükrözi az is, hogy *tizenegy mozdonyt százhuszonöten üzemeltetnek* — ennyi a főnökség dolgozóinak létszáma —, *megis emberhiánnyal küszködnek.* Az utazóállományba hetvenen tartoznak, az „irodisták" heten vannak, a műhelyben 15 lakatost, hegesztőt, 2 villanyszerelőt, egy művezetőt foglalkoztatnak, ehhez hozzászámíthatjuk még a négy mozdonyfelvigyázót, a két reszortost (egyikük fiatal, jól képzett üzemmérnök — *Czimer Imre* —, aki a közelmúltban őrmesterként szerelt le sorkatonai szolgálata letöltése után), mégsem mennek úgy a dolgok, ahogy kellene.

— *Megállna a vasút nálunk, ha nem segítenének rajtunk a nyugdíjasok* — hangzik a tájékoztatás, majd a pihenőnapjáról rendkívüli értesítéssel berendelt Federics Péter méltatja *Láris István* nyugdíjas előfűtő érdemeit, aki éppen szolgálatban van. Neki, vagy valaki másnak most kerékpárra kell ülnie, s lakásukról *összeverbuválni néhány szabadnapos lakatost, hogy a 424—274-es gőzmozdonyon elvégezzék a mosófedel tömítését.* A gép ugyanis este Kál-Kápolnára menne a 8991. számú tolatos tehervonatért.

A 2—3—5 éve nyugdíjba vonult, de még munkát vállaló idős segédkezelők, fűtők, előfűtők közül többek neve is szóba kerül.

— *Király István, Bazsó József, Szeberényi János, Koos Balázs, Beck Lajos, Enyedi Balázs a legaktívabbak, akik évi 1200 órás szolgálatára eddig még mindig számíthattunk...*

A fiatalokra sincs panasz. A 18 tagot számláló ifjúsági szervezet titkára *Jászai Nagy László* mozdonyvezető. Aktivitásban, a mozgalmi munka szervezésében olyanok segítenek, mint a már említett Czimer Imre, vagy *Morvai Géza*, aki ugyancsak őrmesterként szerelt le a katonaságtól, és feltétlenül ide sorolható *Szeberényi Róbert* művezető-gyakornok is, aki mozdonyvezetőként csonkulásos balesetet szenvedett (bal szemével ütközéskor nekiesett a kézifék orsójának, s ennek következtében elvesztette fél szeme világát).

Helyi tennivalók

Az ilyen és hasonló esetek megelőzését is szolgálja az, hogy a kisterenyei vontatási főnökség csatlakozott a *munkavédelmi és egészségügyi negyedév* címmel a Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsa által meghirdetett és szakszervezetünk miskolci *területi bizottsága*, valamint a miskolci vasútigazgatóság támogatásával kibontakozott akcióhoz. A helyi feladatok meghatározásában részt vett a *Szomszéd I. József* mozdonyvezető, szb-titkár irányításával tevékenykedő szakszervezeti bizottság, mindenekelőtt Federics Péter és *Králik László* mozdonyvezető, az szb társadalmi munkavédelmi felügyelője, valamint *Balogh Józsefné* munkaügyi előadó, mint a helyi vöröskeresztes szervezet titkára.

— *Ebben a negyedévben különösen sokat szeretnénk tenni a balesetek megelőzéséért, az ittasság megszüntetéséért és a munkakörülmények javításáért. Ennek egyik módja az oktatás, a gyakorlati munka tökéletesítése, amelyből a munkavédelmi őrhálózat, nem utolsósorban a 12 szocialista brigád közössége is részt vállalhat* — ez a főnökség vezetőinek álláspontja.

Torlasz, dugulás

Az igyekezetnek persze sokszor gátat szabnak a lehetőségek. Nagyon nehéz biztonságosan dolgozni, amikor selejtezésre érett, *üzemen kívül helyezett öreg gőzösök foglalják el a vontatási telep vágányait.* Legutóbb az Egerben leállított mozdonyokat is Kisterenyére küldték, miáltal itt még jobban bedugultak. Vannak gépeik ezenkívül, amelyek *hónapok, sőt évek óta javításra várnak*, de a járműjavító üzem nem képes fogadni azokat.

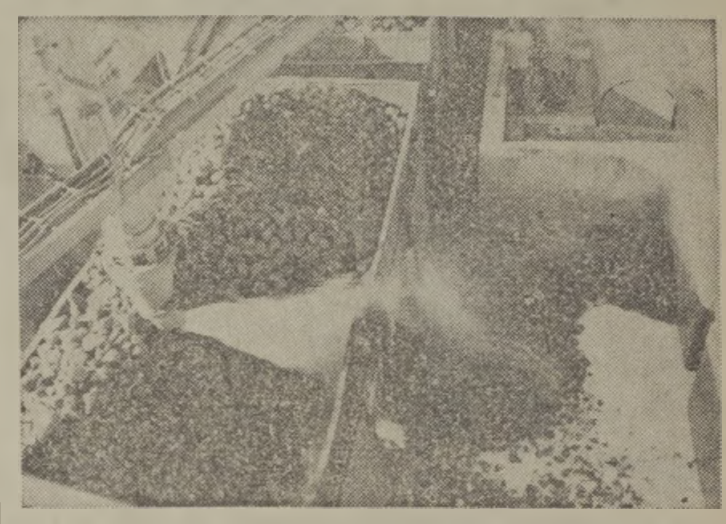
Kedvező eredmény viszont, hogy az utazó személyzet laktanyai elhelyezésének korábbi gondjai megoldódtak, illetve megoldódnak. A mozdonyvezetők és a fűtők ezen a télen már *központi fűtéses szobában pihenhetnek*, miután a pályafenntartásiak — az átszervezés folytán — Recskre költöztek. A pft által használt épületben kapott helyet az orvosi rendelő, így megszűnt annak az akadálya, hogy a laktanya a vontatási irodaépületbe kerüljön.

— *A forgalmi utazók számára ez még nem jelent vigaszt, hiszen részükre a budapesti igazgatóság magánházaknál bérel szállást. De már ez se lesz így sokáig, mert ha a miskolci épület- és hidfenntartási főnökség dolgozói elvégzik a szükséges munkálatokat, a vontatási főnökség épületében női és férfi laktanyát kap majd Kisterenye állomás...*

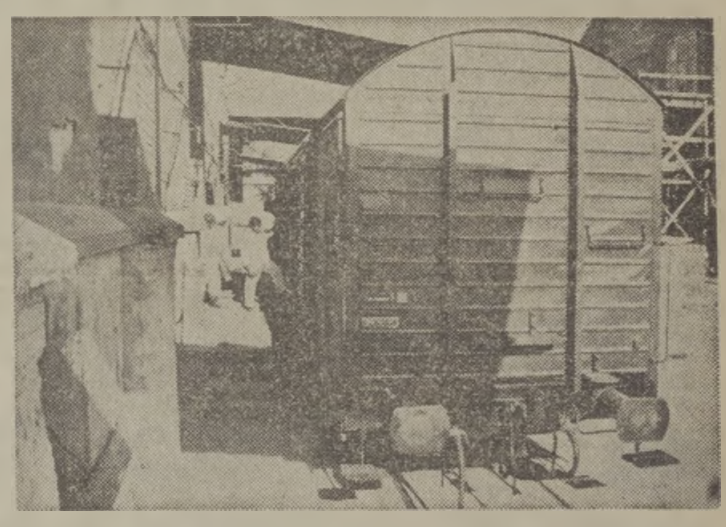
Kovács József

Répa, répa, répa

Az ácsi cukorgyárban szeptember 25-én kezdődött a répaszezon. Egymás után érkeznek az állomásra az értékes mezőgazdasági nyersanyaggal rakott szerelvények a Kisalföldről



A gyárban vízágyú mossa ki a répát a vagonokból



Fedett kocsikba rakják az új cukrot...
(Tenta György felvételei)

ÉLMÉNY ÉS FELELŐSSÉG

Jegyvizsgálók a Meridián-expresszen

Az aluljárókból, mint valami kiapadhatatlan gejzírből a vízzuhatag, szakadatlanul áramlik a tömeg és szétfolyik a kupola alatti peronokon.

Beálló- s induló szerelvények nyelik az emberáradatot, s ha időnként lanyhul is a folyamat, nincs megállás. Budapest és az ország legnagyobb személypályaudvara, *a Keleti, éjjel-nappal, megállás nélkül lüktet, mint az emberi szív.* Nagyobbrészt ideérkeznek és indulnak a nemzetközi gyorsvonatok is.

Na, persze, ha az ember utazik: jegyet vált, vonatja után érdeklődik, majd a helyére megy, nem igen érzékeli ezt a tengernyi embert. Én most nem utazok, nézelődöm és irigylem azokat, akikkel messze robog a vonat. Köztük a jegyvizsgálókat is, akiknek viszont cseppet sem irigylésre méltó az utazásuk.

A nemzetközi gyorsvonaton dolgozó kalauz munkája azonban nagyon érdekes lehet. Gondolom én, s hogy kíváncsiságom kielégítsem, odalépek a Meridián-expresszvonat mellett álló *Pázmándi Józsefhez* és *Szilágyi Mihályhoz.*

Ismerkedés után hamarosan megtudom, hogy mindketten tapasztalt régi jegyvizsgálók — egyik is, másik is ellenőri rangban —, sőt, Pázmándi József évek óta nyugdíjas, de mivel kevés a nemzetközi vonatokon is alkalmas kalauz, visszajár besegíteni.

— Vigyenek magukkal.

— *Jöjjön!* — mosolyog Szilágyi Mihály —, *de táskával, jegylyukasztóval és azzal a felelősséggel, amivel nekünk kell ezt a vonatot Kelebiáig kísérni.*

De félre a humorral, mert ez a nemzetközi gyors is zsúfolásig megtelt, s a két jegyvizsgálónak lesz dolga a határig.

— Milyen nyelven beszélnek a külföldi utasokkal?

— *Ezen a vonalon főleg oroszul* — mondja Szilágyi Mihály —, *de persze a mi nyelvtudásunk csak arra terjed ki, ami a jegykezeléshez, az utazással kapcsolatos eligazításhoz szükséges, ezt tudjuk németül is. Ha alaposabb magyarázkodásra van szükség, rendszerint akad segítség a vonaton.*

— Milyen problémák adódnak egy nemzetközi vonaton?

— Sokféle — veszi át a szót Pázmándi József. — *A legtöbb a rosszul kiadott jegyek miatt. Ilyenkor utánfizetési jegyzéket csinálunk.* Az utas dühös, és legtöbbször joggal, mert hazája vasúti jegypénztárosa kevesebb menetdíj összeget számolt, mint kellett volna.

— Aztán fizetne is az utas — mondja Szilágyi Mihály —, *de nekünk csak nyugati valutát szabad elfogadni.* A lengyel utasnál viszont nincs, csak zloty, a jugoszláv állampolgárnál meg csak dinár. Ilyenkor jegyzőkönyvet is írunk, aztán a két ország illetékes szervével elkezdődik a levelezés. *Az étkező kocsikban mindenfajta valutát elfogadhatnak.* Nem értjük, hogy ezt miért nem lehet a mi esetünkben is.

— A másik gyakori probléma a helyjegyek miatt fordul elő — említi Pázmándi József —. Itt is nekünk kell eligazítani az utasokat. *A nyáron egy ilyen vita közben ütött le egy lengyel fiatalember úgy, hogy elöntött a vér. Az utast a rendőrök fékezték meg.* A vonaton ilyesminek is ki vagyunk téve. Ezért és más szempontból is, ha lehet, együtt járjuk végig a kocsikat a vámosokkal és a határőrökkel. Így biztonságosabb a rendetlenkedő utasokkal szemben fellépnünk.

— *No, persze azért azt is el kell mondani* — veszi vissza a szót Szilágyi Mihály —, *hogy az utasok nagy része a nemzetközi vonatokon is viszonozza a mi udvariasságunkat. Kedvesek és kulturáltan viselkednek.*

— Ezzel a vonattal mikor érnek Kelebiára?

— *Este hat órára. De 21 óra 20 perckor már újra Budapesten vagyunk, és hajnalban Komáromba kísérünk egy vonatot.*

Az expressz-szerelvény elejéről a forgalmista jelzést kér. A két jegyvizsgáló körülnéz, majd feltartja a karját, jelezvén, hogy minden rendben, indulhat a vonat.

Búcsúzunk. A vonat meglódul, és a hangszórók jelzik, hogy a Meridián-expressz elment.

Dávid József

TÍZ ÉVE KEZDTÉK

Brigádmunka „egyetemi fokon"

Mátészalkán 1969-ben alakult a *Petőfi Sándor* szocialista brigád. Vezetőjük, *Kovács József* üzemgazdász, a brigád társadalmi munkájáról beszél.

— *Több mint öt évvel ezelőtt kötöttük az első brigádszerződést a város II. Rákóczi Ferenc Általános Iskolájával.* Ebben az iskola patronálását és a sportudvar elkészítését vállaltuk. *Nehéz lenne számba venni, hogy azóta hol és mennyi társadalmi munkát végeztünk.* Legutóbb az iskola sportpályája mellé készítettünk egy homokfogó falat, mert az eső mindig a pályára sodorta a homokot. *Az építőanyag megvásárlásához szükséges pénzt a brigád vagonkirakásból szerezte...*

Ez a kollektíva azonban nemcsak a fizikai munkában jeleskedik. *Valamennyien elvégezték a marxista—leninista egyetemet*, sőt többen a szakosítót is. Az állomás vezetői ezért bízzák rájuk szívesen a fiatalok politikai továbbképzését vagy a szakszervezeti szemináriumok vezetését. Derekasan kiveszik részüket a különböző szellemi vetélkedőkre való felkészítésből is. Tavaly új tagokat vettek soraikba, mert *Puskás Istvánt kinevezték a körzet üzemviteli főnökhelyettesének, Práda Zoltánt pedig állomásfőnökhelyettesnek.*

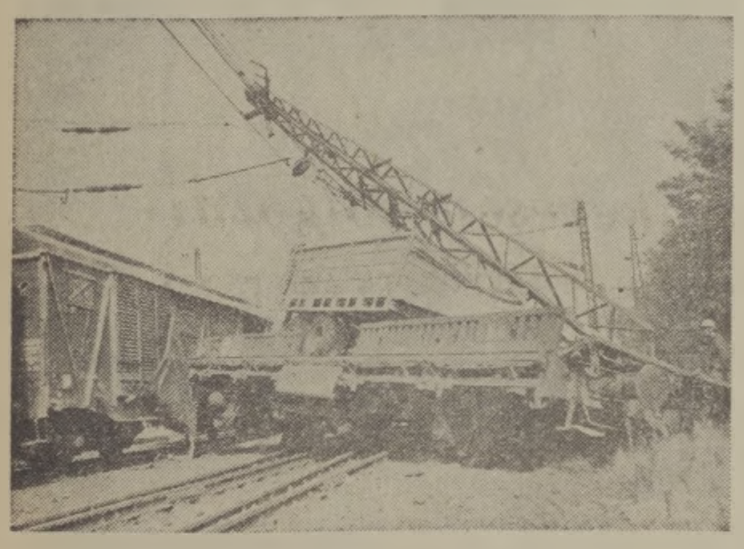
Az üzemfőnökség brigádjai készülnek a szocialista brigádok II. országos vetélkedőjére, illetve az azt megelőző főnökségi döntőre. Ennek szervezésében is élen járnak a Petőfi brigád tagjai.

Zsoldos Barnabás

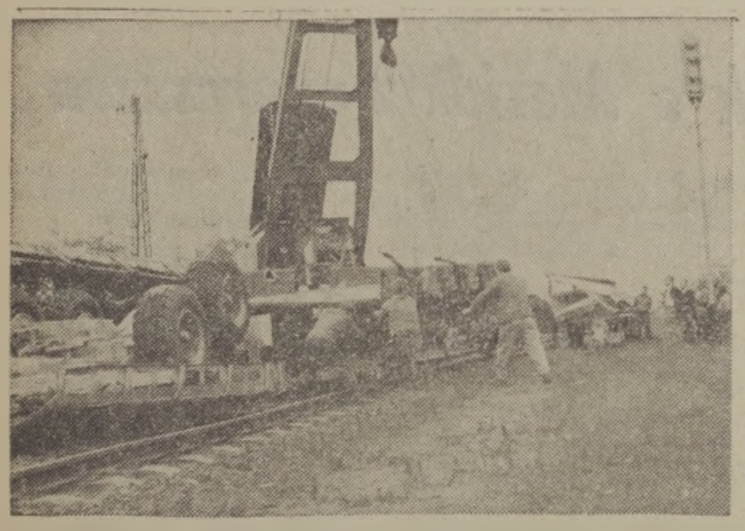
Baleset után...

Október 17-én, 10 óra 12 perckor a Göd állomáson áthaladó 252. számú tehervonat négy kocsija a 8-as számú váltón kisiklott. A kocsik megrongálták a pályát, a biztositóberendezést és a felsővezeték-hálózatot. A baleset következtében a forgalmat mindkét vágányon szüneteltetni kellett. A vonatforgalom 12 óra 30 perckor — a 252. számú vonat végének Dunakeszi állomásra történt visszahúzása után — Göd állomás raktári vágányán keresztül megindult. A megrongálódott 8., 12. és 14. számú váltókat 18 óra 30 perckor adták át.

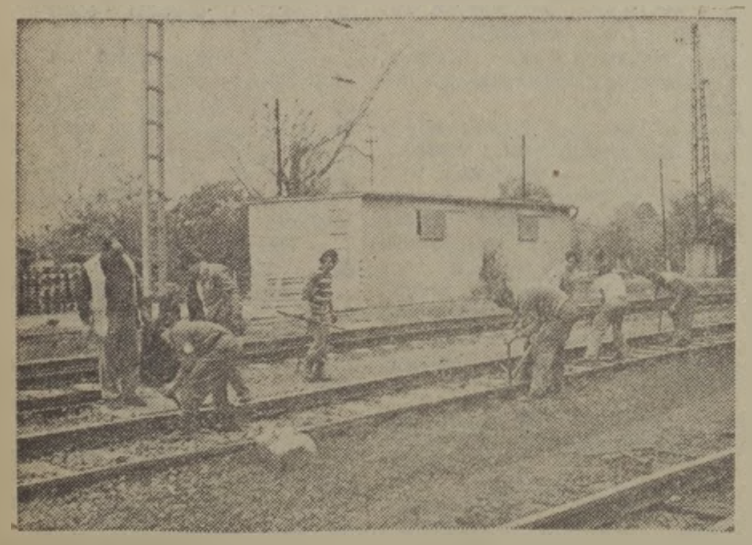
A Landler villamos vonalfőnökség dolgozói leszerelik a daru mozgását gátló felsővezetékeket



A kisiklott kocsik a baleset színhelyén



A vágányra emelik a kocsikat



A váci pft.-főnökség és a baleseti készenléti szolgálat dolgozói helyreállítják a megrongált pályaszakaszt

(Óvári Árpád képriportja)

Születésnapi ajándék

Ünnepi megemlékezések a GYSEV 100 éves évfordulója alkalmából

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút 100 éves centenáriumára október 17-én szép „ajándékot", *Integra Dominó 55. típusú* jelfogós rendszerű, egyközpontos, váltó- és vágányfoglaltságot jelző berendezést Sopron állomás.

A berendezés, az állomás és kapcsolatainak — *Sopron Rendező, Sopron Déli, Magyarfalva* — forgalmát hivatott korszerűen biztosítani. Ezenkívül 10 vasúti-közúti kereszteződést biztosít fénysorompókkal, amely a város szempontjából is nagy jelentőségű, mivel a közúti forgalom átbocsátó képességét gyorsítja. Az üzemeltetéstől kezdve 36 ember munkáját látja el a rendelkező forgalmi szolgálattevő.

A berendezés segítségével a vágányzat forgalmát, nyomógombvezérléssel, önműködően beálló vágányutakkal biztosítják. A vágányutakban érdekelt valamennyi váltó villamos állítású, valamennyi jelző fényjelző. A „szabad" jelzés a sebességi jelzési rendszer szerint biztosítja a beállított vágányút biztonsági feltételét. *Megnőtt az állomás átbocsátó képessége is. A forgalom gyorsítása érdekében lehetővé vált, hogy egyidejűleg több vonatnak állítsanak be vágányutat.* Az eddigi 3—4 vágányút-beállítási idő körülbelül 15 másodpercre csökkent. A forgalmi szolgálattevőnek ez mindössze 3—4 másodperc.

A 100 éves jubileum alkalmából rendezett központi ünnepségre két nappal később, október 19-én került sor az ausztriai *Neufeldben*, illetve *Sopronban*. Az ünnepségen részt vett *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Karl Lausecher* osztrák szövetségi közlekedési miniszter.

Neufeldben *Lajos Wilhelm* polgármester üdvözölte a vendégeket. A jubileumi ünnepségen, melyet *Rödönyi Károly*, a GYSEV elnöke nyitott meg, majd Benkovics Dezső, a GYSEV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet. Ezt követően *Kery Theodor*, Burgenland tartományi kormányzója és *Karl Lausecher* osztrák szövetségi közlekedési miniszter köszöntötte a 100 éves GYSEV-et.

Az ünnepség után, útban Sopron felé, a magyar és osztrák vendégek különvonata *Wulkaprodersdenf* állomáson megállt. Ott az osztrák közlekedési miniszter emléktáblát helyezett el a felvételi épület falán.

A jubileumi ünnepség Sopronban folytatódott. A különvonattal érkező osztrák és magyar vendégeket *Kocsis József*, Sopron Városi Tanácsának elnökhelyettese üdvözölte. Ezután *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter mondott beszédet és felavatta az állomás felvételi épületének falán elhelyezett emléktáblát.

A jubileumi ünnepség este, a városi tanács nagytermében rendezett fogadással ért véget. A fogadáson *Lombos Ferenc*, a Győr-Sopron megyei tanács elnöke mondott pohárköszöntőt.

Másnap, október 20-án Sopronban, a Liszt Ferenc Művelődési Központban folytatódott *a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút 100 éves centenáriumi ünnepsége*, amelyen a két ország vasutas dolgozói közösen vettek részt. Az elnökségben foglalt helyet *Urbán Lajos* államtitkár.

Az ünnepséget Lisiczky Lajos, a GYSEV igazgatója nyitotta meg, majd Benkovics Dezső vezérigazgató méltatta a 100 éves vasút gazdasági és társadalmi jelentőségét, és főleg az utóbbi 25 év fejlődését.

Az ünnepi megemlékezés után Urbán Lajos államtitkár kitüntetéseket adott át.

KITÜNTETÉSEK

Az Elnöki Tanács *Benkovics Dezsőnek*, a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút vezérigazgatójának több évtizedes munkásmozgalmi tevékenysége, valamint két évtizedes vezérigazgatói munkássága elismeréseként, nyugállományba vonulása alkalmából a *Szocialista Magyarországért Érdemrendet* adományozta. A kitüntetést október 18-án *Gáspár Sándor*, az Elnöki Tanács helyettes elnöke adta át.

A GySEV fennállásának 100. évfordulója alkalmából, a Népköztársaság Elnöki Tanácsa több évtizedes, kimagasló munkája elismeréseként a *Munka Érdemrend* arany fokozatát adományozta *Lisicky Lajos* vasútigazgatónak.

A *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát kapta: *Merényi Károly* szakosztályvezető és *Horváth István* főfelügyelő.

A *Munka Érdemrend* bronz fokozatával *Tóth József* főellenőrt, Sopron állomás főkalauzát tüntették ki.

A közlekedés- és postaügyi miniszter *Kiváló vasutas* kitüntetésben részesítette: *dr. Bódy Gézc* főtanácsost, szakosztályvezetőt. *Kiváló munkáért* kitüntetésben részesült: *Abrahám László* főellenőr, *Bakó Lászlóné* főellenőr, *Finta Jenő* főfelügyelő, *Friderics Gyula* főellenőr, *Kiss L. Géza* főellenőr, Kapuvár; *Poós József* főellenőr, *Salamon Károly* főfelügyelő, *Seifert István* főfelügyelő, *Turi István* főellenőr, Csorna; *Unger László* főfelügyelő.

Vezérigazgatói dicséretben a GySEV húsz dolgozója részesült.

Egész évben csúcsforgalom

Miskolcon a fuvaroztatók is megértették: a szállítási feladatok megoldása közös ügy

A népgazdaság szempontjából nem közömbös, hogy a borsodi iparvidék termékei időben eljutnak-e a felhasználókhoz, az ország más vidékeire vagy az országhatárokon túlra. Hogyan teljesítették eddig ez évi feladataikat a miskolci vasutasok és mi vár még elszállításra az utolsó negyedévben? Milyen az együttműködés a szállíttató vállalatokkal? — ezekről a kérdésekről beszélgettünk *Gál Sándorral*, a miskolci igazgatóság helyettes vezetőjével.

— Az év első kilenc hónapjában a kocsiigényes árutonna tervünket 101,6 százalékra, a mozdított árutonna tervet 100,3 százalékra, a személyszállítási tervet pedig 101,2 százalékra teljesítettük. Az eddigi teljesítés tehát feltétlenül sikeresnek mondható. Dicséri ez a vasutasok helytállását, ugyanakkor a számok mögött szerepel az is, hogy a partnereink megértették: *— a szállítási feladatok megoldása közös ügyünk.* A vállalatok a rakodások gyorsításával járultak hozzá az első kilenc hónap sikereihez.

— Milyen többlet feladatok vannak az őszi csúcsforgalomban?

— Nálunk tulajdonképpen egész évben csúcsforgalom van. Ősszel és télen azért nehezebb itt a munka, mert az ország északi részén mindig hidegebb van néhány fokkal, ezenkívül a köd is gyakoribb. *A negyedik negyedévben 6 millió 400 ezer tonna kocsigényes árut kell elszállítanunk, ráadásul az import és a tranzitáruk 1 millió 50 ezer tonnát tesznek ki, így a terv szerint összesen 7 millió 450 ezer tonnát kell „megmozgatnunk".* Ezen kívül 7 millió 500 ezer fizető utas elszállítása is a vasútra vár.

— Melyek a legnagyobb elszállításra váró tételek?

— Csak szénből 1 millió 350 ezer tonnát fuvarozunk a negyedik negyedévben. A vasérc mennyisége is megközelíti az 1 millió tonnát. A vasáruk, a tégla, a cserép, a cement és a cementgyártmányok, az egyéb ipari termékek ismét kitesznek mintegy 2 millió tonnát. Ehhez jön még a mezőgazdasági termékek fuvarozása.

— Hogyan készítették fel a vasutasokat a nagyobb feladatok ellátására?

— A társadalmi szervek vezetőivel együtt kerestük fel a vasúti csomópontokat. Ismertettük a vasútra háruló feladatokat, és megmondtuk a dolgozóknak, hogy a nehezebb körülmények között még megfeszítettebb munkát várunk tőlük. *Különösen számítunk arra, hogy a szocialista brigádok élenjárnak majd a tervfeladatok teljesítésében. A vezetés sem tétlenkedhet.*

— Az üzemszervezésben október 1-től tovább léptünk előre azzal, hogy Szerencs székhellyel újabb üzemfőnökséget hoztunk létre. Az új üzemfőnökséghez 23 állomás és 2 vontatási telep tartozik, ezermégyszáz dolgozóval. A 182 kilométernyi vonalhálózat felöleli a *Hidasnémeti—Szerencs*, a *Felsőzsolca—Sátoraljaújhely* közötti állomásokat, illetve a sárospataki kisvasutat.

Kőhidi László

Szocialista brigádok vetélkedője Miskolcon

Miskolc-Tiszai pályaudvar szocialista brigádjai a közelmúltban szellemi vetélkedőt rendeztek, melyen 18 csapat mérte össze tudását. A versenyzők szakmai, munkavédelmi, politikai, valamint kulturális, sport és zenei ismereteikről adtak számot.

A vetélkedőn legeredményesebben szereplő szocialista brigádokat, a szolgálati hely vezetője pénzjutalomban részesítette.

A zsüri döntése alapján, az igazgatósági döntőn, az első helyezett *Bodnár Imre* vezette Hámán Kató vonatkísérő szocialista brigád vehet majd részt.

Hajnövesztő cukorka, avagy a reklám hatása

A Hajdúságba utaztam az unokámmal. Kiszállva a vonatból, a gyerek az Utaselátó pavilon apró kirakatára mutatva felkiáltott:

— Papa, itt is van hajnövesztő cukorka, vegyél!

Amikor kértem egy zacskóval, az eladó értetlenül nézett rám.

— Olyat mi nem tartunk — mondta zavartan. Erre a színes gömböcskékkel teli zacskóra mutattam.

— Ezekre gondol? Tudja, még a télen rámtukmálták, de nem fogy. Maga az egyedüli... nahát... méghogy hajnövesztő... hahaha... hahaha...

Öt forint körüli összeget fizettem, s kisunokámat meg is dorgáltam:

— Látod kisfiam a néni most te miattad nevetett ki. Honnan vetted ezt a butaságot, hogy hajnövesztő cukorka?

— Cipa Nusi nevezte el Dorogon! — vágta ki a gyerek.

Az eset óta több mint egy év telt el, s most újra ezen a vidéken jártam. De ezúttal egyedül. Leszállva a vonatról, szememet nyomban megragadta az Utaselátó pavilon kirakata fölött a messzire virító tábla. Ez állt rajta: *Hajnövesztő cukorka kapható!*

Lám a kis Cipa Nusi ötlete itt tartós reklámmá avanzsált?!

— Kérek egy csomag „hajnövesztő cukorkát!" — szólok az eladóhoz, s még hozzátettem: — csak azért, hogy ne maradjon a nyakán.

Az eladó a fejéhez kapott, széttárta a karját és vállát rándítva mondta:

— Sajnos kifogyott. Mindenki azt kéri, megörjítenek ezzel a hajnövesztő cukorkával! De ha estefelé erre jár már tudok adni. Újabb kétezer zacskóval rendeltem, s azt ígérték, hogy a délutáni vonattal érkezik.

Dénes Géza

FELVESZÜNK! KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ 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, vontatási pályafenntartási főnökségein, valamint a KÖZPONTI MUNKAERŐ FELVÉTELI IRODÁN Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu). Telefon: 145—010.

ÁMON ÁGNES:

Október zászlója

Hajó árbocán lengett a szabadság
piros zászlója, sok-sok év előtt...
De már fönt csattog!...Szárnyas gépek
hordják,
felség-jelét, a fellegek fölött! —
S egy zászló: Vérszín, sarlós, kalapácsos,
régen ott van már a Hold kráterén! —
És űrhajók csillagkísérte útján...
E színt érte az Űrben már a fény! —
E zászló int, jövendő hajnaloknak,
és szerte szórja forró sugarát...
Századok árnyát segíti ez feledni,
és Békénk Napját látja a Világ! —
S míg „Aurórát, a Hősök hajóját",
szívünkbe zárja az emlékezet,
hajók indulnak el az ő nevében
felkeresni az égitesteket...
s győzni majdan a Naprendszer felett! —

Szervezett üdültetés a Szovjetunióban

Gyógyüdülők ezrei a dolgozók egészségéért

A Szovjetunióban jelenleg 14 ezer szanatórium, üdülő, panzió, nyaralóhely és egyéb egészségügyi intézmény van. Többségükkel a szakszervezetek rendelkeznek, mivel az üdültetéssel elsősorban a szakszervezet foglalkozik. Az „üdültetési ágazat" egyébként egyszerre kétmillió ember pihenéséről gondoskodik.

Mivel a szakszervezeti beutaló viszonylag olcsó és sokféle kedvezménnyel jár, természetes, hogy a jelentkezők száma mindig több, mint a lehetőségek. Ezzel magyarázható, hogy beutalót elsősorban a legjobb dolgozók, a munka veteránjai és természetesen azok kapják, akiknek erre egészségügyi okok miatt szükségük van.

Tudományos alapon

Ami a kedvezményeket illeti. *A szanatóriumokba gyógyüdülőkbe szóló beutalók egyötöde teljesen ingyenes, az üdülői beutalók és turista utak tíz százaléka szintén.* A szakszervezetektől kapott többi beutalóért az összköltségnek csak 30 százalékát fizeti a dolgozó, a többit az állam fedezi.

A szanatóriumokban és gyógyüdülőkben a gyógykezelést *nemcsak tervszerűen, hanem szigorúan tudományos alapokon végzik.* A tudósok javaslatai alapján történik az egyes gyógyintézmények szakosítása, ők tesznek javaslatot a szanatóriumok, gyógyfürdők fejlesztésére.

Ez év márciusában például az ásványvizeiről híres *Kiszlovodszkban*, az egyik leghíresebb szovjet üdülőhelyen a Tudományos Akadémia bioszféra kutató tudományos tanácsa és a Szakszervezetek Központi Tanácsának üdültetési igazgatósága együttes ülést tartott. Kidolgozták az üdülőhelyek további fejlesztésének alapelveit, ajánlásokat tettek a gyógyvizek és források környékének minél ésszerűbb kihasználására.

A Szovjetunióban egyébként 450 olyan üdülőterület van kijelölve, amely klímája miatt különösen alkalmas pihenésre és gyógyulásra, továbbá több mint 700 gyógyforrás és több mint ötezer ásványvíz forrás szolgál hasonló célokat. Az utóbbi években aktív kutatás folyik újabb természeti kincsek, források, gyógyvizek feltárására.

A „szervezett" üdültetés sikere nyilvánvaló. Míg az elmúlt ötéves terv évei alatt 230 millió ember pihent, gyógyult a különféle üdülőkben, gyógyüdülőkben, szanatóriumokban, *a jelenlegi ötéves terv alatt ez a szám eléri a 300 milliót.*

Ebben az évben a Szovjetunióban a tavaszi-nyári gyógyüdülési szezon egyik jelentős eseménye a szovjet gyógyüdültetési mozgalom hatvanadik évfordulója. És egy másik jelentős esemény. *Elismerés Érdemrenddel* tüntettek ki öt szakszervezeti gyógyüdülőt és a *„Maceszta"* balneo-fizikoterápiás kórházkomplexumot.

A lenini dekrétum szellemében

A szovjet gyógyhelyek létrehozása és fejlesztése szoros kapcsolatban áll *Lenin* nevével. 1919. áprilisában ő volt az, aki aláírta *„Az országos jelentőségű gyógyhelyekkel kapcsolatos dekrétumot"*, amelyben világosan kifejezést nyert az a cél, hogy a gyógyhelyek a dolgozó embert szolgálják.

A lenini elhatározás következetesen megvalósul. Erről győznek meg a következő tények. Az országban található egészségügyi gyógyintézmények, szanatóriumok *egyidőben összesen kétmillió embert képesek fogadni.* Ezenkívül több százezer ember érkezik a gyógyhelyekre beutaló nélkül.

A Szovjetunióban a szanatóriumok és más gyógyhelyek hálózata állandóan új létesítményekkel gyarapodik. Így például egyedül a múlt évben adtak át egy 500 ágyas épületet az *„Anapa"* üdülőben, egy hasonló befogadóképességű épülettömböt *Szabgorod* üdülőhelyen (Tengermelléki terület), *Jevpatoriában* egy 110 kádas gyógyfürdő-kórházat, a *„Truszkavec"* üdülőbe pedig gyógyforrásból származó vizet juttattak el. Ennek az évnek az első felében 10 ezer beteg egyidejű fogadására alkalmas szanatóriumot és gyógyüdülőt újítanak fel. Nagy jelentősége van a gyermekes szülők számára biztosított üdülőknek. Számuk ma meghaladja a háromszázat. Közel 109 ezer felnőtt és gyermek fogadására alkalmasak.

A gyógyhelyek vezetői nem feledkeznek meg a környezet gondozásáról sem, parkokat, virágos kerteket alakítanak ki, a meglevőket pedig továbbfejlesztik.

A szakszervezeti gyógyüdülőket folyamatosan látják el korszerű orvosi műszerekkel, berendezésekkel. Az utóbbi években épült fel egy sor balneológiai létesítmény *Zseleznovodszkban, Pjatyigorszkban, Morsinoban* és más üdülőhelyeken. A gyógyhelyeken általános; komplex klinikai és biokémiai laboratóriumokat, funkcionális diagnosztikával, pszichoterápiával, allergológiával foglalkozó orvosi rendelőket, röntgenközpontokat, hoznak létre.

Sport, szórakozás

A pihenés, a gyógyítás hatása nagymértékben megnövekszik, ha kiegészítik őket, testedzéssel, sétákkal, kulturális-szórakoztató rendezvényekkel. *A szanatóriumok, gyógyüdülők többségében nagy népszerűségnek örvendenek a sportjátékok, kirándulások, a csónakázás, strandolás és a horgászat.* Figyelemre méltóak ebből a szempontból Belorusszia tapasztalatai, ahol is rendszeresen szerveznek gombaszedő kirándulásokat, és biztosítják a feltételeket a „zsákmány" feldolgozásához. A *Perm-i* területen, a *Káma*-folyó partján fekvő *Usztyj-Kacska* szanatóriumban például a kiszolgáló személyzet majd egy harmada részt vesz az amatőr művészcsoportban, illetve annak előadásain, amelyek egyébként mindig zsúfolt nézőtér előtt folynak. A szanatóriumnak hetventagú kórusa is van. A kórus, a betegeknek nyújtott magas szintű teljesítményéért elnyerte a népművész és az akadémiai kórus címet.

A gyógyhelyek tanácsain és a gyógyüdülők vezetőin kívül a betegek és pihenővendégek kiszolgálásában fontos szerepet játszanak a területi szakszervezeti tanácsok, illetve a gyógyintézmények helyi szakszervezeti bizottságai. A szovjet dolgozók pihenésének ügye így vált valóban össznépi, össztársadalmi üggyé.

(APN)

Omlás az alagútban

A BAM vonalán most készül a *Szeveromujszkij* alagút. A kőzet rendre meghátrál az emberek és a nagy erejű gépek vasakarata előtt. Egyszer azonban mégis megrendültek a támok: a vastübingek egyikét kilökve homokkal, agyaggal és iszappal kevert víz tört be a fejtésbe.

Iszapár! A fejtők eddigi munkája veszélybe került. A természet vad erőivel elsőnek *Jurij Nyikityin* brigádja vette fel a harcot. Megpróbálták eltömni a lyukat, de az iszap nyomása nem csökkent, sőt hamarosan elérte az 5 atmoszférát. Soktonnás teher zúdult a fúrópajzsra.

Nehezen boldogultak az iszap áradatával, már az egész alagutat elöntés fenyegette. Végül úgy döntöttek, hogy gáttal zárják el az iszap útját a fejtésben. Centiméterről centiméterre hódították vissza az alagutat, miközben föntről, a hágónál új aknákat fúrtak, a vágatba. A víz nyomása csökkent. Már méterekben számolták az előrehaladást a fejtők. *Az őselem egy hónap alatt 22 métert hátrált, a következő hónapban újabb 16-ot...*

A fejtők csak nemrég hagyták maguk mögött az iszaptól megtisztított szakaszt, tovább már sziklában dolgoznak.

(APN)

A szovjet könyv ünnepe, 1979

A *Szovjet Könyv Ünnepe*, melynek megrendezésére minden évben november első napjaiban kerül sor, kapcsolódva a Nagy Októberi Szocialista Forradalom eszméihez, méltó alkalom arra, hogy minél több emberhez jussanak el a szovjet orosz irodalom kiemelkedő alkotásai.

Az idén, a Szovjet Könyv ünnepe rendezvénysorozat országos, vidéki megnyitójára *november 5-én Győrben, a Rába Városi Művelődési Központban kerül sor.*

A Szovjetunióban kiadott könyvek 47 idegen nyelven jelennek meg és több mint 100 országba importálnak belőlük. Hazánk is a Szovjetunió egyik könyv-importőrje. *A Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalat* évente 7—9 millió forint értékben vesz át értékesítésre könyvet a Szovjetuniótól.

A szovjet nép egyébként a Föld legolvasottabb népe. Évente több mint 85 ezer kiadvány lát napvilágot, összesen 1,9 milliárd példányban. Így az ország minden lakosára 7 kiadvány, a periodikus kiadványokból családonként négynél több jut.

Mintegy félmilliárdot tesz ki *Lenin* műveinek a szovjet hatalom évei alatt megjelent összes kiadásának példányszáma.

Hetvennél több kiadó bocsát ki gyerekkönyveket a Szovjetunió 52 népének nyelvén, és összesen 72 újságot és folyóiratot jelentetnek meg a gyermekek részére.

Tapasztalatcsere Krakkóban

Miskolc-Tiszai pályaudvar szocialista brigádjait évek óta szoros kapcsolat fűzi Krakkó állomás szocialista brigádjaihoz. Minden évben közös találkozókat szerveznek. E kirándulások jól szolgálják egymás munkájának megismerését és a baráti kapcsolatok elmélyítését is.

Ebben az évben huszonkét tagú magyar küldöttség viszonozta a krakkói vasutasok tavalyi látogatását. Az október 7-től 11-ig tartó tapasztalatcseréről visszatért brigádtagok elismeréssel számoltak be a meleg fogadtatásról és a gazdag programról. A miskolci vasutasok megtekintették Krakkó nevezetességeit és ellátogattak Auschwitzba is.

Műszaki könyvnapok Szegeden

Sajtos Péter vasútigazgatóhelyettes október 11-én a szegedi igazgatóság tanácstermében nyitotta meg a műszaki könyvnapok helyi rendezvényeit. A könyvnapok alkalmából az igazgatóság épületében kiállítást és egész napos műszaki szakkönyvvásárt rendeztek.

A könyvvásárt szakelőadások egészítették ki. *Hajnal Géza*, az építési és pályafenntartási gépkezelők kézikönyvének társszerzője a könyv megírásának előzményeiről, céljáról és felhasználhatóságáról, míg *Ilosvai György* műszaki életünk időszerű kérdéseiről tartott előadást.

Egymás segítése nélkül nem lehet sikeresen dolgozni

A LVOVI VASUTIGAZGATÓ NYILATKOZATA AZ APN-NEK A BARÁTI ORSZÁGOK VASÚTASAINAK EGYÜTTMŰKÖDÉSÉRŐL

A lvovi vasúti fővonalat tizenhárom leágazás köti össze Magyarország, Lengyelország, Csehszlovákia és Románia vasúti közlekedésének ütőereivel. Ezen a fővonalon halad át a Szovjetunió export-import szállításainak több mint 70 százaléka. Az utóbbi két évtized leforgása alatt a KGST-országok között a lvovi vonalon megnégyszereződött a forgalom.

Transzeurópai fővonal

— *Nemrég történt* — mondja *Grigorij Poroh*, a lvovi vasútigazgatóság vezetője —, *hogy az egyik törzsgárdatagunk, Mihail Gliva megkapta Csehszlovákia tiszteletbeli vasutasa címet.* Ő volt az, aki a felszabadulást követő nehéz napokban az első, szovjet gabonával megrakott szerelvényt továbbította Csehszlovákiába. Három és fél évtizeddel ezelőtt ez bizony nem volt könnyű vállalkozás. A német megszállók által feldult városokat, tönkretett állomásokat és vasútvonalakat hagytak maguk után. Több mint 1000 kilométer hosszú pálya, illetve állomáson található vágány semmisült meg, a fasiszták fölrobbantottak 682 hidat, 10 alagútat, 26 völgyhidat és egyéb épületeket. *Nyugat-Ukrajnában legalább 1,2 milliárd rubel kárt okoztak.* És mégis tíz nappal a város felszabadulása után megérkezett Lvovba az első szerelvény.

Az eltelt idő alatt a lvovi vasútvonal a transzeurópai, a *Moszkva—Prága—Budapest* villamosított fővonal fontos részévé vált. Ezen az útvonalon — Lvovon keresztül — a vonatok Varsóba is eljutnak. A szerelvényeket korszerű, csehszlovák és szovjet gyártmányú villany- és dízelmozdonyok vontatják. Az eltérő nyomtávú sínek okozta problémát a rakodási munkák magas fokú gépesítésével, konténeres és csomagos szállítással, a közvetlen, átrakodás nélküli szállítás bevezetésével próbálják megoldani. Ez utóbbi gyors és gazdaságos módszer: *egyforma nyomtávú vasutak építését jelenti. Jó például szolgálna erre az Ungvárt és csehszlovákiai Kassát összekötő 1520 milliméter nyomtávú pálya.* Ezen a vonalon átrakodás nélkül juthat el a Krivoj Rog-i vasérc a Kassai Kohászati Kombinátba. 1980-ra hasonló vasútvonal fogja összekötni Vlagyimir—Volinszkij városát a lengyelországi Katowicei Kohászati Kombináttal.

Új feladatok előtt

Az egyre növekvő szállítások új feladatok elé állítják a határmenti állomások dolgozó kollektíváit. Ez szükségessé teszi, hogy kölcsönösen megtárgyalják, milyen módon lehet emelni a munka hatékonyságát, mert ma már egymás kölcsönös segítése nélkül egyszerűen lehetetlen sikeresen, jól dolgozni a határokon áthaladó vasútvonalakon. Így például a *Magyarországra, Csehszlovákiába* és *Lengyelországba* irányuló szállítások meggyorsítására a szovjet fél a vegyianyagok túlnyomó részét 1435 milliméteres nyomtávú tartályvagonokban juttatja át a határon, ugyanakkor *Záhonyban* és *Ciernán* a Szovjetunió számára szélesnyomtávú vasúti kocsikat raknak meg.

De vannak más példák is a testvéri szocialista országok vasutasai között kialakult együttműködésre. *Tavaly szovjet vasutasok siettek a csehszlovák kollégák segítségére, a szovjet határtól Kassáig húzódó vasútvonal javításának idején.* A zúzott kő szállítására egy teljes szerelvényt és egy talpfaaláverő gépet bocsátottak a szomszédok rendelkezésére. Csapon pedig az első gépesített gurítógomb szerelése után, *az üzembe helyezésnél a magyar vasutasok is segítettek.*

A munkaverseny tovább szélesedett

A közlekedés, a szállítás lehetőségeinek teljes kihasználásáért, a külkereskedelmi szállítmányok gyors továbbítása érdekében tett erőfeszítések végül nemzetközi szocialista munkaverseny meghirdetéséhez vezettek. A munkaversenyről szóló első megállapodást *tizenöt évvel ezelőtt írták alá Csap és Záhony dolgozó kollektívái.* Az ő példájukat követték a szovjet *Batyevo* és a magyar *Eperjeske* vasutasai. Később a csehszlovák és lengyel kollégák is bekapcsolódtak a munkaversenybe. A verseny tovább terebélyesedett *Cierna nad Tisoi, Velke Kapusani, Medika, Dorohusk, Mostiska* és *Jagogyin* állomások között. A szabályok szerint a versengő kollektívák képviselői minden hónap első dekádjában a határnak az egyik, vagy a másik oldalán felváltva találkoznak, hogy beszámoljanak az előző hónap eredményeiről.

A munkaverseny legfontosabb feltételei előírják minden résztvevő számára a külkereskedelmi szállítások tervének teljesítését, a vasúti kocsik határállomásokon történő veszteglésének csökkentését, a mozdonyok teljesebb kihasználását, és a nemzetközi gyorsvonatok menetidejének pontos betartását.

(APN)

Kommunista sportaktíva Szombathelyen

A Haladás VSE célja: bekerülni a legjobbak közé

A közelmúltban kommunista sportaktivát rendeztek *Szombathelyen*, amelynek napirendjén szerepelt Vas megye testnevelésének és sportmozgalmának helyzete és a fejlesztés feladatai. A tanácskozáson elhangzott igen sok szó esett a megye legnagyobb sportegyesületéről, a Szombathelyi Haladásról.

A vitában felszólalt *Török Péter*, a Haladás VSE ügyvezető elnöke és többek között elmondta, hogy a vasutas sportolók eredményesen szerepelnek az olimpiai sportágak pontszerzési versenyében is. *A Haladás joggal pályázik az országos kiemelésre.*

Beszélt arról is, hogy a Haladás csak abban az esetben válthatja valóra a szurkolótábor, a vasút, a város és megye vezetőinek jogos igényeit, ha a vasi egyesületek segítik a megye legnagyobb sportegyesületét. Példának említette a labdarúgó-szakosztályt. *Reális lehetőség van arra, hogy a labdarugók visszakerüljenek az NB I-be, de azt látni kell, hogy ez a gárda erősítés nélkül nem tud tartósan megkapaszkodni az élvonalban.* Ezért már most meg kell kezdeni a tehetségek felkutatását. Hangsúlyozta továbbá, hogy a jövőben az eredményes szereplés egyik záloga, hogy az erőket és az anyagiakat miként tudják koncentráltan felhasználni.

A Haladás VSE elnöke — *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató — arról beszélt, hogy az egyesület csak akkor tud a megyei pártbizottság által megszabott követelményeknek eleget tenni, *ha nemcsak a vasút áll a Haladás mögött.* Sürgette a törvényes eszközök adta lehetőségek jobb kiaknázását és azt, hogy a város és a megye adjon hatékonyabb támogatást a Szombathelyi Haladásnak.

(kőhidi)

Átadták rendeltetésének a BVSC új vívócsarnokát

Mint arról lapunk szeptember 22-i számában beszámoltunk, *a BVSC Szönyi úti sporttelepén nem egészen egy év alatt elkészült a vívók új edzőcsarnoka.* A cikkben, téves információ alapján, úgy szerepelt, hogy az Országos Szakipari Vállalat külföldi licenc alapján szabadalmazott könnyűszerkezetes csarnokát a MÁV Tervező Intézet mérnökkollektívája tervezte.

Domján András, a Csongrád megyei Tanácsi Építőipari Vállalat műszaki igazgatóhelyettese ezzel kapcsolatban levelet írt szerkesztőségünknek, melyben a személyhez és a szellemi alkotásokhoz fűződő jogok védelme alapján az alábbiak közlésére kért fel bennünket:

„Az alkalmazott megoldás nem külföldi licenc, hanem magyar szabadalom, amelynek OTH lajstromszáma: 173 568, és feltalálója dr. Czenthe Zoltán statikus szakági főmérnök, budapesti lakos. A szabadalmat a feltalálótól 1978. május 4-én létrejött átruházási szerződés alapján teljes és kizárólagos joggal vállalatunk szerezte meg, így az vállalatunk szellemi tulajdonát képezi.

A találmányt vállalatunk hét nyugati országban jelentette be szabadalmazásra, és jelenleg folytatunk tárgyalásokat a NOVEX Találmányfejlesztő és Értékesítő Külkereskedelmi Rt-gal a találmány külföldi hasznosítása tárgyában.”

Az új vívótermet egyébként október első napjaiban *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes adta át rendeltetésének. Az átadáson jelen volt *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára.

A Baross Gábor brigád teljesítette vállalását

A ferencvárosi vontatási főnökség *Baross Gábor* ifjúsági szocialista brigádja is csatlakozott a kongresszusi munkaversenyhez. Elhatározták többek között, hogy egy M62-es gép D3-as javítását jóval az előírt határidőn belül elvégzik. A fiatalok 281 órát dolgoztak társadalmi munkában a mozdonyon.

A munkát anyaghiány nehezítette, de a javítást végül sikerült a tervek szerint befejezni.

(Képünkön: *a brigád tagjai a kijavított M62-es mozdony előtt*)

RIADÓ!

Polgári védelmi gyakorlat

— *Halló, a 11—48-ról Kovács elvtársat keresem!*

— Én vagyok, tessék!

— *Jóreggelt kívánok, itt Oprável István beszél, a polgári védelem vezetési pont ügyeletes tisztje. Közlöm, hogy felsőbb szervünk parancsnoksága riadót rendelt el, ezért jöjjön sürgősen a vezetési pontra.*

Ehhez hasonló beszélgetések hangzottak el és alig negyedóra alatt a riasztottak a kijelölt helyen voltak.

Miskolc-Tiszai pályaudvaron történt ez a riadó, amely a polgári védelem törzskara és az alegység parancsnokok részére tartott gyakorlat kezdetét jelentette. A gyakorlat résztvevői — egy képzeletbeli atomcsapás esetét rekonstruálva —, számot adtak elméleti és gyakorlati tudásukról, felkészültségükről.

A közel négyórás gyakorlat végén *Tóth Mátyás*, a miskolci igazgatóság katonai szállítási és szervezési osztályának vezetője, és *Siklósi Ernő*, a polgári védelem irányító törzsparancsnoka, elismeréssel szólt az elméleti felkészültség magas színvonaláról és a gyakorlat alatt tapasztalt fegyelmezett, példamutató magatartásról.

A polgári védelmi gyakorlatot megtekintették a miskolci igazgatóság nagyobb szolgálati helyeinek állomásfőnökei és polgári védelmi parancsnokai.

K. J.

HÍREK

— **Polgári védelmi gyakorlat.** A szombathelyi vasútigazgatóság a közelmúltban polgári védelmi gyakorlatot rendezett Pápán. Részt vett a gyakorlaton a celldömölki vasutas tűzoltók gépesített egysége is. A programban pálya- és épülethelyreállítási munka is szerepelt. A gyakorlat értékelésében részt vettek az igazgatóság, valamint a városi pártbizottság képviselői is.

— **Nagytakarítás.** A hatvani csomópont valamennyi szolgálati főnökségének dolgozói, szocialista brigádjai részt vettek a közelmúltban szervezett őszi nagytakarítási akcióban. A brigádok az állomás, a rendező pályaudvar és a szolgálati helyek környékét takarították, csinosították. Apc, Zagyvaszántó, Vámosgyörk és Verpelét állomásokon is szerveztek hasonló takarítási akciót.

— **Színháztörténeti előadás.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjas klubjának tagjai részére a közelmúltban diavetítéssel egybekötött színháztörténeti előadást tartott Dobó László tanár. A hallgatók megismerkedhettek a színházak fejlődésének történetével, köztük a zalai színjátszás múltjával is.

— **Kirándulás.** Miskolc—Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottsága a vasutas szülők és gyermekei részére a közelmúltban kirándulást szervezett a Mátrába. A kiránduláson 46 szülő és gyermeke vett részt. Megtekintették többek között Eger, Parádfürdő, Mátraháza és Gyöngyös nevezetességeit.

— **Segített a brigád.** Isaszeg állomás I-es főpályamesteri szakaszának Petőfi brigádja már több éve patronál egy 81 esztendős asszonyt. Legutóbb beázott házának tetőszerkezetét javították ki. Ötven tetőcserepet vásároltak a helyi tüzéptől, és azokkal cserélték ki a régi cserepeket.

— **Véradás.** Debrecen állomáson október 22-én véradónapot rendeztek, amelyen 93-an összesen 29 liter vért adtak térítésmentesen az állomás dolgozói.

— **Igazgatói dicséret.** Recsk—Parádfürdő állomás dolgozóit az idei tisztasági versenyben elért kimagasló eredményeiért a miskolci igazgatóság vezetője dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** Miskolc—Tiszai pályaudvar társadalmi és gazdasági vezetői bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták el azt a 92 nyugdíjast, akik 1978-ban fejezték be az aktív szolgálatot. A szakszervezeti bizottság ajándékkal kedveskedett a régi munkatársaknak és vacsorát adott tiszteletükre.

Lakáscsere

Elcserélném Bp. Kerepesi út 13. VI. épületben levő nagy méretű (100 négyzetméteres), korszerűsített két szoba komfortos, telefonos lakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet munkaidőben 852—711, munkaidő után pedig 144—240 telefonszámon, dr. Dénes Ferenc.

Elcserélném Szolnokon levő egy plusz két fél szobás, 63 négyzetméteres, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapestire. Érdeklődni lehet Szolnok, Mátyás kir. u. 2. 5000, Váry. Telefonon: 02—15—32.

Elcserélném napfényes, két nagy szobás, plusz halófülkés, telefonos, Dunára néző, 80 négyzetméter alapterületű, IX. kerületi, összkomfortos MÁV-bérlakásomat kisebb méretű, másfél-kétszobás, szintén összkomfortos, budapesti tanácsi lakásra. Lakótelepi is lehet. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni az esti órákban 133—155 telefonszámon vagy levélben: dr. Molnár Kálmán, Budapest, Soroksári út 13. sz. II. 7. 1095.

Elcserélném Budapest, Hungária körútnál levő, szoba-konyha, fürdőszobás, 48 négyzetméteres, első emeleti MÁV-bérlakásomat, plusz két melléképülettel, kiskerttel, 2 és fél szobás, összkomfortos, 70—79 négyzetméter alapterületű lakásra. Tanácsi is érdekel. Érdeklődni egész nap a 344—800 telefonszámon.

Elcserélném kétszobás, étkezős, rákospalotai kertészetre néző, II. emeleti MÁV-bérlakást kettő kisebbre. Érdeklődni lehet telefonon: 10—18, Nagy Márta.

Elcserélném Dunakeszi—Gyártelepen levő, két szoba összkomfortos, gázfűtésű, I. emeleti lakásomat Pest belterületén, egy szoba hálófülkés összkomfortosra. Minden megoldás érdekel. Cím: Lipniczki Andrásné, 2120 Dunakeszi, Béke út 2.

Elcserélném Budapest, XIV. kerületi egy szoba, komfortos MÁV-lakásomat kizárólag debrecenire, vasutas dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: Debrecen állomáson, Hoór Ernő vonatvezetőnél a vezényletben, Budapesten, 40—49 telefonon, Dobrosiné.

SPORTLÖVÉSZET

Gyöngyösi siker Budapesten, az MHSZ-klubok csapatbajnokságán

Hering István országos csúcsot ért el kisöbű sportpuskával

Budapesten, a Marczibányi téri lőtéren rendezte az MHSZ országos központja a lövész klubok 1979. évi csapatbajnokságát.

Az ifjúsági II. korcsoport standart puska 60 lövéses, fekvő versenyszámában országos bajnokságot nyert a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem csapata. (Tagjai: *Torák Ernő, Lenkei László* és *Baranyai Pál.*)

A standart puska 3X20 lövéses összetett számában ugyancsak a kitérőgyártó üzem lövészklubjának a csapata lett az első. (Tagjai: *Misi Róbert, Lenkei László* és *Baranyai Pál.*)

A zártirányzékú légpuska 40 lövéses számában és a légpisztoly férfi felnőtt 40 lövéses számaiban a gyöngyösi vasutasok csapatai a harmadik helyet szerezték meg.

Vasutas sportlövész körökben minden évben egyre népszerűbb a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem MHSZ lövészklubjának *Bátor István* emlékére rendezett kupa versenye.

A közelmúltban lebonyolított versenyen kilenc minőségi klub versenyzői vettek részt. A kisöbű sportpuska 60 lövéses fekvő, felnőtt férfi számában szenzációs eredmény született. *A gyöngyösi Hering István 600 körös teljesítménnyel szerezte meg a győzelmet. Teljesítménye országos csúcs.*

Hering István 1964-ben kezdte sportlövész pályafutását. Többször nyert országos és nemzetközi bajnokságot. Legutóbbi eredménye eddigi pályafutásának legjobb teljesítménye volt.

A DMVSC női kézilabdázói az NB I-ben

A kézilabdázás hívei újabb sikernek örülhetnek Debrecenben. A következő bajnokságban a Debreceni Dózsa férfi kézilabda csapata mellett *a DMVSC női csapata is az NB I-ben szerepel.*

A vasutas lányok már az elmúlt évben sikeresen szerepeltek, az élmezőnyben végeztek, és várható volt, hogy ebben a bajnokságban kiharcolják a feljutást az első osztályba.

A siker kovácsai *Halász Ferenc* edző, s az NB I-be jutást kiharcoló játékosok: *Balogh Erzsébet, Bordás Sándorné, Eperjesi Ilona, Hajnal Erzsébet, Huszár Erzsébet, Botka Lászlóné, Filep Anikó, Máthé Zsuzsa, Molnár Etelka, Szarvas Anikó, Tóth Rózsa* és *Purguly Mária.*

MODELLEZÉS

Befejeződtek a repülőmodellezők 1979. évi országos bajnokságai. Ezeken a budapesti MÁV Modellező Klub tagjai jó eredményeket értek el.

A körpályás műrepülő kategóriában *Weinwurm Géza* országos bajnok lett. Országos bajnokságot nyert a rádiótávirányítású műrepülő kategóriában *Stefel Győző* is. A IV. helyet *Simon István* szerezte meg.

HATÁRMENTI SPORTVETÉLKEDŐ

Szeptember 22-én *Murakeresztúr* határállomás szakszervezeti bizottságának és KISZ-szervezetének vezetősége sportvetélkedőt rendezett, melyen Kotoriba határállomás fiataljai is részt vettek. A programban nagypályás labdarúgás, sakk- és asztalitenisz-verseny szerepelt. A Murakeresztúr állomás szakszervezeti bizottsága által alapított serleget Kotoriba állomás fiataljai nyerték.

A sportvetélkedőt ezentúl minden félévben megrendezik.

Véradókat köszöntöttek a budapesti igazgatóságon

A budapesti igazgatóság kultúrtermében október 16-án véradó-vérkapó ünnepséget rendezett a helyi Vöröskereszt szervezet. Mint az évek során annyiszor, most is eljöttek azok a volt betegek, akiknek gyógyulásáért az igazgatóság dolgozói — a szó igazi értelmében — a vérüket adták.

A már hagyományosnak számító ünnepségen megjelent *Rékasi István* igazgatóhelyettes és *dr. Erdődy Zoltán*, a területi egészségügyi központ igazgató főorvosa is.

Básta Rezsőné, a Vöröskereszt szervezet titkára mondott ünnepi beszédet. Utána a tízéves *Veszeli Erika* és a hét esztendős *Pinti Lajos* találkozott véradóival, *Kovács László* könyvtárossal és *Marsi Gyulával*, a forgalmi osztály helyettes vezetőjével. Ők voltak azok, akiket annak idején táviratilag hívtak be, hogy közvetlen vérátömlesztéssel mentsék meg a kislány, illetve a kisfiú életét.

Az ünnepségen tizennégy többszörös önkéntes véradót pénzjutalomban részesítettek.

S. R.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 61.
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224—818.
Felelős kiadó: dr Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.
Csekkszámlaszámunk:
MNB 218 — 11 859
79—4643 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

A BUDAPESTI VASUTAS SC
könnyű munkára
FELVÉTELRE KERES
vizsgázott
kazánfűtőket,
pályamunkásokat,
takarítónőket és
öltözőőröket.
Nyugdíjas dolgozókat is alkalmazunk.
Jelentkezés személyesen
Bp. XIV., Szőnyi u. 2.
vagy telefonon
a 636—872, 81—37 számokon.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. NOVEMBER 17.

ÁTGONDOLT PROGRAM SZERINT

Terven felül, határidő előtt a kongresszus tiszteletére

A szolnoki járműjavító gazdasági és társadalmi vezetői az idén jól átgondolt programot dolgoztak ki a folyamatosabb, hatékonyabb termeléssel kapcsolatban. *A szakszervezeti bizottság termelést segítő propagandája is megértésre talált a dolgozók körében.* Az intézkedések hatására az első félévben száz százalékon felüli teljesítmények születtek, pedig az üzem produktív létszáma közel félszázzal csökkent. A jó eredmények — a szocialista brigádok, kollektívák helytállásán kívül — a folyamatosabb anyag- és alkatrészellátásnak is köszönhetők.

A kongresszusi munkaverseny is nagy lendületet adott a termelésnek. Az üzem vezetői és a szakszervezeti bizottság konkrét célokat tűzött a dolgozók elé, ezért a versenyfelajánlásokat már könnyebb volt megfogalmazni. A legfontosabb vállalások a TCS-típusú fedett tehervagonok javításával kapcsolatban születtek. Az év közepén sok ilyen kocsi érkezett az üzembe. Az emelőberendezések korlátozott kapacitása és a kis termelékenységgel végezhető, javítás miatt sok kocsi csak később kerülhetett vissza a forgalomba. *A fizikaiak és a műszakiak együtt láttak munkához.* A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére átmenetileg vállalták, hogy három műszakban dolgoznak a kocsik mielőbbi forgalomba állítása érdekében.

— A XII. pártkongresszus tiszteletére vállaltuk többek között, hogy a második félévben *terven felül elvégezzük tíz M47-es dízelmozdony megelőző karbantartását, harminc By típusú négytengelyes személykocsi fővizsgáját, tíz személykocsi és harmincöt tehervagon futójavítását* — tájékoztat *Demecs Béla* termelési főmérnök. — Ezen kívül csökkentjük az átfutási időt és takarékoskodunk az energiával. Ha a vállalásunkban rögzített típusú járművek nem érkeznek időben üzemünkbe, akkor a pótfelajánlás teljesítése érdekében egyéb típusú mozdonyokat, teherkocsikat állítunk a javítószalagokra. *A hatékonyabb termelés feltétele a munkafegyelem javítása, a munkaközi szünetek és veszteségidők csökkentése, a jó munkaszervezés és az újítók ötleteinek alkalmazása.*

A szolnoki járműjavítóban profilváltozásra is sor került, aminek velejárója a munkaerő-átcsoportosítás. A gőzmozdonyok nehéz alkatrészeihez szokott brigádoknak át kellett állniuk az M47-es és M44-es típusú dízelek, MDa szerelvények, ABb és Bb motorkocsik finomabb, bonyolultabb alkatrészeinek a javítására. A By típusú négytengelyes személykocsik is nagyobb felkészülést igényeltek a járműjavító kollektíváitól.

— *Elégedettek vagyunk a kongresszusi vállalások eddigi teljesítésével* — mondja *Belső László* termelési felelős. — *Szeptember végére elvégeztük 35 teherkocsi futójavítását terven felül. A fűtési idény kezdete előtt befejeztük hét villamos vonatfűtő kocsi tervszerű megelőző karbantartását is. A munkaverseny helyzetéről, a gazdasági mutatók alakulásáról a dolgozókat rendszeresen informáljuk.*

A szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetők mindig tájékoztatják a dolgozókat a soron következő teendő valókról. Nem fukarkodnak a dicsérő, elismerő szóval, de ha szükséges — a bírálattal sem. A jó munkahelyi légkör bizonyítéka az is, hogy a kommunista műszakokon szinte mindenki részt vesz. Legutóbb októberben került erre sor. A 150 szocialista brigád 103 ezer forintnyi munkadíját a vállalati lakásépítés segítésére, a magánlakást építők kamatmentes kölcsönnel való támogatására fordították.

A munkaverseny eddigi eredményei annak is köszönhetők, hogy *a brigádok nemcsak azt tudják, hogy milyen munkát kell elvégezniük, hanem azt is, hogy azért mennyi pénz jár. A termelékenység fokozásában a munkás éppen úgy érdekelt, mint a közvetlen termelésirányító. A programozott műveletek elvégzéséért, a határidők szigorú betartásáért célprémium jár.* A dolgozók ezért gyakrabban teszik szóvá a hiányosságokat és a vezetők azt méltányolják. A hasznosítható ötleteket igyekeznek minél gyorsabban alkalmazni. A részlegesen üzembe helyezett új dízel-szereldében is csak így alakulhatott ki megfelelő technológia. Amikor megkezdték a mobil motorpróbaterem kivitelezését, akkor is igényt tartottak a brigádok, fiatal szakemberek kezdeményező készségére, javaslataira.

Amikor meglátogattuk a mozdonyok erőátviteli egységeit szerelő dolgozókat, több helyen láttuk, hogy a középvezetők, technológusok a brigádok tagjaival együtt dolgoztak, tapasztalatokat gyűjtöttek. A gyakorlatban győződtek meg arról, miképpen lehet megvalósítani az íróasztal mellett kidolgozott technológiát, terveket.

A járműjavító kocsiosztályán is bizakodó a hangulat. *Kókai Sándor* osztályvezető elmondotta, hogy a dolgozók többségének egyetértésével találkozott a fegyelmezettebb munkára való törekvés. Az itt dolgozó brigádok vállalták, hogy a tervezett személykocsik javítását határidő előtt tíz nappal befejezik. Ezek a kocsik már részt vehetnek az év végi ünnepi forgalomban.

A munkaerőhiány miatt a járműjavító vezetői nagy gondot fordítanak a szakmunkásképzésre. Ebben az évben 84 fiatal tett sikeres szakmunkásvizsgát az üzem tanintézetében. Közülük húszan azonban a vidéki vasúti csomópontokon helyezkedtek el. *Jelenleg 185 ipari tanulója van az üzemnek.* Többségük ösztöndíjjal tanul itt. Az üzem és a helyi gépipari szakközépiskola jó kapcsolatainak eredményeként száz fiatalt írattak be dízelmotor- és villanyszerelő szakmákra. Az új dízelbázison a jövőben remélhetően nem akadozik majd a szakember utánpótlás.

A jó munkahelyi légkör is záloga ennek...

Orosz Károly

A tiszta szolgálati helyért

A csepeli gépállomáson egymással versenyeznek a munkáskollektívák

Szeged-Rókuson, a gépállomás javító bázisán a brigádok egymással versenyeznek a tiszta szolgálati helyért a munkahely csinosításában és a környezetvédelemben. A munkahely területét szektorokra osztották. Minden szektorért a dolgozók egy-egy csoportja a felelős. A verseny célja a gépállomás rendje, tisztasága, környezetvédelme.

Az értékelést folyamatosan végzi a szakszervezeti bizalmiakból álló öttagú csoport. Rendet tartanak a munkaterületeken, a mosdókban, az öltözőkben és a mellékhelyiségekben. Számon tartják a környezetszennyeződés megakadályozását a szabadtéren és a műhelyekben.

Az értékelő csoport tagjai egymástól függetlenül pontozzák a szektorokat és havonta összesítést készítenek. Figyelembe veszik a közhangulatot és kikérik a dolgozók véleményét. Az eredményeket falitáblákon, több helyen propagálják.

A gondosan elvégzett parkosítás és fásítás nemcsak esztétikailag javítja a munkahely környezetét, hanem friss levegőt is biztosít. Az ízléses dekorálás, a festés, mázolás, a szeméttárolók rendbentartása és ürítése mind a környezetcsinosításhoz tartozik. A kedvezőbb fényhatás biztosítására nagy gondot fordítanak a világító testek armatúráinak tisztántartásával.

Az üzemszemlék is szorosan kapcsolódnak a környezetvédelemhez. A rontó tényezők közül például legsúlyosabb, ha más munkaterületre odahordják a szemetet.

A munka közben is rendnek kell lenni. Nem lehet a törlőgyapotot szétdobálni. A közlekedő utakon nem heverhetnek szanaszét szerszámok és munkaeszközök. A falak és berendezések elszennyezése is fekete pontot jelent. A gépek és járművek okozta olajszennyeződést azonnal meg kell szüntetni. A fáradt olajat rendszeresen gyűjtik.

A környezetvédelmi tevékenységet a munkahely gazdasági és társadalmi vezetői is véleményezik.

A gépállomáson hét szektor versenyez a tiszta környezetért. Az összesített eredmények alapján saját keretükből a November 7-i ünnepségen osztották ki a jutalmakat. *Az idén az I. számú műhelycsarnok dolgozói tettek legtöbbet a környezetcsinosításért.*

A városföldi építésvezetőség szocialista brigádjai is élenjárnak a mozgalomban. Különösen munkahelyük levegőjének tisztaságáért tettek sokat.

A vasútüzem területén a tiszta környezetért meghirdetett tisztasági mozgalom eredményeit nemrég értékelték. *Zsarkó Imre,* a Magyar Vöröskereszt Csongrád megyei titkára nagy elismeréssel nyilatkozott a helyszíni szemlén. A Vöröskereszt és a MÁV oklevelét kapta a szentesi építési főnökség szegedi gépállomása és a városföldi építésvezetősége.

Fogas Pál

Jó szervezéssel

Sincsere határidő előtt

A tapolcai pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai is csatlakoztak a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyhez. Ennek az ad különös jelentőséget, hogy a létszámhiánnyal küzdő pályamunkások kilencven százaléka brigádokba tömörülve tesz többet napi kötelességénél.

A 11 brigád közül, kitűnik a gépesített mozgó pályamesteri szakasz *Kossuth* szocialista brigádja. Jobb munkaszervezéssel, hatékonyabb munkával elérték, hogy a *Szabadbattyán—Tapolca* közötti vonalon az engedélyezett vágányzáras sincseréket három nappal a tervezett határidő előtt befejezték. A felszabadult három napon — szeptember 21-én, 24-én és 25-én — *Csajág és Alsóőrs* állomásokon lecserélték a félváltókat. Ezzel elérték, hogy Csajág állomáson a váltók kopottsága miatt a teherszerelvényeket a jövőben nem kell szétszedni és az engedélyezett terheléshez alkalmazkodva két részletben közlekedtetni. A teljes terheléssel közlekedtethető vonatok a költségmegtakarításon túlmenően jelentősen enyhítik a térség őszi szállítási gondjait.

A brigád 25 tagja október 27-én kommunista szombatot tartott. A kollektíva tagjai három vagont raktak meg sínekkel, és az ezért járó több mint négyezer forintot a *Kőszegi MÁV Nevelőotthon* részére ajánlották fel.

Sz. Jakab

Ötlethónap

A nagykanizsai üzemfőnökség vontatási főnökségén októberben ötlethónapot rendeztek. A dolgozók 145 javaslatából 85-öt fogadtak el, ebből 61-et újításnak minősítettek. A hasznos ötletekért összesen 12 950 forintot fizettek.

A legtöbb ötletet *Kauten József* dízel villanyszerelő, *Nagy Ill. István* tanulmányi felelős és *Herczegh László* reszortos dolgozta ki.

Két főnökség együttműködése

A szentesi körzeti üzemfőnökség és az építési főnökség szocialista brigádjai között évek óta jó a kapcsolat. *A közös teendőket most együttműködési szerződésbe foglalták, és segítik egymást a kongresszusi munkaversenyben is.* A körzeti üzemfőnökség egyik legfontosabb célkitűzése, hogy az év végéig 1,7 millió forint értékű energiát takarítson meg. Ez 200 ezer forinttal több, mint az előző évben volt. Az építési főnökség a munkagépek és a járművek gázolaj fogyasztásának két százalékos megtakarítását tűzte célul.

A két főnökség kongresszusi munkaversenyének már kézzel fogható eredményei vannak. Különösen az üzemanyag megtakarításban és a munkaerőátcsoportosítás területén értek el jó eredményt. Az építési főnökségnél hetven százalékkal csökkent az igazolatlan napok száma és húsz százalékkal kevesebb az igazolt távollét is.

Brigádok vetélkedője Nagykanizsán

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökségen is sikeres volt a szocialista brigádok szellemi vetélkedője, amelynek üzemfőnökségi döntőjén 15 brigád vett részt. A győzelmet a *Ságvári Endre* ifjúsági brigád szerezte meg. Második a *Landler Jenő,* harmadik pedig a *Hámán Kató* brigád csapata lett.

A zsüri különdíjjal jutalmazta a siófoki *Kék Balaton* és a nagykanizsai *József Attila* brigádokat a legtartalmasabb naplójukért.

A VASÚT OKTÓBERI SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYE:

25 millió 300 ezer utas és 12 millió 453 ezer tonna áru

A vasút októberben 25 millió 300 ezer utast szállított, ezzel a bázishoz viszonyítva 95,9 a tervhez képest 93 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer teljesítmény közel azonos szinten alakult. A személyszállítás menetrendszerűsége 0,2 százalékkal romlott a bázishoz viszonyítva. A fajlagos késési idő is kedvezőtlenül alakult, mind a nemzetközi, mind a belföldi forgalomban.

A vasút októberi áruszállítási teljesítménye

12 millió 453 ezer tonna áru volt.

Az előző év azonos időszakához viszonyítva 104,7, a tervhez képest 103,2 százalékos teljesítést ért el a vasút. Még kedvezőbben alakult a díjszabási árutonnakilométerben mért teljesítmény.

A tervezetthez képest a belföldi küldeményeknél 7,9 százalékos a túlteljesítés. Ezzel szemben az export, import és tranzitszállításoknál 6,7, 5,1, illetve 1,8 százalékos a lemaradás.

A kocsiigényes áruszállítás

3,3 százalékkal haladta meg a bázisszintet.

A fontosabb áruk közül tűzifából, kőből, kavicsból és mészből többet, míg műtrágyából, cukorrépából kevesebbet szállított a vasút, mint tavaly októberben.

A késetten közlekedő tehervonatok részaránya a bázisszintnek megfelelően alakult. Továbbra is kedvező viszont

a teherkocsik átlagos terhelése, amely 5,6 százalékkal javult a bázishoz képest,

míg a kocsiforduló idő 2,7 százalékkal romlott.

Az elmúlt hónapban javult a teherkocsi-ellátás. Nagy mértékben csökkentek a belföldi vonatfeloszlatások és kevesebb volt a gépácsorgási esetek száma is. Ugyanakkor a géprevárás 15,1 százalékkal nőtt.

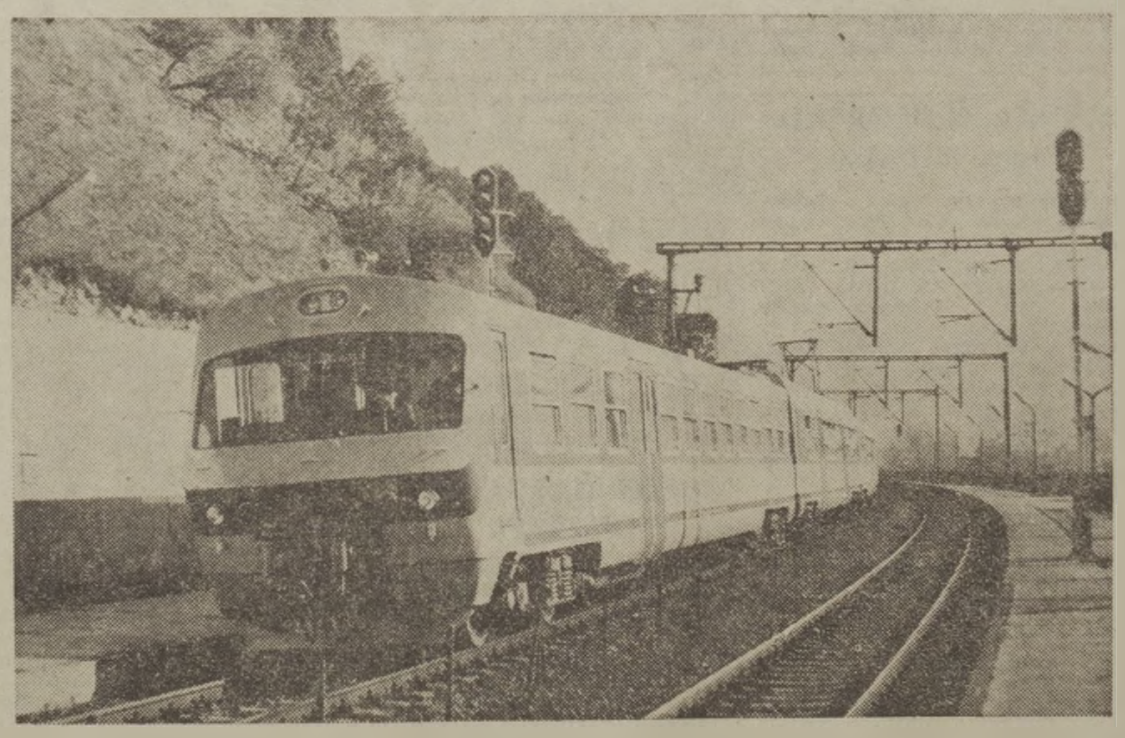
A tehervonati mozdonyok kihasználása a korszerű vontatás tekintetében mind a bázisnál, mind a tervezettnél alacsonyabb volt. Ami a szállítások minőségét illeti még nagyon sok a javítani való.

Társadalmi munka a gyerekekért

Köszönet a segítségért

Az *Egészségügyi Gyermekotthonok Országos Módszertani Intézetének* gazdasági és társadalmi vezetői levélben fejezték ki köszönetüket a Keleti vontatási főnökség *Steinmetz* szocialista brigádjának a nemzetközi gyermeknév tiszteletére végzett kimagasló társadalmi munkájukért.

A brigád 496 óra társadalmi munkát végzett, amelyyel nagymértékben enyhítette az intézet gondjait. Lebontottak többek között egy régi épületet, amelynek anyagát az intézet felhasználta. Az intézet nagytétényi telephelyén korszerűsítették a régi széntüzelésű kazánokat. *A Steinmetz brigád vállalta az új kazánok helyszínre szállítását és a régiek kiszerelését.* Ezzel megteremtették annak a lehetőségét, hogy a telephelyen még ebben az évben áttérjenek az olajtüzelésre.



A Ganz-MÁVAG 1976 végén kezdte meg a jugoszláv vasutak megrendelésére készülő, háromrészes villamos motorvonatok szállítását. Az elővárosi, és a városközi forgalomban egyaránt bevált motorvonatok luxuskivitelben készülnek. Felvételünk egy új motorvonat próbaútján készült (Laczkó Ildikó felvétele)

Kitüntetések november 7. alkalmából

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 62. évfordulója alkalmából — eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Alexa József váltókezelőt, mb-titkárt, Tiszalök áll.; Boros Vince belső ell. vezetőt, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Hargitai László áll. főn. helyettest, Szolnok áll.; Koszorus Ferencet, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárát; Kuti István üzemigazgatót, Székesfehérvár Jj. Ü.

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Kvaszta Ferenc művez., Miskolc Jj. Ü.; Lévárdi József személyzeti csop. vez., KPM Vasúti Főosztály; dr. Lugosi József okt. csop. vez. szb-titkár, Szeged Ig.; Pady Geza pb-titkárt, Bp. Vasútig.; Pinter József utazó mozd. felvigy., mb-titkár, Keleti Vont.; Posa István nehézgépkez., Miskolc Építési Főn.; Tóth János személyzeti vez., Papa Pft. Főn.; Tóth Kálmán termelestranyitó, Debreceni Ép. Főn.; Mori László belső ellenőr, szb-titkár, Ferencvárosi pft. főn.

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója kitüntetést ad át (Laczkó Ildikó felvétele)

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Deme Gyula lakatos csop. vez., Debrecen Ép. Főn.; Kiss Károly igazgatót, MAV Hidép. Főn.; Kohlász Jenő igazgatóhelyettest, MAV Anyagell. Igazg.; Kocsis Márton szb-titkárt, Szob áll.; Kun József lakatos csop. vez., Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Ladányi Lajos vontatásvez., Nyíregyháza Pft. Főn., Marcso Károly tolatásvez., Bp. Ferencváros áll.; Merkei Lajos dízel-motorvez., Kaposvár MÁV Üzemfőn.; Szőllősi Tóth Illés villanyszerelő csop. vezetőt, Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főn. Mehes Lajos üzemvez., Északi Jj. Ü. Békéscsabai Üzeme; Oláh Károly személyzeti csop. vez., Miskolc Vasútig.; Varasdy Mátyás műsz.-gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Aradi Mihály művez., Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn.; Balogh Sándor ügyint., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; dr. Benda Antal oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Dancs József oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Egri Sándor pb-titkárnak, Püspökladány Üzemfőn.; dr. Holló Lajos szako. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Juhász András ügyint. Pécs Vasútig.; Kiss László függ. pártvez. titkárnak, Debrecen áll.; Koleszár József művez., Dombóvár Üzemfőn.; Kolonics Gyula művez., Szombathely Jj. Ü.; Kudar Pál szem. csop. vez., Székesfehérvár Csomóponti Üzemfőn.; Oláh Károly szertárvez., Berente Szertárvez.; Rózsás István szem. csop. vez., Záhony Üzemfőn.; Sleng János oktatónak, Vác Pft. Főn.; Sólyom Ferencné csop. vez., BVKH; Szőke András művez., Dunakeszi Jj. Ü.; dr. Tanner János állomásfőn., Kazincbarcika áll.; Tényi Károly kocsivizsg., Pusztaszabolcs Vont. Főn.; Tóth Gyula szentéri felvigy., Hámán Kató Vont. Főn.; Vincze Antal műszerésznek, Szeged-Rókus BBFF.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Balázs Mihály üzemvez., Balparti BBFF Szolnoki Üzeme; Balla Vince vonalkez., Tapolca Pft. Főn.; Balogh János áll. főn. h., Debrecen-Vásártér áll.; Balogh Róbert mozd. vez., Szolnok Vont. Főn.; Bene Kálmán ügyint. csop. vez., MÁV Nyugdíj Hiv.; Berényi Károly lakatos csop. vez., Északi Jj. Ü.; Boldog István mozdonylakatost, Szeged Körzeti Üzemfőn.; Bori László főmérnökségvez., Kisújszállás Pft. Főn.; Bujtás Károly oszt. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Czeglédi József lakatost, Bp. Keleti Vont. Főn.; dr. Drávucz Ferdinánd csop. vez., Bp. Vasútig.; Gajda György polg. véd. törzspar., Kiskunhalas áll.; Gál János forg. részlegvez., Cegléd Körzeti Üzemfőn.; dr. Hahn Elemér igazg. főorvos h., Pécs Ter. Egészségü. Közp.; Hajcsár József rakt. vez., Dombóvár MÁV Fatelítő Ü.; Honti Pál tolatásvez., Szob áll.; Hortobágyi István szem. vez., Bp. Ferencváros áll.; Iski András kotrógépkez., Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Ivanics Gyula ügyint., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Jókai János oszt. vez., Pécs Vasútig.; Kakuszi Lajos lakatost, Kiskunhalas Vont. Főn.; Kertész Károlyné csop. vez., Pécs Vasútig.; Kigyósi István ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Kriston Lukács tartalékost, Kál-Kápolna áll.; Kovács István munkaerő-gazdálkodót, Szombathely, Jj. Ü.; Lendvai László alvázlakatos csop. vez., Északi Jj. Ü.; Losonczi Viktor jegyvizsg., Mátészalka áll.; Lukács József térfőn., Bp. Kelenföld áll.; Magyar Antal olmozó-bárcázót, Bekescsaba Körzeti Üzemfőn.; Major Zoltán bádogost, Debrecen Jj. Ü.; Marton György mozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Marton János könyvkötőt; MÁV Jegynyomda Főn.; Mikola Györgyné ügyint. Miskolc-Tiszai pu. Épület- és Hidfennt. Főn.; Molnár István mozd. vez., Komárom Vont. Főn.; Mosdosi József munkást, Nagykanizsa Üzemfőn.; Nagy Lajos művez., Bp. Építési Géptelep Főn.; Orosházi István pénzügyi csop. vez., Bp. MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Papai János munkavez., Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Pataki Kálmán oszt. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Rákos Béla vez. oktatót, Tapolca Körz. Üzemfőn.; Pusztai János kocsilakatos csop. vez., Hatvan Vont. Főn.; Seres Sándor vontatási reszortost, Kecskemét Vont. Főn.; Simon Imre lakatos csop. vez., Szombathely TBÉF; Szabó József raktárnokot, Bp. Ferencváros áll.; Szabó Sándor lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Szász Gergely ügyint., Bp. Vasútig.; Szekeres István villanyszerelő csop. vez.; Szolnok Jj. Ü.; Szoko Mihály lakatos brigadvez., Bp. TBEF; Szücs László kalkulációs csop. vez., Bp. Építési Főn.; Szücsi László ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Támer József építésvez., Kaposvár Épület- és Hidfennt. Főn.; Tombor András szem. vez., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Tompa Sándor marós brig. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Tóth Lajos ker. hivatalnokot, Dunaújváros áll.; Tóth Lászlóné ügyint., Bp. Keleti Szertárfőn.; Tőkei Istvánné számadó- és árupénztárost, Eresi áll.; Tömö József oszt. vez., Szombathely Vasútig.; Újházi István okt. úsztet, Bp. Balparti Ép. fennt. Főn.; Újvári István főpályamestert, Bp. Angyalföld Pft. Főn.; Ullmájer Antal vizsg. főkalauzt, Sátoraljaújhely Körzeti Üzemfőn.; Urbán László irodavez., MÁV Jj-ipari Üzemszerv., Munkaszerv. és Technológiai Iroda; Várkonyi János titkárságvez., Miskolc Jj. Ü.; Várnai Tibor felsővez. járórvezető, Miskolc Vill. Vonalfelügy.; Vincze Sándor gazd. pol. tanácsadót, Győr áll.; Virágos K. Imre körzeti kocsiint., Szentes Körzeti Üzemfőn.; Vörös Iván irányító tervezőt, MÁV Tervező Int.; Zsengellér Sándor vill. szerelőt, Rákos Orsz. Osztószertárfőn.; Zoltai Miklós művez., Debrecen Épület- és Hidfennt. Főn.; Zomi Lajos függ. szb-titkárt, Pécs áll.; Zorvan Pál kazánkovácsot, Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Babarczy Árpád vezénylőtiszt, Veszprém Körzeti Üzemfőn.; Csüllög Károly mozd. vez.; Vésztő Vont. Főn.; Hartung Vilmos művez., Dombóvár Építési Főn.; Horváth Pálné műsz. átvevőt, Bp. MÁV Anyagvizsg. Főn.; dr. Lengyel László ig. helyettest, VATUKI; Léhárt Károlyné ügyint., Bp. Vasútig.; Majoros András tolatásvez., Szerencs áll.; Moravszki Andrásné takarítónőt, Nyíregyháza Vill. Vonalfelügy.; Nagy László műszerész csop. vez., Bp. Keleti pu. MÁV Vill. Fenntartási Főn.; Kató Mihályné ter. ellenőrt, Vasutasok Szakszervezete.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Bugics Béla dízel-mozd. vez., Cellulózgyár Vont. Főn.; Bagó Gábor vonatvez., Vác áll.; Becse Imre ügyint., Hidasnemeti áll.; Bellovics Ferenc telj. kiértekelőt, Rajka áll.; Berkó István rend. forg. szolg. tevőt, Kelebia áll.; Bobkó Józsefné szertári számadót, Bp. Magasép. Főn.; Bradak Béla főművez., Szekesfehérvári Jj. Ü.; Buha Imre munkavez., Miskolc Pft. Főn.; Bükfa József váltókez., Komló áll.; Csányi Pál főkönyvelőt, Szentes Építési Főn.; Csécsei János főpályamestert, Szolnok Pft. Főn.; Csibi István lakatos csop. vez., Sopron Vont. Főn.; Csóti Sándorné műsz. szerkesztőt, Bp. TBÉF; Dajka Ferencné szem. pénztárost, Kispest áll.; Farkas Imréné oszt. vez. főnővért, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Farkas János mozd. vez., Jászapáti Vont. Főn.; Farago Gyula ügyint., Bp. Vasútig.; Fekete Sándor forg. szolg. tevőt, Hajdúsámson áll.; Gaspár József térfelvigy., Szombathely áll.; Gujber András ügyint., ÜGH; Gyurcsik Mihály áll. főnököt, Rakospalota-Újpest áll.; Halgas Pálné lyukszalaglyukasztót, MÁV Számítástechn. Üzem; dr. Halvax Béla lakásügyi csop. vez., Bp. Vasútig.; Hoffmann Ödön géplakatos csop. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Hörich Gyula asztalost, Landler Jenő Jj. Ü.; Illés István normatechnológust, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Illes János áll. főn., Sárbogard áll.; Kasza Istvánné állomáskez., Szentmártonkáta áll.; Kantor János sárúzo-kocsirend., Rakosrendező áll.; Kiss János felügy. pályamestert, Kiskunhalas Pft. Főn.; Kisgergely Géza vonatkezelőt, Nagykanizsa Üzemfőn.; Kovács József lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Kővári Mátyás oktató-vezénylőt, Siklós áll.; Lodi Lajos építésvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Marincsák László főművez., Landler Jenő Jj. Ü.; Marton József ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Mihályi László felügyeletes pályamestert, Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Miskolczi Árpád vill. mozd. lakatos csop. vez. Miskolc Vont. Főn.; Molnar István kocsivizsg. csop. vez., Dunai Finomító áll.; Molnárné Melcher Erika ügyint., Vasútegészségügyi Ig.; Nagy Gyula ügyint., Püspökladány Körzeti Üzemfőn.; Németh István vill. hegesztő csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Nikula György váltókez., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Paáll Tibor ügyint., Pécs Vasútig.; dr. Pállai Irén belgyógyász szakorvost, Miskolc MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Pávlicz Ferenc munkavez., Bp. Magasép. Főn.; Péter László lakatos brig. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Pintér Sándor építésvez., Bp. Rákosrendező MÁV Hidép. Főn.; Polyák Imréné konyhalányt, Záhony áll.; Singer Tibor oszt. vez. h., Debrecen Jj. Ü.; Sipos Gyula akkumulátor-javító csop. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Sümegi József előmunkást, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Szabó István géplánctvez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü. Szabó László esztergályost, Hatvan Vont. főn.; Szabó Sándor ügyint., KPM Vasúti Főoszt., Szabó Sándor ügyint., Debrecen Vont. Főn.; Szilágyi Gábor belsőell. csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Teszár Szilárdné oszt. vez., Északi Jj. Ü.; Tokai Gyula mozd. felvigy., Bp. Hámán Kató Vont. Főn.; Tolnai István mozd. vez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Toth Lajos térközőr, Tapolca Pft. Főn.; Tóth László műszerészt, Debrecen BBFF; Török Sándorné fuvarozásszervezőt, Szeged áll.; Üveges György vill. szerelőt, Sátoraljaújhely Körzeti Üzemfőn.; B. Varga András fuvarszervezőt, Rákos áll.; Vágó Lajos műszerészt, Bp. BBFF; Várfalvi István asztalost, Vác Vont. Főn.; Vörös István vonatvez., Körmend áll.; Zádori Ferenc áll. főnököt, Veresegyház áll.; Aschenbrenner Györgyné portást, Vasutasok Szakszervezete.

A Munkasőrség Országos Parancsnoka

A HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

ezüst fokozata kitüntetésben részesítette: Szigetvári János oszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

A nyugállományba vonuló vasutasok közül az alábbiak részesültek kitüntetésben:

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozata

kitüntetést kapták: Bene Antal belső ellenőr, Sopron Vont. Főn.; Péredi Pál áll. főn. helyettes, Rákosrendező áll.; Reitinger Pál művezető, Bp. Keleti Vont. Főn.; Toth Péter ügyint., KPM Vasúti Főoszt.

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozata

kitüntetésben részesültek: Bekés Ferenc személyzeti vez., Gyor áll.; Farkas Józsefné ügyint., Bp. Vasútig.; Fekete Lajos áll. főn., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Földi Béla építésvez., Debrecen BBFF; Mészáros János kőfaragó, Bp. MÁV Hidép. Főn.; Németh Dezső fődiszpécser, Székesfehérvár Jj. Ü.; dr. Sárközy Mihályné ügyint. csop. vez., MÁV Anyagell. Ig.; Tóth József áll. főn., Szeged áll.; Vincze János műszerész Pécs BBFF.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetést kapták: Balogh Gyula körzeti forg. vonalbiztos, Zahony Üzemfőn.; Bánhegyi Sándor áll. főn. h., Almásfüzítő áll.; Bánki Ede művez., Dombóvár Üzemfőn.; Csárádi Zoltánné személypénztáros, Bp. Keleti pu.; Dévai József keresk. részlegvez., Szombathely áll.; Dobos Sándor üzemfőn. h., Sátoraljaújhely Körzeti Üzemfőn.; Garamvári Béla csop. vez., Pécs Vasútig.; Kecskés Miklós ügyint., Nyíregyháza Vill. Vonalfelügy.; Keszthelyi Jánosné ügyint., BVKH; Kiss János ügyint., Bp. TBEF; Kozári László műsz.-gazd. tanácsadó, Bp. Vasútig.; Kőműves Mihály fuvarozásszervező, Dombóvár Üzemfőn.; Kruchio Lajos áll. főn. h. Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Nagy Benő raktárvez., Kiskunhalas Szertárfőn.; Cs. Nagy Ferenc főpályamester, Mátészalka Pft. Főn.; Nagy Miklós motorvez., Miskolc Vont. Főn.; Olcsvai Antal oszt. vez., Debrecen Jj. Ü.; Orszigeti Lajos ell. csop. vez., Szombathely Vasútig.; dr. Roska László gazd.-műsz. szaktanácsadó, Vasuteü. Igazg.; Szatmari Sándor gurításvez., Miskolc Tiszai pu.; Szákovics Zoltán művez., Landler Jenő Jj. Ü.; Tardoskeddi Vince tanműhelyvez., Landler Jenő Jj. Ü.; Vörös Béla betűíró-díszítő festő, Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Fekete Tamás előmunkás, Békéscsaba Pft. Főn.; Pusztai István ügyint., Miskolc Vasútig.; Simon Károly áll. főn., Veszprém Körzeti Üzemfőn.; Streit Péter pályamunkás, Szekszárd Pft. Főn.; Szászi Sándor átrakómunkás, Zahony Gépesített Rakod. Főn.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Acsai József ügyint., Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Balázs Ferenc lakatos, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Balázs Józsefné segédmunkás, Pécs Pft. Főn.; Balogh Ferenc házgondnok, Pécs Vasútig.; Balogh Ferenc anyagvizsg. csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Bánfai János árupénztáros, Sárvári áll.; Benke István ügyint., Bp. Vasútig.; Bérczi József főpályamester, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Csontos Ferenc előmunkás, Hodmezővásárhely Pft. Főn.; Deák Béla vill. szerelő, Dombóvár Ép. Fon.; Drótár Sándor segédmunkás, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Groszner Ferenc vill. szerelő, Szombathely Jj. Ü.; Horváth Antal pályamunkás, Győr Pft. Főn.; Horváth László csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Ivanics Pál munkás, Bp. Vill. Felsővez. Ep. Fon.; Kelemen József portás, Záhony Üzemfőn.; Kiss György mozdonyvez., Bp. Építési Géptelep, Főn.; Kiss István előmunkás, Nyíregyháza Pft. Főn.; Konkoly Ferenc mozd. vez.; Debrecen Vont. Főn.; B. Kovács Gyuláné betan. munkás, Miskolc Vont. Főn.; Kovács Kálmánné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Kristek Pál ügyint., KPM Vasúti Főoszt. ÜGH.; Kurgyis Lajos információs, Miskolc-Tiszai pu.; Lacza András vonatkez., Bp. Déli pu. Körzeti Áll. főnökség; Lázár József géplakatos csop. vez., Északi Jj. Ü.; Lichtl Gyula ügyint., Tapolca Pft. Főn.; Magyar András forg. szolg. tevő, Jászboldogháza-Jánoshida áll.; Matolcsi Károlyné számadó- és árupénztáros, Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Márkus István üzemvez., Szolnok Jj. Ü.; Molnár Imréné betan. kertész, Szeged Épület- és Hidfennt. Főn.; Móricz Gyuláné művez., Miskolc-Tiszai pu.; Papp János málházó, Újfehértó áll.; Pataki László művez., Miskolc Vont. Főn.; Paróczi Nagy Lajos áll. főn., Balassagyarmat Körzeti Üzemfőn.; Pozsonyi Margit időutalványozó, Miskolc Jj. Ü.; Pusztai István keresk. hivatalnok, Bp. Józsefváros áll.; Szász László fennt. reszortos, Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. Tátrai József rendészetvez., Északi Jj. Ü.; Téti Ignácz motorvez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; dr. Tóth Béla Sándor ügyint., Debrecen Vasútig.; Tóth János síknyomó gépmester, ÜGH; Varga Imre kocsivizsgáló, Hatvan Vont. Főn.; Varjú János felügyeleti pályamester, Székesfehérvár Pft. Főn.

Bolognai delegáció tanulmányozta szakszervezetünk kulturális munkáját

Szakszervezetünk meghívására október 29-től november 3-ig hazánkban tartózkodott az olasz vasutas-szakszervezet bolognai szabad idő szervezetének hattagú delegációja. Vezetője *Cavallini Nerio* volt. A delegáció tagjai megismerkedtek szakszervezetünk kulturális, közművelődési tevékenységével, a vasutas sportmozgalom eredményeivel, valamint az üdültetés rendszerével.

A vendégek ellátogattak többek között a dunakeszi járműjavító művelődési központjába és sportegyesületébe, az Északi Járműjavító, Ferencváros és Tapolca művelődési házaiba, a BVSC-be, továbbá megtekintették a balatonkenesei oktatási központot és a balatonboglári vasutas üdülőt is.

A gazdag program során megismerkedhettek szakszervezetünk ének-, zene- és képzőművészeti iskolájának művészeti munkájával. Tanulmányozhatták ezenkívül a művelődési intézmények szabad időhöz kapcsolódó programjait, az üdülés lehetőségeit.

A delegáció tagjait fogadta *Molnar György*, a vasutas-szakszervezet titkára, és október 31-én *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes is, aki tájékoztatást adott arról, hogy a szakszervezettel együttműködve hogyan biztosítják a dolgozók művelődésének, a szabad idő kulturált eltöltésének feltételeit.

A vendégek elismeréssel nyilatkoztak a kulturális intézményeinkben folyó munkáról, az anyagi és technikai feltételekről. *Elmondották, hogy náluk a kulturális intézmények többsége magánvállalatok kezében van, ezért a dolgozóknak a művelődésért, a szabadidőprogramokért fizetni kell.* Sok olasz vasutasnak erre nincs lehetősége.

A delegáció vezetője elmondotta, hogy a nálunk szerzett tapasztalatokat hasznosítják majd munkájuk során, látogatásuk eredményesen járult hozzá kapcsolataink erősítéséhez.

Fotókiállítás

Tájak, korok, múzeumok

A Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti tanácsának kultúrbizottsága *„Tájak, korok, múzeumok"* címmel fotókiállítást rendezett, amelynek megnyitására november 2-án került sor az intézmény tanácstermében. A kiállítás célja az, hogy a dolgozókat és a szocialista brigádokat múzeumok, tárlatok látogatására és természetjáró programok szervezésére ösztönözze.

A kiállításra tíz alapszervezettől hetven pályamű érkezett. A fotók többségén *Budapest, Kőszeg, Sopron, Zsámbék* és *Eger* műemlékeit, valamint a *Duna-kanyar, Vácrátót* és *Martonvásár* természetvédelmi területeit örökítették meg.

A legjobb pályaművek alkotóit múzeumi műtárgymásolatokkal jutalmazzák. A kiállítást eddig több százan tekintették meg.

HUSZONÖT ÉVE

Fehérvári gőckönyvtárak a közművelődés szolgálatában

A vasutas-szakszervezet elnöksége 1954. július 9-én határozatot hozott, mely szerint a kis szolgálati helyek könyveit gócponti könyvtárakban kell elhelyezni. A határozatot követően már október 1-től megkezdték a gócponti könyvtárak szervezését.

Székesfehérváron is megalakultak a gőckönyvtárak, amelyek a munkahelyi közművelődés egyik legfontosabb bázisává váltak. A szakszervezeti bizottságok jó gazdái a könyveknek, segítik a könyvtárosok munkáját.

A fehérvári gőckönyvtárakban több száz könyv közül választhatnak olvasnivalót a vasutasok. A kötetek három-hathavonta cserélődnek. A munkát szakképzett könyvtárosok látják el.

Ünnepség Ferencvárosban

Ferencváros csomóponton november 2-án ünnepeltek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 62. évfordulóját. A vasutasok művelődési házában rendezett ünnepségen megjelentek a csomópont gazdasági és társadalmi szervezeteinek vezetői, a szolgálati helyek szocialista brigádjainak képviselői. *Vig Józsefné*, a csomóponti párt-végrehajtóbizottság tagja mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepségen jutalmak és kitüntetések átadására is sor került. *Horváth Lajosnak*, a vontatási főnökség vezetőjének a KNEB elismerő oklevelét adták át. Aranykoszorús KISZ-jelvényt kapott *Mód Sándor* villanyszerelő, a KISZ KB dicsérő oklevelét pedig *Kalmár Jutka* raktárvezető vehette át.

Átadták az MHSZ-ben végzett kimagasló munkáért járó kitüntetéseket, dicsérő okleveleket is. Ezen kívül 41-en Kiváló dolgozó, 11-en pedig Kiváló ifjú szakember elismerésben részesültek.

(Mármarosi)

Szakszervezeti aktivisták kitüntetése

November 6-án szakszervezetünk székházában szakszervezeti aktivistákat tüntettek ki. A kitüntetéseket **Molnár György**, a vasutas-szakszervezet titkára adta át. A SZOT elnöksége kiemelkedő szakszervezeti tevékenységük elismeréséül a

Szakszervezeti Munkáért arany fokozatát

adományozta: Andrássy Istvánnak, a veszprémi pft. főn. vágánygondozójának, az szb munkásellátási felelősének; Egerszegi Ferencnek, a székesfehérvári JJÜ. osztályvezetőjének, a MÁV Előre Sport Klub társadalmi elnökének; Hollósy Lászlónénak, a MÁV Kórház és Közp. Rendelő vezető röntgenasszisztensének; Kandrik Lászlónak, Ferencváros állomás üzemgazdasági csop. vezetőjének, az szb bér- és munkaügyi felelősének; Kovács Vilmosnak, az Utasellátó Váll. áruforg. előadójának, szb-titkárnak; dr. Nyiro Józsefnek, a MÁV Tüdőgyógyintézet és Tüdőgondozó főigazgató főorvosának, a KV mellett működő társadalombiztosítási bizottság tagjának.

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozatát

kapta: id. Pataki József, a BVSC kerékpáros szakedzője, az szb elnöke.

★

November 5-én szakszervezetünk székházában is megemlékeztek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 62. évfordulójáról. Az ünnepség után **Koszorus Ferenc** főtitkár nyugalomba vonulása alkalmából átadta a Munka Érdemrend ezüst fokozatát **Kovács Kálmánnak**, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztálya politikai munkatársának, aki több mint harminc éve vesz részt a szakszervezeti mozgalomban.

Növekedett a bizalmiak szerepe

Írta: Vas János, a SZOT titkára

Az elmúlt években sokat fejlődött a szakszervezeti bizalmiak munkája. Mondhatni, a régihez képest változott és változik munkájuk karaktere, mert már nem csupán tagdíj-, bélyegeladással, segéllyel és üdülőjeggyel foglalkoznak, hanem tevékenységük mind jobban, mind tartalmasabban felöleli a szakszervezeti munka egészét. *Amikor mérlegeljük az elmúlt év tapasztalatait, akkor érzékeljük, hogy a bizalmiak munkájának színvonala attól függően fejlődött, hogy milyen a bizalmiak személyi képessége és alkalmassága.* Hogyan voltak képesek foglalkozni a csoport, a vállalat, az intézmény egészének érdekeivel? Hogyan reagáltak, gondolat- és tudatformáló tevékenységgel a gazdálkodás változott körülményeire? Mennyire tudták konkréttá tenni mindennapi tevékenységüket, szervező munkájukat, a csoporttal való együttgondolkodást?

Előre kell gondolkodni

A bizalmiak termelést-gazdálkodást segítő tevékenysége egyértelműen pozitívan fejlődött, hiszen mindenütt aktív részesei a termelési tanácskozásoknak, a munkaverseny szervezésének, a szocialista brigádmozgalom fejlesztésének. Egyre jobb az együttműködés a gazdasági vezetőkkel és mind világosabb, hogy a dolgozók felajánlásaikat csak akkor teljesíthetik, ha a gazdasági vezetők — többek között a bizalmi igénytámasztása következtében — biztosítják azokat a munkafeltételeket, amelyek lehetővé teszik a folyamatos és minőségi munkát, hogy ne legyen kiesés szerszám-, alkatrész- vagy anyaghiány miatt.

A bizalmiak érdekvédelmi tevékenységében nagyon sokat léptünk előre, nemcsak a *Munka Törvénykönyvben* meghatározott jogok növelésében, hanem azzal, hogy a felmerülő érdekproblémákat már körültekintőbben kezelik, annak szélesebb összefüggéseit és megoldhatósági variációit keresik. A bizalmiak többségét ma már nem egyetlen tag véleménye és nem a szóban forgó érdekprobléma egyetlen megoldása vezérli, hanem az, hogy hogyan találják meg a feltételeket, lehetőségeket, a kivitelezési módot. Mindezek mellett további fejlődésre tart igényt a tagság arra, hogy a bizalmi előre gondolkozzon, például a differenciáltabb béremelés megoldásáról; a csoport tagjainak valóban munka szerinti értékítéletéről. *Azt ajánljuk, hogy saját meggondolásait mindig beszélje meg a csoport legérdemesebb tagjaival, közöttük a pártbizalmival, az idősebb munkásokkal. Ne tartsa magát egyetlen bizalmi sem tévedhetetlennek.* A konzultáció és eszmecsere eredményeképpen a többiek tapasztalatának és értékítéletének figyelembevételével gazdagabb érv, tény és bizonyítási anyaga lesz, amelyet felhasználhat a partnerszerep jobb betöltésénél a gazdasági vezetővel való egyetértés kialakításánál, a véleményezési jogának gyakorlásánál, vagy éppen a gazdasági vezetővel szembeni követelménytámasztásnál.

Érdemi módon

Arról is kell szólnunk, hogy ahol a tagság egésze nem hívható össze egyszerre és egy időben, *ott a taggyűlés funkcióját a szakszervezeti csoport veszi át.* Így a taggyűlést a bizalmi vezeti és a taggyűlés funkcióit — a tagok részvételét, beleszólási lehetőségét, javaslattételét, érdekének személyes kifejezését, cselekvőkészségének kibontakoztatását stb. — érdemi módon tudja kibontakoztatni, mert a szakszervezeti csoportban közvetlenebb a hangulat, konkrétabban jelentkeznek a dolgok. Egymás véleményének tiszteletben tartásával vitatkozhatnak és alakíthatják saját sorsukat és a közösség dolgait.

Néhányat jeleztem csupán a bizalmiak megnövekedett szerepéről. *Ebből is kitűnik, hogy a szakszervezeti munka középpontjában méginkább a bizalmi kerül.* Éppen ezért tovább kell fejleszteni képességeiket, alkalmasságukat, hogy ezeknek a feladatoknak a tagság érdekében megfeleljenek. A sorra kerülő választások alkalmával a tagság szerepe az, hogy olyan bizalmit válasszon, aki a nagyobb feladatra képességei szerint jobban megfelel. Ugyanakkor segítse a feladatok megoldásában és rajta keresztül legyen részese az egész szakszervezeti munkának.

Az alapszervezetek munkája a jövőben a bizalmiakra épül

A tapasztalat arra is mutat, hogy például a bizalmi véleményezési jogköréből sok minden kimarad. *Így nem kéri a gazdasági vezető a véleményét a vállalaton belüli áthelyezésnél, a tanfolyamra küldésnél, a teljesítmények és normák alakításánál, fegyelminél és anyagi felelősségre vonásnál.* Pedig a gazdálkodást segítő tevékenység és az érdekképviselet egyaránt kifejezésre juthat a véleménynyilvánítási aktusnál, illetve annál, hogy például az áthelyezett dolgozóval személyesen beszéljen a gazdasági vezető és bizalmi is. Győzze meg arról, hogy az új munkahelyen megtalálja a számítását, a jó légkört: ők ketten segítik a beilleszkedést. Sem sérelem, sem hátrány nem éri. E folyamat kapcsán olyan érdekvédelmi tevékenységet is kifejthet, amely felhívja a figyelmet a szakmai továbbtanulásra, *hogy ne csak ma, hanem a holnap követelményeinek is zökkenő mentesen megfelelhessen mindenki.* Ez az egyének érdeke is.

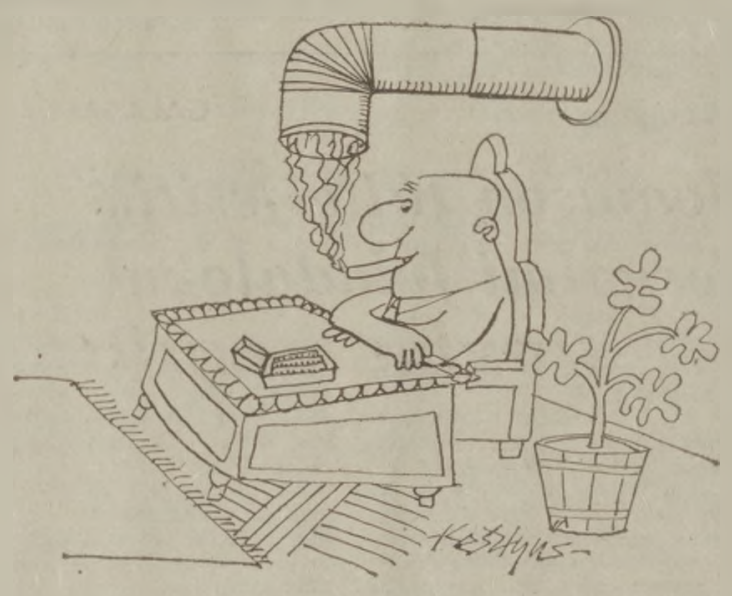
A jövőben a bizalmi szerepe tovább növekszik, hiszen még inkább meghatározója lesz az alapszervezeti élet döntéseinek, tartalmának, a tagság érdekei szolgálatának. *Olyan szervezeti változást tervezünk, amely a bizalmiakra építi az alapszervezeti munkát.* A bizalmi a csoportjában összegzi, vitára bocsátja és kialakítja a legjelentősebb szakszervezeti tevékenységről való javaslatokat, döntési variációkat és azt képviseli a bizalmi testület ülésén. A bizalmi testület dönt majd minden lényeges kérdésben: *a szakszervezeti bizottság pedig végrehajtó szerve lesz.* Ezzel nem kevesebbet teszünk, mint azt, hogy a bizalmi régebbi végrehajtó szerepéből kilépünk.

Új módszerekre van szükség

A tagság akaratának és törekvéseinek, személyes képviselője és érvényesítője lesz a bizalmi testületben való döntéseknél, a célok meghatározásánál, a bizalmi testületre vonatkozó egyetértési, véleményezési, döntési, állásfoglalási jogok gyakorlásánál. Ez óriási előrelépés lehet abban, hogy a tagság érezze: *nem nélküle, hanem vele együtt alakítják a szakszervezeti munkát és így részese a döntésnek.* Ez azonban mást is jelent: többek között azt, hogy a régiektől eltérően a bizalminak egy évben nem háromszor-négyszer kell összehívni a csoportot, hanem tizenkétszer-hússzor, vagyis annyiszor, ahányszor az ügy megkívánja. *Új módszerekre van szükség abban, hogy hogyan lesz képes a bizalmi a testület elé terjesztett napirendi témákat röviden a tagság tudomására hozni és a lényeges döntések variációit érzékeltetni,* hogy azt a csoport tagjai megértsék és a véleményükkel hozzájáruljanak a döntések alakításához.

A szervezeti változás azt is jelenti, hogy a bizalmi sokkal inkább a centrális akarat, a központi határozatok és bizalmi testületi döntések megvalósítója, szervezője, az ezzel összefüggő tudat- és cselekvésformáló tevékenység kivitelezője is lesz. Amikor döntés születik, utána a bizalmi köteles összehívni a tagságot és elmondani, hogy mit miért tettek és mit miért nem sikerült döntésként meghozni. *Az a helyes magatartás, ha a bizalmi magára vállalja a testületben hozott demokratikus döntés minden felelősségét, akkor is, ha előtte más volt a véleménye.* A csoportban a felsőbb szinten demokratikusan hozott döntést kell egyértelműen képviselni és felesleges olyan érdeket, vagy külön véleményeket fenntartani, amelyek megvalósítására nincs meg a lehetőség. *Ez a folyamat egésze arra mutat, hogy a szakszervezeti csoportban szélesebb körű lesz a demokratizmus és jobban összekapcsolódik ez a közvetlen szakszervezeti demokrácia a képviseleti demokratizmussal,*

Munkaintenzitás



(Kesztyűs Ferenc rajza)

Püspökladány bizonyít

Nem fogy ki az utánpótlás, ahol tervszerű a fiatalok képzése

Püspökladány híres arról, hogy *vasutas-település.* Most, az őszi forgalom időszakában is ehhez a régi hírnévhez méltóan dolgoznak a ladányi vasutasok.

Látogatásunkkor éppen véget ért a nappali műszak, ezért a szolgálatot letevő és a sápi otthonába hazatérni készülő *Berde Lajos* állomásirányítót nem tarthatjuk fel. Helyette a leváltójához, *Tóth János* főintézőhöz kalauzol *Dorogi Lászlóné,* a fiatal főtiszt, aki vonatmenesztő forgalmi szolgálattevőként látta el ezen a napon is feladatát.

Értik a dolgukat

Az irodában — ahol az éjszakás üzemirányító már valamennyi szükséges adat ismeretében karmesterként dirigálja a szolnok—debreceni vonal eme fontos csomópontjának munkáját, illetve a *ladány—biharkeresztesi* szakaszon mozgó vonatok haladását — képet kapunk a napi helyzetről. Segít ebben a „leköszönő" áruirányító, *Almássy Bertalanné* is, hiszen a helyébe lépő *Berki Ferencnek* ugyancsak tudnia kell mindenről, ami a környék üzemeiben, a körzet rakodópontjain történt.

— A mai napon Sáp állomás répával megrakta a tarcali kőforda Berettyóújfalun kiürített 25 Eam-sorozatú kocsiját. Gép megy érte, hogy reggelre a Kabai Cukorgyárban kiürülhessenek és azonnal visszatérhessenek Tarcalra a vagonok. Kabán egyébként ma 96 kocsit raktak ki...

Több hasonló jelentés hangzik el Karcag, Kisújszállás, Füzesgyarmat, Szeghalom, Abádszalók, Heves állomások munkájával kapcsolatban is, hogy a püspökladányi vasutasok szintén ahhoz igazodjanak. Közben jó hírt közöl a vontatás: *a közeli napokban átvehetik a Csehszlovákiából érkező motorvonatokat,* amelyekre *Pécsett* már kiképezték saját személyzetüket.

Híres dinasztiák

A beszélgetés ezután látogatásunk igazi okára, céljára terelődik: — *Mi a helyzet az utánpótlással? Megmarad-e Ladány továbra is a híres vasutas-dinasztiák fészkének?*

— Még nem lettünk hűtlenek a hagyományokhoz — válaszolja Tóth János. Szavainak alátámasztására nem kell messzire mennie. A *nagyapja* váltókezelőként, *apja* vonatkísérőként ment nyugdíjba. Az *öccse,* László is itt szolgál: mozdonyvezető, míg a *húga, Ibolya* utánfizetési pénztáros Kisújszálláson. A *sógora, Fehér Sándor,* anyagraktár-kezelő Vésztő állomáson.

Almássyné sorolja erre fel a saját családfáját, mégpedig olyan büszkeséggel, mint egykor a „címeresek" tették:

— Apám mozdonyfűtőként, anyám takarítónőként szolgálta a vasutat. A férjem is itt dolgozik, megjárta a forgalom sokféle beosztását, most pedig a polgári védelemmel kapcsolatos tennivalók felelőse. Ilonka lányunk Debrecen állomás dolgozója, Jóska fiunk pedig itt, helyben lett blokk-műszerész, követve Pista öcsém példáját...

Találomra említjük ekkor Doroginét, előbbi kísérőnkét, mire ezt halljuk:

— A férje mozdonyvezető, apja és anyja a MÁV-fatelepi helyi üzemének anyagszámadója, illetve gépmunkása, apósa Polgár állomásfőnöke, anyósa meg vasúti hivatalnok.

Sok családi név kerül még szóba — Veresek, Pongrácok, Nagyok, Kisek, Kovácsok, Aranyosak —, ám helyszűke miatt csak ez utóbbi név viselőit említjük meg: *Id. Aranyos Gyula* kocsimester fiai közül *Gyuszi* vonatvezető, *Pista* gépkísérő, *Imre,* váltókezelő, *Béla* jegyvizsgáló lett, nem is szólva arról, hogy *ifjabb Aranyos Gyula felesége is itt dolgozik:* egy az áruirányítók közül.

— De mi lesz holnap és azután? — adódik a kérdés. — Az előzetes adatok szerint 1981-ben a most még dolgozó ladányi vasutasok közül nagyon sokan nyugdíjba mennek.

Intézkedés — végszóra

— Nem szabad megijedni a jövőtől — hangzik a válasz. *— Bizonyítékunk van rá, hogy a vasút szeretete a fiatalabb nemzedéket is köti.* Igaz, a felsőbb szakmai vezetés későn kapcsolt, hiszen a hatvanas évek derekán, tehát alig több mint tíz évvel ezelőtt jó néhány derék kollégánknak kénytelenek voltunk központi utasításra felmondani, mégpedig azzal az indokkal, hogy *„nincs rájuk szükség".* Hiába érveltünk, több vonatot, illetve közbeváltást, kirendelést is kértünk, bizonyos „tudósok" nem hallgattak ránk. Szerencsére, *ez már a múlté,* mivel szakszervezetünk sikeres közreműködése folytán *tavaly lehetőséget kaptak az általános iskola 8-ik osztályából kikerülő gyerekek felvételére. Nyomban szorosabbra fűzték az iskolákkal korábbi kapcsolatukat. Az ide szegődött fiúk és lányok jól képzett, gyakorlatot szerzett vasutasként vehetik át a stafétabotot, mire 18 évesek lesznek...*

— Vannak itt, Ladányban ilyen „előképzős" gyerekek is?

— Hát persze! Tavaly nyolcan, az idén meg másfélszer annyian jöttek hozzánk az általános iskola befejezése után. A tavaly felvettek, vagyis a most másodévesek közé tartozik például *Nagy László* rendelkező forgalmi szolgálattevő *Laci* fia, *Pázmándi Mihályné* átmenesztő *Marika* lánya és így tovább. A gyerekek *az első évben elméleti tudnivalókat sajátítanak el, miközben havi 800 forint a „zsold"-juk, majd a második esztendőben havonta más-más munkakörrel ismerkednek, s ekkor már érezhető a segítségük. Rájuk bízható az áruk bárcázása, a fuvarlevelek kiállítása, a mérlegelés, értesítés stb.*

Az állomás dolgozói büszkék ezekre a fiatalokra, és sok szeretettel nevelik, tanítgatják őket. A kezdeti nehézségeket — a viszonylag kis méretű egyenruhák, a szükséges tankönyvek, szemléltetőeszközök beszerzésével, az oktatóhelyiség biztosításával járó gondokat — nem is szüntethetnék meg másképp.

Tovább az úton!

„Hivatalból" mindez *Csontos Mihály* főtanácsos, oktatótiszt és *Gaál Dénesné* intéző (volt forgalmi szolgálattevő és ktg-s tiszt) feladata lenne, ám a megoldásban döntő szerepet játszik, hogy a nehéz és felelősségteljes tisztség betöltésében sem *Kis Simonka István* állomásfőnök és beosztottai, sem a nemrég megalakult körzeti üzemfőnökség vezetősége nem hagyja őket magukra, nem is szólva a helyi párt- és szakszervezeti bizottság tisztségviselőiről, aktivistáiról.

Püspökladány példája követésre méltó.

Kovács József

KEGYELET

A két állomás közötti őrház 10 éve óta használaton kívül áll. A valamikor onnan kezelt vasúti átjáróhoz fénysorompót szereltek. Havasi bácsi, az öreg pályaőr rég meghalt, de felesége, Zsófi néni még lakja az őrházat. Az épület körül nyoma sincs az elmúlásnak. Nyaranként — a pályatest felőli kiskertben — éppen úgy pompáznak a virágok, mint régen. A körülkerített konyhakertben megterem a zöldség, és minden más, amire Zsófi néninek szüksége van. Csak a tehénistálló és a hidas üres. Az udvaron néhány aprójószág kapirgál. No, meg ott van a ház őrzője, Tisza, a loboncos szőrű kuvasz.

A bakterház senkinek sincs útjában, csupán a takarékosság — a vasút területén fellelhető építőanyagok gazdaságosabb felhasználása — késztette a pályafenntartási főnökséget arra, hogy lebontsa a használaton kívüli őrházat.

— Igen ám! — mondta a vonalszakasz pályamestere —, de hova tegyük Zsófi nénit?

— Már intézkedtem a B-i szociális otthonnál, hogy felvegyék — közölte a főnökség vezetője, s utasította a pályamestert, hogy ennek megfelelően intézkedjék.

A pályamester mélyet sóhajtott, mert nem olyan egyszerű ebben az ügyben intézkedni. De azért felkereste az idős asszonyt, és nagy körülírással közölte vele, hogy el kell hagynia az őrházat.

Zsófi néni nehezen fogta fel a dolgot. Rémült szemekkel nézte a pályamestert, majd kibuggyant a könnye.

— Ne sírjon, kedves! — vigasztalta a pályamester —, hiszen jobb lesz ott magának a szociális otthonban. Nem lesz egyedül. Mindenről gondoskodnak. Kéznél az orvos, a gyógyszer, s lesz kivel naphosszat is beszélgetni.

Az idős asszony még keservesebben sírt, majd hüppögve magyarázta:

— Hiszen el... elmentem volna én már valamelyik gyerekemhez... Tudja, hatot neveltem fel... itt, ebben az őrházban... és három közülük a vasutat szolgálja, mint szegény jó apjuk... jó gyerekek... valamennyi szívesen befogadna... de mitévő legyek, ha sehol nem nyughatok, csak itt az őrházban... A múltkor is oda voltam a Margit lányoméknál... hát harmadnapra haza kellett jönnöm, mert egy mákszemnyit le nem tudtam hunyni a szemem... Engem a vonatok kattogása ringat álomba, higgye el, aranyos. Meg hajnalonként azok is ébresztenek... Ha valamelyik vonat késik, már nyugtalan vagyok... Mi történhetett...? én már csak ilyen vagyok, ezért ne tessék rám haragudni... Itt éltem le az életemet... Még fő sem volt tam, amikor szegény jó uram idehozott... És most tudja, hány éves vagyok?

— Tudom, tudom, drága Zsófi néni — bólogatott a pályamester, majd széttárta a karját, jelezve, hogy ő nem tehet erről az intézkedésről. Az őrház épülete lebontásra ítéltetett.

— Hiszen azokat is édesanya szülte, akik ilyen intézkedéseket tettek — jajong fel az asszony, majd így folytatja: — Tudom én, hogy útban vagyok már, de hát csak irgalmazzanak meg nekem erre a kis időre, amíg oda nem visznek majd az uram mellé a temetőbe... Mert úgye, én már csak oda szeretnék innen elmenni...

A pályamester meghatódott, nyelte a torkába tóduló érzéseket, hiszen valamikor, 41 éve, ő is egy ilyen vasúti őrházban született. Őt is ilyen drága, jóságos asszony nevelte, mint amilyen Zsófi néni. Ha élne, bizonyára ő is ragaszkodna ahhoz a fészekhez, ahol fél évszázadot leélt, ahonnan gyerekeket röptetett ki az életbe.

Végül is megölelte az idős asszonyt, s azt mondta:

— Nyugodjon meg, Zsófi néni, mindent el fogok követni azért, hogy maga, amíg él, itt maradhasson.

És a szolgálati helyére visszatérve a pályamester valóban harcolt a hajdani vasúti pályaőr özvegyének békességéért, mindaddig, amíg felettesei megértették, hogy ha nagy szükség van is a vasút területén elfekvő és felhasználható építési anyagokra, az emberség mindennél előbbre való.

Dávid József

Göcseji kontrasztok

Létszámhiány a hátországban

Zalaegerszegen július 15-ével alakították meg a körzeti üzemfőnökséget. Ezzel párhuzamosan a szakszervezeti szervek is „igazodtak" az új gazdasági struktúrához.

A mintegy kétszáz kilométer hosszú vonalszakaszon számos forgalmi és kereskedelmi szolgálati hely, valamint a zalaegerszegi vontatási főnökség tartozik hozzájuk. A dolgozók létszáma 920. *Mészáros Sándor* üzemfőnök jól ismeri a munkahelyeket, mivel 1970-től Zalaegerszegen állomásfőnök volt.

Az édesapák közbeszóltak

— Milyen előnyei vannak a körzeti üzemfőnökségnek? — kérdeztük.

— *Mindenekelőtt az, hogy a vezetés, az irányítás centralizáltabbá vált* — hangzott a válasz. — *Korábban sok gondot okozott, hogy a vonalak egyik része a tapolcai vonalfőnökséghez, a másik pedig a szombathelyi igazgatóság forgalmi vonalbiztosához tartozott. Nagy előnye az új rendszernek a forgalmi és a vontatási utazószemélyzet egységes irányítása.* Véleményem szerint tovább egyszerűsödne az irányítás, ha a MÁV Vezérigazgatóságán is, lent hoznák az üzemi osztályt. Ebben az esetben munkaügyi kérdésekben, a munkaidő jobb kihasználását illetően és a létszámátcsoportosítások esetében is rugalmasabb döntések születhetnének és csökkenne az üzemfőnökség adminisztrációs munkája.

Természetesen szükség lesz arra is, hogy módosítsák a kollektív szerződés egyes pontjait. Ezt az indokolja, hogy a mellékvonalakon este 22 és hajnal négy óra között nincs vonat, mégis kötelező a jelenlét.

— Az utazószemélyzet számára sem előnyös az, hogy a szolgálat befejezése után, 8 vagy 12 óra múlva újból vezényelhetők. Így gyakran előfordul, hogy ha valaki reggel megy haza, este újból munkába áll. Ez nem szolgálja az utazók érdekeit, de a vasútbiztonságot sem, mert ilyen esetben a személyzet nem pihenti ki magát.

— Vannak-e munkaerő gondjaik?

— Zala megye korábban szinte az egész Dunántúlt ellátta vasutasokkal, most viszont mi sem tudunk annyit felvenni, mint amennyire szükség lenne. *1970 és 1979 között Zalaegerszegen 120-ról 80-ra csökkent a létszám.* Új munkaerőt azért nehéz toborozni, mert a városban nagy konkurrenciát jelentenek az új ipari üzemek. Baj van a jegyvizsgáló utánpótlással is. *Ezért azzal próbalkoztunk, hogy a Göcsej expresszre érettségizett fiatal lányokat veszünk fel.* Szép ruhát kaptak volna — mint a stewardessek a repülőgépeken — és a szolgálat reggel 6-tól este 21 óráig tartott volna, a következő nap pedig szabad. *A kiszemelt lányoknak tetszett az ötlet, de az édesapák közbeszóltak.* —

Növekedett az utasforgalom

— A megyeszékhely vonzáskörzetében is vannak gondjaink — folytatta. — Az üzemfőnökség felmérései szerint az utóbbi hónapokban nemcsak a távolsági vonatokon, hanem a mellékvonalakon is növekedett az utazók száma. A kocsipark pedig alig változik. *Az utasok joggal panaszkodnak a rossz utazási körülmények miatt. Nem csoda. Ha Zalaegerszegen leszáll valaki a Göcsej expressz kényelmes kocsijaiból, nem szívesen utazik tovább azzal a korszerűtlen, reg elavult motorvonattal, amelyben meg mindig kályhafűtés van.*

A szakszervezeti bizottság titkára, *Szarka Lajos* harminc éve dolgozik a mozgalomban. Sokféle tisztséget viselt az évek során. Legutóbb, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkárává történt megválasztásáig a szombathelyi területi bizottság titkárhelyettese volt. Az új feladás milyen változtatásokat igényelt a szakszervezeti munkában?

— *Az üzemfőnökség gazdasági keretének kialakításával párhuzamosan ment végbe a partner szakszervezeti szerv kialakítása* — mondotta. — *Korábban hét szakszervezeti bizottság intézte a dolgozók ügyes-bajos dolgait, most egy. Igaz, hogy egyetlen munkahelyen sem volt függetlenített szakszervezeti tisztségviselő. A titkárok is társadalmi munkában látták el feladatukat.*

Titkárokból főbizalmik

— Milyen tisztséget viselnek ma a szakszervezeti bizottságok volt titkárai?

— *Mindenütt választásokat tartottunk és a tagság a titkárokat főbizalmivá választotta.* Azzal, hogy nem hoztunk létre műhelybizottságokat, egyszerűsítettük a szakszervezeti munkát. A főbizalmiak fogják össze a bizalmiak munkáját. Ők részt vesznek a szakszervezeti bizottság ülésein is, így közvetlenül informálódnak és informálni is tudnak.

— Elkészítettük és a küldött közgyűlés jóváhagyta a szakszervezeti bizottság működési szabályzatát és ügyrendjét. Ez tartalmazza a jog- és hatásköröket, megjelöli a partnerkapcsolatokat, a szakbizottságok tevékenységi körét, az szb tagok feladatait.

Miközben beszélgettünk bejött egy szakszervezeti tag, segélyt akart kérni. Azért választotta a titkárt, mert azt hitte, hogy kérelmével hozzá kell fordulni és nem a bizalmihoz. Igaz, bevallása szerint, azt sem tudja, hogy most ki a bizalmija!?

— *A bizalmiak többsége alkalmas feladatainak ellátására, de olyanok is vannak szép számmal, akiket alkalmassá kell tenni arra, hogy élni tudjanak a számukra biztosított jogokkal* — magyarázta Szarka Lajos. — A bizalmi és a bizalmi csoport kapcsolata kétoldalú. Egyrészt a bizalminak rendszeresen kell foglalkozni a csoport tagjaival, másrészt a tagoknak is menni kell a bizalmihoz. Ha ez mindenütt így történne, nem fordult volna elő, hogy a segélyt kérő dolgozónak a szakszervezeti bizottság irodájában kell megtudnia: *ki a bizalmija.*

Kóhidi László

— Azonnal itt lesz a vonat, foghatod az indítótárcsát (Kesztyus Ferenc rajza)

Ősszel feszítettebb a tempó

LÁTOGATÁS SZERENCSEN, TOKAJ-HEGYALJA KAPUJÁBAN

Vége a szüretnek, a napsugaras ősznek. Csendesedik a történelmi borvidék. Csak Tokaj kapujában, *Szerencsen* van még élénkebb mozgás, főleg a vasúti csomóponton.

— *Nálunk egy perc megállás sincs* — mondja *Major Károly*, az üzemfőnökség vezetője, aki Szerencstől Miskolcig, Hidasnémetiig és Sátoraljaújhelyig tartja szemmel és irányítja e körzetben dolgozó vasutasok munkáját.

Időveszteség nélkül

A sokat emlegetett őszi csúcs is ezekben a napokban tetőzik?

— *Hogy mikor tetőzik, azt mi nehezen tudnánk megállapítani* — mosolyog, majd így folytatja: — *Amikor feletteseink értékelték a tavalyi munkát, volt olyan megállapítás, hogy a csúcsforgalmat észre sem vettük.*

— Munkájukra ez inkább dicséret.

— Így is vehetjük, de nekem az a véleményem, hogy sok esetben a sajtó és más tömegkommunikációs eszközök csinálnak az őszi csúcsforgalomból nagy ügyet.

— Hát nem az?

— *Napjainkban igen. Az őszi csúcsforgalom olyan, mint a mezőgazdasági dolgozóknál a gabonabetakarítás. Feszítettebb munkát, nagyobb odafigyelést kíván. De hát ez természetes, és tisztában van vele minden vasutas.*

— Akkor ne is beszéljünk róla?

— *De igen! Mi másról beszélhetnénk, amikor nyakig benne vagyunk. Ám csakis az emberi oldaláról, amihez leginkább tapasztaltabb kollégám, Boncsér László állomásfőnök ért.*

— Hol kezdjük?

— *Talán ott, hogy borvidéken vagyunk* — így az állomásfőnök —, *ami azt jelenti, hogy talán egyetlen emberünk sincs, akinek ne volna egy kis háztáji szőlője, a pincéjében bora. De a szolgálatban ittasságot eddig még nem tapasztaltunk. És ez igen nagy szó.* Ennek is köszönhető, hogy súlyosabb baleset nem történt. Mellettünk a cukorgyár, amely a szezon alatt mintegy 40 ezer tonna répát dolgoz fel, s ennek egyharmada vasúton érkezik. 24 emberünk, plusz 11 nyugdíjas kocsirendezőnk csak a cukorgyárnak dolgozik. Naponta 350—360 vagon répa gurul be az iparvágányon. A kocsikat nemcsak üríteni kell (amely vízsugárral történik), hanem a tengelycsapágyakat végigolajozni, majd a rendezőbe vontatva a lehető legkevesebb időveszteséggel szerelvénybe sorolni. Ez a munka igen nagy hozzáértést és józan odafigyelést kíván. *Tető pedig mifelettünk sincs. Most már reggelre nemcsak a kocsik deresek, hanem az emberek is. Máskor szakad az eső.* Szóval nagyon kell vigyázni az emberek épségére és a milliós értékek megóvására.

Kevés a fedett kocsi

— Ez csak a répaszállítás, a cukorgyár igényeinek a kielégítése. Ezen kívül ott vannak még a tállyai, a bodrogkeresztúri kőbányák, a mádi ásványőrlő üzem, a tokajhegyaljai borkombinát, az erdészet és más mezőgazdasági, valamint ipari üzemek. Ezeknek is kocsi kell.

— *Kellene, de sajnos az igényeiket — különösen ha az fedett kocsikra vonatkozik — sokszor csak késve tudjuk kielégíteni. Ez a legnagyobb gondunk, amin úgy próbálunk segíteni, hogy a többi üzemfőnökséggel összedolgozva az egy kocsira eső terhelést maximálisan kihasználjuk. Így a gyengébb felépítményű pályákon kisebb raksúlyú kocsikat futtatunk.*

— És az eredmény?

— Az idén eddig 13 százalékkal jobb az egy kocsira eső súlykihasználás, mint az elmúlt évben volt. Ez a gyakorlatban — és durván számolva — azt jelenti, hogy ma 7 szerelvénnyel továbbítunk annyi árut, illetve súlyt, mint előzőleg 10 szerelvénnyel.

— Ez a törekvés — veszi át a szót Major Károly —, kiegészülve azzal, *hogy a kocsiállást is megpróbáljuk a leginimálisabb időre csökkenteni.* Ez azonban nemcsak rajtunk múlik, hanem partnereinken is, akik az érkező árut kirakják. A mi nehézségeinket eddig itt, a szerencsi üzemfőnökségen az is növeli, hogy vonalaink egy részén — *Hidasnémetiig és Sátoraljaújhelyig — gőzmozdony-vontatás van.* Ismeretes, hogy ezekre a mozdonyokra nem akaszthatunk akkora szerelvényeket, mint a villany-, vagy dízelmozdonyokra.

Vasutasszívvel

A záhonyi átrakóból érkező vagy oda menő vonatok jelentős része az állomáson megy keresztül. Mit jelent ez?

— Nagyobb felelősséget, de különösebb megterhelést nem ... Kivéve persze azokat a kocsikat, amelyek az üzemfőnökség területére érkeznek, vagy rakottan innen indulnak Záhonyba. Az áthaladók rendszerint irányvonatok, és csupán szabad utat igényelnek, ami főleg forgalmistáink dolga.

— Végül is mivel lehetne summázni a beszélgetést itt, Szerencsen a Hegyalja kapujánál?

A két vezető egymásra néz. A fiatalabb, de magasabb beosztásban lévő átengedi a szót tapasztaltabb kollégájának, Boncsér Lászlónak.

— *Mi csak egy fogaskerék vagyunk abban a nagy szerkezetben, amely az egész ország vasútforgalmát szabályozza.* Úgy kell dolgoznunk, hogy ez a fogaskerék olajozottan, csikorgás nélkül kapcsolódjon a többi fogaskerékhez. A sima kapcsolódáshoz azonban nemcsak olaj, technikai és más berendezés kell, hanem ember is. Igazi vasutas szív, kemény helytállás, olyan tevékenység, amely a nagy feladatok elvégzése közben a saját és a mások testi épségére is ügyel. *Mert az őszi csúcsforgalom csúcsán is az ember áll.* Érzésem szerint ezzel tisztában van az az 1400 vasutas is, aki az üzemfőnökség területén dolgozik.

Dávid József

Még javában tart a répakampány

Selyp állomáson túlteljesítik az őszi forgalmi feladatokat

Már szeptember 13-án megkezdődött a cukorrépa feldolgozása a Selypi Cukorgyárban.

— Bár a 13-as a babona szerint szerencsétlen szám, eddig szerencsésen és jól megbirkóztunk a kampánnyal kapcsolatos feladatokkal — fogadott *Csik Béla*, Selyp állomásfőnöke. — *Naponta 80—100 kocsi cukorrépa érkezik hozzánk.* A többit, 40 kilométeres körzetből közúton szállítják a cukorgyárba, ahol 2600—2700 súlyvagon répát dolgoznak fel 24 óránként. A tervek szerint folyamatosan termel a gyár és várhatóan január 6-ig tart a mostani kampány.

Kevesebb a kocsiállás

Ez az időszak fokozott helytállást követel Selyp állomás vasutasaitól. Számukra az is többletmunkát jelent, hogy minden répáskocsit mérlegelniök kell. Ennek eredménye és a répa cukortartalma alapján — amit már a gyári laboratóriumban állapítanak meg — fizetik ki a termelőket.

— Hogyan győzi a cukorgyár a répa fogadását?

— *A répa tervszerűen érkezik, így lényegesen kevesebb kocsiállás fordul elő, mint a korábbi kampányok alkalmával* — mondotta az állomásfőnök. — A Hatvani Cukorgyárral közös termeltetés alapján dolgozik a Selypi Cukorgyár is. Hatvanból irányítják a két gyár nyersanyag-ellátását, a két szomszédos gyár ellátása kisebb készletekből biztosítható. *Ha esetleg fennakadás lenne a répavonatok beérkezésében, ami az elmúlt hetekben már előfordult, akkor a tartalékunkkal a hatvani gyártól közvetlenül hozzuk át a szükséges mennyiséget.*

Az új Kabai Cukorgyár üzembe helyezése óta főleg Szolnok és Jászbereny térségéből, valamint Szeged és Baja környékéről érkezik Selypre a legtöbb répaszállítmány. Helyesen a csehszlovák és a lengyel kocsikat használják leginkább erre a célra, amelyeket azután Selypről továbbítanak honos területükre. A KTG intézkedéseinek megfelelően Záhonyba is gyakran indítanak üres K-szerelvényeket.

Előnyös helyzetben

Az üres kocsik jelentős részét azonban helyben mindjárt meg is rakják. *A Selypi Cementgyár naponta 8—10 kocsit igényel azbesztcement csőszállítmányaihoz.* Cementből 6—7 kocsit adnak fel, fehér- és tűzálló cementből exportra is jelentős mennyiséget küldenek. *Sok üres kocsit igényel Petőfibánya ipartelep kiszolgálása is, ahol két fűrészüzem, a VEGYÉPSZER gyára és a bánya gépüzeme termel.* Zsófia malom 16—17 vagon gabonát őröl naponta, s a feladásuk: *6—7 vagon liszt és egyéb őrlemény.* A többit teherautók viszik el a malomból.

Ilyenkor, az őszi forgalom idején különösen sok a dolga az állomás M 43-as dízel-tartalékának, amelynek feladata *Apc, Jobbágyi* és *Szurdokpüspöki* állomások kiszolgálása is.

Az őszi forgalmi verseny eddig eltelt időszakában elismerésre méltó teljesítményeket értek el az állomás dolgozói. Szeptemberben a kocsitartózkodás 19,5 órás célkitűzését 19,15 órára teljesítették. Szeptemberre 18 ezer feladó árutonna továbbítását irányozták elő. A teljesítés 24 297 tonna, vagyis 135 százalék volt. A kocsikihasználási tervet 191,86 százalékra teljesítették.

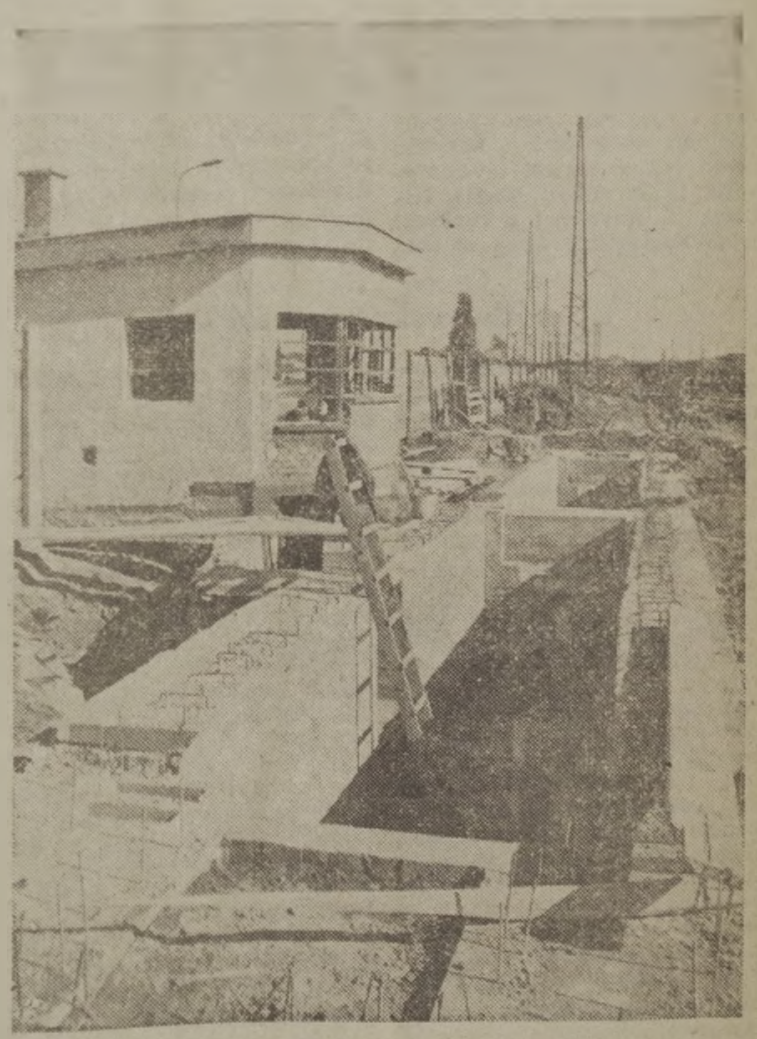
Az októberben előírt 21,5 órás kocsitartózkodási célkitűzést 18,92 órára teljesítette Selyp állomás. Fizető árutonnában az előírt 32 ezerrel szemben 32 774 tonnát teljesítettek. A kocsikihasználásban 103,1 százalékra növelték a teljesítést. *Az éves tervükhöz viszonyítva is jelentős előnyhöz jutottak, amit csak növeltek az állomás szeptemberi és októberi eredményei.*

Az állomásfőnök utolsó kampánya

A cukorrépa kampány sikeres lebonyolítását egy 411-es gőzmozdony, az úgynevezett „mérlegelő gép" és 50 fős vasutas többlet-személyzet segíti Selyp állomáson. *Közülük 37-en alkotják a bérelt személyzetet, akiket az állomás vesz fel, de a cukorgyár fizet. Többségük idős, nyugdíjas vasutas* — raktárnok, számfejtő, kocsirendező, váltótisztító stb. — akik a kampány ideje alatt most megkeresik a maguk 5—6 ezer forintját. Igaz, meg is dolgoznak érte!

— Számomra ez az utolsó cukorrépa kampány — jegyezte meg befejezésül Csik Béla. — *Már nyugdíjba mehettem volna, hiszen szeptemberben betöltöttem a 60. évet és a vasútnál már 37 éve szolgálok. A kampány miatt maradtam még január 31-ig.* Szeretném a legjobb eredményekkel átadni az utódomnak az állomás vezetését.

Épül a hídmérleg



Győr állomáson 120 tonna teherbírású hídmérleget építenek a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozói. Már elkészült a mérlegház és a két akna. Hamarosan megkezdik a berendezések szerelését is

(Tenta György felvétele)

UDVARIASKODÁS NÉLKÜL

Képviselők a közlekedésről

A személyszállítás feladatairól tárgyalt az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága

A politikai-társadalmi életnek mindenkor kiemelkedő eseménye, ha összeül az országgyűlés. A telekomunikáció jóvoltából elmondhatjuk: *valamennyien jelen vagyunk a Parlament patinás épületében*, hiszen a lényeget összegezve a helyszínről tudósít a televízió, és részletesen ismertetik az beszédeket, az interpellációkat a napilapok is. A képviselőknek e látványos tevékenysége közismert tehát — ám a képviselői munkának vannak hétköznapjai is. S nemcsak akkor, ha a parlamenti küldöttek választóikkal találkoznak. Minden képviselő — képzettségének, érdeklődési körének megfelelően — tagja valamelyik bizottságnak, de joga, hogy bármelyik más bizottság ülésén is ott legyen.

Naponta 2450 személyvonat

Így volt ez legutóbb is, október 23-án, amikor — valamelyest rendhagyó módon, nem az Országházban, hanem a Volán Tröszt budapesti tanácstermében — a KPM előterjesztését hallgatták-vitatták meg az építési és közlekedési bizottság tagjai a vasúti és az autóközlekedési, valamint az üzemi munkásszállítás helyzetéről, feladatairól. (A bizottságról most csupán annyit: 19 tagja van; elnöke *Gyarmati János*, az Építőipari Gépesítő Vállalat igazgatója, titkára pedig *Tóth István*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének nemrég nyugalomba vonult főtitkára. A vasutat *Peták Tibor*, a dunakeszi járműjavító főkonstruktőre és *Szilágyi Sándor*, a debreceni járműjavító hegesztője képviseli, de gyakran jelen van *Kaszai Imre*, a Szocialista Munka Hőse, a Hámán Kató Vontatási Főnökség nyugdíjas mozdonyvezetője is.)

E mostani ülésen tehát a személyszállítás került napirendre. S mert valamennyien utazunk, a közlekedéshez jószerével mindenki ért. Ezzel is indokolható, hogy a szokásosnál élénkebb vita kerekedett: 12 képviselő kért szót, s igencsak összpontosítania kellett *Pullai Árpád* miniszternek, s a meghívottak között szintúgy ott lévő *Szücs Zoltánnak*, a MÁV vezérigazgatójának, hogy a korántsem udvariaskodó kérdésekre szabatos választ adjon.

Ami a minisztérium írásos előterjesztését illeti: *olvashattuk, hogy „A MÁV vonalhálózatán naponta 2450 személyszállító vonat közlekedik, amely mintegy 830 ezer utas elszállítását biztosítja. A MÁV napi utas forgalmának 75—80 százalékát a munkába és iskolába járók teszik ki...* A Volán forgalmának egyharmada a vasúti forgalomhoz biztosít csatlakozást. A vasúti személyszállításról az országgyűlési képviselők egyebek között megtudhatták: a budapesti munkahelyekre naponta 222 ezren járnak be vonattal, az elővárosi személyforgalmat — munkanapokon — 452 vonat fedezi (ebből 365 elővárosi ingavonat).

Milyen a vonatgyakoriság?

A vonatgyakoriság csúcsidőszakban — reggel 4—8, és délután 13—18 óra között — *30 perc*. A helykihasználás napi átlagértéke 65,5 százalék, a csúcsidőszakokban 78 százalék. A menetrendszerűség 98,1 százalékos (tehát a vonatok alig 2 százaléka közlekedik késve... ezt ugyan két képviselő is megkérdőjelezte!). Budapest körzetében azért nem járhatnak gyakrabban a vonatok, azért nem enyhíthető a zsúfoltság, mert a személypályaudvarok vágányhálózata szűkös és a vegyes forgalmú vasútvonalak bevezető szakasza telített.

A 18 megyeszékhelyre naponta 403 ezren járnak be dolgozni. *A megyeszékhelyek és környékük személyforgalmát 1531 vonat bonyolítja le, ebből 476 a távolsági személyvonat, 1055 pedig a környéki, illetve a helyi vonat.* A megyeszékhelyek körzetében a menetrendek alapvetően a háromműszakos foglalkozáshoz és a lépcsőzetes munkakezdéshez igazodnak. A vonatok napközben átlagosan 120 percenként, a csúcsidőszakokban 60—100 percenként indulnak, érkeznek. A helyek kihasználtsága átlagosan 50, a csúcsidőszakokban 60—65 százalékos, s ez gyakorlatilag annyit jelent: Győr és Miskolc kivételével még a csúcsidőszakokban sem állnak utasok.

Szó esett még a távolsági személyforgalomról, a nemzetközi és a belföldi expresszvonatokról, továbbá az utastájékoztatásról, a kocsitisztításról, a helybiztosításról, a gondjairól — és a következő időszak céljairól. Így az utazási sebességről is, amely — az elképzelések szerint — a nemzetközi vonatoknál 70, a belföldi expresszeknél 80, a belföldi gyorsvonatoknál 68, a belföldi személyvonatoknál 56, a budapesti elővárosi vonatoknál 48, a megyeszékhelyek környéki vonatainál pedig 35 kilométeres lesz óránként.

Az írásos előterjesztés is foglalkozott a közlekedési ágazatok — a MÁV és a Volán —, együttműködésével, a kisforgalmú vasútvonalak holnapjával... E témák többsége olvasóink — a vasutasok —, számára ismertek, alighanem érdekesebb a képviselők felszólalásaiból idézni.

Ahogy a képviselők látják

Kezdjük a „vasutasokkal". *Peták Tibor* megemlítette: *a járműjavítók feladata nehezedik, hiszen öregszik a kocsipark, s a vagonok jelentős százaléka ma is javításra vár.* Szólt az alkatrészellátás zökkenőiről, s hangot adott annak: ha a járműjavítók fejlesztésére nagyobb súlyt helyeznének, az a kocsipark színvonalát is kedvezően befolyásolná. *Kaszai Imre* azt fejtegette, hogy mivel a MÁV az egyik legnagyobb üzemanyagfogyasztó, a népgazdaságnak is kamatozik a vasút energiatakarékossága. Luxusnak ítéli, hogy sokszor üres vonatokat továbbítunk — téliidőben fűtve, jóllehet a fűtés az üzemanyag 20 százalékát emészti fel. Azt javasolta, hogy januárban, februárban és márciusban — hétközben —, legyenek rövidebbek a szerelvények (igaz: ennek személyi feltételei is vannak). Súlyos gondként említette a személykocsik takarítását. *A külső is fontos* — mondotta —, *de a kocsik belsejének ugyancsak tisztábbnak kellene lenniük... ha volna ember e nehéz munkára.*

S miként látnak bennünket mások? *Retezi Károly* például úgy találta: a városok közlekedési vállalatai nem eléggé rugalmasan igazodnak a lépcsőzetes munkakezdéshez, a járatokat a MÁV menetrendjéhez kellene igazítani. *Bollók Józsefné* arra a veszélyre hívta föl a figyelmet, amelyet gyakran tapasztal a Keleti pályaudvaron: hétvégeken sokszor csak az indulás előtti percekben tolják be a csarnokba a munkásokat hazaszállító szerelvényeket. Sokan — hogy helyhez jussanak — már menet közben felugrálnak, s ez rendkívül balesetveszélyes! *Dr. Szilágyi Gábor* tudomásul veszi, hogy a kisforgalmú vasútvonalak megszüntetése indokolt, de úgy véli: a Volán nem képes olyan szintű szolgáltatást nyújtani, mint a MÁV. „*A vasút soha nem hagyott utast az állomáson, így-úgy mindenki felfért, a buszokról viszont sokan lemaradnak!*"

Szücs Zoltán vezérigazgató válaszában előrebocsátotta: rosszabb bizonyítványra számított, mint ami a képviselők szavaiból kicsengett. Elmondta: a kisforgalmú vonalak megszüntetése a végéhez közeledik, közgazdasági számítások döntik el a további teendőket. *A MÁV számol az utasok egy részének visszaáramlásával is — és erre ugyancsak fel kell készülni.* A szerelvények optimális kocsiszámát vizsgálják, s megkísérlik további, külső kocsitisztító berendezések vásárlását. A belső takarítás sajnos változatlanul munkaigényes marad.

Pullai Árpád miniszertől egyebek között megtudták a képviselők: *a MÁV egyszerűsíteni kívánja a jegyrendszert: a jelenlegi 400 fajta jeggyel szemben 160 is elégnek fognak. Szó van az övezetek-határok megváltoztatásáról, a díjszabás fel-, illetve lekerekítéséről, de ez nem jelent tarifa-emelést.*

Végezetül álljon itt a közlekedés- és postaügyi miniszternek egy — nemcsak a vasutasokra vonatkozó — mondata: *néhány tízezer ember szolgál ki naponta öt-hatmillió utast. Ha emiatt előadódnak is zökkenők — a magyar tömegközlekedés európai színvonalú.*

F. T.

Megszüntetik az éles kanyart

A budapest—hegyeshalmi fővonal rekonstrukciója során Tatabánya térségben befejezéshez közeledik a nyomvonal kialakítása (Tenta György felvétele)

A cél világos

Összehangoltabb munkára van szükség a vasúti pályaberendezések építésénél

KÉTNAPOS KONFERENCIA VOLT SZEGEDEN A KTE RENDEZÉSÉBEN

A *Közlekedéstudományi Egyesület* vasútépítési és pályafenntartási szakosztálya és szegedi területi szervezete (endezésében október 16—17-én *Szegeden*, a Technikai Házában, *Pályaberendezések vasútüzemi kérdései* címmel országos konferenciát tartottak. A tanácskozás munkájában a vasút szakemberein kívül részt vettek a Budapesti Műszaki Egyetem, a MÁVTI és a VATUKI vezetői is.

A kétnapos konferencia megnyitóját *Lovász Lázár*, a szegedi igazgatóság vezetője, a KTE szegedi területi szervezetének elnöke tartotta. Bevezetőjében megemlítette, hogy az idén összeállították az építési és pályafenntartási szakszolgálat távlati fejlesztési koncepcióját.

Elmondotta továbbá, hogy az elavult, korszerűtlen vasútból évtizedekig tartó munkával korszerű vasutat teremtettünk. Egyre több dízel- és villamosmozdony, új vasúti személy- és teherkocsi közlekedik. *Ezzel a fejlődéssel azonban nem tartott lépést a pálya és tartozékainak korszerűsítési üteme.* Pedig a vasútra váró szállítási feladatok egyre nőnek. Ezért a pályák korszerűsítésében is előbbre kell lépni. Ebben a munkában mind nagyobb teret kell adni az előregyártott, egyszerű eszközökkel cserélhető elemeknek. Fontos az is, hogy a tervezésnél, a pályaépítéseknél figyelembe vegyék a távlati fejlesztési koncepciókat, hogy a beruházások hosszú távú igényeknek is megfeleljenek.

Lovász Lázár ezután kiemelte, hogy a vasút energiaigényes üzem, energia gondjaink növekedése miatt tehát nem közömbös, hogy a konferencia miként foglal állást a vasúti pályaépítés, fenntartás és tervezés energiatakarékossággal kapcsolatos feladatairól. Hasznosnak ítélte, hogy a szegedi tanácskozáson a MÁV szinte valamennyi szakszolgálatának képviselője jelen volt, ami szorosabb együttműködést tesz lehetővé.

A konferencia első előadását *dr. Telek János*, a 6. szakosztály vezetője tartotta. Az *Építési és fenntartási munkák hatása a forgalmi üzemvitelre* című előadásban részletesen elemezte — a vasúti szállítás komplex munkájának szervezése szempontjából —, a közlekedés műszaki elemeit. Többek között elmondta, *hogy a MÁV állóeszköz állományának 54 százalékát a helyhezkötött pályaberendezések teszik ki.* Ezen belül a közvetlen vasúti pálya — aláépítmény, hidak, felépítmény — 48 százalékot, a villamos felsővezeték 1,5, a távközlő- és biztosítóberendezések 4,5 százalékot képeznek. A helyhezkötött pályaberendezések üzemeltetését, karbantartását és építését a MÁV különböző szakszolgálatai, elsősorban az építési és pályafenntartási, továbbá a vontatási, a biztosítóberendezési és automatizálási szakosztály látja el. Az említett szakszolgálatok a vasút üzemeltetéséből és fejlesztéséből is jelentős mértékben kiveszik részüket. A vasúti szállítás szervezése szempontjából ez azt jelenti, hogy a pályával kapcsolatos helyhezkötött létesítmények és berendezések üzemkészségének biztosításához szükséges karbantartási munkák szervezettsége, komplexitása — mivel ezek végzéséhez pályakorlátozásokra van szükség — döntő hatást gyakorol a vasút alaptevékenységére, a szállítási feladatok ellátására.

A vasúti pályaberendezések három alapvető formája: *a vasúti pálya, a villamos felsővezeték és a biztosítóberendezések jelentős pályakorlátozást igényelnek. Nagy problémát jelent, hogy karbantartási rendszerünk szervezettsége nem azonos.* A vasúti pálya karbantartásának rendszere például több mint 130 éves fejlődés eredménye. Az időszakos vizsgálat két eljárással: mozdonybeutazással és mérőkocsival történik. Ez nem kíván pályakorlátozást, vonatmentes időben is elvégezhető. *Viszont a felépítmény karbantartó géplánc közlekedtetése vágányzárral jár.* Ugyancsak vágányzárt igényel a villamos felsővezetékek időszakos vizsgálata is. *Sürgető feladat tehát egy egységes, diagnosztikai eljáráson alapuló komplex rendszer kialakítása és bevezetése.*

Dr. Telek János után *Machovitsch László*, a pálya és biztosítóberendezések kapcsolatáról, *Fodor Csaba*, a pálya- és villamos vontatás berendezéseinek kapcsolatáról, *Patakfalvi László*, a MÁVTI igazgatóhelyettese a felépítménycseréket megelőző tervezési munkák koordinálásáról, *Dr. Ritók Pál*, az építés előkészítés és szervezés vasútüzemi vonatkozásairól tartott előadást.

A kétnapos tanácskozáson az előadásokat követően 19 korreferátum és két hozzászólás hangzott el. A részvevők elhatározták, hogy a feladatok egyeztetésére munkabizottságot alakítanak. E bizottságnak a különböző szakszolgálatok munkájának összehangolása, és az együttes teendők kimunkálása lesz a feladata.

G. J.

Szocialista szerződés a MÁV és a DIGÉP között

A MÁV és a Diósgyőri Gépgyár között évek óta szoros a kapcsolat. Ennek elmélyítése érdekében, az elmúlt napokban szocialista együttműködési szerződést írtak alá Miskolcon, melyben vállalták az együttműködés hatékonyságának további javítását, a kocsipark lehető legjobb kihasználását és a szállítási költségek csökkentését.

A szocialista szerződést *Szabo Béla* vezérigazgató-helyettes és *dr. Énekes Sándor*, a DIGÉP vezérigazgatója írták alá. Az ünnepélyes aláíráson jelen volt *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Tóth József*, a Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsának vezető titkára, valamint *Hernádi István*, a miskolci igazgatóság vezetője.

MEGJEGYEZZÜK

A mellékhelyiség nem mellékes ügy

Ki ne hallotta volna már azt a szólás-mondást, hogy „*Valami büzlik Daniában!*". Nos, nem kell messzire mennünk ahhoz, hogy agyunkba villanjon a felismerés: nálunk is vannak „orrfacsaró" helyek, még a vasút területén is. Kínos „élmény", de el kell mondanom, hogy néhány nappal ezelőtt a békéscsabai vasútállomáson jutott eszembe az a bizonyos szólás-mondás, amikor benyitottam az utazóközönség részére fenntartott mellékhelyiségbe. *Sokfelé jártam már az országban, de ilyen elhanyagolt és büdös férfivécét még sehol sem láttam.* Az ember legszívesebben gázálarcot viselne, míg a helyiségben tartózkodik! Az, hogy a takarítással „takarékoskodnak", még csak hagyján, de hogy a vízzel is spórolnak, az már képtelenség! *A vécéajtókon koszos madzag lóg, a lehúzók némelyike hiányzik, a falak feketék a firkálástól és büzlenek a...* hadd ne írjam le, mitől. A helyiség félhomályos, de így is feltűnő, hogy évek óta nem meszelték, viszont a legyek már megtették a magukét...

Békéscsabán a vasútállomást most renoválják. Nagyon ráfér a reperálás, mert igencsak leromlott az állaga. A kupolás várócsarnokot már kifestették, viszonylag tűrhetően néz ki. Érthetetlen, hogy a főépület mellékhelyiségét, néhány méterre a bejárattól, miért hagyták meg ilyen állapotában. *Meggyőződésem, hogy egy nagy állomás mellékhelyiségének tisztasága sehol sem lehet — mellékes ügy! De a kis állomásoké sem...*

(pallag)

Héviz központjában

Átadták a Vasutas Biztosító Egyesület négyszintes, százszemélyes gyógyüdülőjét

Az 1876-ban alapított *Vasutas Biztosító Egyesület* életében jelentős esemény volt november 2-a. Héviz központjában ezen a napon adták át rendeltetésének az egyesület új százszemélyes gyógyüdülőjét. Az ünnepélyes átadáson megjelent *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára, *dr. Rimóczi László*, a 3. szakosztály vezetője.

Molnár László, az egyesület ügyvezető elnöke beszédében hangsúlyozta, hogy mintegy 163 ezer tag és azok hozzátartozóinak bizalmát élvezik. Ennek tulajdonítható, hogy folyamatosan bővíthetik szolgáltatásaikat. Ma már a különféle szociális juttatások összege eléri az évenkénti 17 millió forintot.

A takarékos gazdálkodás tette lehetővé, hogy — a dolgozó emberről való fokozott gondoskodás jegyében — három évvel ezelőtt elhatározhatták az üdülő létesítését. Elképzeléseiket beillesztették az általános szociálpolitikai tervekbe, és azokat egyeztették a vasút vezetőivel. A vasutas-szakszervezettel kialakult jó kapcsolat és együttműködés nagymértékben segítette a cél elérését.

Az új gyógyüdülő 42 millió forint költséggel épült. Az egy és kétágyas szobák összkomfortosak, erkélyesek. A kulturális és kényelmi igényeket színes televízió, társalgó és tetőterasz elégíti ki. A beutaltak szakszerű orvosi ellátását a vasútegészségügyi szolgálat biztosítja. A kivitelezési munkát a *Zala Megyei Tanácsi Építőipari Vállalat* végezte.

H. K.

Molnár László az egyesület ügyvezető elnöke a létesítmény építésének körülményeit ismerteti

Kívülről impozáns látvány a négyszintes gyógyüdülő
(Zelman Ferenc felvételei)

NEHÉZ A RANGSOROLÁS, DE...

Az emberi mulasztások mindig tetten érhetők

A szakszervezet elnöksége csak megfelelőnek minősítette a debreceni vasútigazgatóság munkavédelmi tevékenységét

Részletek egy beszámoló jelentésből:

„Biharkeresztes állomásfőnökség létszámába tartozó *Spét Mihály* kocsirendező 1979. III. 3-án Biharkeresztes állomás IV. sz. vágányában halálos üzemi balesetet szenvedett. Az elhalálozott dolgozó a IV. sz. vágányon álló tartálykocsi csavarkapcsával akarta a feléje közeledő kocsisort összekapcsolni. A kapcsolás nem sikerült, a mozgó kocsisor elütötte..."

„A debreceni pályafenntartási főnökség létszámába tartozó *Tassi Imre* pályamunkás 1979. IV. 12-én Debrecen állomás 18. sz. kitérőjében halálos üzemi balesetet szenvedett. A munkáscsapat a fenti napon a 18. sz. kitérőben dolgozott. *Szilágyi István* előmunkás a csapatot „A pályán munkások dolgoznak" jelzővel nem fedezte, figyelőőröket nem állított ki, a figyelést magára vállalta, de nem figyelt. A fenti mulasztások következtében a Debrecen-Vásártér felől behaladó 5527. sz. személyvonat a munkáscsapat közé futott..."

„Záhony Üzemfőnökség létszámába tartozó *Poncsák János* átrakómunkás 1979. V. 10-én halálos üzemi balesetet szenvedett Záhony tengelyátszerelő műhelyében... A baleset oka szervezetlen munka, technológiai utasítás hiány és a dolgozó figyelmetlensége volt..."

„Nyíregyháza állomás létszámába tartozó Kelemen Mátyás vonatösszerakó 1979. V. 14-én..."

„Fényeslitke állomás létszámába tartozó *Márta Károly* kocsirendező 1979. július 20-án Fényeslitke állomás rendezőpályaudvarának II. sz. vágányán halálos üzemi balesetet szenvedett..."

Részlet a szakszervezet állásfoglalásából:

„Az elnökség a debreceni vasútigazgatóság vezetőjének beszámoltatását azért tűzte napirendre, mert az 1977. június 21-i hasonló jellegű beszámoltatás és feladatmeghatározás óta az igazgatóság területén a baleseti helyzet terén további rosszabbodás következett be."

Mindez számszerűsítve: az igazgatóság területén 1978-ban nyolc hónap alatt 200 üzemi baleset történt *(ebből négy volt halálos, három pedig csonkulásos)*, emiatt 9275 munkanap esett ki. Az idén — az I—VIII. hónapban — 219 üzemi baleset történt *(öt halálos kimenetelű, öt csonkulással járó)*, s 9679 munkanap esett ki... Ily módon az üzemi balesetek száma 9,5 százalékkal, a halálos baleseteké 25 százalékkal, a csonkulásos baleseteké 67 százalékkal, a kiesett munkanapok száma pedig 4,3 százalékkal nőtt.

Emberi drámák és tragédiák sora a számok, a jegyzőkönyvek mondatai mögött. Márpedig egyetlen baleset sem sorsszerű. *Az ember mulasztása — sajnos sokszor éppen a szenvedő emberé — mindig tetten érhető.* Rangsorolni nehéz. Mert hogy ki mikor figyelmetlen, az általában csak a balesetet követően derül ki. Több a mulasztás, mint a tragédia. Az viszont ismét tény, hogy: *... az ittassági esetek száma folyamatosan növekszik.* 1977. évben 578, 1978. évben 668, míg 1979. év eddigi eltelt időszakában 332 főt kellett ittasság miatt felelősségre vonni." (A kedvező tendenciáról se hallgassunk: *a vontatásnál felére csökkent a tettenért ittasok száma* — a többi szakszolgálatnál viszont, ebből következően, lényegesen emelkedett.)

Torzítana a kép, ha nem méltányolnánk — ezt tette állásfoglalásában a szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztálya is — a debreceni vasútigazgatóság törekvéseit. Az igazgatóság munkavédelmi tevékenysége — különösen az utóbbi időben — széles körű és sokoldalú. Ennek hatása egyes területeken — így a forgalmi szakszolgálatoknál — kedvező. *Jelentős eredményeket értek el a nehéz fizikai munka intenzív gépesítésénél, a szociális ellátás folyamatos javítása, a munkavédelmi oktatás és a képzés korszerűsítése terén, valamint az alkoholizmus elleni küzdelemben.* A balesetek megelőzése, a vezetők felelősségének fokozása terén az eddig tett intézkedéseket, módszereket az elnökség helyesnek tartja. A számok, a tények viszont arra utalnak, hogy mindez nem elég hatékony — hiszen nem járt a kívánt eredménnyel.

Hogyan tovább?

„A kedvezőtlen baleseti helyzet további vizsgálatot, szigorúbb intézkedéseket, fokozottabb ellenőrzést követel a végrehajtó szolgálat szintjén ahhoz, hogy hatékonysága a baleseti helyzet javuló tendenciájában is megmutatkozzon... A kialakult helyzetet a munkavédelmi szabályzat végrehajtásának elősegítésére irányuló törekvések önmagukban nem változtatják meg. Szükséges azok következetes érvényesítése a dolgozókig bezárólag."

Idézhetnénk a debrecenitek beszámolójából részletesen a néhány mondatban jelzett kedvező tendenciákat. S rámutathatnánk néhány olyan fogyatékosságra is, amelynek gyors kiiktatásához kétségkívül kevés a szándék: *több pénz, érdemibb korszerűsítés kellene.* Ám az anyagi fedezet hiányában továbbra is a fokozott figyelemre-fegyelemre, az utasítások következetes szigorú betartására hivatkozhatunk csupán.

Az elnökség a vasútigazgatóság munkavédelmi tevékenységét csak megfelelőnek minősítette. E tömör „csak" szócska a sorok ismételt áttekintését parancsolja.

— földes —

PÉCSI TAPASZTALATOK

TÖBB FIGYELMET ÉRDEMELNEK, AKIK NYUGDÍJBA KÉSZÜLNEK

A *pécsi* területi bizottság a közelmúltban tűzte napirendre a *társadalombiztosítási bizottság* tevékenységének értékelését. A bizottságnak tizenhárom tagja van. Hatékony segítséget nyújtanak a területi bizottsághoz tartozó csomópontok — *Nagykanizsa, Dunaújváros, Dombóvár, Kaposvár, Pécs* — szakszervezeti bizottságainak a társadalombiztosítási ügyek intézéséhez. A közelmúltban például Dombóváron, Nagykanizsán és Kaposváron kötetlen beszélgetést szerveztek a tt.-aktivisták, a gazdasági vezetők és a szakszervezeti bizottságok titkárai részére az időszerű társadalombiztosítási és egészségügyi feladatokról, valamint az új nyugdíjtörvényről. Az értekezleteken a VSZTO, valamint a MÁV Nyugdíj Hivatal vezetői voltak az előadók.

A bizottság havonta rendszeres társadalmi ellenőrzést végez a nagyobb illetményfizető helyeken. Ugyancsak említést érdemel a gyógyházak munkájának ellenőrzése is. Jó kapcsolatot alakítottak ki a területi egészségügyi központtal és az igazgatóság társadalombiztosítási ügyintézőivel.

A területi bizottság is jónak értékelte eddigi tevékenységüket, *ugyanakkor felhívta arra a figyelmet, hogy az eddiginél körültekintőbben foglalkozzanak a nyugdíjelőkészítéssel.* Sok nyugdíjba készülő vasutas ugyanis nem él azzal a lehetőséggel, hogy jóval a nyugdíjazás előtt elintézze az ezzel járó adminisztrációs ügyeket. Jobban közreműködhetnének ebben a nyugdíjügyi albizottságok is.

(Kőhidi)

Nem más, mint kósza hír

Megváltozik-e a nyugdíjszámítás alapja?

Az utóbbi hónapokban több olyan levél érkezett a vasutas-szakszervezethez, amelyben a dolgozók azt kérdezték: *1980. január 1-től a jutalmat, a prémiumot beszámítják-e a nyugellátás alapját képező átlagkeresetbe?*

A válasz egyértelmű: *igen!* Bérpolitikánkban mindinkább törekszünk a következetes differenciálásra, a nagyobb teljesítmény megkülönböztetett anyagi elismerésére. Ennek egyik eszköze az úgynevezett mozgóbér, a prémium, a jutalom.

Az öregségi korhatár elérése utáni munkavállalás ösztönzésére — mint köztudott — *1978. január 1-től új rendelkezések léptek életbe. Eszerint az öregségi nyugdíjnak az ösztönző nyugdíjpótlékkal növelt összege az átlagkereset 100 százalékáig terjedhet.* Kedvezmény az is, hogy a nyugdíj összegének növelésén felül annak a dolgozónak, aki az öregségi nyugdíjra való jogosultságának a megszerzése után — a nyugdíj megállapítása nélkül — teljes munkaidőben tovább dolgozik, az első évben három, a másodikban hat, a harmadikban kilenc, a negyedikben és minden további évben pedig tizenkét munkanap *pótszabadság jár.* Ez a pótszabadság az egyéb címen járó szabadságon felül illeti meg a dolgozót.

Az ismertetett kedvezmények a jövőben is érvényesek lesznek! A szolgálati főnökségek, üzemek, intézmények érdekei azt kívánják, hogy minél több munkáskéz segítse a tervek megvalósítását. Ebben az idősebb korosztály tagjai sokat segíthetnek, hiszen *tapasztalatuk, tudásuk nehezen pótolható.*

NYUGDÍJASOK BÚCSÚZTATÁSA

Ferencváros állomás szakszervezeti bizottsága november 9-én ünnepséget rendezett a forgalmi és a kereskedelmi szolgálattól tavaly és idén nyugdíjba vonult dolgozók tiszteletére. A művelődési ház nagytermében rendezett ünnepségen 140 nyugdíjas és családtagja vett részt. A megjelenteket *Biró Lajos* szbtitkár üdvözölte, majd *Berendi Tibor* állomásfőnök mondott ünnepi beszédet. Utána jutalmak átadására került sor.

Tizenöten állomásfőnöki dicséretben részesültek.

Az ünnepség zenés, szórakoztató műsorral és táncmulatsággal ért véget.

Munkavédelmi őrök tanácskoztak Debrecenben

A debreceni MÁV-klubkönyvtárban szeptember 27-én tanácskozásra gyűltek össze a pályafenntartási főnökség munkavédelmi őrei, a párt-, gazdasági és társadalmi szervezetek képviselői. A vitaindító beszámolót *Mészáros István*, a pályafenntartási főnökség függetlenített munkavédelmi ügyintézője, valamint *Nagy Imre*, az szb munkavédelmi felügyelője tartotta.

Számos hozzászóló rámutatott a veszélyforrásokra, s többen javaslatot tettek elhárításukra. Három hozzászóló észrevételét újítási javaslatként vették figyelembe.

Az igazgatóság és a területi bizottság képviselője elismeréssel szólt a munkavédelmi őrök felelősségteljes munkájáról. A vita összefoglalójában megfogalmazták a tennivalókat, amelyeket a dolgozók testi épségének, egészségének megóvása, a balesetmentes munka érdekében végre kell hajtani.

Nagykanizsa

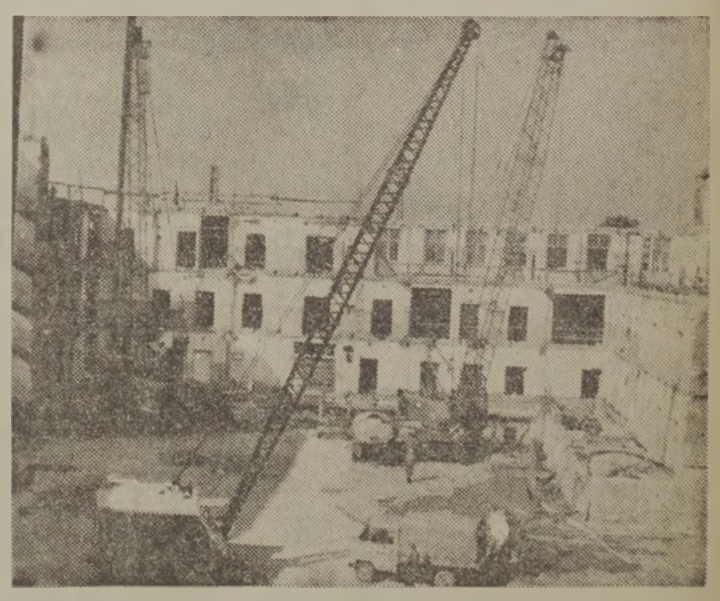
Október munkavédelmi hónap

Munkavédelmi hónapnak nyilvánították októbert a nagykanizsai üzemfőnökségen. Az üzemi balesetek megelőzése, a hatékonyabb munkabiztonság érdekében elsősorban a munkavédelmi utasítások számának növelésével, a munkavédelmi őrök veszélyforrást feltáró, valamint a munkahelyi vezetők ellenőrző tevékenységével kívánnak hozzájárulni az akció sikeréhez.

Október 19-én munkavédelmi ankétot rendeztek. *Dr. Sorlei József* üzemi főorvos *„Foglalkozási betegségek megelőzése, üzemi higiénia"* címmel tartott előadást. Az október 29-i munkavédelmi vetélkedő 1—6. helyezettjét 5500 forintos díjjal jutalmazzák.

A vasutasok egészségéért

A MÁV-Kórház szomszédságában befejezéséhez közeledik a 111 személyes nővérszálló építése. November 15-én kezdődik a műszaki átadás. A szálló lakói 1980 első negyedévében költözhetnek be a kényelmes, modern szobákba. A szálló alatt ÁBC-áruház nyílik.



Jó ütemben halad a MÁV-Kórház rekonstrukciója is. Épül az M1-es műtő és a gazdasági épület

(Laczkó Ildikó felvételei)

MOZDONYPARÁDÉ

A *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút* centenáriumi ünnepségeinek része volt az október 26-án, 27-én, 28-án és november 4-én tartott *nagysikerű mozdonybemutató*. A RÖEE vonalról különvonattal érkezett vasútbarátok lefényképezhették az időrendi sorrendben felvonuló gőzösöket és motorokat.

A sort a 11-es sorozatú mozdony nyitotta meg, amelyet a 22-es, 375-ös, 324-es, 424-es, 411-es, 520-as, valamint az AB, ABb, Ba, M44-es, M62-es és a legújabb M41-es sorozatú dízelek követtek.

A négy nap alatt a hazai érdeklődőkön kívül mintegy kétezer nyugati vendég tekintette meg a mozdonyparádét.

K. A.

Tizenöt év múltán

Évfolyam-találkozón a Tisztképző Intézetben

Tizenöt év: nagy idő. Különösen akkor, ha egy pálya kezdetét, vagy annak egyik fontos állomását jelenti. Érvényes ez arra a 163 vasutasra aki 1963—64-ben Budapesten, *a Tisztképző Intézet forgalmi-kereskedelmi nappalos tagozatán tanult*. Az elmúlt másfél évtized alatt keveset tudtak egymásról, ezért is örültek, amikor kézhez kapták a 15 éves találkozóra invitáló meghívót. A régi hallgatók közül 93-an jöttek el az ország minden részéből, hogy visszaidézzék az iskolában töltött heteket, hónapokat. A találkozón a tanárok közül is többen részt vettek.

A szervezők nevében *Horváth László* köszöntötte a volt tanfolyamtársakat, tanárokat. Az intézet életéről az elmúlt időszak eredményeiről *Dr. Kun Dezső* igazgató adott tájékoztatást. Megemlítette, hogy 1963—64-ben végzett évfolyam volt az első összevont tagozatú, előkészítős tanfolyam. De abban is elsők voltak, hogy tisztté avatásukra — 1951 után első alkalommal — katonai díszpompával került sor.

A baráti találkozót, a Keleti pályaudvar kultúrtermében, közös vacsorával egybekötött vidám hangulatú est zárta.

G. J.

Kiváló katona volt

Leszerelés után ismét a műhelyben

A Keleti pályaudvar társadalmi és gazdasági vezetői a közelmúltban levelet kaptak a magyar néphadsereg egyik alakulatának parancsnokságától: *„Értesítjük Önöket, hogy Mike Csaba, vállalatuk dolgozója a harci és a politikai kiképzés terén elért kiemelkedő eredményeivel, fegyelmezett magatartásával kiérdemelte parancsnokai elismerését és a Magyar Néphadsereg Kiváló katonája címet."*

Mike Csaba, a kiváló katona már néhány hete ismét dolgozik, javítja a pályaudvar takarító gépeit, koffer-kuli kocsijait. A műhelyben találkoztam vele.

— Sok baj van a kulikocsikkal — mondja. — Csúszócsapágyaikat szeretném átalakítani golyósra. Ezenkívül zárak és írógépek javításával is foglalkozom. A honvédségnél híradós voltam. Századunkban három vasutas szolgált. *Gólya József* a felsővezeték építési főnökségétől vonult be. Ő volt a legjobb gépkocsivezető az egységünknél. *Szabadi Ferenc* mozdonyvezető pedig szintén kiváló katona lett.

— *Hogyan került a MÁV-hoz?*

— Pályámat a Filmtechnikai Vállalatnál kezdtem műszereszkent. Ott nem sok időt töltöttem, mert nem járultak hozzá tanulmányaim folytatásához. A Keleti pályaudvarra jöttem. Itt engedélyezték a továbbtanulást. Elvégeztem a *Bláthy Ottó* erősáramú technikum finommechanikai szakát.

— *Mik a további tervei?*

— *Elsősorban szakmai munkámat szeretném itt továbbfejleszteni és bekapcsolódom a KISZ-szervezet munkájába is. Szabad időmben pedig egyetemi felvételre készülök. Remélem, sikerülnek majd a terveim ...*

Séra Sándor

Párbeszéd

A határon innen és túl

Frank Mihály forgalmi szolgálattevő, szolgálatkészsége, valamint jó munkája eredményeként az ez évi vasutasnapon „Kiváló dolgozó" kitüntetést kapott.

— Hogyan kezdődött?

— Az érettségi után, egy évig a fatelepen dolgoztam, majd a vasutas nagybátyám vitt a GySEV-hez. *Kocsirendezőként kezdtem, később a szakvizsgák letétele után tárírász, rámraktáros, vonali kisállomásokon szolgálattevő gyakornok és két évig Győr GySEV-en forgalmi szolgálattevő voltam.* 1968-ban visszakerültem Sopronban szolgálattevőnek. Anyámnak köszönhetem, hogy beszelek németül, de tanultam is a középiskolában, így az osztrák vonalon is teljesíthetek szolgálatot.

— Mi szükséges ahhoz, hogy valaki Ausztriában lehessen szolgálattevő?

— *Az igazgatóságon fél évig tanultuk az osztrák kereskedelmet. A wulkapordányi kereskedelmi főnök vizsgáztatott, azóta Pamhagenén, Baumgartenen és Siegendorfon teljesítek szolgálatot, mint forgalmista.*

— Mi a különbség az itthoni és a kinti szolgálat között?

— Itthon a forgalomban, majdnem mindig ugyanaz ismétlődik, a személyvonatok, a tehervonatok menetrend szerint közlekednek. *Az osztrák vonalon ketten vagyunk: az állomásfőnök és én. Amikor a főnök szabadnapos, az ő teendőit is nekem kell ellátnom. A személypénztár kezelése, az árudíjszabás, a kocsirakomány elszámolása, kocsimegrendelés, hóvégen zárlatkészítés a feladatom.* Ha módomban állna, a két vasúti ág közül a kereskedelmet választanám, számomra a forgalomnál változatosabb és sokrétűbb. 1972-ben tiszti iskolát végeztem, levelezőn, forgalmi-kereskedelmi szakon.

— Milyen különleges élménye volt szolgálat közben?

— *Körülbelül két éve Baumgarten állomáson égett az áthaladó tehervonat egyik fedett teherkocsija. Azonnal megállítottam a szerelvényt, értesítettük a tűzoltókat, kisoroztuk az égő kocsit, és így a tűz nem terjedt át a többire. Dicséretben és 1000 forint pénzjutalomban részesültem.*

— Szabadidejében mivel foglalkozik?

— *Első a családom, két fiam és egy kisleányom van. Hobbym a szőlő és a kert.*

Kovács Anikó

Hiába a dolgozók igyekezete

Géphiány nehezíti a munkát Salgótarján-Külsőn

Salgótarján-Külső pályaudvaron különös figyelemmel kísérik a *Somoskőújfalu* és *Filakovo* állomások közötti, MÁV-CSD határforgalmi párosversenyt. Ebben a versenyben a magyar oldal vezet már hosszabb ideje és jelenleg is számottevő az előnye.

— *Gondosan segítjük a hozzánk tartozó határállomás munkáját, hogy fennakadás ne legyen a tranzitforgalom lebonyolításában* — mondotta erről *Nadasdi János* állomásfőnök. — A rendelkezésünkre álló 337-es tolómozdonnyal segítjük, hogy a szerelvények mindig időben érkezzenek Somoskőújfalu állomásra, az ott belépett vonatokat pedig akkor is késedelem nélkül fogadjuk, ha ez egyéb munkánkban esetleg hátráltat is bennünket.

Csökkent a kocsik tartózkodási ideje

Kecskés Vendel üzemmérnöktől, Salgótarján-Külső pályaudvar munkaügyi vezetőjétől megtudtuk, hogy eredményesen vesznek részt a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben. *Az idegen kocsik tartózkodási idejét a tavalyi 42.3 óráról 37.4 órára csökkentették.* A kocsitartózkodásban elért 12.2 órás átlag jelzi a pályaudvar dolgozóinak fokozott munkalendületét, a három százalékos anyag- és energiamegtakarítás pedig azt, hogy ebből a szempontból is megértették az idők szavát ...

— Az őszi hónapokban igyekszünk még jobb, eredményesebb munkát végezni — mondotta *Kecskés Vendel*. — Októberi áruszállítási tervünket 111.8 százalékra teljesítettük azzal, hogy az előirányzott 23 500 tonnával szemben 26 274 tonnát továbbítottunk. A tehervonatok menetrendszerű indításában azonban 2.3 százalékkal elmaradtunk a 60 százalékos célkitűzéstől.

Visszatértek a gőzmozdonyok

— *Ez nem a mi hibánkból történt* — jegyezte meg *Nádasdi János* állomásfőnök. — *Októberben ugyanis 143 esetben késleltette a gépre várás vonataink indítását.* Amikor csak lehetett, pályaudvarunk két M 44-es dízel tolatómozdonyával is segítettük a vonatok továbbítását. Ennek volt köszönhető, hogy a kocsitartózkodás 11 órás októberi célkitűzését 10.4 órára sikerült javítanunk. Forgalmi szocialista brigádjaink jól szervezett munkája tette lehetővé a tehervonatok átlagos terhelésében elért 103,7 százalékos teljesítményt.

Dízelesített vonal a salgótarjáni, ahol a hatvani vontatási főnökség gépei bonyolítják le a forgalmat. *A korszerű mozdonyok gyakori meghibásodása miatt azonban mind több gőzmozdony beállítására késztetik a főnökséget a forgalom növekvő követelményei.* Októberben két pár személyvonatra is csak gőzmozdony jutott. S a „füstösök" visszatérésének bizony nem örültek Salgótarján lakói ... De a pályaudvar dolgozói sem, mert a személyvonati menetrendszerűség a korábbi 99.2 százalékról 95 százalékra esett vissza.

Salgótarján-Külső pályaudvaron csak kirendeltsége van a hatvani vontatási főnökségnek. Tobb vágányt, amely a korszerűsítés kapcsán feleslegessé vált, fel is szedtek az elmúlt években. Ha most egyszerre 2—3 gőzmozdony be megy erre a kirendeltségre, vízvétel, kezelés céljából, az már torlódást jelent. Ezért azután a gőzmozdonyok fordulására nem elég a 60 perc, amit a dízelek játszva teljesítettek ...

Egy menetrendi anomália, magyarul: *rendellenesség is nehezíti a pályaudvar munkáját és okoz reggelenként bosszúságot a munkahelyükre utazó dolgozóknak. Hogy miből adódik ez a probléma? Abból, hogy Salgótarján megállóhelyen egyszerre csak két vonat számára van hely.* Ide érkezik 5.18-kor Somoskőújfalu állomásról a 349 számú munkásvonat, amely 5.23-kor indul tovább Salgótarján-Külső pályaudvarra. De erről a főtéri megállóról kell indítani 5.20-kor a 317 számú személyvonatot is, Budapest felé. Ez eddig rendben is volna, mert mint említettük, két vágány van a megállóhelyen. Igen ám, de ebben az időben kellene a főtéri megállóhelyen tartózkodnia a 320 számú személyvonatnak is. Igaz, hogy ennek a vonatnak már 5.03-kor Salgótarján megállóhelyre kellene érkeznie. Szabaddá is válhatna a pálya a két másik vonat számára, ha nem ezzel a vonattal érkezne a postakocsi, amelyet a főtéri megállóhelyen kezelnek. Itt található ugyanis, közvetlenül a vágány mellett a salgótarjáni főposta üzemépülete. *A 320 számú vonatnak tehát még az ominozus 5.20 körüli időpontban is a főtéri megállóban kellene tartózkodnia.*

Törvényesített vonatkésések!?

— *Csakhogy ez nem lehetséges. Pályaudvarunkról csak 25 perces késéssel indíthatjuk a 320 számú személyvonatot* — mondotta az állomásfőnök. — *S ez már úgy látszik, „törvényesített" késés, bár mindig úgy tudtuk, hogy számunkra a menetrend a törvény ...* A posta ugyanis ragaszkodik ahhoz, hogy a főtéri megállóhelyen kezelhesse a kocsiját. Ezen nem változtat, hiába kértük, hogy nálunk, a pályaudvaron fogadják a mozgópostát. Az ezzel összefüggésben kialakult menetrendi anomáliára időben felhívtuk az illetékesek figyelmét, de még csak ígéretet sem kaptunk a szükséges intézkedésre.

— *Ha a mi mulasztásunk miatt adódnának naponta ilyen késések, vajon már hány vizsgálatot, fegyelmit kaptunk volna?* — kérdezik némi iróniával Salgótarján-Külső pályaudvaron, ahol a forgalmi szolgálattevőknek bizony sokat el kell hallgatniuk az utasoktól a 320-as személyvonat mindennapos ácsorgása miatt.

(L—cz)

Nyugdíjasok találkozója Kiskunhalason

Közel egy évtizede annak, hogy minden év októberében nyugdíjastalálkozót rendeznek a kiskunhalasi csomópont gazdasági és társadalmi vezetői. Az idén, október 25-én került sor erre a találkozóra a vasutasok művelődési házában. A megjelent háromszáz nyugdíjast *Gyöngyös Károly*, a művelődési ház igazgatója köszöntötte, majd *Kristóf Kálmán*, a nyugdíjas csoport elnöke mondott ünnepi beszédet.

A rendezők ezt követően szórakoztató műsorral kedveskedtek a vendégeknek. Közreműködött *Madarász Katalin* magyarnóta-énekes és *Albert Dezső* táncdalénekes. A művelődési ház vezetősége utána uzsonnával látta vendégül a nyugdíjasokat.

Nézzük a tévét

Gyermekkoromban (kétségkívül szokványos eset, de hát nem voltam csodagyerek) masiniszta akartam lenni. A lányom (úgy vélem, izig-vérig mai, ám ő sem csodagyerek) királylány lesz, ha nagyobbá cseperedik. Hallgatom-hallgatom a jövőjéről alkotott elképzeléseit, s mit tagadás: nem nagyon értem. Nem mintha restellném, amennyiben felmenő ági rokonaim között királyfik meg hercegek lettek volna (túljutottunk ama időkön, mikor is az ősök alapján ítélték meg kortársainkat), de hát családomban a legmagasabb sarzsi a fogtechnikus volt. Akkor pedig honnan leányomnak e teljesen korszerűtlen törekvése, miszerint koronás fő szeretne lenni?

A lánnyal együtt nézem a televízióban a mostanság készült mesejátékot (semmiképp sem készülhetett a tűnt időkben: akkortájt még nem volt tévé). Egyszerű történet: egy juhász — kinek természetesen furulyája is van — olyat tesz, amellyel kivívja az öreg király megbecsülését, mi több: a gonosz kincstárnokot setét tömlöcbe vetik, ő pedig jutalmul elnyeri a szépséges királylány kezét ... A történet folytatása nem ismeretes ugyan, de lányom sem gondolja, hogy a szőke szépség attól kezdve mint juhásznő tengeti életét a barikák között. Valószínűbb, hogy a juhász ül majd a trónra, és király lesz belőle. Aki — még ha jó király is — ama uralkodó osztályhoz fog tartozni, amelynek képviselőit egyszer sem soroltuk a Hazafias Népfront tagjai közé.

Lányom elhatározását ilyeténképp sehogy sem értem. Mert mikor akartam én masiniszta lenni? Amikor a mozdonyvezetők nem tartoztak a nagy keresetű honpolgárok közé (igaz: olykor már-már királyi protekcióra volt szükségük, hogy a vasúthoz bejussanak). És mikor akar a lányom királylány lenni? Amikor igaz ugyan, hogy a királylányok jövedelme nem soroltatik a kiemelt keresetek közé Magyarországon, de nincs is olyan masiniszta — se más —, aki trónra protezsálhatná. Nem tudok mást elképzelni a lányomról, mint: afféle plebejus gőg az övé. Ezért a munkakörért nem tolonganak, nem ad szakképzettséget, nem számíthat magas kitüntetésekre — kutya nem mondhatja rá, hogy karrierista. Egyszerű királylány a szocializmusban.

Nem, ebbe az ideológiai torzulásba még az apakirályi titulus kedvéért se nyugszom bele, visszanevelem rendes emberré, bármit sugalljon is neki a televízió. Ha kell, ha lehet, éppenhogy a képernyő segítségével. Vasárnap délelőtt. Ez nem csupán az időpont precíz meghatározása, hanem a műsor címe is, amely úgy kezdődik, hogy a riporterek örülnek, amiért esik az eső. Mert ha nem esne azon a vasárnap délelőttön, hanem sütne a nap, akkor ugye hegyekbe rándulnánk ki, sétálnánk, labdáznánk, vagy egyéb haszontalanságokat követnénk el. De szerencsére esik: bámuljuk a tévét. No lám: mindjárt a műsor kezdetén — csodagyerekek. Egy parányi leányka, kisebb mint az én csemetém, szisszegő kígyót teker a nyaka köré, majd kecses tánclépéseket lejt a kamerák előtt. Még keletles hastáncot is, akár a hárem Fatiméi. Aztán meg nyilatkozik: bizony-bizony, ő kígyóbűvölő lesz. Meg majomszelidítő.

Nézem a lányom, amint nézi a lányt, s látom, hogy kicsiny fejében rebellis gondolatok cikáznak újfent. Nem sokkal később felpattan a helyéről, s magára ölti a pokrócát (mit pokrócát: a nagy becsben tartott királylányi palástot). De nem úgy, ahogy szokta, másként: a nyaka körül pörgeti, mint évtizeddel ezelőtt a nagyobbacskák a hully-gully karikát. Az ég felé emeli a karját, nyelvecskéjét kidugja, és szisszeg. Majd mereven néz reám, akárha egy Rembrandt-festmény volnék.

— *Miért nézel, királynőm?* — kérdezem alattvalói alázattal.

— *Nem vagyok királylány* — így ő. — *Kígyóbűvölő vagyok, meg majomszelidítő. És apa, te vagy a majom ...*

Mi tagadás: ha választhatnék — bármennyire korszerűtlen is —, inkább ide nekem az apakirályi koronát! ... Végső fokon nem is hangzana roszszul: I. Tamás, apakirály, aki eredetileg masiniszta szeretett volna lenni.

Szavamra: ilyen pályamódosításra nem volt még példa a történelemben.

F. T.

Csehszlovákiába került a kupa

Nemzetközi labdarúgó-mérkőzés volt Celldömölkön

Több éves hagyomány, hogy a *Szabad Föld Kupa* magyar győztese oda-vissza alapon mérkőzést játszik, a Csehszlovákiában megjelenő testvérlap a *Zemédelské Noviny* labdarúgó kupájának őrzőjével. Idén első ízben magyar vasutas csapat szerepelt a falusi dolgozók hetilapjainak, kupagyőzteseinek összecsapásán.

A Celldömölki VSE labdarúgói október 6-án mérkőztek Szlovákiában a *Ratiskosice* csapatával. A termelőszövetkezeti dolgozókból álló együttes 3:0 arányban legyőzte a cellieket.

Egy hét múlva a magyarországi visszavágóra, ötven tagú sportdelegáció érkezett a vasi kisvárosba. A vendégek háromnapos itt tartózkodásuk alkalmával, megtekintették a környező termelőszövetkezetekben folyó munkát, a sárvári Thermál-fürdőt és a Nádasdy várat, majd hangulatos órákat töltöttek vendéglátóik társaságában a Sághegyen.

A látogatás fő eseménye az október 13-i visszavágó volt. Az izgalmas, igazi kupahangulatban lebonyolított mérkőzésen *a vasutas labdarúgók csak 2:0 arányban győztek. Így a kupát, az összesített eredmény alapján a Ratiskosice nyerte.* Vígasztalódhattak a CVSE focistái is, hiszen a vendéglap főszerkesztőjének ajándékaként egy kisebb kupát kaptak részvételükért. *Geiger Károly* és *Tarczi Ferenc* személyében pedig a legeredményesebb góllövőnek, illetve a legjobb mezőnyjátékosnak járó díjat is celldömölki labdarúgók kapták.

Sz. Jakab

Szurkolóankét Győrben

Néhány hónapja szerveződött át a Győri MÁV DAC labdarúgó-szakosztályának elnöksége. Első teendők közé tartozott a szurkolótáborral való kapcsolat javítása. Jól látták meg az új vezetők, hogy elengedhetetlenül szükség van a szurkolókkal, nézőkkel történő kontaktus megteremtésére. *Az NB II-es csapat ugyanis a pályaépítés miatt a régi, megszokott pálya helyett egy esztendeje már az Elektromos sporttelepén küzd a bajnoki pontokért.* Edzéseit ugyanakkor a távoli kisbácsai pályán végzi.

Október 25-én este a vasutasok Arany János Művelődési Házában jött össze közel hatvan szurkoló, hogy meghallgassa az elnökség beszámolóját és tájékoztatást kapjon a tervekről.

A MÁV DAC labdarúgószakosztálya elnökségének vállalkozása, a szurkolóankét megrendezése, sikeres volt.

Sz. J. I.

NOVEMBER 7. TISZTELETÉRE

Sakk- és asztalitenisz tömegsportverseny Miskolcon

A miskolci területi bizottság a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 62. évfordulója tiszteletére sakk és asztalitenisz tömegsport versenyt rendezett.

Eredmények: sakk egyéniben: 1. *Vasvári Béla*, szerencsi üzemfőnökség; 2. *Kiss József*, miskolci Utasellátó; 3. *Horváth Dezső*, miskolci vontatási főnökség.

A csapatversenyt az Utasellátó miskolci csapata nyerte.

Asztalitenisz: 1. *Sikó József*, miskolci épület- és hídfenntartási főnökség; 2. *Dankó József*, miskolci villamosvonal-felügyelőség; 3. *Ladányi László*, miskolci épület- és hídfenntartási főnökség.

Vasutasok az öregekért

Érdligeten, a budai járási szociális otthonban október 23-án tartották az öregek napját. Ez alkalomból a Budapest—Ferencváros Nyugati rendezőjében dolgozó *Egyetértés* szocialista brigád műsoros magyarnóta-esttel kedveskedett az otthon lakóinak és a város két másik öregek napközijéből odasereglett idős embereknek. A nagy tetszéssel fogadott műsorban fellépett *Erdei Teréz*, aki nyugdíjasként is tagja maradt az Egyetértés brigádnak.

Egerszegi cukrászok

Készítményeink megyeszerte ismertek

Az Utasellátó Vállalat zalaegerszegi 121-es számú, korszerűen felszerelt cukrászrészlege látja el a Zala megyei Utasellátó üzleteket, köztük *Lenti* és *Letenye* határátkelő-helyeket, valamint *Zalakarost, Zalakomáromot* és *Nagykanizsát* is.

A cukrászrészleg vezetője, *Gehér László* már 15 éve cukrász. Elmondotta, hogy kilenc munkatársával együtt hírnevet szereztek készítményeiknek.

A vásárlókat gyakran meglepik süteménykülönlegességekkel, tortákkal. Sok megrendelésnek kell eleget tenniük. Legkedveltebb készítményük a tájjellegű „Zalakocka".

A vásárlók kedvelik teasüteményeiket, az utasdesszertet, a kókuszrudat és a csokirólót is.

A cukrászrészleg dolgozói pogácsát készítenek

Kép és szöveg: Drégely Vilmos

A békéscsabai üzemfőnökség MSZBT és közművelődési bizottsága szervezésében, a közelmúltban 80 vasutas vett részt szervezett budapesti kiránduláson. A program szerint megtekintették a Nemzeti Múzeumot, a Planetáriumot, és ellátogattak a Szovjet Kultúra és Tudomány Házába. Képünkön a ház munkatársai tájékoztatják a csabaiakat

(Farkas Sándor felvétele)

Szakszervezeti tanácsülés

A *MÁV Anyagellátási Igazgatóságának* szakszervezeti tanácsa a közelmúltban kibővített ülést tartott Dombóváron, a Fatelítő Főnökségen, amelyen a tisztségviselőkön kívül részt vettek a főnökségek gazdasági és társadalmi vezetői is. A napirenden a termelési eredmények értékelése szerepelt.

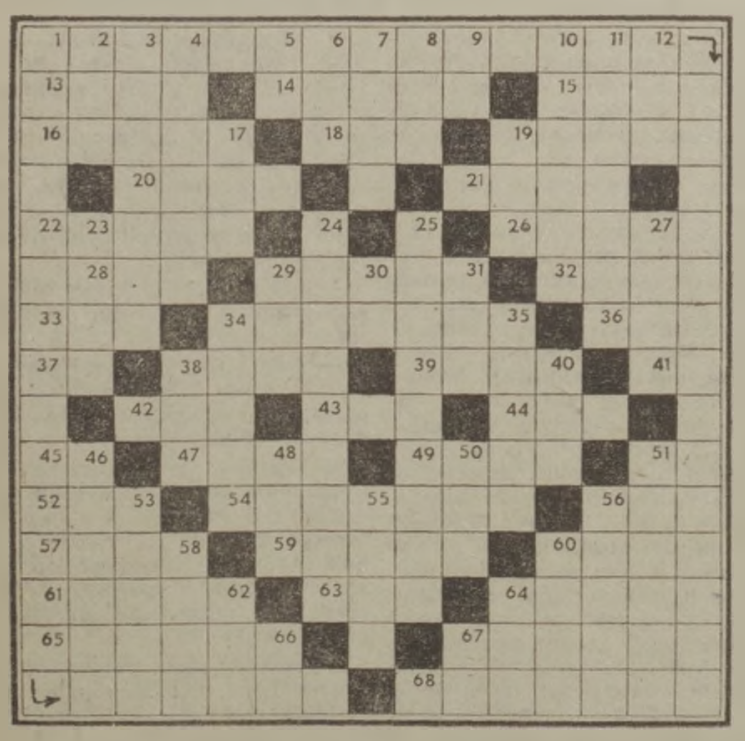
Szvatkó István igazgató tájékoztatta a résztvevőket a szolgálati főnökségek tevékenységéről. Elmondotta többek között, hogy a fatelítő üzemek túlteljesítették tervüket és javult az önköltség, 11,6 százalékkal csökkentek az elfekvő készletek. A legfontosabb teendő a munkafegyelem megszilárdítása, a veszteségidők csökkentése, a munkaszervezés tökéletesítése. Az igazgató beszámolóját vita követte.

Popp Pálné

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Megszívlelendő tanulság (folytatása a 33. függőlegesben). 13. Ázsiai sivatag. 14. Alarm! 15. Valaminek a kidolgozására alakult csoport. 16. A gabonaköteg. 18. Az SZTK elődje. 19. Ruhaanyag. 20. ... print, sokszorosító eljárás. 21. Nem valami sok. 22. Szín, névelővel. 26. Idegen kutyanév. 28. Ipari azonos betűi. 29. ... láma. 32. A 23. függőleges, keverve. 33. Békaporonty. 34. Távolkeleti félsziget. 36. Vége az iskolának! 37. Éneklő hang. 38. Az egyik skála. 39. Öregszik, kopik. 41. Azonos betűk. 42. Görög építészeti stílus. 43. Német személyes névmás. 44. Találat a vívásban. 45. Intéző Bizottság. 47. Vissza: sok pápa neve volt. 49. ... vens, ékesen szóló. 51. Kimondott betű. 52. Véd és ... szövetség. 54. Megyei székhely. 56. Ihletben megtalálható. 57. Kitüntető jelvény. 59. Gyermek ülőhelye. 60. Nem ér rá. 61. Betűpótlással alig van helye. 63. Tejtermék. 64. Kedvelt operahős. 65. Ó kutat. 67. Szívesen venné. 68. Kártyajáték, névelővel.

Függőleges: 1. Fajtiszta kutyája. 2. Ilyen szó is van. 3. Európai félsziget. 4. Koppenhága kedvelt parkja. 5. Az argon vegyjele. 6. A Balaton csatornája. 7. Lakatosszerszám. 8. Becézett férfinév. 9. Japán társasjáték. 10. Átlendít. 11. Hit, vallás (latin). 12. Tagadószó. 17. Baszk szeparatista szervezet. 19. Festmény. 23. Háziszárnyas. 24. Török félsziget. 25. Neves szovjet nevelő volt. 27. ... kakas. 29. Nóta. 30. A lantán kémiai jele. 31. Ingatlankezelő Vállalat. 34. ... Sir Thomas (1478—1535) angol kancellár és író. 35. Gépkocsik. 38. Ruhát tisztít. 40. Rés. 46. Építészeti stílus. 48. Zamatú. 50. Vajon ló? 51. Őseink. 53. ... ria, gabonanemű. 55. Gyenge bor. 56. Csődör. 58. A-val a végén gyöngykavics. 60. Régi ruhadarab. 62. Oroszlánnév. 64. Időmérő. 66. S. L. 67. Számnév.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 33. függőleges.

Beküldési határidő: 1979. december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A védőfelszerelések használata. Mozgó munkavédelmi kiállítás.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 21. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Berecz Zoltán, 9400 Sopron, Templom út 10/a; Ferkó Gyula, 4501 Kemecse, Vasút u. 7.; Kiss Gábor, 2360 Gyál, Szt. István út 3.; Várkonyi Árpádné, 5900 Orosháza, Uzsoki út 1.; Szabolcsi József, 8932 Pókaszepetk, Rákóczi út 4.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:

1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.

Telefon városi: 229—872.

Üzemi: 19—77.

Kiadja és terjeszti:

a Népszava Lapkiadó Vállalat

1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.

Telefon: 224—818.

Felelős kiadó: dr. Suth Péter.

a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója.

Csekkszámlaszámunk:

MNB 219 — 11 859

79—4831. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

HÍREK

— **Kommunista műszak.** A salgótarjáni IV-es főpályamesteri szakasz szocialista brigádjai a közelmúltban kommunista műszakot tartottak. A 36 brigádtag összesen 344 órát dolgozott a kitérők és a vágányok szabályozásán. A munkáért járó hatezer forintot társadalmi célokra fordítják.

— **Disco-bál.** A budapesti igazgatóság házinyomdájában dolgozó Tanácsköztársaság ifjúsági szocialista brigádjának kezdeményezésére október 26-án disco-bált rendeztek az igazgatóság kultúrtermében. A rendezvény bevételét — kétezer forintot — a nemzetközi gyermekév alkalmából létesített alapra fizették be.

— **Kirándulás.** A Nyugati pályaudvar rakodási szolgálatának Kossuth szocialista brigádja budapesti kirándulásra hívta meg a Kőszegi MÁV Nevelőotthon 7. osztályos tanulóit. A gyerekek megtekintették az Úttörővasutat és az állatkertet, valamint megismerkedtek a brigád munkahelyével.

— **Véradás.** Miskolc-Tiszai pályaudvar Vöröskeresztes szervezete ebben az évben második alkalommal rendezett véradó napot, amelyen 317-en összesen 98 liter vért adtak térítésmentesen.

— **TIT előadás.** A debreceni állomásfőnökség kereskedelmi oktató termében október 30-án TIT előadást tartott dr. Szilágyi Gábor, a Hajdú-Bihari Napló szerkesztőségének munkatársa a mai Magyarországról. Az előadást, amelyen százan vettek részt, a főnökség művelődési bizottsága szervezte.

— **Virágok a sírokon.** A badacsonytördemici vasúti kertészet Kossuth szocialista brigádja virágokat helyezett el a tapolcai temetőben levő, első világháborúban meghalt hősök 132 emlékoszlopánál.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A békéscsabai csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas tagcsoportja a közelmúltban taggyűléssel egybekötött találkozót rendezett, amelyen kétszáz nyugdíjas jelent meg. Az idei eredményeket ismertető tájékoztató után zenés műsorral szórakoztatták a megjelenteket.

— **Kiállítás.** A tapolcai Batsányi János városi művelődési központban kiállítást rendeztek Somogyi Győző grafikus és festőművész alkotásaiból. A kiállítást — amelyet Baski Sándor, a városi tanács elnöke nyitott meg — több vasutas szocialista brigád is megtekintette.

Találkozó

A MÁV Egészségügyi Igazgatósága a közelmúltban nyugdíjas búcsúztatóval egybekötött találkozót rendezett, amelyen ünnepség keretében búcsúztak a 41 évi szolgálat után nyugdíjba vonult *dr. Roska Lászlótól.*

Az igazgatóság nevében *dr. Tari Endre* igazgató köszönte meg eredményes, odaadó munkáját. Ezen az ünnepségen köszöntötték az igazgatóság többi nyugdíjasát is, majd átadták a társadalmi szervezetek ajándékát.

Kitüntetés sportmunkáért

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 62. évfordulója alkalmából a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa *Pápai Jánost*, Somoskőújfalu állomás pénztárosát, a községi sportkör elnökét, több mint három évtizedes munkásságáért a *Sport Érdemérem arany fokozatával* tüntette ki. A kitüntetés az OTSH székházában adták át.

Fazekas mesterművek Nagykanizsán

November 5-én *Szabolcs Péter* szobrászművész nyitotta meg Nagykanizsán, a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában *Gyenese Zsigmond* fazekasmester kiállítását.

A szakma magyarszombatfai képviselője *ma is az Őrség gazdag hagyományait őrökíti meg az agyagban.* Korsói, tálai, különböző használati tárgyai — a gáborjánházi háziipari szövetkezet szőtteseinek környezetében — méltán aratnak nagy sikert.

VASUTAS DOLGOZÓK HOZZÁTARTOZÓIT, BARÁTAIT, ISMERŐSEIT VÁRJUK

felvételre

a Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas és Kiskunfélegyháza—Szeged vasútvonalak villamosítási munkáira, kiskunfélegyházi telephellyel:

- VILLANYSZERELŐKET
- VASIPARI SZAKMUNKÁSOKAT
- TEHERGÉPKOCSI-VEZETŐKET
- DARUSGÉPKOCSI-VEZETŐKET
- NEHÉZGÉPKEZELŐKET

Jelentkezés személyesen vagy levélben: MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség 1106 Budapest X., Jászberényi út 42523/2. hrsz. vagy Kiskunfélegyháza vasútállomáson levő építésvezetőségen.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. DECEMBER 1.

NAPIRENDEN:

az állami felnőttoktatás és a munkaügyi döntőbizottságok

A vasutas-szakszervezet elnöksége november 21-én ülést tartott. Első napirendi pontként a felnőttoktatás fejlesztésére tett intézkedések tapasztalatairól készült előterjesztéseket vitatta meg a testület.

A dolgozók általános és szakmai műveltségi szintjének állandó emelésével — a közművelődésről szóló 1976. évi V. számú törvény megjelenése után — az elnökség és a Vezérigazgatóság 1977-ben már foglalkozott. A MÁV Vezérigazgatóság és a szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztálya éppen ezért, *ezúttal az eltelt két év tapasztalatait összegezte. Mindkét előterjesztés jól érzékelteti azokat a nehézségeket, amelyek elsősorban az alapfokú végzettség, az általános iskola elvégzésével kapcsolatosak.* Annak ellenére, hogy a különböző rendszerű iskolai osztályok indítása rendszeressé vált, s az utóbbi három év alatt 4,5 százalékkal csökkent a 8 általánossal nem rendelkezők száma, *az elért eredményekkel nem lehetünk elégedettek.* Különösen nehéz a helyzet az építési szolgálatnál, ahol még analfabéták is szép számmal találhatók. Nem beszélve arról, hogy az állandósult fluktuáció miatt a 8 általánossal nem rendelkezők is *„újra termelődnek".*

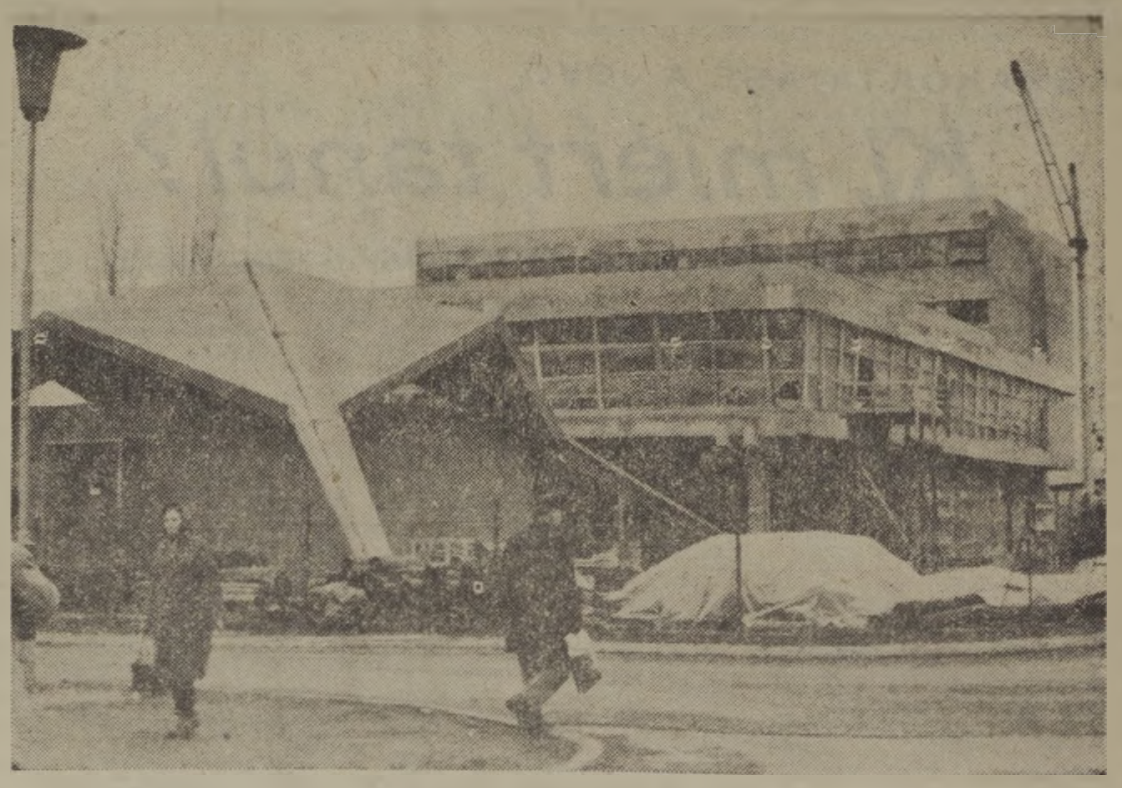
Az elnökség a két előterjesztést a vitában elhangzott észrevételek, javaslatok figyelembevételével elfogadta.

Második napirendi pontként a munkaügyi döntőbizottságok működéséről és átszervezéséről készült előterjesztést vitatta meg az elnökség. A vasút területén bekövetkezett és tervbe vett szervezeti változások, — főleg az üzemfőnökségek kialakítása — szükségessé tette a munkaügyi döntőbizottságok szervezetének felülvizsgálatát, üzemfőnökségekre való centralizálását a forgalom, kereskedelem, vontatás és anyagszerkezési szolgálat területéről. *Az említett szakszolgálati ágak által delegált MDB tagoknak kell biztosítani a munkaügyi viták eldöntésének szakszerűségét, objektivitását.*

Az ipari üzemeknél, a pályafenntartási szakszolgálatnál, az építési és fenntartási főnökségeknél, valamint az egészségügyi szolgálatnál a szervezeti felépítéseknek megfelelő *önálló döntőbizottságokat kell kialakítani.* A vasút szervezeti korszerűsítése, ezzel párhuzamosan a szakszervezeti szervek új szervezeti kialakítása fokozatosan történik.

Az elnökség az előterjesztést és a kiegészítő jelentést elfogadta, a munkaügyi döntőbizottságok átszervezésével egyetért. Egyben felhívja a területi bizottságok és a megyei munkajogi bizottságok figyelmét, hogy a szakszervezeti bizottságok útján nyújtsanak segítséget a munkaügyi döntőbizottságok működéséhez.

Szociális létesítmény épül Miskolcon



Miskolc-Tiszai pályaudvaron 400 személyes szociális létesítmény épül. Az új létesítményben a fekete-fehér öltözők, mosdók mellett üzemi konyha, oktatótermek és orvosi rendelő is helyet kap. Az épület tervezett átadási határideje 1980-ban lesz

(Laczkó Ildikó felv.)

AHOL NINCS LEMARADÁS

Bauxit, csempe, bor, fénycső vagonokban és szállítótartályban

A budapesti igazgatóság idei háromnegyedévi szállítási tervét 97,4 százalékra teljesítette. *A lemaradást év végéig pótolni kell.* Ez nemcsak nagy munkát, hanem sok ötletet és alapos szervezést is igényel — elsősorban — a végrehajtó szolgálat dolgozóitól. A gondok feltárása, a szállítás segítése a célja azoknak az ellenőrzésekkel egybekötött megbeszéléseknek, amelyeket *Fülöp Lajos*, az igazgatóság forgalmi osztályának vezetője munkatársaival együtt tart az igazgatóság külszolgálati helyein. Mi is felkerestünk néhány állomást, hogy számot adjunk az ottani munkáról, az év hátra levő részében még rájuk váró feladatokról.

Moha és Moha-rakodó jellegzetes teherforgalmi állomások. Földrajzi fekvésük miatt a környékbeli vasutasok egyszerűen „tanyaállomásnak" nevezik. A puszta közepén helyezkednek el. Mohán még csak van település. Moha-rakodóhoz viszont a legközelebbi lakott terület 3,5 kilométer távolságra van. Ez a kis vasutasvilág azonban rendkívül fontos szerepet tölt be, elsősorban a hazai alumínium- és vaskohászatban, valamint az üveggyárban. A vasút szállítja a környékbeli — a mohasárkeresztesi *Előre*, az iszkaszentgyörgyi *Haladás*, a székesfehérvári *Vörösmarty* tsz-ek — terményeit is. Évente mintegy 600 kocsi fel- és leadását kezelik a két állomáson, amelyek fő profilja az ásványanyagok elszállítása.

Borsi Sándor állomásvezető örömmel újságolta, hogy november 20-ra az idei bauxitszállítási tervüket túlteljesítették. Vagyis belföldre az előirányzott 650 ezer helyett 718 ezer tonnát továbbítottak, *s az exporttervet is túlszárnyalták ezer tonnával.*

Nem volt ilyen kedvező a homokszállítás. A belföldre előirányzott 450 ezer tonnából eddig mindössze 383 ezer tonna hagyta el a bányát. A tervezett 50 ezer tonna export üveghomokból pedig csak 8400 tonnát továbbítottak. Ez nem a vasút hibájából történt. A külföldi megrendelők nem igényeltek többet.

Moha-rakodón nagy a létszámhiány. *Ötvenhárom helyett csak huszonheten dolgoznak itt.* Ez azzal magyarázható, hogy erre a lakóhelyektől távol eső munkahelyre nem szívesen járnak az emberek. *Talán, ha lakás lenne...* Jövőre két szolgálati lakást adnak át, amelyre már budapesti jelentkező is akadt.

Vác állomásra az ipari késztermékek szállítása hárul. Hét nagy vállalatot — a Dunai Cement- és Mészművek, az Egyesült Izzó, a Magyar Hajó- és Darugyár, a FORTE, a MÉH, a szentendrei Betonelemgyár váci telepét és a helyi TÜZÉP-et — szolgálja ki. A legfontosabb feladat az exportszállítás.

Nagyon sok fénycsövet adnak fel az Izzóból, amelyhez naponta 4—5 speciális Gbgs-kocsit igényelnek. *A Hajógyárban meggyorsult az exportra gyártott konténerek feladása.* A szállítótartályokhoz naponta több mint 10 Ks-kocsit rendelnek, amelyeket a francia, angol, svéd, amerikai cégek részére különböző árukkal: csempével, borral, textíliákkal stb. raknak meg. E mellett természetesen havi 40 ezer tonna cementet kell elszállítani. Ugyancsak folyamatosan továbbítják a betonelemeket; naponta 4—5 kocsit igényelnek hozzá.

Nagy Lajos állomásfőnök javaslatára az idei őszi forgalom kezdetén *átszervezték az ügyeleti szolgálatot.* Ennek az a lényege, hogy az ellenőrzi a munka teljesítését, aki azt kiadta. Ez az intézkedés nagyon hasznos volt. Azóta nincs vita.

Noha Vác állomáson is munkaerőhiánnyal küzdenek, ennek ellenére *több mint 8 százalékkal túlteljesítették a november 7-e tiszteletére vállalt felajánlást.* Nagy Lajos szerint a tervek teljesítésének ez ad biztosítéka az, hogy az állomás létszámának csaknem a fele szocialista brigádban dolgozik. Biztató eredményt ígér a Volánnal és a szentendrei Betonelemgyár váci dolgozóival kötött komplexbrigád-szerződés is.

Séra Sándor

Budapest két évezrede

Állandó kiállítás a Várban

A főváros történetének két évezredét ismerteti meg a látogatókkal a Várban, a *Budapesti Történeti Múzeum* december 10-én megnyíló új, állandó kiállítása. Bemutatja a mai Budapest történetét, gazdasági fejlődését, termelési viszonyainak alakulását, lakosainak életét. Ezeket szemléltetve az utóbbi időben feltárt régészeti leleteket is a látogatók elé tárja.

A csaknem 900 négyzetméter területre kiterjedő tárlaton Budapest római, népvándorláskori emlékei mellett láthatók majd az államalapítás, a tatárjárás, az oszmán török uralom, s az ezt követő újjászervezés korát szemléltető tárgyak is. Az 1848—49-es polgári forradalom és az abszolutizmus koráról a Budapesten kibontakozó kapitalizmusról, a munkásmozgalom megerősödéséről, az 1918—19-es forradalom fővárosáról és Budapest felszabadításáról is képet ad a kiállítás.

A kiállításon vasárnaponként tárlatvezetéseket, a TIT-tel közösen szabadegyetemi előadásokat tartanak, *Évezredek a Duna két partján* címmel. Zenei, irodalmi, képzőművészeti, művészettörténeti programokat is rendeznek, amelyen ötnyelvű katalógus segíti a tájékozódást.

Előtérben az oktatás

Közművelődés Mátészalkán

A Mátészalkai Körzeti Üzemfőnökségen 11 tagja van az üzemi művelődési bizottságnak. A bizottság vezetője *Szabó Menyhért.*

— *1978-ban alakultunk* — mondja. — *Az első év az útkeresés jegyében telt el: kerestük a kapcsolatot dolgozóinkkal, a személyi és tárgyi feltételeket igyekeztünk megteremteni a színvonalasabb munkához.* A bizottság legfontosabb feladatának tekinti: a közoktatás propagálását, ugyanis több fiatal dolgozó nem végezte el az általános iskola nyolcadik osztályát. A gazdasági vezetéssel közösen olyan ösztönzést dolgoztak ki, amely kedvező feltételt teremt a tanulni akaróknak. A bizottság tagjai vállalták a fiatalok korrepetálását — sajnos kevesen élnek ezzel a lehetőséggel.

A műszaki érdeklődésűek kérésére a szakszervezeti bizottság — szépirodalmi könyvtára mellett — műszaki letéti könyvtárat is létre hozott. Ez a műszaki egyetemre, főiskolára járó vasutasok tanulását is könnyíti.

A bizottság nagy gondot fordít a szakmai képzésre is. Az utóbbi időben nagyon sok fiatal jött a vasúthoz; *tíz mozdonyvezető-gyakornok* kezdte *meg tanulmányait az üzemfőnökségen, a napokban vizsgáztak a jegyvizsgálók és a személypénztárosok.*

A Ki minek mestere vetélkedő sorozatból *Pipis Tibor* és *Kiss Dániel* a vezérigazgatósági versenyen képviseli az üzemfőnökséget és a debreceni igazgatóságot.

A bizottság tagjai most a diák-váróterem jobb kihasználásán „törik" a fejüket: egy-egy kiállítás rendezésével az utazó diákok érdeklődésére, ízlésük nevelésére szeretnének hatni.

Műszaki napok Nagykanizsán

A *kanizsai műszaki napok* keretében a KTE vasútépítési és pályafenntartási szakcsoportja hetedik alkalommal rendezte meg a nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél szakmai ankétját. Az ankétot *Torma Ignác*, a szakcsoport elnöke nyitotta meg. A tanácskozás célja az volt, hogy a mérnökök, technikusok, műszaki dolgozók megismerkedjenek a korszerű műszaki eljárásokkal, technikai újdonságokkal.

A vasutasok művelődési házában tartott szakmai előadásokon hatvanan vettek részt. Elsőként *Koszegi László*, a pécsi igazgatóság II. osztályának helyettes vezetője ismertette az abaligeti alagútak építésénél alkalmazott új műszaki eljárásokat. *Ihász Lajos*, a pécsi igazgatóság II. osztályának csoportvezetője a vasúti pálya építése során használt műanyagszövet hazai alkalmazásának eddigi tapasztalatairól számolt be.

Vetélkedő

A záhonyi átrakókörzet négyszáz szocialista brigádja vett részt a vasutas szocialista brigádok II. országos vetélkedőjének elődöntőin. A szakszolgálatok versenye után tizenkét brigád csapata jutott az üzemfőnökségi döntőbe. A győztes a gépesített rakodási főnökség *Pattantyús* brigádja lett. Második a pft. *Kinizsi*, harmadik pedig a szertárfőnökség *Móricz Zsigmond* brigádjának csapata.

Első taggyűlés — első tagkönyv

Szombathelyen 275 ipari tanuló lépett be a vasutas-szakszervezetbe

A SZOT Elnökségének 1974. július 29-i határozata és ennek ez év márciusi elvi állásfoglalásai teremtettek lehetőséget ahhoz, hogy az iparitanuló-intézetekben tanuló — üzemi háttérrel nem rendelkező — fiatalok szakszervezeti tagok lehessenek. A munkásosztály utánpótlását biztosító szakmunkásképzők hallgatóit az iskolába való belépéssel egyidejűleg a szervezett dolgozók nagy táborába vonják.

Nagy megtiszteltetés érte a szombathelyi területi bizottságot azzal, hogy feladatául kapta a megyeszékhelyen a *405-ös Ipari Szakmunkásképző Intézet első éves tanulóinak szakszervezeti taggá szervezését.*

Mielőtt az iskolával felvették volna a kapcsolatot, a feladatokat egyeztették az SZMT-vel és a Pedagógusok Szakszervezetével. Az iskolában osztályfőnöki órákon tájékoztatták a tanulókat a szakszervezeti alapszervezet létrehozásáról, szükségességéről és jelentőségéről. A jelentkezések után simán ment a tagfelvétel, *mind a 275 tanuló tagja lett a Vasutasok Szakszervezetének.*

A fiatalok maguk közül 19 bizalmit és helyettest választottak. Az október 17-én tartott választáson *Kölkedi István*, szakoktatót választották főbizalminak. Jó volt a választás előkészítése, hiszen a főbizalmi személyében olyan emberre találtak, aki közel tíz évig a járműjavító munkása volt. A főbizalmi választáson ott volt és tájékoztatót tartott *Auguszt János*, a területi bizottság titkára.

Az elsőévesek november 13-án és 15-én, az iskola pinceklubjában rendezett ünnepélyes taggyűlésen megkapták tagkönyvüket. A szervezettséget tanúsító okirat átadásánál a szakmunkásképző vezetői mellett, a szombathelyi területi bizottság ifjúsági bizottságának vezetője, *Szalai András* is szólt szakszervezetünk legfiatalabb tagjaihoz.

Sz. J. I.

Jöhet a tél

A lesencetomaji szociális otthon vízköves és korrodál forróvízcsöveit ismét megjavította a tapolcai vontatási *„Bánki Donát"* szocialista brigádja. Az elhasználódott alkatrészeket kicserélték.

A karbantartási munkát senki nem vállalta még „pénzért" sem. Ők „ingyen" megcsinálták és ezzel biztosították a sok gondozottnak a nélkülözhetetlen forróvizet a fűtéshez és mosáshoz. Az otthon gondozottjai és alkalmazottjai most már nyugodtabban várhatják a telet.

Japán vendégek látogatása az Utasellátó Vállalatnál

A SZOT szociálturisztika szervezésében a közelmúltban Tokióból egy tanulmányi csoport látogatott hazánkba. A 37 tagú delegáció — akiknek tagjai Japánban a vasúti utasellátás irányító vezetők voltak — meglátogatta az Utasellátó Vállalatot is. A vendégeket *Henyei Ferenc*, az Utasellátó Vállalat szakszervezeti tanácsának titkára köszöntötte, majd *Vermes Sándor* kereskedelmi igazgató ismertette a mozgószolgálat és a pályaudvari szolgáltatás feladatát, eredményeit.

A delegáció tagjai megismerkedhettek a vállalat szakszervezeti felépítésével, érdekvédelmével és gyakorlati szerepével. Utána *dr. Vadász Pál* területi igazgató vezetésével megtekintették a Déli pályaudvar utasellátó egységeit.

A SZAKOKTATÁSÉ A JÖVŐ

Ki, miért tanul?

Látogatás a Törekvés Művelődési Központban

Nyolc év óta ad otthont az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Háza a Vendel utcai Dolgozók Gimnáziuma intenzív tagozatának. *Pál Aladár* tanulmányi felügyelő vezetésével összeszokott tanári kar oktat, nemcsak vasutasokat.

— Kik tanultak a Törekvésben nyolc évvel ezelőtt?

— A gimnáziumot nyolc éve vasutasokból álló, főleg funkcionárius középkáderekkel indítottuk — tájékoztat *Dobrovolszky Sándorné*, a ház közművelődési előadója. Ma már a hallgatók között kevés a vasutas, például az Északi Járműjavítóból egy sincs közöttük.

— A vasutasok közül kik, és miért járnak az intenzív tagozatra?

— Az adminisztratív munkakörben dolgozók a magasabb fizetésért, akik pedig szakképesítést szeretnének, azok a továbbtanulásukhoz szükséges bizonyítványért. Ám a környék majd minden gyárából tanulnak nálunk. *Nem kell reklám az intenzív oktatásnak: népszerűek vagyunk.*

A Törekvés gazdag könyvtárral, filmvetítésekkel, a tananyaghoz kapcsolódó vitaestekkel segíti a dolgozókat a tanulásban. A MÁV is minden lehetőt megtesz: a rendes tanulmányi szabadságon kívül a vizsgaidőszakban külön kedvezményeket kapnak az intenzív oktatáson részt vevők.

Van olyan hallgató, aki Kecskemétről került először a Nyugati pályaudvarra, majd a szakszervezetbe, így a gimnáziumot elvégezhette. Sokan viszont nehezebb körülmények közt, ingázva, dupla műszak mellett vállalják heti két alkalommal, hogy iskolába járjanak.

— *És kérdés, hogy megéri-e nekem, ha tudom, hogy milyen típusú a sárgarépa gyökere* — mondja az egyik tanuló: *Kis Mária.*

Komolyan veszem a tanulást, de úgy látom, ma mindenütt a szakértelem kerül előtérbe. Az általános műveltséget adó oktatást, szerintem, össze kellene hangolni a szakképesítéssel.

— *Ebben az évben már nem indítunk első évfolyamot, mert az intenzív oktatást megszüntetik* — tájékoztat Dobrovolszkyné. — A legjobb diákjaink így átkerülnek az esti tagozatra. Évekkel ezelőtt próbálkoztunk már a szakosítással, de sajnos nem akadt tíz ember, aki azonos tananyagot kívánt volna. A tanfolyam beindításához pedig legalább tíz hallgató kell.

— Maradván a példánál: a jövőben negy évig kell tanulni a „sárgarépa gyökerét", hogy a dolgozó megszerezhesse a szakmai továbbképzéséhez szükséges érettségi bizonyítványt?

— A sárgarépával csak a tantervi problémákra utaltam — érvel Kis Mária. — *Általános műveltségre szükség van, csak valahogy másként kellene megszereztetni és megszerettetni.* A szakérettségi nagyobb elismerést érdemelne, mert kevés felnőtt képes négy éven át, hetente háromszor iskolába járni az érettségiért. Így még kevesebb lesz a képzett szakember.

— *A szakoktatásé a jövő, mert népgazdasági erdek a szakemberképzés* — egészíti ki a fentieket a közművelődési előadó.

— A gazdasági igényeket és a dolgozók érdekeit össze kell hangolni. A dolgozót az érdekli, hogy szakmailag minél gyorsabban előbbre juthasson.

— Mi lenne a megoldás?

— *Az intenzív szaktanfolyamok beindítasa* — mondja Kis Mária.

— Megbánta ezt a két évet? Leérettségizik?

— *Nem érzem elveszett időnek, megszerettem a tanulást. Érettségi után Győrött, a Közlekedési Műszaki Főiskolán szeretném folytatni.*

Leisen Antal

Művészeti napok Dunakeszin

Husznapos gazdag művelődési és kulturális program várta az érdeklődőket

Immár tizedik alkalommal került sor a *Dunakeszi Művészeti Napok* megrendezésére. Az eseménysorozat október 27-től november 9-ig tartott. Húsznál is több kulturális program várta az érdeklődőket a József Attila Művelődési Házban, az üzemekben és az iskolákban.

A művészeti napokat október 27-én a művelődési ház színháztermében *Rónai Árpád*, a dunakeszi városi pártbizottság első titkára nyitotta meg. Utána a Pest megyei munkásénekkarok adtak műsort. Közöttük volt a vasutas-szakszervezet ceglédi vegyeskara is. A dunakeszi vasutas férfikar vendégként adott nagysikerű hangversenyt.

A képzőművészetet kedvelőkről is gondoskodtak a rendezők. Október 29-én, a város 4. számú általános iskolájának aulájában a Dunakeszin élő hivatásos képzőművészek közel száz alkotását tekinthették meg az érdeklődők. *Szuppán Irén* Munkácsy-díjas textiltervező iparművész, *Szabó Lajos* festő, *Skripeczki Ákos* ötvös és *Lengyel István* szobrász műveinek kiállítását *dr. Losonczi Miklós* művészettörténész, az Iparművészeti Főiskola főtitkára nyitotta meg.

Október 30-án a művelődési központ amatőr képzőművészeti körének kiállítását tekinthették meg a látogatók a Dunakeszi 201-es számú szakmunkásképző intézet kollégiumában.

Nagy sikert aratott a járműjavító üzem munkásainak alkotásaiból rendezett hobbikiállítás is. Huszonhét dolgozó mintegy 150 alkotását mutatták be a művelődési házban.

Szerepeltek a programban irodalmi rendezvények is. Ezeket különböző üzemekben tartották. Említést érdemelnek *Móricz Zsigmond* születésének 100. évfordulója alkalmából rendezett műsorszámok, az író-olvasó találkozók és az amatőr színpadok bemutatói.

A komolyzenei programokat a művelődési ház ötszáz személyes színháztermében rendezték. Egyik kiemelkedő eseménye volt ennek a november 7-én tartott ünnepi hangverseny, amelyet a vasutas-szakszervezet Szimfonikus Zenekara adott Pécsi István karmester vezényletével. Közreműködött: *Simándi József*, Kossuth-díjas Kiváló művész és *Pitti Katalin*, a Magyar Állami Operaház magánénekese. A programban *Csajkovszkij, Erkel, Bartók, Kodály* és *Liszt* művek szerepeltek.

A művészeti napok programjából nem hiányzott a könnyűzene sem. A városi és az üzemi KISZ-szervezetek fiataljai a művelődési központban rendezett *Cintula disco műsorán* érezhették jól magukat. A rendezők nem feledkeztek meg a filmművészetet kedvelőkről sem. A Munkás filmnapok megnyitására a művelődési központ 2-es könyvtárának klubtermében került sor. Az érdeklődők megtekintették Gyarmathy Lívia: *Kilencedik emelet* című dokumentum filmjét. Utána *Bernáth László* filmkritikus, az Esti Hírlap újságírója válaszolt a kérdésekre. A többi napokon a *Kinek a törvénye?*, *Kihajolni veszélyes* és az *Áramütés* című filmeket vetítették.

A Dunakeszi 3. számú Általános Iskola tanulóinak műsora a járműjavító éttermében

Tanácskozást rendeztek a munkásművelődésről is, amelyen részt vettek a város üzemeinek, intézményeinek kulturális aktivistái, művelődési bizottságainak vezetői. *Simó Tibor*, a SZOT kulturális, agitációs és propaganda osztályának vezetője tartott vitaindítót a munkásművelődés aktuális kérdéseiről, a művelődési résztvevők előadást.

November 9-én este került sor a 10. Dunakeszi Művészeti Napok utolsó rendezvényére. A Szovjet Déli Hadseregcsoport művészeti együttese adott nagysikerű műsort a művelődési központ színháztermében megjelent mintegy hétszáz nézőnek.

Szőnyi Lajos

A közönség ünnepelt

Bach: h-moll miséje — teltház előtt

A MÁV Szimfonikusok bérleti hangversenye a Zeneakadémián

Kivételes élményük volt azoknak a zenekedvelőknek, akik évek óta rendszeres látogatói a *MÁV Szimfonikusok* hagyományos zeneakadémiai bérleti hangversenyeinek. Bach: *h-moll nagy miséjét csak elvétve lehet hallani*, mert előadása nem mindennapi szellemi, technikai nehézséget jelent.

A mű — miként az egyiptomi szfinksz — mind máig rejtelyes előttünk, a titkát aligha engedi a jövőben is feltárni. Mi vezethette ezt az egyedülálló lángelmét, a német protestáns egyházi zene stílusteremtőjét, hogy az Európán végigságuldó ellenreformáció vihara után, éppen egy katolikus misét komponáljon? Mi az oka, hogy művének lenyűgöző méretei és terjedelme eleve kizárták annak lehetőségét, hogy egyházi célokat szolgáljon, jóllehet a nagyon is gyakorlati érzékű mester csaknem minden művét egyházi, udvari megbízásból szerezte? S vajon bízhatott-e a hatalmas oratórikus mű elterjedésében, amikor annak előadása átlagon felüli követelményekkel lépett fel: helyenként nyolc szólamú kar, példátlanul nehéz hangszer szólamok, hat ária, három duett stb.

Oberfrank Géza, aki az elmúlt években jó néhány kortárs szerző művének előadásával bebizonyította, hogy mer kockázatot vállalni. Ezúttal is ragyogó, emlékezetes előadást produkált. Több éves munkája eredményeként példásan összefogott, fegyelmezett zenekara a *Budapesti Kórussal* — karigazgató: *Margittay Sándor* — együtt feltartózhatatlan sodrású előadásban tárta elénk az emberi lélek küzdelmét és rejtelmeit oly plasztikusan kifejező művet. *Bach* gigantikus polifóniája hol a dinamikai hanghatások súlyával *(Kyrie, Sanctus)*, hol a szélesen hömpölygő ünnepélyességgel *(Glória)*, hol a lírai hangváltás mélységével nyügözte le a közönséget. Mindezt természetes közvetlenséggel és egyszerűséggel szólaltatta meg a zenés énekkar, igazolva, hogy milyen fölényesen úrrá tud lenni a technikai nehézségeken.

Bach zenéje technikai struktúráját illetően is valóságos csoda: *a zenei nyelv emberfeletti tökéletességének kifejezése.* Az a magaslat, ahol a szavak helyét átveszi a gondolat, a tartalom már a tiszta szellemiség szférájába emelkedett, ahol a kifejezéseknek már csupán egyetlen lehetősége van: *a tiszta muzsika.*

Ebbe a megtisztult világba kalauzoltak bennünket a MÁV Szimfonikusok. Hangversenyük nemcsak a mindennap fáradságából és fásultságából emelt fel bennünket, de a mű és az előadás kivételes szépsége folytán hangverseny sorozatunkban is mindenképpen jelentős állomás. *Az ötezredik hangversenyük felé közelgő MÁV Szimfonikusok a történelmi evolució legnagyobb mesterének szellemi szintjét közelitették meg.*

Kiemelkedően tökéletes volt a rendkívül fontos kontinuó szólam és kiegyensúlyozottan énekelték szólamaikat az NDK meghívott vendégművészei.

A Zeneakadémiát zsúfolásig megtöltő közönség méltán ünnepelte a nagyszabású vállalkozás valamennyi résztvevőjét: *zenekart és kórust, szóló énekeseket és az orgona szólamot, de mindenekelőtt Oberfrank Gézát, a zenekar vezető karnagyát*, aki ezt az idők felett álló, békét és megbékélést hirdető csodálatos művet a maradandó zenei élmény erejével állította elénk. Ez az előadás is igazolta Beethoven találó megállapítását: „*Ő nem Bach (Bach németül patakot jelent) hanem tenger", az örök muzsika parttalan óceánja.*

dr. Csillag Ferenc

KÍSÉRLETI JELLEGGEL

Tisztségviselők levelező oktatása

Sok gondot okozott az elmúlt években azoknak a szakszervezeti tisztségviselőknek az oktatása, akiket munkahelyi, családi elfoglaltságuk miatt hosszabb idejű bentlakásos továbbképzésbe nem lehetett bevonni. Ezek részére szervezett levelező oktatást kísérleti jelleggel a szombathelyi területi bizottság.

A továbbképzés minden hónapban — egy teljes napon — *Celldömölkön* kerül megrendezésre. Ezen huszonöt tisztségviselő — szb-titkár, vezető bizalmi és más testületi tag — vesz részt. A foglalkozás során megismertetik a hallgatókkal a választások előtti tennivalókat, ráirányítják figyelmüket a szakszervezetek termelést segítő és nevelő tevékenységére. Szó esik majd az üzemi demokrácia kérdéseiről, a dolgozók jogos érdekvédelméről és más lényeges témákból hallhatnak a résztvevők előadást.

A kísérleti jellegű levelező oktatás napján a hallgatók elátást kapnak és biztositjak részükre a tankönyveket, tanszereket. Az októberben megkezdődött továbbképzésen az előadásokat a területi bizottság munkatársai tartják.

Sz. Jakab

Hárman a GySEV kitüntetettjei közül

A 100 éves Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút centenáriumi ünnepségén kitüntetett dolgozók közül egy főkalauzt, egy blokk-lakatost és egy szakácsnőt mutatunk be. Régi vasutasok valamennyien.

Harminc év tengelyen

Tóth József vizsgáló főkalauz Pusztacsaládról került a GySEV pályafenntartáshoz 1947-ben. Két év múlva ment át a forgalomhoz kocsirendezőnek és vonatfékezőnek. A szakvizsgák megszerzése után 1968-ig vonatvezető volt, majd vizsgáló főkalauz lett.

— *Kevesen mondhatják el magukról, hogy 19 éves korukban már vonatvezetők voltak* — mondja büszkén. — *A GySEV-nél töltött 33 évből 30-at töltöttem tengelyen.*

Két évtizede párttitkár Sopron állomáson. Nyolcszoros Kiváló dolgozó és most a centenárium alkalmából a *Munka Érdemrend bronz fokozatát* adta át Tóth Józsefnek *Urbán Lajos* államtitkár.

Elődök és utódok

Ábrahám László blokk-lakatossal a Sopron-rendezői baleseténél találkoztam először. Serényen cserélték a váltózárakat, beállították a lamellákat, hogy a forgalom minél előbb elinduljon. Pályamunkásként kezdett 1947-ben a GySEV pályamesteri szakaszánál, majd a javítóműhelyben dolgozott, mint kazánkovács. A műhely megszűnte után, három év kitérővel ismét a vasúthoz, a MÁV fűtőházhoz került. 1959-ben kérte áthelyezését a GySEV távközlő- és biztosítóberendezési szakaszához, ahol jelenleg is blokk-lakatosként dolgozik.

Vasutas dinasztiából származik, nagyapja, apja nyomdokain halad és két fia is folytatja az elődök munkáját. Mechanikai jelzők, vágányzáró sorompók, közúti sorompók, váltózárak javítása és karbantartása a feladata.

— *Mi nem végzünk nagyértékű beruházásokat, „csak" fenntartási és karbantartási munkát* — szerénykedik.

Fertőszentmiklóson lakik, munkaterülete Soprontól Győrig terjed. Többször előfordult, hogy telefonon, vagy táviratilag rendelték be pihenőideje alatt.

Kétszeres Kiváló dolgozó és most, a GySEV centenáriumán *Kiváló Munkáért* miniszteri kitüntetést kapott.

Süt, főz, takarít

Csendes, halkszavú asszonyt ismertem meg *Meszlényi Sándorné* személyében.

— *Álmodni sem mertem volna, hogy egy betanított szakácsnő is kitüntetést kap* — mondja.

Negyvenévesen került Csorna állomás Utasellátójához, amit később a GySEV átvett. Kézilányként kezdett, 11 éve betanított szakácsnő.

Általában délelőtt dolgozik, a főszakáccsal készítik a napi menüt. Az ő feladata, hogy reggel a buktatésztát „bedolgozza" 50—60 adagra; amíg a tészta kel, az éttermet takarítja ki, halat süt, a büfét előkészíti. A GySEV centenáriumi ünnepségén *Vezérigazgatói dicséretben* részesült.

Kovács Anikó

Magyar hét Firenzében

A Törekvés táncegyüttes sikeresen szerepelt az olaszországi turnén

Firenzében magyar napokat rendeztek a közelmúltban, amelyen részt vett a *Törekvés néptáncegyüttes is.* A magyar hét programjaiban kiemelkedő szerepet töltött be folklórkultúránk megismertetése, bemutatása.

A magyar együttest a firenzei pályaudvaron *Ferruzzi Fabio*, az olasz szabad idő szervezet egyik társadalmi vezetője fogadta, aki egyébként mozdonyvezető. A pályaudvaron és a városban színes plakátok hívták fel a figyelmet a magyar hét eseményeire. A Törekvés táncegyüttes szinte minden rendezvényen szerepelt. Nagy sikert aratott az együttes a firenzei vasúti járműjavítóban. Az étkezdében rendezett bemutatón 1500-an vettek részt. A szervezők gondoskodtak a gyerekek szórakoztatásáról is. Kétezren tekintették meg a magyar együttes produkcióját.

A legnagyobb sikert a népitáncosok a gálaünnepségen aratták, *amelyet a firenzei városháza Palazzó Vecchio termében rendeztek.* A műsort az olasz televízió is közvetítette. A napilapok képes riportokat közöltek az együttesről.

A firenzei magyar héten a *Törekvés táncegyüttes* színvonalas műsorszámaival öregbítette hazánk néptánckultúrájának hírnevét.

A Törekvés táncegyüttes egyik műsorszáma

Baján is felismerték

Ha gyorsul a rakodás, javul a kocsigazdálkodás

Tekintély, megbecsülés övezi a vasutasok munkáját

Baja állomás jelentős szerepet tölt be Bács-Kiskun megye és a szegedi igazgatóság áruszállítási munkájában. Éppen ezért nem közömbös, hogy az ott dolgozó mintegy 190 vasutas, hogyan teljesíti feladatát, miként tesz eleget vállalásainak. Az állomáson kapott információ szerint elért eredményeik biztatóak.

Újdonságnak számít a konténeres szállítás

— Az idén, szeptember végéig közel 315 ezer tonna árut indítottunk útnak, ami 13 ezer tonnával haladja meg az elmúlt év azonos időszakának eredményét — tájékoztat *Jávor Imre* állomásfőnök. — Kocsiforgalmunkban a napi feladás általában 70—80 kocsi, de ilyenkor ősszel eléri a 110-et is. Legjelentősebb a kavics feladás, amely februártól decemberig tart, s naponta eléri a 35—40 kocsit. A kavics nagyrészét irányvonattal továbbítjuk. *Egész évben jó partnere a vasútnak a Gemenci Erdő- és Vadgazdaság, amely nagy mennyiségű fát ad fel.* Az összes feladás mintegy 60 százalékát exportálják. Rendszeres szállítónk a gabonafelvásárló helyi üzeme, valamint a bútorgyártással foglalkozó három bajai üzem. Vonzáskörzetünkbe tartozik a megszüntetett Gara-Hercegszántó vasútvonalának áruforgalma is. A körzetben levő mintegy 40 vállalat és tsz Baja-Külsőn rakodik. Itt rakják be a 17 ezer tonna cukorrépát is. Leadási forgalmunk napi 65—70 kocsi. Főként építőanyag, tüzelő, ipari alapanyag, s a tsz-ek részére műtrágya és más áruk érkeznek.

— 1978 óta, amióta az Állami Termékgazdálkodási Igazgatóság telepeinek kiépítése befejeződött, Baja-Dunapart áruforgalma is tovább nőtt — egészíti ki az elhangzottakat *Tölgyesi István* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. Az ÁTI üzemek közül hazánkban ez az egyetlen, *ahol három szállítási mód, a közúti, a vízi és a vasúti találkozik.* A rakodást két 40 tonnás daru segíti. Újdonság Baján a konténeres szállítás. Tavaly kezdődött a közepes, az idén pedig a nagy szállítótartályokkal való fuvarozás. *A nagy konténereket főleg az ÁTI veszi igénybe, de újabban a Bajai Mezőgazdasági Kombinát és a Lakberendezési Szövetkezet is érdeklődik a korszerű szállítási mód iránt.*

Ki- és berakás három pályaudvaron

Az állomás munkáját nehezíti, hogy a rakodásokat három pályaudvaron végzik. Baján a rendes kezelési helyen, míg Dunaparton és Külsőn összesen tizenegy iparvágányon kezelik a kocsikat. A gondot az okozza, hogy amíg Baja-Dunapart főként feladási hely, itt rakják be az összes áruk felét, addig leadási forgalma csekély. *Baja-Külsőn viszont a leadási forgalom a jelentősebb.* Ez megköveteli a vasúti kocsikkal való jó gazdálkodást. S azt, hogy szükség esetén a kocsikat az egyik pályaudvarról a másikra, a lehető legrövidebb időn belül átállítsák. Ezért aztán fokozott figyelemmel kísérik a rakodások menetét, s operatív intézkedésekkel azonnal közbeavatkoznak. *Az állomáson a kocsitartózkodás ennek ellenére tovább javult.* Amíg 1977-ben az átlagos tartózkodás 33,2 óra volt, addig az idén a tervezett 31 órás tartózkodást 30,31 órára szorították le. Az idegen kocsik esetében — figyelemmel a devizamegtakarításra —, még körültekintőbben járnak el.

Az állomás dolgozói az őszi forgalom idején még fokozottabban ügyelnek a kocsigazdálkodásra. Arra törekednek, hogy a feladáshoz igényelt üres kocsikat időben átadják, a rakottakat pedig mielőbb a kirakás helyére állítsák. Gyorsítani szeretnék a rakodások menetét is. Igaz, ez nem mindig rajtuk múlik.

— A késedelmes rakodás megszüntetését, illetve csökkentését vitattuk meg legutóbb a vállalatok képviselőivel — jegyzi meg Tölgyesi István. — Közösen megbeszéltük a munkát zavaró okokat, egyeztettük elképzeléseinket, és a további feladatokat. Több vállalattal, így a TÜZÉP-pel, az Építő- és Építőanyag-ipari Vállalattal, a rakodások érdekében, külön megállapodást is kötöttünk.

Nincs létszámhiány

— Létszám gondok? — kérdezem az állomásfőnöktől.

— Baján nincs létszámhiány. Kisebb gondjaink voltak, de azokat rendeztük. *Jelenleg, mint munkaügyi gócnak gondot okoz, hogy a 2100-as vonal elegytovábbítási rendje megváltozott.* Emiatt Bácsalmáson 10—12 kocsirendezőre lett volna szükség. A jelentkezők közül 9 alkalmatlan volt, a megmaradt kettő pedig pár nap múlva más munkahely után nézett. Október 15-től két dolgozót adtunk át saját létszámunkból. A jövőben a góchoz tartozó állomásokon is tervszerűen szeretnénk foglalkozni az utánpótlással.

Az állomásfőnök szavai azért is figyelemre méltóak, mert annak ellenére, hogy a dinamikusan fejlődő városban egyre több gyár, üzem telepedik le, a vasutasok mégsem kívánkoznak el máshová.

Az állomás munkájából jelentős részt vállalnak a szocialista brigádok. Baján 9 brigádban dolgozik az összlétszám 70 százaléka. A legjobbak között említették a forgalmi *Kossuth* brigádot, amely mellé az elmúlt években felnőtt a *Lenin*, valamint a kereskedelmiek *Petőfi* brigádja.

A szocialista brigádok legutóbbi tanácskozásukon elhatározták, hogy a kongresszusi munkaversenyben a minőségi munkára, az energiatakarékosságra, a veszteségidők csökkentésére, a balesetmentes munkára és a fuvaroztató felek még jobb kiszolgálására minden eddiginél nagyobb gondot fordítanak.

Gellért József

A sajtó napján közös dolgainkról

Immár hatvanegy esztendeje annak, hogy 1918. december 7-én megjelent az első legális magyar kommunista lap, a *Vörös Ujság*. Minden évben ezen a napon szerte az országban ünnepségeken emlékeznek meg a magyar munkásosztály harcos lapjának megalapítóiról, a haladó újságírás legjobbjainak példamutatásáról. Ez a tisztelgés egyben elkötelezettség is a forradalmi hagyományok szellemében végzett munka, a ma és holnap feladatainak vállalása mellett.

Mindazok, akik ma is részesei ennek a felelősségteljes munkának, nyomdásztól az újságíróig, rádióstól a televíziós szakemberig, fontos szolgálatra kötelezték magukat: *a közösség, az alkotó ember ügyének szolgálatára.*

A magyar sajtó napján tisztelettel köszöntjük az újságírás és a tömegkommunikációs szervek dolgozóit — köztük lapunk, a *Magyar Vasutas* főfoglalkozású újságíróit — és azokat a külső munkatársakat, akik nem hivatásos tollforgatóként, lelkismeretes szószólói egy-egy kis közösségnek, miáltal segítői annak, hogy szakmai lapunk egyre jobban betöltse hivatását.

Tudósítóink sokszor időt, fáradtságot nem kímélve a nehéz vasúti szolgálat után fognak tollat, hogy az eredményekről, gondokról szóljanak lapunk hasábjain. A külső munkatársak írásai, és a vasutas dolgozók által évente beküldött több mint 1000 levél tartalmának felhasználása nélkül nemcsak lapunk színvonala maradna alacsonyabb, de a magyar újságírás is szegényebb lenne.

A magyar sajtó napján a tisztelgés és megemlékezés közben helyes, ha számvetést is készítünk szakszervezetünk lapjának tevékenységéről, s mérlegeljük, vajon eleget tettünk-e a lap iránt támasztott olvasói követelményeknek. A *Magyar Vasutas* szerkesztőiben gyakran felvetődik egy-egy lapszám nyomdai megjelenése után: *helyesen tudtuk-e tükröztetni, feltárni, befolyásolni az üzemi, társadalmi valóság problémáit, az emberek ésszerű törekvéseit? Szakszervezeti bizottságaink kellően felhasználják-e a Magyar Vasutast mindennapi szervező, nevelő érdekvédelmi munkájukban? Élnek-e a lapnak a tömegkapcsolatok bővítésére lehetőséget kínáló erejével?*

Ezeknél a kérdéseknél érdemes egy kicsit elidőzni. A *Magyar Vasutas* a szakmai szakszervezetek lapjai között — minden túlzás és önelégültség nélkül — megtisztelő helyet vívott ki magának, tárgyilagos értékeléseivel, az eredmények és gondok körültekintő feltárásával, javuló színvonalával. Tartalmi irányítottsága jól szolgálja az olvasók, egyben a vasút gazdasági, mozgalmi igényeit. Tudósítói, külső munkatársi, levelezői hálózata révén a vasútüzem szinte minden területén információhoz jut az olvasó, szakszervezetünk vezető testülete és a gazdasági vezetés.

Ha a vasutas „nagycsalád" 140 000-es táborával szembe állítjuk a lap 34 000-es példányszámát, akkor ez a jelentős számbeli különbség a lapterjesztés meglevő hiányosságai ellenére is kissé elgondolkodtató. *A munkahelyi nevelésben, az üzemi szakszervezeti demokrácia érvényre juttatásában, a hatékonyabb gazdálkodásra irányuló törekvésben tudatosabban lehetne — s kellene is — a lap agitatív erejét felhasználni.* A Magyar Vasutas cikkei sok esetben kész anyagként adnak eligazítást, az előre vivő gazdasági, mozgalmi vitákban, a munkahelyi demokrácia érvényesülésének elemzésében, az önkontroll hatékonyabb gyakorlásában, a bevált technológiák, szervezési, takarékossági, mozgalmi törekvések terjesztésében.

A lapnak az eddigieknél jobb gyakorlati hasznosítását — szakszervezetünk törekvése ellenére — objektív okok is akadályozzák. De lássuk közelebbről is, hogy mire gondolunk:

A vasutas dolgozók — s ez minden szakmára igaz — nem elégednek meg az eredmények bemutatásával, a hiányosságok feltárásával. A munka közben felvetődött problémákra, a lap cikkeire választ, visszainformálást is várnak. Az utóbbi időben a Magyar Vasutasnál — mint szakszervezetünk tagságában is — *felerősödött a kritikusabb értékelésre, a dolgok „jobbítására" való törekvés.* Ennek jegyében indítottunk cikksorozatokat, például a *„Munkaerő szorításában"* címmel, a ferencvárosi, a rákosrendezői, a szolnoki, a Keleti és a Nyugati pályaudvarokon tapasztalt hiányosságok bemutatásával; *„Segédeszközök az élethez"* című sorozatunkban a rehabilitáció gondjait tártuk a tagság elé. *„Kárbaveszett milliók"* cím alatt szóvátettük az anyaggal, energiával, munkaerővel való pazarlást, néhány vasúti rendelet fonákságait. *„Zöldre váró aláverő"*, *„Megmozdulnak-e a hegyek"* című cikkeinkben a forgalomszervezés és az alkatrészellátás nehézségeit, a *„Bonyodalmak egy brigádkitüntetés körül"* című írásban egy átgondolatlan brigádkitüntetés nevelést hátráltató hatását tettük szóvá. De említhetnénk több cikket is.

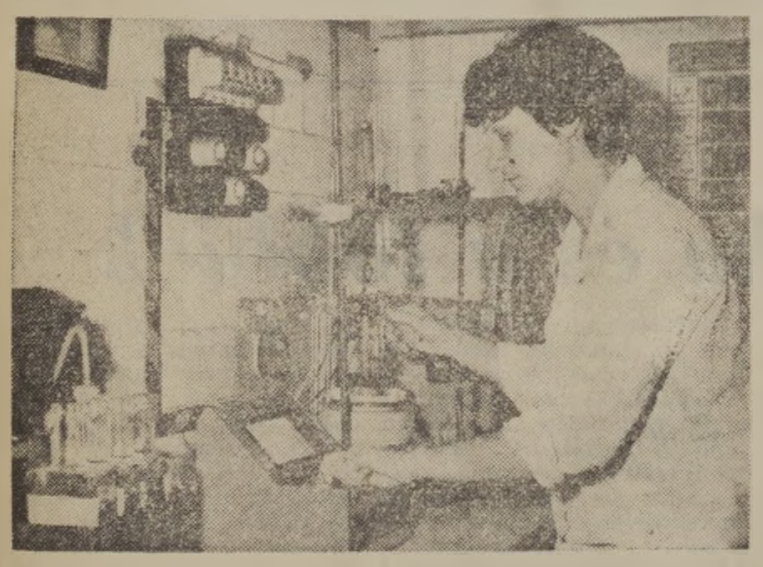
Sajnos megállapítható az is, hogy az írásokban felvetett gondolatokra, jelzésekre, javaslatokra, sem szakszervezetünk, sem a szerkesztőség címére *az olvasók levelein kívül nem, vagy alig érkezett szóbeli, vagy írásos válasz, pedig az illetékes gazdasági, mozgalmi vezetőknek törvényes kötelességük is lenne a reagálás.* Az ilyen magatartás csökkenti a lap agitatív munkájának hatásfokát, mert nem elég csak feltárni a munkahelyek úgynevezett fehérfoltjait, a fejlődést hátráltató, meglevő szemlélet-módbeli hibákat, s utalni a megoldás módjaira. *Válaszolni is kell a dolgozók által felvetett problémákra!* Ha a szakszervezeti tag — legyen az munkás vagy értelmiségi — nem látja a szóvátett közérdekű észrevételek, panaszok és az azok nyomán hozott döntések közötti összefüggést, s ha a hibákat nem korrigálják, akkor közömbös szemlélő marad. A legközelebbi mozgósítás, meggyőzés ellenére is csak passzív „hallgató" lesz.

Ez a felfogás idegen az üzemi demokrácia és a szakszervezeti demokrácia fejlesztésében vallott nézetünktől és gyakorlatunktól. Összeegyeztethetetlen azzal a vállalati és népgazdasági törekvésekkel is, ami a hatékonyabb, szervezettebb gazdálkodást, a fegyelmezettebb munkát helyezi a figyelem középpontjába.

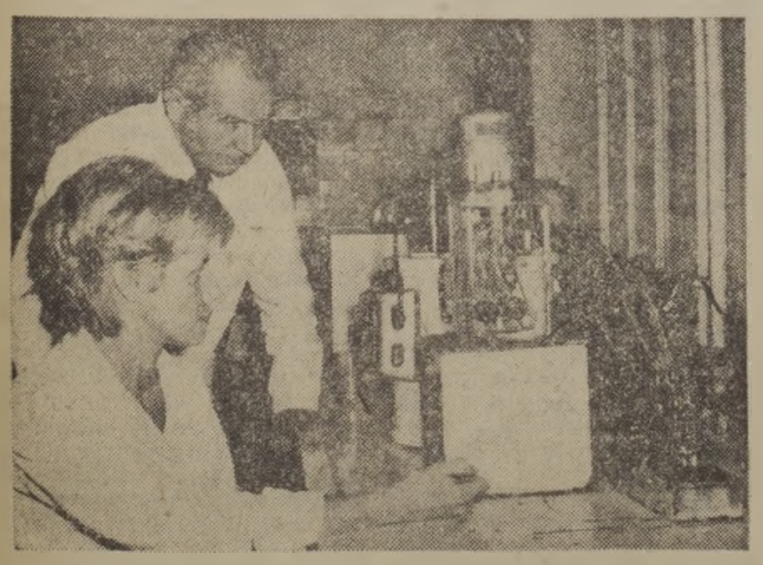
A sajtónak nagy a felelőssége. Mi az említettek ellenére is hiszünk az írott szó, a szakszervezeti mozgalom erejében. Másképp dolgozni sem tudnánk, s éppen ezért átérezzük — ha kell, át is értékeljük — személyes felelősségünket. De nemcsak a sajtó napján. A *Magyar Vasutas* „stábjának" erőfeszítései, az olvasótábor kívánságai csak akkor teljesülnek maradéktalanul, *ha a problémákra válaszolnak, a hiányosságok megszüntetéséről lapunk hasábjain felelősséggel szólnak az illetékesek.* Csak így tölthet be széles körű tájékoztató, mozgósító szerepet szakszervezetünk lapja, a Magyar Vasutas, amely követi a Vörös Újság kommunista újságíróinak magasztos példáját.

Molnár György,
a Vasutasok Szakszervezetének titkára

Anyagvizsgálók



A MÁV Anyagvizsgáló Főnökségnél korszerű berendezésekkel ellenőrzik a kenőanyagok tulajdonságát, összetételét. Molnár Lászlóné vegyésztechnikus az úgynevezett TBN-szám meghatározását végzi



Kiss Sándorné és Zaránd Sándor laborvezető munkaeszköze ez alkalommal az Engler-féle viszkozitásmérő

(Laczkó Ildikó felvételei)

INGÁZÓK

Ezen a szombat délutánon is úgy megtelik a motorvonat három kocsija, hogy mozdulni is alig lehet. A párás fülkék éppúgy, akár a másikak. Az utolsó felszállók egyenesen a barcsi állomás restijéből jönnek. Tömény bor-, meg pálinkaszagot árasztanak.

A mi kocsinkban mindenki mindenkivel beszélget.

— Tudod pajtás, az én asszonyomnál jobb szakácsné nincs a világon — kezdi dicsérni élettársát a velem szemközt ülő fiatalember. — Ilyenkor, vasutas-fizetésnapon mindig bablevest főz. De olyan felségeset ám, hogy még a legfinnyásabb embernek is csorogna utána a nyála. Mondd csak, szereted te az igazi bablevest, és utána a töpörtyűvel jól meghintett túróscsuszát?...

Az ablak mellett ülők hármasban kártyáznak. Forintos alapon. Egyikük időnként cifrákat káromkodik.

— Ha káromkodsz, hagyd abba! — szól ilyenkor az a férfi, aki előtt a legtöbb aprópénz van. — Ha nem tudsz kártyázni, akkor ne ülj be. Ha meg a pénzedet sajnálod, menj el...

Éppen mellettem kézzellábbal gesztikulál egy pattanásos arcú kamasz. Erősen növőfélben van, mert a nadrágja szára is, meg a zakója ujja is jócskán felül van a forgókon.

— Nem érti ezt maga Józsi bácsi. Ha én szerdán este nem leszek ott, vége mindennek. De, hogy a szentségben legyek ott, amikor a jövő héten éjszakás leszek?!... Szabadságom már nincs. Írassam ki magam betegnek?

Józsi bácsi ráver a fiú térdére.

— Én azt hiszem, gyerek, hogy te szerelmes vagy! En a te helyedben akkor is ott lennék azon a találkán, ha kénköves ménkű hullana az égből.

Hangok a másik padsorból:

— Így még talán sohasem futott el a méreg! Keresem őket az építkezésen. Egy óra lehetett, de nem találtam senkit. Megyek a kocsmába, hát ott kártyáznak meg isznak. Köszönök, visszaköszönnek. De semmi más. Érted?! Semmi!!! Visszamegyek a faluba, aztán három óra körül újra az építkezés felé veszem az irányt, de még mindig sehol senki. Elmegyek újra a kocsmába. Persze, hogy ott vannak és még mindig verik a blattot. Akkor már elfutott az epe. Úgy orditottam, mint egy jutasi őrmester. Megijedtem a saját hangomtól...

Borostás arcú, kék ruhás, hangos legények:

— Kalauz úr, ha a barátomnak fia van, akkor az isten irgalmazzon ennek az éjszakának!...

Kadarkútra érve majdnem teljesen kiürül a kocsi. De újra meg is telik. Velem szemben egy posztóruhás vasutas és két cukorgyári rakodó telepszik le. Egyikük frissen faragott nyelet szorongat a térde között.

— Ez igen! — mondja a vasutas. — Ez a nyél olyan kézreható, hogy máma éjjel neked nem is kell mozgatni a villát...

A nyél tulajdonosa tagbaszakadt, nagy darab ember. Az arcát simogatja, közben úgy beszél, mintha diót tartana a nyelve alatt:

— Hagyja már el ezt a mai éjszakát! Azt hiszem elcsigem lesz nekem!... Elmentem az orvoshoz, mert fájt a fogam. Képzelje el, hogy egy üllő helyemben hármat kihúzott. Ebből kettőt vésni kellett.

A vasutas acéldóznit vesz elő, cigarettát sodor. Olyan vastagot, mint egy kisebbfajta szivar. Az első szippantás után köhögni kezd. Amikor megnyugszik így beszél:

— Ez a mai nap nekem se volt jó. Téglajárdát csináltam a nyárikonyhához. Éreztem, hogy szédülök, de nem sokat törődtem vele. Mire végeztem, le kellett dőlnöm a konyha priccsére. Úgy elnyomott az álom, hogy csak délután tértem magamhoz. Nem volt rajtam takaró, mégis csurom víz lett a testem...

A kalauz sorra belép a padok közé, és felhúzza a nyitott ablakokat. Talán csak úgy megszokásból mondja:

— Kaposvár következik. Végállomás!...

Németh Sándor

Ahol bátran elindultak a még kitaposatlan úton

A termoventillátorokat már szerelik. Ha minden igaz, a tatsz szilveszterig végez ezen a munkával, s ily módon több éves gond oldódik meg a *Haman Kató Vontatási Főnökségnél* — száműzik a hideget a műhelyekből.

— *A szakszervezeti bizottság tavasszal elemezte az elmúlt tél felkészülés tanulságait* — mondja *Sikula Miklós* vezb-titkár —, *s akkor foglaltunk állást úgy, hogy ez az így tovább nem halogatható.* A tizenhét termovenillátort mozdony fűti majd, érezhetően javulni fognak a munkakörülmények... Persze azt is tegyük hozzá: *a meleg könnyen elillan, ha a dolgozók nem csukják be a mozdonyszínek kapuját.*

MEGTARTANI AZ EMBEREKET!

Aligha a téli felkészülés legjelentősebb részkérdésével indítottuk e beszélgetést, mégis e megjegyzés fontos feladatokra utal. Ha rejtve is: *a folyamatosan fogyó létszám tartására* (ma 45-tel kevesebben dolgoznak a főnökségen, mint tavaly ilyenkor — 1974-ben még 1400-nál többen voltak, most 900-nál kevesebben vannak), *amelynek elengedhetetlen feltétele a munkakörülmények javítása.* S a takarékosságra, amely még egy ajtó szelesre tárásával is merhető... Ide kívánkozik az is: *ügyelnek arra, hogy fölöslegesen senki ne túlórázzon.* Ha viszont elkerülhetetlen, mert a MÁV igénye szükségessé teszi, akkor — holmi utólagos csúsztatás helyett — *kifizetik.* S az sem utolsó érv, hogy az utazószemélyzet tagjai közül aki kéri, az év végéig kiveheti az esetleg még megmaradt szabadságát.

— *A forgalom szervezése elválaszthatatlan a személyi feltételektől* — hangoztatja *Barta László*, a főnökség vezetője (tavaly tért „haza"; 1957—1967 között reszortosként már dolgozott a Tatai úton, majd 1968-tól, tíz éven át, a komáromi vontatási főnökség élén állt). — Örvendetes, hogy az utazó személyzet bérszínvonala az idén, a tavalyi háromnegyed évhez képest átlagosan 5224 forintról 6508 forintra nőtt. Ez jó hatású volt... Igaz, feszültségekhez is vezetett. *Az irányítók, a középvezetők bére ugyanis stagnál*, a műhelyben dolgozóké 15, az alkalmazottaké pedig 8 százalékkal emelkedett.

Íme a háttér, amely a munkahely gondjait — akad nem is egy — enyhítheti. Bár a téli felkészülés a Hámán Kató főnökségnél kisebb feladat, mint a zömmel tehervonatokat továbbítóknál, mégsem volt zökkenőmentes. Problémáik egyike: az ő birtokukban van a Ganz-MÁVAG első 25 M41-es mozdonya... s ama „elsők" gyermekbetegségek miatt gyötrődnek. Ma például 9 vár javításra közülük; nemrég két további M41-est kaptak... az egyik másfél hét múlva, a másik 14 nap elmúltával kanyarodott vissza gyártójához: hibás volt! Az elmúlt télen — jobb híján — *a kisebb teljesítményű M44-esekkel helyettesítettek őket. Kazánkocsit kellett kapcsolni a jó ideje már csak tolatásra használt mozdonyokhoz*... S előre sejtették, hogy *a menetidő nem tartható velük.* Ráadásul a személyforgalomba állításuk nem is gazdaságos!

Bár még hátra az utolsó nagy erőpróba, a karácsonyi forgalom — nagyjából kikerekedik az idei produktum. A minőségi mutatókkal elégedettek: *az üzemeltetési költség 3,4 százalékkal csökkent*, az energiafelhasználás a villamos mozdonyoknál 7 százalékkal javult (ehhez képest bocsánatos „vétek", hogy a dízeleknél az üzemanyag-fogyasztás 0,7 százalékkal romlott). Egy-egy korszerű, nagy teljesítményű mozdonyra jutó száz elegy-tonnakilométer 6 százalékkal volt jobb eddig, mint 1978 hasonló időszakában. Folytatván a sorolást: *az egy szolgálati órára jutó hasznoskilométer* — a bázishoz képest — *16 százalékkal javult* (tavaly mozdonyonként egy óra alatt 7,7, az idén 8,8 kilométert tettek meg... bár előreléptek, mégsem elégedettek; igaz, csak a forgalom — a társszolgálatok — segítségével produkálhatnak többet). Lényegesen, 23 százalékkal javult az üzembiztonság — ritkult a váratlan leállások száma (s még tetszetősebb volna a kép, ha az M41-esek nem rontanák e statisztikát). *Az üzemkészség változatlan*: a járművek 83 százaléka rendszeresen forgalomban van (a visszatérő megjegyzés: az M41-esek *kivételével* mozdonyaik üzemkészsége jobb a budapesti igazgatóság átlagánál).

NEM KAMPÁNY

— *Az eredmények ellenére sem vagyunk elégedettek* — mondja Barta László. A főmutatót száz elegytonnakilométer-tervünket nem teljesítettük. Háromnegyed év alatt 3,4 százalékkal maradtunk el a tervezettől, és a teljességhez tartozik: *főnökségünk három éve nem képes a száz elegytonnakilométer-tervet hozni.*

Okok persze itt is említhetők: a 41-es fordában három kölcsöngép dolgozik (M 40-esek, a rákosi vontatástól érkeztek). Nyáron, mikor is sok a kiránduló és több nemzetközi vonatot is továbbítottak, néhányat — létszámgondok miatt — átadtak a szolnokiaknak meg a ceglédieknek. Most, november 1-én, majd december 1-én a vezérigazgatóság döntése szerint — hat M61-est adtak, illetve adnak át a tapolcaiaknak.

Nem kampányfeladat — jóllehet nem is csodaszer — *a munkaszervezés*: a következő években itt szeretnének előbbre jutni. Két éve dolgozik a főnökségnél *Berecz János* üzemszervező (gépészmérnöki, valamint gazdasági mérnöki diplomával rendelkezik; más területről érkezett, ezért 1978-ban a szükséges vasúti szakvizsgákat is letette). A lehetőségek vonzották — magyarán az, hogy jó szerencsével kitaposatlan úton jár: *van még mit tenni.*

— Az alapokig bontva elemeztük az üzemszervezés helyzetét — utal vissza a közelmúltra —, s első lépcsőként *három erre határoztuk meg a tennivalókat.* Négy fő témára, a szállítási feladatokra, a gépek és eszközök jobb kihasználására, a gazdálkodás hatékonyságára, s az élőmunka ésszerűsítésére összpontosítottunk. *Alapvető, hogy a szervezést önerőből, külső segítség nélkül hajtsuk végre!*

ELŐRE NÉZNEK

Hogy van mit tenni, azt jól példázza, hogy korábban nemcsak a személyes használatú szerszámok (a kulcskészletek, a csavarhúzók) voltak a dolgozók szekrényében, hanem a mozdonyokhoz szükséges célszerszámok is. *Alapvető problema volt ez. Központi szerszámkiadót létesítettek a műhely mellett... A műszeres diagnosztikai vizsgálat fölössé teszi, hogy a mozdonyok egy-egy részegységét* — csupán az ellenőrzés miatt — *időről időre szétszedjék.* Ekkor — rossz esetben — még ronthatnak is, vagy anyagot pazarolhatnak el. *A motorvizsgálathoz olyan műszerek is kellenek, amelyekkel a főnökség nem rendelkezik.* Rátaláltak a gazdaságos megoldásra: *a VATUKI közreműködését kérték.* (Az úgynevezett endoszkópos vizsgálattal akár egy hengerbe is belenézhetnek száloptika segítségével — csupán a porlasztót kell kiszerelni.)

Nemcsak a MÁV számára lehetne jó példa: *az adminisztratív és a műszaki dolgozóknál leterheltségi vizsgálatokat végeztek, hogy pontosan felmérjék: melyik munkához hány emberre van szükség. Így előbb-utóbb mindenki arányosan lesz munkával ellátva, s mód nyílik az átcsoportosításokra. Ugyanakkor a mozdonyjavítók* — valamennyi tervszerű javításhoz — *olyan technológiai utasítást kapnak, amely figyelembe veszi a munkák egymáshoz kapcsolódó folyamatát, s szintúgy egyenletes leterheltséget ad.*

Immár a holnapra is gondolnak. S ha 1980 végéig rendet teremtenek az alapvető folyamatok körül, a hatodik ötéves terv időszakában már a részfolyamatok kimunkálása kerülhet előtérbe. A részletek finomítása — feltehetőleg — nemcsak a munkaszervezésnél célja a Hámán Kató Vontatási Főnökségnek.

F. T.

Mellékvágányon

Kereskedelmi szolgálat Ferencvárosban

Kezdő forgalmista koromban így okított egy tapasztalt árupénztáros: — *Ne feledd fiam, a fővágányokon ugyan robog a vasút, de a pénzt a mellékvágányokról gyűjtögeti be!*

Budapest-Ferencvárosról köztudott, hogy hazánk legnagyobb rendezőpályaudvara, és hogy „a fordítókorong szerepét tölti be a hazai, sőt a nemzetközi vasúti szállításban". Azt viszont kevesen tudják (róla, hogy a hozzácsatolt pesti állomásokkal (Bp-Dunaparttal, Kőbánya Hízlalóval stb.) mennyi „mellékvágánya" van. Szó, ami szó: *tízezer körül mozog itt a le- és feladási kocsik havi forgalma.* S bár igaz, hogy az ide érkező áruk tömege a számottevőbb — az összforgalom 60 százaléka —, azért a helyben berakott árutonna sem csekély: az idei háromnegyedévben is meghaladta már a félmilliót. Hozzátehetjük persze, hogy 1976 óta egyre csökkenő a tendencia.

Vállalták, teljesítik

Újvári Ferenc kereskedelmi állomásfőnök-helyettes, az adatok egyik legjobb ismerője a kongresszusi vállalásokkal megemelt tervszámok tükrében ezt mondja:

— *A felajánlások teljesíthetők, hiszen ezt igazolják a háromnegyedéri eredményeink is.* Kocsikihasználásunk például 101,97, a berakott árutonna 103,21 százalékra alakult a vállalt 102 százalékkal szemben. Októberben tovább javult a helyzet, s a jelek szerint a 120 százalékhoz közelítettünk már. *Gondunk csak az idegen kocsik tartózkodásával van*, mivel a bázis időszak 47,16 óráját 2 százalékkal kívántuk rövidíteni, ám *ténylegesen 6 százalékkal hosszabb most az idegen vagonok átlagos tartózkodási ideje...*

— Miért?

— Több oka is van, s ezek egy részéről *nem mi* tehetünk. Küldemény érkezik például a *Chemolimpex* vagy a *Masped* külkereskedelmi vállalatoknak, Ferencváros rendeltetéssel. Csakhogy ezek a vállalatok csupán közvetítők, nem pedig az áruk tényleges felhasználói. Ennél fogva nemegyszer előfordul, hogy *3—4 nap is eltelik, mire a valódi címzett a kirakás céljából megjelenik*, esetleg újra feladja a rakományt vagonostól valamelyik vidéki állomásra. Máskor az áruk tömeges érkezése okozza a bajt. Befut — mondjuk — a Budapesti Vegyiművek részére 40 kocsi foszfát, majd a következő napon ugyanennyi. Világos, hogy *ilyen esetben a folyamatos, határidős kirakást egyszerűen nem győzik a munkások.* Hadd fűzzem hozzá, hogy *a vállalatok általában szívükön viselik az idegen kocsik sorsát. Jók a kapcsolataink.*

— És mi az, amiről a vasút is tehet?

Beállítás, kihúzás

A kereskedelmi szolgálat vezetője így válaszol:

— *Rajtunk múlik elsősorban, hogy könnyítsük partnereink dolgát, ha lehet. Többek között kötelességünknek tartom, hogy az idegen kocsikat egy tagban és olyan helyre sorozva állítsuk be az ipartelepre, hogy azok kirakásához elsőként kezdhessenek hozzá és folyamatosan üríthessék, illetve rakhassák meg a többi kocsit is.* Az ilyen és hasonló szempontok fokozott érvényesítése céljából a napokban kiadtunk egy állomásfőnöki rendeletet, amelyben *utasítottuk az állomási dolgozókat, hogy tegyenek meg mindent a tartózkodási idők csökkentésére. Eszerint szolgálják ki az ipartelepeket, illetve húzzák ki onnan és továbbítják ismét a honos vasútra az idegen kocsikat. Más kérdés, hogy a rakodóvágányokról kihúzott vagonok további útját képtelenek vagyunk figyelemmel kísérni, illetve befolyásolni...*

A partnerekkel való jobb együttműködésért sokat tettek eddig is a *komplex-brigádok.* A szerződésbe foglalt és kölcsönösen vállalt kötelezettségek teljesítése nyomán különösen jó kapcsolat alakult ki a vasutasok és a marhavásártér, illetve a *Budapesti Húsipari Vállalat* dolgozói között. Jellemző erre, hogy *az exportra szánt élő marha- és sertésszállítmányokból állítják össze az ország legfontosabban közlekedő vonatait*, beleértve a határállomásra való érkezést is. Még „büfé-kocsi" is fut minden ilyen szerelvénnyel, benne az útközbeni étkezéshez szükséges takarmánnyal.

— *Jelenleg minden második napon indítunk egy-egy élővel rakott irányvonatot, de az év hátralevő időszakának minden napjára jut egy ilyen exportszállítmány* — hangzik a tájékoztatás, majd Újvári Ferenc hozzáteszi: — *A szoros együttműködés nélkül ez aligha menne zökkenőmentesen.*

Sajnos, ellenpélda is akad. Mindennél beszédesebben vallanak erről az iparvágány-számlások kimutatásai, illetve a kocsiálláspénzek összegei.

Gyorsan, mint a Gyorsszolgálat

Találomra ragadjuk ki a szeptemberi számokat. Eszerint a Budapesti Vegyiművek *kénsavgyárát* 200 000 forintnál is több kocsiálláspénz terhelte, miközben az ipartelepén megfordult 1082 kocsi felét késetten adta vissza. Igaz viszont az is, hogy az egy kocsira jutó 412 forintja szerényen alatta marad a *Vegyipari Termelőeszköz Készletező Vállalat* 755, vagy a *Fegyver és Gázkészülék Gyár* 1635 forintos kocsinkénti átlagának. A „*Csontgyár*" —, amely a kénsavgyár testvére, mivel ez is a Vegyiművekhez tartozik — 426 kocsiból 143-at rakott ki késetten, bár csupán 27 804 forintot tett ki a havi kocsiállópénze. *A „pálmát" a BKV viszi el*, annak ellenére, hogy csak 13 vasúti kocsival volt dolga szeptemberben, de *valamennyit késedelmesen rakta ki, nem számítva az egyetlen feladási tételét.*

Álljon itt azonban néhány kitűnő példa is: egyetlen fillér késedelmi díjat se fizetett a *Gyorsszolgálat Szövetkezet*, az *Állati Fehérjét és Takarmányokat Előállító Vállalat*, a *Merkur* — és természetesen a marhavásártériek.

Mármarosi Pál

(Folytatjuk)

ÉLETEK KÖZELRŐL

Mariska és a többiek

A 33-as vasúti őrház Darányban van. Ott, ahol hófehér nyírfák és örökké suttogó fenyvesek bókolnak a szélnek. Már az őrházat is erdő öleli. Hazánk és Európa legnagyobb összefüggő ősborókása. A tábla éppen szemközt van: *Természetvédelmi terület.*

A felhőszemű Mariska csak nevet, amikor látja, hogy az ezüst színű tábla feliratát böngészem:

— Ki merte volna gondolni valamikor, hogy ez a boróka ilyen érték. Ostornyélen kívül soha senki se vágta volna ki másnak, hiszen nem is volt az jó semmire. Karácsonyfának még a legszegényebb család is lenézte. Most meg ezreseket büntetnék, aki hozzányúlna. De itt a faluban még mindig csak nevetnek ezen az emberek, és hiába mondja a *Szabó Imre* erdész, hogy ez nemzeti kincs, nem nagyon hisz neki senki. De amikor sorra jönnek a kocsik, a szebbnél szebb autók meg az emberekkel tömött buszok, akkor bezzeg tátva marad a népek szája.

Még a szeme is nevet, amikor észreveszi, hogy írogatok a füzetembe. Rám is kérdez:

— És tudja-e, hogy miért hisznek nehezen az emberek ebben a dologban?

— Ha megmondja, megtudom.

— Hát azért, mert az újságok se írnak mindig igazat.

— Nocsak?!

— Nézze, én megmondom őszintén, mert se károm, se hasznom belőle. Ez az ősborókás azóta itt van, amióta én az eszemet tudom, de egészen biztosan itt volt már nagyapáink idejében is. Aztán képzelje, hogy mi lett. Amikor Barcsból várost csináltak, *hallják ám a rádióban és olvassuk az újságokban, hogy így a barcsi ősborókás. Hogyan lenne ez barcsi, amikor Barcs ide kereken tíz kilométerre van még vonaton is?* Én örülök, hogy Barcsból város lett, mert azóta sokkal szebb, mint régen volt, de azért az emberekből se kell bolondot csinálni. És nagyon sokszor rajtunk, vasutasokon csattan az ostor, mert nemcsak fényes autókkal jönnek azóta az emberek, hanem vonattal is. A szerencsétlen turista elmegy Barcsig, ahol borókáson kívül minden van, aztán a méregtől nem is látva várakozik órákig, amíg egy másik vonattal vissza tud jönni és közben persze lehúzza a keresztvizet mindenkiről. S mivel nem a nyilatkozó, vagy az újságíró van előtte, hát a vasutason tölti ki a mérgét...

Negyven éve ismerem, de ilyen hosszú fejtegetést még sohasem hallottam tőle. Tudja rólam, hogy több mint húsz éve kontatom a tollat, talán ezért is mondta el, ami a szívén volt.

Amíg beszélt, bennem képek kavarogtak. Ismertem az édesapját, aki itt volt vasúti pályamunkás. Testes, bajuszos, sűrű ember, olyan nehéz szavú, hogy az ember már azt gondolta, hogy nem is szól semmit, amire megszólalt. Ismertem az urát, aki a felszabadulástól kezdve tagja volt a párnak, és itt, ebben az őrházban volt pályaőr. Abban az időben ez a felhőszemű Mariska, ma *a telefon csörgésétől is összerezzent, és ha jött a pályamester, talán titokban éppen úgy vigyázzban állt, mint az ura és vele együtt szorongott rendben talál-e mindent a mester?*

Aztán egy másik kép villan elém. 1964. március 1-én este háromnegyed hétkor szolgálatteljesítés közben szívinfarktus következtében, itt, ebben az őrházban halt meg Molnár János pályaőr, aki meggyfaszipkából szívott csak cigarettát (amit nem lett volna szabad) és mindig egy sárgaréz öngyújtón csiholta hozzá a tüzet. Akkor négy árvával maradt itt ez az asszony. Az árvák: *Marika, Ági, Éva* és *Jancsi*. A kicsi Jancsi még hónapok múltán is mindenhol az apját kereste, és minden vonatnál várta, mert azt mondták neki, hogy elutazott. *Valóban elutazott, de olyan messzire, és olyan vonattal, ami sohasem jön vissza.*

Akkor, azokban a napokban itt Darányban és az egész szakaszon mindenki csak sajnálkozott: *„Szegény Mariska...*

Jutalom a KISZ KB-tól

Takarékos ifjúsági brigád

A szolnoki járműjavítóban az elmúlt években nevet szerzett magának a *Radnóti Miklós* ifjúsági szocialista brigád. Eredményes munkájukért a bronz-, ezüst- és aranyjelvény után 1977-ben megkapták a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* címet. Az idén — a *Világtakarékossági Nap* alkalmával — újabb sikert könyvelhettek el. A KISZ Központi Bizottságától 4 ezer forint pénzjutalmat kaptak azért, mert rendszeresen takarékoskodnak. *Németh Antal* brigádvezető így beszélt erről:

— *Brigádunk munka közben az anyaggal és az energiával egyaránt takarékosan bánik.* A személykocsi osztályon dolgozunk és a villamosfűtés szerelése a feladatunk. Előfordul, hogy leesik egy-egy csavar, de a brigád tagjai nem sajnálják a fáradságot és összegyűjtik az alkatrészeket. Ezzel is sok anyagot takarítunk meg. Figyelünk arra is, hogy ne égjenek feleslegesen a villanyok és ha kint jó idő van, a csarnokban nem igényeljük a fűtést, vagy csak annyit, amennyi a zavartalan munkához szükséges. Részt veszünk a *„Vedd észre és tedd szóvá!"* mozgalomban és figyelmeztetjük munkatársainkat, ha úgy látjuk, hogy nem takarékoskodnak az anyaggal és az energiával.

— Úgy hallottam, hogy a keresetükkel is takarékosan bánnak.

— *A brigádnak 12 tagja van és azzal büszkélkedhetünk, hogy mindenkinek van takarékkönyve. A legtakarékosabbak betétkönyvében már 60—70 ezer forint is összegyűlt. Két brigádtagnak ifjúsági takarékbetétje van. Egy harmadik akkor bontotta fel ezt a betétet, amikor új lakást kapott. No és ott van a KST, amelynek szintén mindenki tagja. A takarékosság egy másik formája a brigádkassza. Ebbe minden fizetéskor teszünk be pénzt. Jelenleg 7 ezer forintunk van és természetesen még az a 4 ezer, amit a KISZ Központi Bizottságától kaptunk.*

— Mire fordítják a brigádkasszában összegyűlt pénzt?

— *Ebből vásárolunk meg a folyóiratokat.* Részt veszünk az MSZBT tagcsoport munkájában. Igyekszünk minél több ismeretet gyűjteni a Szovjetunióról, ezért járatjuk a *Szovjetunió* és a *Fáklya* című folyóiratot. Ebből a pénzből fedezzük a brigádkirándulások költségeit, karácsony és újév között Csehszlovákiába megyünk.

(Kőhidi)

Névkártya a pénztárablakban

A mátészalkai személypénztárosok a nevüket is munkájukhoz adják

Mátészalka állomáson naponta több ezer utas fordul meg. Szűcs Endréné személypénztárosnak sok a teendője. Gyorsan, lelkiismeretesen dolgozik. Az utasok elegedetten távoznak a pénztárablaktól — a „kiszolgálás" udvarias. A fiatal pénztárosnő nemrég dicsérőlevelet kapott az egyik utastól, de a legtöbben helyben mondanak néhány elismerő szót a mindig türelmes, segítőkész vasutasnak.

— *1971-ben érettségiztem és hamarosan jegyvizsgáló lettem az állomáson* — emlékezik vissza pályafutása kezdetére. — *Közben folytattam a tanulást, ismerkedtem a vasúttal. A sikeres személypenztárosi vizsga után kerültem ebbe a munkakörbe. A férjem is vasutas, menetirányító itt, Mátészalkán.*

Szűcs Endréné sokat tanult a férjétől, mindig megbeszélték a gondokat, kicserélték tapasztalataikat. A személypénztár dolgozói elhatározták, hogy ezután „nevüket adják" a munkájukhoz. Munkakezdés előtt a pénztárablakba egy névkártyát tesznek, amelyen a szolgálatot teljesítő pénztáros neve olvasható. Közvetlenebb lesz így az utasokkal való kapcsolat.

A személypénztárosok a *Hámán Kató* szocialista brigádban dolgoznak. *Szűcs Endréné* a vezetőjük. Nemrég harmadik helyezést értek el a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének üzemi döntőjén.

— *Az idén kezdtem meg tanulmányaimat a tisztképzőn* — folytatja — *Szeretném szakmai ismereteimet gazdagítani. A család és a munka mellett ez természetesen nem lesz könnyű, de remélem, sikerül majd jó eredménnyel végeznem az iskolán.*

Zsoldos Barnabás

Túl a kezdeti nehézségeken

Nem volt könnyű tudatosítani az új szervezeti forma értelmét, célját

Látogatás a nagykanizsai körzeti üzemfőnökségen

Lassan másfél éve, hogy megalakult a nagykanizsai üzemfőnökség. Körzeti jelleggel szervezték, s Nagykanizsa állomásán és a vontatási főnökségen kívül a Balaton déli partján vezető fővonal, valamint az ehhez csatlakozó két szárnyvonal 42 szolgálati helye tartozik hozzá.

— Hogyan sikerült megfelelő tartalommal kitölteni ezt az új szervezeti formát? — erről kérdeztük Nagykanizsán *Flinger Józsefet*, az üzemfőnökség vezetőjét és gazdasági helyettesét, *dr. Pécsi Lajost.*

ESZKÖZÖK, ADOTTSÁGOK

— Üzemfőnökségünk igen nagy feladatot kapott, de a hozzánk tartozó 2200 vasutas kezdettől fogva rendelkezett a sikeres teljesítéshez szükséges eszközökkel, adottságokkal is — kezdte Flinger József. — Más kérdés, hogy mégis *sok gonddal járt, amíg kollektívánk tudatára ébredt adottságainak, lehetőségeinek...*

Arról is szólt az üzemfőnök, hogy mi okozta gondjaikat. Az új szervezési forma sok régi, az évtizedek során beidegződött hagyománnyal került szembe a gyakorlatban —, s ami a nehézségeket csak fokozta: az emberek fejében is. *Tudatosítani az új szervezeti forma célját, értelmét* — ez volt a legfontosabb feladat, s ez még ma is napirenden levő teendő.

— *Nehéz volt elszakadni a korábbi szakvonali elkülönültség hagyományaitól* — mondta az üzemfőnök, de hozzátette, hogy számoltak is az ilyen jellegű átmeneti nehézségekkel. Segítette az üzemfőnökség vezetését, hogy a pártszervezet, a szakszervezeti és a KISZ-bizottság kezdettől fogva támogatta az új szervezetet, s megerősítésén munkálkodott. Fokozott segítséget kaptak a pécsi vasútigazgatóságtól és Nagykanizsa városi pártbizottságától is.

— *A legfontosabb azonban szerintem az volt* — állapította meg dr. Pécsi Lajos — *hogy üzemfőnökségünk sikerrel teljesítette a kísérleti időszak feladatait. Az eredmények az üzemfőnökség életképességét bizonyítják.* Ezt már most elmondhatjuk, amikor az idő rövidsége miatt még csak keveset tudtunk feltárni az üzemfőnökségben, mint szervezeti formában rejlő tartalékokból.

TÖBBRE IS KÉPESEK

A korábbinál lényegesen többre képes, hatékonyabb vasútüzemi munka van kibontakozóban a nagykanizsai üzemfőnökség területén, és ez környezetében is kedvezően érezteti hatását. Az idén a nemzetközi forgalomból adódó nehézségek ellenére is csak 0,9 százalékkal maradtak el eddig a személyvonati menetrendszerűségben a *kiváló* cím elnyerésének feltételeként megszabott 94,39 százalékos célkitűzéstől. A vonatközlekedési tervtől is csak 0,67 százalékkal maradt el az üzemfőnökség, míg az összes többi követelményt tekintve *időarányos túlteljesítéssel büszkélkedhetnek.*

Az irány- és közvetlen vonataik átlagos terhelése négy százalékkal magasabb a célkitűzésnél. *Tehervonati mozdonyaik az előírtnál 4,6 százalékkal magasabb 100 etkmteljesítményt produkáltak az év első kilenc hónapjában.* Korszerű mozdonyaik üzemkészsége 0,91 százalékkal kedvezőbb a célkitűzésnél, és a vontatási üzem önköltségét tekintve a vállalt 1,0 százalékkal szemben már 5,3 százalékos megtakarítással számolhatnak. Ennek értéke közel 1,5 millió forint. Ez döntően annak köszönhető, hogy a fajlagos üzemanyagfelhasználásban mintegy 12 százalékos megtakarítást értek el. *Az állomási-vontatási összhang, a közös érdek előtérbe kerülése különösen a tolatómozdonyok ésszerű foglalkoztatásában hozott jelentős eredményeket.*

EGYMÁSRA UTALVA...

Mindjobban megtanulják a nagykanizsai üzemfőnökség dolgozói, hogy *a jól szervezett munka a takarékosság forrása is.* A legnagyobb elegyrendezési feladatok Nagykanizsa állomásra hárulnak, ahol viszont kevés a kocsirendező. A vonal nagyobb állomásain, így *Siófokon* és *Fonyódon, Balatonszentgyörgy* állomáson — többletkapacitásukat hasznosítva — végeznek előrendezéseket, Nagykanizsa állomás tehermentesítésére.

— *Mi jelentős tényezőnek tekintjük ezeket a besegítéseket* — mondotta dr. Pécsi Lajos. — *Nyomatékot is adtunk ennek azzal, hogy például a harmadik negyedév után 9000 forint külön prémiummal honoráltuk az előrendezéseket.* Nagyon jó volt a visszhangja annak is, hogy az őszi forgalom során végzett eredményes munkájuk alapján *a IV. csoportú állomásoknak is juttattunk prémiumot.* Nem szabad itt nagy összegekre gondolni, hiszen csak a megtakarított pénzünkből fordíthattunk erre a célra. *Az 1700-tól 3000 forintig terjedő jutalmak is nagyon jó hatást váltottak ki Marcali, Zalakomár, Böhönye és a többi állomás dolgozói között, akik először kaptak ilyen prémiumot...*

Az üzemfőnökség különös gondot fordít a területén 1430 taggal dolgozó 89 szocialista brigádra. Jól szervezett munkájuk, versenyük lendülete biztosítja, hogy tovább javuljon a menetrendszerűség az üzemfőnökség egész területén. *A közös célokért dolgoznak együtt és egymást segítve a forgalmi és vontatási szocialista brigádok.* Jelentős részük van abban, hogy az első kilenc hónap folyamán *javult az üzemfőnökség baleseti helyzete.* A személyeket ért balesetek száma néggyel, a kiesett munkanapoké 211-gyel csökkent. Tárgyi baleset csak III. csoportú állomáson tolatás közben fordult elő, de hárommal kevesebb, mint a múlt év azonos időszakában.

140 ÚJFELVÉTELES

— *Munkánk növekvő követelményei parancsolóan írják elő, hogy még többet tegyünk a dolgozók szakmai és politikai képzettségének fokozása érdekében is* — mondotta Flinger József. — A tisztképzőre is előkészítő kereskedelmi tanfolyamokat Fonyódon, a forgalmi tanfolyamokat Siófok állomáson szerveztük meg. *A siófoki tanfolyamokon Kiss Ferenc és Szentannai László főfelügyelők olyan jól oktatnak, hogy a dombóvári vonalról is sokan hozzájuk járnak tanulni.*

Az oktatások az utánpótlás nevelését is jelentik. S azért, hogy legyen kiket oktatni, sokat tesz az üzemfőnökség.

— *A helyi tanácsokkal kialakított jó kapcsolataink sokat segítettek abban* — mondta erről az üzemfőnök —, *hogy az idén már 140 új dolgozót, köztük 21 kocsirendezőt is fel tudtunk venni. S közel százan tettek szakvizsgát ebben az évben.*

Okos tervei vannak az üzemfőnökségnek, hogy tovább javítsa területén a forgalmat, az elegytovábbítást. Egy ilyen terv a napi két pár tolatós tehervonatra vonatkozik. Egy vonat most nem tud eljutni 16 órán belül Nagykanizsáról Székesfehérvárra, mert 19 helyen kell tolatásokat végeznie. A nagyobb állomások úgynevezett „kiskörzeti" munkája nyomán kívánják elérni, hogy *a tolatós tehervonatok csak 8—9 helyen vegyenek fel és adjanak le elegyet.* Lényegesen csökkenteni tudják a vonatkísérők önköltségi útjait, ha a mostani három helyett két csapat is elegendő lesz egy tolatós tehervonat továbbításához. A nagyobb állomások „kiskörzetében" a helyi tartalék és személyzete végzi majd a kocsik leadását és összegyűjtését.

L. J.

MÁSUTT IS MEGTEHETNÉK

Várják a vonatot...

Jól szervezett munkáról tanúskodik, hogy mindig, amikor *Hegyeshalomba*, a végállomásra érkezünk, *négy-öt takarítónő várja a vonatot.* Viszonylag rövid idő áll rendelkezésükre, ám annál gyorsabban eltávolítják a hosszú úton felhalmozódott hulladékot, szemetet. Még a portörlésre és a mellékhelyiségek felmosására is szakítanak időt. Őket bizony nem lehet *„üvegszedő takarítók"-nak* nevezni, mert bizonyára ezek a munkájukat tisztességgel végző asszonyok már maguk is tapasztalták, hogy *a kellemes utazás egyik feltétele a vonat tisztasága.*

Sokat fáradoznak azért, hogy a Hegyeshalomból induló vonatoknál meglegyen ez a feltétel, bár az is igaz, hogy az utasok könnyíthetnék a munkájukat. Mi, jegyvizsgálók mindenesetre *elismeréssel és köszönettel tartozunk a határállomás takarító brigádjának.*

Németh István
jegyvizsgáló

A tiszafüredi személypénztáros

Tiszafüred hamarosan turisztikailag is kedvelt fürdőváros lesz. Nemsokára átadják a Tisza II. vízlépcsőt, és elképzelhető, hogy hajókikötőt is építenek, a vasúti pályát pedig korszerűsítik.

Az újjávarázsolt tiszafüredi állomás pénztáránál *Jónás Sándorné* pénztárossal beszélgetek.

— *Havonta nyolcvanezer forint értékű jegyet adok el* — magyarázza. — *Különösen nyáron nagy a forgalom. A Hortobágyra utazók — Karcagról jövet — itt szállnak át, és a turisták innen indulnak tovább Füred-Kócsra, valamint a híres Medgyes csárdához.*

Jónás Sándorné, vasutas pályafutását 1951-ben kezdte vízhordóként. Néhány hónap múlva már fontosabb feladatokkal is megbízták. Hamarosan műszaki rajzoló lett, majd férjhez ment. A férje is vasutas, tartalékos állomásvezető.

— *Vasutas családból származom. Két gyermekem is a MÁV-nál dolgozik.* A budapesti távközlő és biztosítóberendezési főnökség műszerészei. Én öt év múlva nyugdíjba megyek. Nehéz lesz elhagyni ezt a pénztárfülkét, sok emlék köt ide. Több turista már személyes ismerősként üdvözöl, amikor jegyet váltanak itt, a pénztárban. Hiányoznak majd ezek a kedves arcok és a barátok. De ne beszéljünk erről. A végleges búcsúra csak öt év múlva kerül sor...

Dénes Géza

Kitüntetett brigádvezető

A beszélgetéshez egy M 47-es „fedélzetéről" szólítottuk le. Brigádja, a *Kilián György* villanyszerelő szocialista brigád, az M 44-es és az M 47-es dízelmozdonyok, valamint a fűtőkocsik javításán dolgozik.

— Hogy megy a munka?

— *Szorgalmas emberekből áll a brigádom.* Csak az anyaghiány okoz gondot. A román mozdonyokhoz nem kapunk kellő mennyiségben tartalékalkatrészeket. Így aztán igyekszünk a hiányzó anyagot hazaival pótolni.

— Például?

— *A román gyártmányú mozdonyok visszajelző lámpái több mint 700 forintba kerülnek. Ezt magyar lámpával helyettesítjük, amely nem kerül többe 14—15 forintnál. A világítási kapcsolókat is magyar gyártmányúra cseréljük.*

Lassan negyedszázada annak, hogy *Szekeres István* szakszervezeti aktivista. Amikor leszerelt a katonaságtól, munkatársai bizalminak választották. Később a IV-es műhelybizottság gazdasági felelőse lett. A szolnoki járműjavító szakszervezeti bizottságának 1975. óta tagja és ő a munkásellátási bizottság vezetője.

Eredményes munkájáért többször kapott kitüntetést. Legutóbb, november 7-e alkalmából *Kiváló Munkáért* kitüntetésben részesült.

K. L.

Ejnye, ejnye...!

Beled állomáson történt a közelmúlt napokban: a 8436-os személyvonat utolsó kocsijánál vita keletkezett két vasutas között. A vitát az váltotta ki, hogy a szolgálatából lelépő forgalmista a csehszlovák gyártmányú *új motorvanat* hátsó peronján magával akarta vinni a kerékpárját *Répcelakig*, de ezt az utasításistiszteló, közös vagyonunk épségére vigyázó kalauzné nem engedte. A vita odáig ment, hogy a türékeny kolléganő a motorvezetőt hívta segítségül a rendeletet semmibe vevő forgalmistával szemben. A „vezér" a szerelvény gazdájaként érzett felelősséggel foglalt állást, és kimondta a végső szót:

— *A kerékpár nem utazhat velünk!*

Csakhogy a szabálytalankodónak is akadt pártfogója, az újonnan munkába lépett forgalmi szolgálattevő személyében, aki pedig így replikázott:

— *Itt rohadnak mindaddig, amíg a biciklit fel nem veszik!*

— *Jó, akkor maradunk* — hangzott a motorvezető válasza. — *Olyan tehetetlen nem vagyok, hogy ne tudjam leírni a várakozás okát...*

A kétkerekű végül is maradt, hogy *egy órával* később szabályosan utazhasson a motoros szerelvényt követő személyvonat paklikocsijában.

Sz. Jakab István

És mi lesz az árvákkal?..." Akkor, ezen a vidéken még nem volt ipar és nem lehetett válogatni a munkalehetőségek között, ahogy ma tehetik az emberek. Akkor örült valaki, ha munkát kapott. A temetésen egy darányi születésű egykori pályamunkás: *Szabó Nándor* személyzeti osztályvezető helyezte el a pécsi igazgatóság koszorúját és a temetés után pár nappal újra jött. Beszélt a mesterrel: *Tasnádi Ferenc* főpályamesterrel, a két pályaőrrel: *Agyag Józseffel* és *Speigli Gyulával*, aztán Mariskával. Vele tartott leghosszabb ideig a beszélgetés, mert az asszony újra meg újra csak ezt hajtogatta:

— *Én arra képtelen vagyok... Hogyan tudnám én azt megtanulni, amit még a férfi ész is nehezen fogad be?...*

A csöndes szavú Szabó Nándor — ma a pécsi városi pártbizottság osztályvezetője, a szívében örök vasutas — nem sajnálta az órákat — *és Mariska beadta a derekát. 1964. április 24-én ő zárta és nyitotta a sorompókat, ő fogadta a vonatokat,* mert — maga sem akarta elhinni — előtte való napon sikeres vizsgát tett. Ma így mondja:

— *Az a két nap úgy megmaradt bennem, akár az esküvőm, mert én olyan boldog csak akkor voltam. Azóta csak repülnek az évek...*

— Marikából mi lett?

— *Pécsen a DÉDÁSZ-nál dolgozik. Két gyereke van, s mivel lányként nem akart tanulni, most asszonyfejjel másodikos gimnazista.*

— Agi?

— *Az is elröpült gyorsan hazulról. Gyors- és gépírónak tanult. Úgy mondják, a főnökei elégedettek vele...*

— Éva?

— Annyi legénynek tetszett, hogy össze se lehetett volna számolni. *Két gyerek boldog édesanyja és boltos.*

— És a kicsi Jancsi?

— A kicsi Jancsival maradtunk sokáig itt ketten. Szorgalmas, akár az apja. Autó- és motorszerelőnek tanult. Vettünk is kettesben egy Trabantot, mert ez volt az álma. Azt mondogatta mindig: *„Édesanyám, maga csak a sinek melletti világot ismeri, de én elviszem magát és megmutatom, hogy milyen világ van az országutak környékén..."* El is vitt sokszor. Annyi helyen jártunk, annyi szépet láttunk, hogy az még mesének is csuda...

A kicsi Jancsi ma a *Magyar Néphadsereg Kiváló katonája.* Erős, izmos és a szavára úgy lehet adni, akár — darányiasan szólva — a szentírásra. *Mariska pedig kétszeres Kiváló dolgozó* és akkor örül ujjongva és igazán, ha itthon vannak a lányai, ha itt az ősborókás szélén hancúroznak az unokái, ha eltávozásra hazajön a katonafia.

— És a többiek? Velük mi van? Hogyan alakult a segítők sorsa? Mi lett a mesterrel, az óriástermetű, lapáttenyerű *Agyag Jóskával*, a göndör hajú, sebes beszédű *Speigli Gyuszival?*

— A mester még mindig jön, csakhogy már nem kézihajtánnyal, hanem motorossal. *Az Agyag Jóska nyugdíjba ment* és most érte fájdalom nemrég. Sokat betegeskedett a felesége, a Bözsi, de erre senki se számított. A Jóska a szomszédokkal meszelt és pucolta az ablakot, amikor ide telefonáltak a szigetvári kórházból, hogy a Bözsi nincs többé. Ez a nagydarab ember úgy csuklott akkor össze, mint a bugylibicska, és csak sírt mint egy gyerek. Most már lassan-lassan begyógyul a sebe. Látom én ezt, hiszen minden áldott napon legalább kétszer idejön a bódéba. Hetekig csak sóhajtozott és hallgatott, de a minap észrevettem, hogy sima borotvált az arca, aztán másnap, meg harmadnap is frissen borotválva jött erre. A férfinép akkor kezd helyrejönni, ha már ad magára, és a Jóska most már ilyen... *A Speigli Gyuszit baleset érte.* Géppel fűrészelt szegény, egy pillanatra kihagyott és a gép levágta az egyik ujját. Úgy mondják, régen az alkalmassági vizsgánál kiszűrték volna. De most, hála istennek, más világ van. *A Szabó Nándi, ma is mindenkinek csak Nándi. Vasutas és kétkezi egyszerű emberek előtt mindig nyitva van az ajtaja.* Olyan még nem fordult elő, hogy igaz ügyet ne intézett volna el. Az az ember talán többet él másokért, mint a tulajdon családjáért...

Elrobog a 2426-os. 16 óra 18 perc van. Körülöttünk suttog a fenyves, a magasban vadludak húznak. Mariska szótlanul tekeri a sorompókart, aztán a magasba, a nagy szürkeségbe néz, és ennyit mond:

— *Készül az idő. Azt jelzik ezek, hogy hamarosan jön a hó.*

Németh Sándor

Újítási feladattervek

Kölcsönösen előnyös az előzetes szerződés

Az újítómozgalom eredményei tervszerű szervezéssel, hozzáértő irányítással fokozhatók. *A tervszerű irányításnak hatásos eszközei az újítási feladattervi témák, a versenyek,* amelyeket általában a vasút műszaki fejlesztési céljainak figyelembevételével hirdetnek meg.

Az ötletszerű újítási javaslatok jobbára a helyi problémák megoldására irányulnak. Ha kisebb jelentőségűek is, mégsem hanyagolhatók el. Az elbírálók akkor járnak el helyesen, *ha kisebb jelentőségű újítások megvalósítását is hathatosan támogatják.* Ám ahhoz, hogy a javasolt megoldást a főnökség újításként ismerje el, számos követelménynek kell megfelelni.

Jogbiztonság

A főnökségek az újítási javaslat elbírálásakor elsősorban azt vizsgálják, hogy hasznos-e, s lehetővé teszi-e jelentős problémák megoldását. Tehát azokat a javaslatokat bírálják el kedvezően, amelyek a termelésben, fejlesztéskor, a műszaki, gazdasági problémák megoldását eredményezhetik. A főnökség ezeket a problémákat általában újítási feladatterv ben gyűjti össze, és ismerteti a dolgozókkal.

A hatékony propagandának is szerepe volt abban, hogy a dolgozók évről-évre több témát odottak meg. Úgy tűnik, hogy a fejlődés üteme az idén fokozódott. *1979. első felében az előző év hasonló időszakához képest mintegy 5 százalékkal több témára nyújtottak be javaslatot.*

Elsődleges követelmény: *az újítók és az újítani szándékozók törekedjenek arra, hogy mindenekelőtt a MÁV újítási feladattervében szereplő témákkal foglalkozzanak.* Elsősorban a feladattervekben szereplő problémák megoldására kidolgozott javaslatok ismerhetők el újításként. A helyesen összeállított újítási feladattervek ugyanis csak olyan problémákat tartalmaznak, amelyek megoldása műszaki vagy üzemszervezéssel kapcsolatos: a főnökségnél viszonylag új, s a vasút számára hasznos eredménnyel jár.

A rendelet szerint az újítási feladattervben meg kell határozni az anyagi elismerés mértékét is. *Ez is jogbiztonságot ad.* A feladattervi témák megoldását célszerű negyedévenként felülvizsgálni. Így lehet meggyőződni arról, hogy melyek a még megoldatlanok. *Megoldásukra az újítókat kell felkérni, vagy újító brigádokat kell szervezni,* és előzetes szerződésben meg kell állapodni velük a feltételekről. Az újítási jogszabály (VUSz 24. §.) lehetővé teszi, hogy a dolgozó — bármilyen munkaköre, beosztása van — és a főnökség szerződésben állapodjon meg az újítási javaslat kidolgozására. Az ilyen szerződés megkötését a dolgozó, vagy a szolgálati főnökség egyaránt kezdeményezheti.

Garancia a dolgozónak

Milyen előnyökkel jár az előzetes szerződés?

1. Biztonságot nyújt, hogy a javaslatot a főnökség érdeklődéssel fogadja, várja, és amennyiben hasznosnak bizonyul, gondoskodjék a gyors elbírálásáról, a megvalósításáról.

2. Már a munka megkezdése előtt tisztázni kell, hogy a feladaatot milyen módon célszerű megoldani.

3. Az előzetes szerződésben az is rögzíthető, hogy a főnökség milyen segítséget — műszaki segítséget, tájékoztatást, szakirodalmat stb. — nyújtson a problema megoldásához, az újítási javaslat körültekintő kidolgozásához.

4. Előre meg kell állapodni abban is, hogy siker esetén az újító milyen formában, és milyen mértékű anyagi elismerésben részesüljön.

Az előzetes szerződés garanciát nyújt a dolgozónak, hogy az újítási javaslatot biztonságosan, az előzetes megállapodások szerint dolgozza ki. Az előzetes szerződés egyszersmind a főnökségnek is előnyös, sőt: hasznos a vasút számára is. Irányítottabbá teszi az újítómozgalmat; az előzetes megállapodásokat kötő dolgozók és kollektívák nyilvánvalóan olyan problémák megoldásával foglalkoznak, amelyek a főnökségnek, illetve a vasútnak gondot okoznak. Az így kidolgozott javaslatok megvalósítása biztosított, hiszen — éppen mert irányított az újítómunka — a fejesztési célkitűzésekhez kapcsolódik.

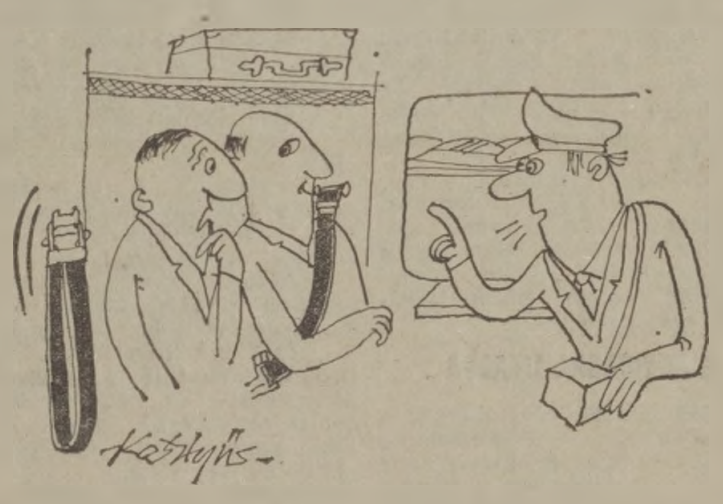
Követelmények

A szervezettség meggyorsítja az alkalmazást, amely a vasútnak, a vasutas kollektívának és az újítónak egyaránt érdeke. Az újító is gyorsabban jut a megérdemelt anyagi elismeréshez. *Az sem jelentéktelen, hogy az ily módon irányított újítómozgalom a tervezést is könnyíti.* Az előzetesen megkötött szerződésekben rögzítik a határidőket, amikorra a dolgozók a megoldással előállnak.

Helyes, ha az előzetes szerződés tartalmazza mind a gondokat, mind a várható eredményt. Ilyen lehet például a minőség javítása, a selejt csökkentése, az anyagmegtakarítás mértéke, a termelés javítása, stb. E körülmények külön-külön is előírhatók.

Az előzetes szerződésnek azt is tartalmaznia kell, hogy a főnökség gazdasági, műszaki vezetői közül kik nyújtanak műszaki segítséget, és adnak tanácsot a megoldással foglalkozó dolgozóknak.

Dr. Gyóni Béla



— **Kérem kapcsolja be ön is a biztonsági övet, mert éles kanyarok következnek**

(Kesztyűs Ferenc rajza)

A kongresszusi verseny jegyében

Újítási negyedév Miskolcon

Újítási negyedévet hirdetett 1979. harmadik negyedére a miskolci igazgatóság. *Miskolc-Tiszai pályaudvar újítói elsőként csatlakoztak a felhíráshoz.* A negyedév sikere érdekében versenyt hirdettek a legjobb újítók és szakvéleményezők számára. Külön értékelték a nők és a fiatalok újításait, valamint a feladattervi javaslatokat.

Az újítási negyedév — amely az MSZMP XII. kongresszusa tiszteletére indított munkaverseny jegyében zajlott le — szép sikerrel zárult. *A pályaudvaron 104 újítást nyújtottak be,* háromnegyedét szocialista brigádtagok adtak be, és így teljesítették az *„Egy brigád, egy újítás"* mozgalom keretén belül tett vállalásaikat is. Az újítások közül 29 a meghirdetett feladattervi javaslatokra irányult. Az elfogadott és bevezetett újításokért a legeredményesebb újítóknak 14 ezer forintot fizettek ki. (Az igazgatóság további hatezer forint pénzjutalmat adott.) A versenyben 23 olyan dolgozó is részt vett, aki korábban nem nyújtott be újítást.

Pályaválasztási kiállítás

A budapesti vasútigazgatóság központi munkaerő-felvételi irodája november 12—24. között önálló pályaválasztási kiállítást nyitott *Szolnokon,* a vasutas művelődési házban. A rendezvény része volt anak a sorozatnak, amelyet az iroda az utóbbi időben tartott *Balassagyarmaton, Salgótarjánban, Pásztón* és *Győrben.*

A kiállítók minden esetben arra törekedtek, hogy a helyi adottságoknak megfelelően bemutassák a vasúti munkát. Szolnokon például a járműjavító tanműhelyében készült M—46-os dizel, 275-ös sorozatú gőzmozdony és vasúti kocsik makettjeivel, speciális szerszámokkal, egyéb eszközökkel hívták fel a látogatók figyelmét.

A hagyományos kiállításokon kívül, november 22-én, a győri vasutas kultúrházban, a pályaválasztás előtt álló fiataloknak szakmai és politikai vetélkedőt is szerveztek.

Újítási ankét Hatvanban

A hatvani vontatási főnökségen szeptembert *„Ötlet hónapként"* tartották nyilván. A hónap eredményeinek értékelésére a közelmúltban került sor. *Hegedűs Gyula,* a főnökség újítási előadója elmondotta, hogy a dolgozók 124 javaslatot, ötletet nyújtottak be, melyből 71-et jutalmaztak. A beadott javaslatok közül 53-at újításként fogadtak el.

A hatvani vontatási főnökségen az újítómozgalom évről évre fejlődik. Ezt a számszerű növekedés mellett az is bizonyítja, hogy az előző években *3 arany, 8 ezüst és 17 bronz fokozatú újítókitüntetést* kaptak a legeredményesebb újítók.

Gőzösök helyett motorvonatok

A csehszlovák gyártmányú Bz jelzésű motorkocsik a debreceni igazgatóság vonalain is szolgálatban állnak. Az új szerelvények megérkeztével befejeződik a vasútigazgatóság mozdonyállagának teljes korszerűsítése. A műbőr üléses, egyedi fűtésű mellékkocsik belső megvilágítását nagy ablakok biztosítják. Az ajtók önműködően nyílnak és záródnak. A motorvonat vezetője csak az „indulás" jelzésére, az automatikusan záródó ajtók csukódása után tud indítani. Még a lehetősége is ki van zárva annak, hogy az utasok felugráljanak a már mozgásban levő szerelvényre.

A tetszetős kivitelű, s berendezésében kényelmes szerelvények előbb *Püspökladány* térségében állnak forgalomba, majd 1980-ban *Mátészalka* körzetében, utána a *Nyíregyháza—Ohatpusztakócs* közötti mellékvonalon is ezekkel a motorvonatokkal bonyolítják le a személyforgalmat.

Szalai Csaba

VASUTASOK A VÁROSÉRT

Ajka város vezetősége minden helyi üzemet, vállalatot megkeresett, s a várossá nyilvánítás 20. évfordulója alkalmából, a fedett uszoda létrehozásának céljából anyagi hozzájárulást kért.

Az állomás dolgozói is eleget tettek a kérésnek, s az összegyűlt pénzt a városnak befizették, miután százhuszonnégyen — többen, mint a korábbi években — *társadalmi munkát végeztek, mégpedig az uszodai építkezésnél.*

A vasutasok munkája azért is elismerésre méltó, mert többségük vidékről jár be, ám a munkahely és a város érdekében bármikor szívesen fáradoznak.

N. Gy.

Katalin-bál a Nyugatiban

Az Utasellátó 19. számú üzemének kollektívája november 17-én *Katalin-bált* rendezett a Nyugati pályaudvaron üzemelő étteremben. A rendezvényre a pályaudvar fiataljait is meghívták.

A bál műsorral kezdődött, melyben fellépett *Kabos László,* a Vidám Színpad művésze, *Kemény Kázmér* parodista, *Bocskay Csilla* táncdalénekes. A vacsora alatt *Balogh Albert* népi zenekara szórakoztatta a részvevőket. A tánczenét a *Pepsi* együttes szolgáltatta.

Eindlein Erika

FELHÍVÁS

A szegedi *Bebrits Lajos* szakközépiskola *Asztalos János KISZ-alapszervezete* történeteket gyűjt az iskola névadójáról, amelyeket könyvben összefoglalva szeretnének az iskolának ajándékozni. A KISZ-szervezet kéri azoknak a vasutasoknak a segítségét, akik ismerték Bebrits Lajost és személyes élmények fűződnek hozzá, hogy írják meg ezeket az emlékeket és küldjék el azokat az Asztalos János KISZ-alapszervezetnek. Cím: 6701, Szeged, Marx tér 14.

Több mint hobbi

Ladikokat készít az öreg lakatos

A NIKOTINSZAGÚ fülkében csak ketten üldögéltünk. Ismerkedésünk hallgatással, cigarettázással, időjárás-szapulással kezdődött, mint oly sok utazás. Ahelyett, hogy őszi ragyogás emelte volna kedélyünket, a szelíd lankák között hűvös szél söpörgette a hulló leveleket, s „Jógott az eső lába". Nézegettük a tetszetős falusi házakat, a Szolnok felé vivő út látnivalóit és szép lassan megeredt a nyelvünk. Áldottam a sorsot, hogy vonaton nem kötelező a bemutatkozás, s rangrejtett riporterként „kóstolgathatom" útitársamat, aki — hamar kiderült — Dunakeszről indult el egy kis alföldi levegőzésre, kora reggel, s Halászlakra tart őszvégi terepszemlére...

Az ember ilyenkor tapintatosan kérdezget, s ha szerencséje van, érdekes témára lel. Azaz hogy semmi jegyzetelés, legfeljebb néhány újságmargóra firkantott szó őrizheti meg a beszélgetés ízét-zamatát, különben „interjú-pózba" merevedik a legközvetlenebb ember is.

Tasnádi Zoltán, amíg a járműjavítóban dolgozott, a megbecsülésnek szilárd fundamentuma volt: *második, s egyben utolsó munkahelyén kerek harminc esztendőt „húzott le" egyvégtében!* Talán ma is dolgozna, ha tíz éve szigorú szóval nem parancsolják rokkantsági nyugdíjba a MÁV Kórház orvosai...

TIZENEGY ÉVE vette észre először, hogy valami baj van az egyensúlyérzékével. Néha meg-megszédül, s gyorsan kiveri a verejték. Világéletében lakatos volt, makkegészségesnek tartotta magát, s most tessék — mintha megbénult volna a nyelve, máról-holnapra dadogni kezdett... Azt a melléküzemágat, amit annak idején a fóti téeszben indítottak be, s amelynek az élére őt állították — így utólag végiggondolva — kihagyhatta volna az életéből. Az idegeskedés, az üzemi munkában járatlan falusi lányok, asszonyok istápolgatása, nevelése, tanítása, fegyelmezése, a sok gond egyszerűen kikezdte az egészségét. Nem ő az első munkásember, akivel ilyesmi történt, nem is az utolsó. Amikor jelentkezett a baj, „főnöke" menten intézkedett: álljon elő az öreg Volga, s élete párjával együtt keressék fel a kórházat, vizsgáltassa meg magát, aztán a kocsi hozza haza Dunakeszire! Betegállományba vették, gyógyszerezni kezdték, majd egy év múlva kimondták a szentenciát: *az élet, az egészség mindennél fontosabb, „leszázalékolják", nyugdíjba kell mennie!*

Ötvenéves sem volt még; felrémlett előtte a tétlenség kegyetlensége, aztán, ahogy múltak a napok — elhessegette magától a fárasztó gondolatokat. Igaz, roppant nehéz dolog elszakadni a műhelysaroktól, a szakiktól, a napi munkaporciótól — *de nincs visszaút, új módon kell „berendeznie" az életét!*

Már évek óta csak mosolyog akkori töprengésein, mert az idő múlásával újra magaratalált, cselekvő emberré, ismét derűs életkedvű „kisöreggé" vált.

Hogyan? — furdalt a kíváncsiság.

A REJTÉLYT ő oldotta meg. Elmesélte, hogy a szomszédja tíz éve vett egy kis Körös-parti telket *Halászlakon.* Néha-néha meghívta őt is horgászgatni, pihenni. *A csend, a nyugalom, a pecázó társak barátsága kitűnő orvosságnak bizonyult, s a dolognak az lett a vége, hogy ő is vett egy kis telket.* Azóta bizony sok víz lecsordogált a Körösön, valóságos telep nőtt, ki a partból megszaporodtak a jóbarátok, ismerősök, vasutasok, megszállott horgászok, akik tavasztól őszig együtt élvezik a természet szépségeit, ajándékait. *Nem, nem a „nagy hal" itt a fontos, hanem a jószomszédság, az egymáson való segítés öröme, a tevékeny időtöltés.*

„Zoli bácsi" — a falucskában őt csak így ismerik, s tudják róla, hogy a mesterség művésze, ezermester, aki még halászladikot is tud készíteni...

Az ám, ladikot, ő, az egykori lakatos! Az az igazság, hogy könyvből tanulta ki ezt a tudományt, s *„próba-szerencse" alapon készítette el első ladikját.* Helyre kis „folyó-járó" sikeredett ki a keze alól. Csodájára jártak a szomszédok, aztán megkérték, hogy nekik is „fabrikáljon" egy lélekvesztőt. *A vége az lett, hogy sorozatban kilenc ladikot csinált a falubeliek örömére!* Még motort is szerelt a sajátjára, amiből feltehetően az következik, hogy rövidesen motorizálódik" az egész halászlaki „horgászflotta"... Erre roppant büszke *Tasnádi Zoltán,* s ezért egy csipetnyit sem kell csodálkozni azon, hogy mindig szívesen ül vonatra Dunakeszin...

TISZATENYŐ előtt megkérdeztem tőle, hogy bejár-e olykor-olykor az üzembe? Azt hiszem, hogy hibát követtem el, mert nagyon elcsendesedett. Nem mondta ki, de sejtem, hogy ott a járműjavítóban egy kissé már megfeledkeztek róla.

Pallag Róbert

FELVESZÜNK!
KIKÉPEZÜNK!

A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:

NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,

iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifelíró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.

FELVESZÜNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ 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, vontatási pályafenntartási főnökségein, valamint a KÖZPONTI MUNKAERŐ-FELVÉTELI IRODÁN Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu). Telefon: 145—010.

KÁBELFEKTETÉS

A MÁV Központi Szervek párt- és KISZ-bizottsága társadalmi munkát szervezett a Déli pályaudvaron. Ott a távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség, a budai távközlési üzem és a számítástechnikai igazgatóság dolgozói a határforgalmi információs rendszer kábeleit fektetik. Ezt a munkát segítette a beruházási iroda, a TBKF, az anyagellátási igazgatóság, a KSZH és a MÁV Trans 150 dolgozója.

A társadalmi munka résztvevői a kábelárkot ássák

A helyszínre gurítják a kábeldobot

Fektetik a kábeleket

(Tenta György képriportja)

Meggyógyítottak, köszönöm!

A nyár végén történt az, amiről most beszámolok az olvasóknak. Hogy nem előbb tettem, annak oka egyszerű: egy életmentő operáción estem át, és kissé hosszú volt a felgyógyulás ideje. Akik ehhez hozzásegítettek, tulajdonképpen azoknak szól most a köszönet.

Szóval a nyaron beutalóval nyaraltam Balatonlellén, s egyszercsak strandolás közben rosszul lettem. Kínos keservesen bevánszorogtam az üdülőbe, de állapotom egyre rosszabbodott. A segítők sorába ekkor lépett be Balatonlelle állomásfőnöke: felajánlotta, hogy telefonon kihívja a mentőket.

Intézkedésének helyességét igazolta, hogy a siófoki kórház intenzív osztályáról sürgősségi alapon repülővel szállítottak Budapestre, a MÁV Kórházba. A repülőgépbe való beszállásnál ugyancsak egy vasutas segédkezett, akinek szintén ezúton köszönöm meg, amit értem tett. Elszállításom hírét közölte a balatonlellei állomásfőnökkel, ő pedig udvarias és gyengéd közléssel adta feleségem tudtára a történteket. Közben további segítségét is felajánlotta, ami nem maradt puszta ígéret, hiszen a későbbiekben többször felhívta telefonon a köztudottan nagyon foglalt és nehezen megkapható MÁV Kórházat, hogy beszámolhasson állapotomról és az életmentő operáció kimeneteléről aggódó feleségemnek. Mi több, még munkahelyemmel, a MÁV Közegészségügyi Intézettel is tartotta az összeköttetést. Előfordult az is, hogy a kórházi látogatás céljából Pestre utazó feleségemet a peronon meglátva figyelmeztette: — ne várjon a sokat késő nemzetközi gyorsvonatra, mivel előbb Budapesten lesz egy másik vonattal. Így nem késte el feleségem a látogatási időt.

Apróságnak tetsző megnyilvánulások lehetnek ezek a kívülálló szemszögéből, szerintem azonban mindez ugyanúgy hozzájárult felgyógyulásomhoz, mint az urológiai sebészet nagy tudású adjunktusának és a kórházi személyzet más tagjainak a helytállása, akikre csak hálával és tisztelettel tudok gondolni.

Kálmán Béla
intéző
MÁV Közegészségügyi Intézet

NEVÜKHÖZ MÉLTÓAN

Példásan dolgozik a Jó munka brigád

A Nyugati műszaki kocsiszolgálati főnökség *Jó munka* szocialista brigádja húsz évvel ezelőtt alakult. Kiemelkedő sikereiket fémjelzik a *Közlekedés és Hírközlés Kiváló Brigádja*, valamint a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetések. Az utóbbit már másodszor nyerte el a kollektíva.

A tizenhárom tagú brigád feladata a Nyugati pályaudvarra, illetve a Kőbánya-Teherpályaudvarra érkező szerelvények kocsijainak vizsgálata, műszaki ellenőrzése. *Rengei Károly* technikus elmondotta, hogy a műszaki kocsiszolgálat is létszámgondokkal küzd. A brigád tagjai ezért gyakran vállalnak olyan munkát, amely nem tartozik a munkaköri kötelességeik közé. Ilyen például a féktuskó csere. Ezt külön szerelőrészleg végzi, de ha szükséges, a *Jó munka* brigád szívesen segít. Kiveszik részüket a 4—6 hetes kocsivizsgálatokból is.

Oláh László és *Varga István* brigádtagok feladata azt ellenőrizni, hogy a két pályaudvaron ne kerüljön a szerelvényekbe műszakilag kifogásolható kocsi. *Oláh László* egyébként a műhelybizottság titkára is. *Kiss Imre* munkavédelmi őrrel együtt gyakran ellenőrzik a munkaterületet. Ha baleseti veszélyforrást észlelnek, azt jelentik a szakszolgálat vezetőjének.

— Brigádunk a tanulásban, művelődésben is élen jár — tájékoztat *Kunszenti József* brigádvezető. — Négy párttagunk van. *Nagy János* marxista középiskolában tanul, két munkatársunk pedig nemrég végezte el a vasúti tiszti tanfolyamot. Mi is részt vettünk a vasutas szocialista brigádok II. országos vetélkedőjének csomóponti döntőjén és elsők lettünk. A művelődésnek napjainkban számtalan lehetősége van. Mi igyekszünk is élni ezekkel. A brigádgyűléseket is felhasználjuk e cél érdekében. Könyvismertetéseket tartunk, a brigádtagok beszámolnak egy-egy érdekes könyv tartalmáról. Legutóbb például Mórai: *Aranykoporsó* című művével foglalkoztunk.

A brigád gyakori vendége a baráti országok fővárosi kultúrházainak és a magyar történelem eseményeiről szóló TIT-előadásoknak is.

A kollektíva tagjai bekapcsolódtak a kongresszusi munkaversenybe, *pótfelajánlások teljesítésével szeretnének hozzájárulni annak sikeréhez.* A közelmúltban már ennek jegyében tartottak kommunista műszakot. A vontatási műhely létszámhiányát azzal enyhítették, hogy elvégezték a személykocsik részlegvizsgáját.

(Orosz)

Brigádvetélkedő Békéscsabán

A békéscsabai körzeti üzemfőnökségnél 40 szocialista brigád jelentkezett a vasutas szocialista brigádok II. országos vetélkedőjére. Szeptemberben *hat* elődöntőn mérték össze tudásukat a brigádok. A legjobbak, az elődöntők első és második helyezettjei jutottak be az üzemfőnökségi döntőbe, mely október 31-én volt.

A vetélkedő döntőjében kimagasló eredményt ért el az első helyezett békéscsabai kereskedelmi szakszolgálat Munkácsy Mihály szocialista brigádja, *Légrádi Zsuzsa* vezetésével. Nemcsak magas pontszámot érő feleleteikért, de az összehangolt csapatmunkájukért is megérdemelten kerültek az első helyre. Második helyen végzett az orosházi Előre szocialista brigád, vezetője *Dimák Ferenc*, míg a *Horváth János* vezette Sallai Imre szocialista brigád harmadik helyezést ért el.

A döntő résztvevői oklevél elismerésben, az első három helyezett pénzjutalomban részesült.

Csupasz falak

Szeretek utazni, de nem szeretek várakozni. Ám a kényszerű csatlakozásra várás elől nem lehet kitérni. Mindenki másként várakozik, sajátosan üti agyon az időt, valami közös azonban van bennünk: *nézelődünk, figyelmet keltő „élményforrást" keresgélünk.*

Immár több mint két évtizede járom az országot. Utazás közben az a kedvenc foglalatosságom, hogy bekószálom a várótermeket, folyosókat, bekukkantok minden sarokba és szemügyre veszek minden szöveges feliratot, hirdetményt. Nem állítom, hogy a mi pályaudvaraink, állomásaink kivétel nélkül nagyon sivár helyiségek lennének, de azt sem merem leírni, hogy ámulatba hoznák az ember fantáziáját...

Amióta a vasút megszületett, minden állomás találkozási pont, társadalmi terep, vagy — főként a nagyvárosokban, metropolisokban — tömegmozgási centrum. Ezrek és tízezrek adnak itt egymásnak randevút, s hogy egy nagyobb állomáson hányan fordulnak meg évente, azt bizonyára csak saccolni lehet. Nos, ha ezt vesszük alapul, *akkor azt kell mondanom, hogy az állomások bizony szegényes bázisai a képes és írott propagandának, az ízlésformálásnak, az alkalmi művelődésnek.*

Mire gondolok?

Tanulmányt érdemelne a pályaudvarok, állomások dekorálási, propagandisztikus lehetőségeinek feltárása és kiaknázása. Ha rajtam múlna, nem elméletieskedésre, hanem igazán gyakorlatias megoldásokra, tanácsokra, ötletekre ösztönözném a vállalkozó, fantáziadús fiatalokat és kevésbé fiatalokat. Valahogy így: *tessék feltérképezni a csupasz falfelületeket, tessék ízléses tablókat, plakát-, foto-, grafikakompozíciókat tervezni, képes híradókat, a gyermekeknek színes meserajzsarkokat, az olvasni vágyóknak „sajtófalat" elhelyezni.* S mindezt úgy, hogy ne kerüljön súlyos ezrekbe, csupán szervezésbe, törődésbe.

Az állomási falfelületek, a csarnokterek nálunk még eléggé kihasználatlanok, kivéve talán a fővárosi pályaudvarokat, ami nem jelenti azt, hogy a Délibben, a Keletiben a megfiatalodó Nyugatiban nem lenne szükség vonzóbb, „képesebb", színesebb „belbecsre". Ha csak a MÁV mindennapi életével kapcsolatban készítenének fotókat, plakátokat, színes, úgynevezett átvilágítós plakát-vitrineket — az utazóközönséghez, a gyermekekhez máris közelebb tudnánk vinni a vasúti atmoszférát, s ezzel nonstop pályaválasztási propagandát is folytathatnánk. Bizonyára minden állomáson lehetne találni helyet arra is, hogy a megjelenés után „közolvasásra" tegyék ki a *„Magyar Vasutas"-t, vagy az országos lapoknak azokat a példányait, amelyek szöveges és képes tudósításokban foglalkoznak a vasútigazgatóságok, a csomópontok életével, a vasutasok helytállásával.* Ha ezt az egész országban megtennénk, bizonyára százezrek tudnának többet a vasutaséletről, és sokak érdeklődését keltenénk fel a holnap vasútja, avagy a vasút holnapja iránt.

Nincs olyan hét, hogy ne utaznék, várakoznék és álmodoznék arról, hogy állomásaink csupasz falai — *Kötegyántól Hidasnémetiig, Záhonytól Murakeresztúrig* — egyszer majd dekoratívabbak, színesebbek és „beszédesebbek" lesznek. Hogyha a bátortalan sóhajtozás nyomán valahol valami — mondjuk a legközelebbi Vasutasnapig — minden külön utasítás nélkül történni fog, akkor már nem töltöttem az időt haszontalanul... Egy sivár váróteremben, ahol semmi sem vonta el figyelmemet — az írástól.

Pallag Róbert

Szabad szombat

Tóth János brigádvezető a munkaidő letelte előtt szólt az embereknek:

— *Ha átöltöztök ne szeledjetek el. Egy kis megbeszélést tartanánk a klubban.*

Volt aki dünnyögött, hiszen az elmúlt héten volt brigádértekezlet — minek annyit szövegelni —, de a fürdés után mind a 16-an ott voltak a megbeszélésen.

A brigádvezető javaslata

— *A héten szabad szombatunk lenne* — kezdte mondókáját a brigádvezető —, *de itt járt a kerületi tanácstól egy elvtárs, s arra kért, hogy segítsünk, ha lehet mi is az új óvoda építésében. Én még nem tudom, hogy üzemünk többi szocialista brigádja mit vállalt, mit nem, de azt javaslom, hogy mi jöjjünk be ezen a szabad szombaton, s ennek a bérét ajánljuk fel az óvoda építésére.*

Egy pillanatra csend lett, majd egy fiatal lakatos — *Barta Ferenc* — harsány hangon kijelentette.

— *Nekem szombatra már programom van.*

— Először talán azt döntsük el, hogy vállalunk-e egynapi munka áldozatot azért az óvodáért vagy sem — nézett körül a brigádvezető.

— *Aki gyereket csinál, az építsen óvodát is!* — kiáltott most már ingerült hangon az ifjú lakatos, de egyszerre hárman is nekitámadtak:

— *Hogy beszélsz, hiszen neked is lehet még gyermeked...*

— A MÁV-nak külön óvodája van — érvelt Barta Ferenc és ha gyerekem lesz, akkor oda viszem. De különben is megmondtam, hogy én nem tudok jönni és kész.

— *Rendben van* — mondta kimérten a brigádvezető — *akkor te már el is mehetsz. De azt hiszem, hogy az egész brigád nevében kijelenthetem; az ilyen hetyke ember mint te vagy, jobb ha a jövőben a maga útját járja.*

— Azt akarod ezzel mondani Tóth elvtárs, hogy ha nem jövök be szombaton, akkor a brigád tagja sem lehetek?

— *Magadat zárod ki, ha ilyen magatartást tanúsítasz.*

Meglepő fordulat

— Várjatok már — emelkedett szólásra a kis, köpcös, *Varga János* motorszerelő — hiszen még nem is döntöttünk semmiről. Előbb talán szavaznánk, hogy jövünk-e szombaton — s már emelte is magasra a karját.

Volt, aki húzódozott, morgott is valamit, de a fiatal lakatos kivételével úgy döntöttek, hogy bejönnek dolgozni a szabad szombatjukon.

— *Te se hülyülj Feri* — fordült egyik fiatal szaki Bartához — *mond meg a lánynak, hogy ez van és kész. Ha megtudja, hogy óvodáról van szó, még fenékbe is rúg, ha nem jössz.*

— Márpedig én nem jövök — csapta fejébe a sapkát Barta indulásra készen — most már csak azért sem, mert Tóth elvtárs arra sem volt kíváncsi, hogy megkérdezze miért nem tudnék jönni.

— *Először azt tisztázzuk akkor* — szólt kemény hangon egy idős lakatos — *hogy nem tudsz, vagy nem akarsz, mert a kettő között van egy kis különbség.*

— Nem óhajtok magyarázkodni — indult kifelé Barta — és olyan szocialista közösségben sem maradni, ahol a demokrácia csak addig tart, amíg tőlem akarnak valamit. Hogy nekem milyen problémám van az nem érdekel senkit.

— *Ugyan, mi problémád lehet neked* — emelkedett szólásra Hudák a horihorgas villanyszerelő, de Barta Ferenc már az ajtónál volt és köszönés nélkül elrobogott.

Az emberek meghökkenten néztek egymásra. Ilyen még nem volt, mióta együtt van a társaság. Viták akadtak, de amúgy együtt pendült mind a 16 ember. Az elmúlt évben a bronzkoszorús jelvényt is elnyerték.

Igaz, ez a fiatal lakatos csak féléve van köztük. Kicsit nyakas természetű, de kitűnő szakmunkás. A rábízott feladatokat pontosan elvégzi. Eddig egyszer sem morgott, ha társadalmi munkáról volt szó. A közös szórakozáson is ott volt. Jól keres, ámbár albérletben él, de hát nősüljön meg, 29 éves, már benne van az időben.

Melyik fontosabb?

Mi baja van? Mi az a fontos program, amit nem tud elhalasztani?

— *Ezt azért meg kellene tudni* — mondogatták a szakik és nem titkolták azt sem, hogy a brigádvezető egy kicsit túl kemény volt. Elhamarkodta a dolgot, hiszen ha kardos is a fiú, azért formálható a magatartása. A szocialista brigádközösségnek ez is feladata.

— Ki van vele közületek, jó baráti kapcsolatban?

— Majd én megtapogatom a bögyét — vigyorgott a villanyszerelő Hudák.

És úgy is lett.

Hudák már másnap megtudta, hogy Barta Feri ezen a szabad szombaton a falun élő édesanyjának ígérkezett. Meg kell javítani a kis ház tetejét, a porta kerítését és az ólakat. Már a helyszínen van az anyag — deszka, cserép és egyéb — csak rá vár, hogy szombaton, vasárnap kicsit rendbe tegye a portát és a tetőn kicserélje a cserepeket. Az utóbbival már nem lehet várni, hiszen nyakunkon a tél.

— *Hát így mindjárt más* — hümmögött a brigádvezető, s hogy önkritikát gyakoroljon, legszívesebben magához ölelte volna a fiút, de az morcos volt és csak a legszükségesebb szakmai dolgokban érintkezett a társaival.

Kellemes meglepetés

De nem így a brigád. Szombaton reggel nem a műhelybe jöttek dolgozni, hanem ahogy megbeszélték arra a vonatra ültek, amelyre a fiatal lakatos.

Barta Ferenc csak ámult-bámult, amikor a vonatról leszállva meglátta társait. Nem kellett itt magyarázat.

— *És ... az óvodával mi lesz?* — hebegte meghatottan.

— *Majd a következő szabad szombaton arra is sor kerül. Csak aztán szóljál fiú* — kacsintott a többiekre a brigádvezető — *mert néma gyereknek az anyja sem érti a szavát. Nehogy aztán programot csinálj.*

Az már egy külön kis elbeszélés lenne, hogyan lelkendezett ennyi sok segítségnek Feri mamája, aki nagy „rendet vágott" a csirkéi közt is, hogy mire készen lettek a munkával tisztességgel megvendégelje fia munkatársait, ezt a sok ügyes, jóravaló embert.

Dávid József

MÁV Hatvani AC

Ökölvívásban jó az utánpótlás

A MÁV Hatvani AC Sportegyesületét hat serdülő ökölvívó képviselte a Debrecenben megrendezett serdülő ökölvívó versenyen. A 35 egyesület 180 versenyzője között, a hatvaniak példásan helytálltak. Ezt bizonyítja *Tóth László és Beleznai Tamás* első. *Csomor Béla* második, *Zahar Béla és Lantos Ferenc* harmadik helyezése. A csapat ezen a versenyen 15 pontot szerzett. Az első, második és harmadik helyezéseket elért versenyzők jogot szereztek a november 29. és december 2. között, Budapesten megrendezésre kerülő Magyar Bajnokságra.

Mint *Kelemen József*, az ökölvívó szakosztály vezető edzője elmondotta, a fiúk jó formában vannak, és minden remény megvan arra, hogy Budapesten is jó helyezéseket érnek el.

(Szücs)

Sportpályát építettek

Ajka állomás dolgozói, szocialista brigádjai társadalmi munkában labdarúgásra is alkalmas kispályát építettek. A dolgozók 2200 óra társadalmi munkát végeztek. Néhány vállalat erőgépekkel segítette az építést.

A pálya átadását az állomás szakszervezeti bizottsága jelentette a veszprémi SZMT-sportosztályának. Az ajkaiak ezzel eleget tettek a SZOT felhívásának, amelynek célja az volt, hogy *épüljön sportlétesítmény társadalmi munkában.*

A brigád ajándéka

Udvari tornaszer az iskolának

Mátészalkán a város szocialista brigádjai két évvel ezelőtt, több mint egymillió forint értékű társadalmi munkával sportudvart építettek a *II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola* részére. A nemzetközi gyermekév alkalmából a mátészalkai körzeti üzemfőnökség *Petőfi Sándor* brigádja a napokban egy udvari tornaszert adott át a gyerekeknek.

A tornaszeren lehet kötelet mászni, gyűrűn és nyújtón gyakorolni. A brigád tagjai az építéshez szükséges anyagot a vagonok kirakásáért járó pénzből vásárolták meg. A tornaszer értéke huszonötezer forint.

(Zsoldos)

Moszkva előtt

Hogyan szerepeltek eddig a BVSC sportolói az olimpiai sportágak nemzetközi versenyein?

A Magyar Olimpiai Bizottság és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége fokozott figyelemmel kíséri a BVSC versenyzőinek olimpiai felkészülését. *Moszkva egyébként is kötelez,* hiszen az olimpiák történetében először rendezik szocialista ország fővárosában a világ legjobb amatőr sportolóinak vetélkedését.

A közelmúltban mindkét testület beszámoltatta a BVSC elnökségét az olimpiai felkészülésről és a létesítmények fejlesztésének helyzetéről.

Váltakozó sikerek

A vasutas-szakszervezet elnöksége elé terjesztett jelentés szerint az olimpiai sportágak közül *a vívó szakosztály eredményesnek mondható felnőtt versenyzői gárdával rendelkezik, de a nemzetközi színvonalnak megfelelő utánpótlás nincs biztosítva.* Ezért számolni kell azzal, hogy a szakosztály eredményességében visszaesés következik be. Ennek jelei már az 1979. évi országos bajnokságokon is lehetett észlelni.

Az *úszó szakosztályoknál* — a vívókkal ellentétben — jobbára utánpótláskorú versenyzői gárda jelenti a szakosztály erejét, ugyanakkor nincsenek olyan felnőtt versenyzők, akik a nemzetközi versenyeken számottevő eredményeket tudnának felmutatni.

A *birkózó szakosztály* az egyesület legdinamikusabban fejlődő szakosztálya. A személyi feltételeket tekintve közel áll az „A"-kategóriás minősítési követelmények eléréséhez. Mostohák viszont a tárgyi feltételek. Kisméretű az edzőterem és jelenleg mindössze 1.5 szőnyegfelület áll rendelkezésre. Ennek ellenére az idén megnyerték az országos felnőtt kötött fogású bajnokságot. Ugyanilyen eredményt értek el a junior korosztályban is.

A BVSC vezetői úgy látják, hogy — az ingadozó teljesítmények ellenére is — *a moszkvai olimpián a birkózó, vívó, vízilabda- és műugró szakosztály versenyzői képesek arra, hogy legalább 12 olimpiai pontot szerezzenek.*

A felkészülés anyagi kihatásainál azonban azzal kell számolni, hogy a jövőben az egyesület nem számíthat nagyobb támogatásra. Ezért az anyagi erőket úgy kell átcsoportosítani, hogy azok a szakosztályok kapjanak többet, amelyek eredményesek. Az erők átcsoportosítása egyébként az egyesület vezetésének a feladata.

Elérhető célok

Az elnökség ülésén arról is számot adott a BVSC, hogy hogyan halad az új beruházások kivitelezése és milyen gondok mutatkoznak a létesítmények fenntartásában. *Sajnos az új létesítmények lassabban készülnek a tervezettnél, emiatt a meglevők színvonala alatta marad a kívánalmaknak.* Ha a már megkezdett beruházások elkészülnek, s sportolási lehetőségek optimálissá válnak a BVSC-ben.

A vitában felszólalók úgy foglaltak állást, *hogy az egyesület legfőbb törekvése nem lehet más, mint a nemzetközi eredmények javítása és a moszkvai olimpián el kell érni a minimális 12 pontot.* Az olimpiáig hátra levő időben még magasabb követelményeket kell állítani azok elé, akik tehetnek azért, hogy eredményes legyen a sportolók olimpiai szereplése.

Elhangzott az ülésen az is, hogy a vasutassportolók olimpiai szereplését illetően meghatározó szerepe van ugyan a BVSC-nek, de nem szabad figyelmen kívül hagyni azokat a vasutasegyesületeket sem, amelyek képesek egy-két pontszerző — és talán éremszerző — versenyző moszkvai kiküldésére. Megfelelő helytállásnak számítana, ha a vasutas sportolók 20—25 pontot gyűjtenek Moszkvában.

Ki kapjon többet?

A VI. ötéves tervben az eredményesség fokozása és az anyagi eszközök koncentráltabb, ésszerűbb felhasználása érdekében a kiemelt vasutasegyesületeknél a vállalati működési és beruházási támogatást — céltámogatásként — *meghatározott sportágak versenyzőinek felkészítésére lehet csak fordítani.* Csakis így érhető el, hogy a kiemelt sportágak megkapják mindazt, amit a reális szükséglet megkövetel és ami az eredményes felkészüléshez, valamint a nemzetközi helytálláshoz szükséges. A szakszervezet az erők koncentrálása érdekében támogatja az ésszerű fúziókat.

Az olimpiai felkészülésen túl alapvető célkitűzés, hogy az anyagi eszközöket mindenütt a legcéltudatosabban használják fel a vasutas minőségi sport színvonalának megtartására és tervszerű fejlesztésére, valamint a tömegsport anyagi feltételeinek javítására.

Kőhidi László

DECEMBER 8-án

Indul a tizedik Tokaj Express

Kettős jubileumot ünnepel a BVSC vívó szakosztálya

Tizedik évfordulóját ünnepli a *Tokaj Express* nemzetközi párbajtőrverseny. Az idén december 8-án kezdődik a kétnapos viadal. A *Budapesti Vasutas Sport Clubnak* ez a versenye tíz év alatt rangos sportesemény lett.

— *Az idei verseny egyik érdekessége az, hogy valamennyi korábbi győztes* — köztük olimpiai és világbajnokok — beneveztek a viadalra — mondta *dr. Nedeczky László*, a Tokaj Express főrendezője. — A mostani találkozóval lezárul a Tokaj Express történetének egyik korszaka. Jövőre már ez az esemény is a *Világ Kupa pontokat adó, „A" kategóriás verseny lesz.*

A Tokaj Express mindeddig nem szerepelt a kiemelt találkozók között. Ennek az volt az oka, hogy sok szakember korainak tartotta a verseny időpontját. Pedig ennek a viadalnak éppen ez az egyik legnagyobb vonzereje.

A verseny „A"-kategóriába való sorolására utal az is, hogy a nemzetközi szövetség (FIE) képviseletében a szervezet leendő elnöke — a jelenlegi alelnök — *Gian Carlo Bruzati* látogat majd a küzdelem színhelyére, Budapestre.

Kerek évfordulót ünnepel az idén a rendező egyesület a BVSC is. Harminc esztendeje alakult a klub vívószakosztálya. Emlékezetes marad ez a jubileum a szakosztálynak azért is, mert néhány hete új otthont kaptak a Szőnyi úti vasutas sporttelepen.

A vívószakosztály életében, az elmúlt harminc esztendő alatt *huszonhárom olimpiai és világbajnoki érmet szereztek a vasutas versenyzők.* Érdemes most felidézni a sikeres versenyzők neveit: *Elek Ilona, Kiss Katalin, Kovácsné Nyáry Magda, Székely Tiborné, Keresztes Attila, Magay Daniel, Cvikovszky Ferenc, dr. Balthazár Lajos, dr. Rerrich Béla, dr. Mendelényi Tamás, dr. Mendelényiné Ágoston Judit, dr. Kamuti Jenő, Kamuti László, dr. Fenyvesi Csaba, Bóbis Ildikó, Maros Magda, Marót Péter, Gerevich Pál, dr. Pap Csaba, Pap Jenő, Örley Szabolcs, Erdős Sándor és Gulácsi Ferenc.*

A *Tokaj Express* viadal az élvonalbeliek találkozója. Jó alkalmat teremt a fiatal, kevésbé ismert vívóknak is a bemutatkozásra. Az élversenyzők többsége a világbajnokságot követően rendszerint pihen néhány hetet, ezért — érthetően — kevesebb felkészülés után lép pástra. A fiatalabb vívók azonban „rákoncentrálnak" erre a versenyre. A párbajtőrfesztivál tehát minden alkalommal a kiélezett küzdelmek színhelye. Akad a versenyeknek ezért is vonzereje is. Például az, hogy a döntőbe jutó hat vívón kívül a 7—12. helyezettek is értékes tiszteletdíjat kapnak. A végküzdelmet — a hatos döntőt — a televízió is közvetíteni szokta.

A Tokaj Express párbajtőrverseny rendezésének költségeit a vasutas-szakszervezet és a MÁV vezérigazgatóság közösen fedezi. A verseny védnöke: *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter. A siker azonban ezúttal is a versenyzőkön múlik. A rendezők nem tehettek arról, hogy a legutóbbi versenyen egyetlen magyar párbajtőröző sem jutott a döntőbe. Most ismét lehet bizonyítani: *a tavalyi kudarc csak kisiklás volt...*

— *Célunk az, hogy a Tokaj Express népszerűsítse a sportágat, hiszen a vívásnak nagy szüksége van az utánpótlásra* — mondja dr. Nedeczky László. — *Az idei verseny résztvevőiről még nincs pontos névsorunk, mert — ahogyan az lenni szokott — szinte a rajt pillanatáig változik a mezőny, újabb nevezések érkeznek...*

Pilhál György

Közgyűlés Ferencvárosban

Eredményes évet zárt az MHSZ tartalékos klub

A ferencvárosi csomópont MHSZ tartalékos klubja november 20-án tartotta évi közgyűlését. A vasutas művelődési ház nagytermében rendezett összejövetelen Dömötör László állomásfőnök-helyettes üdvözölte a résztvevőket, majd ismertette a csomóponti pártbizottság értékelését a klub egyéves tevékenységéről. Kiemelkedően jónak minősítette a klub munkáját a politikai és a honvédelmi nevelésben, a továbbképzésben és a szovjet—magyar fegyverbarátság ápolásában.

Megállapította, hogy a helyi MHSZ-szervezet és a szocialista brigádok kapcsolata tovább szélesedett, és javult az együttműködés a helyi tömegszervezetekkel is. Végezetül a csomóponti pártbizottság és a gazdasági vezetők nevében megköszönte a klub tagjainak és vezetőinek eredményes tevékenységüket.

Az értékelés után *Hajnal Lajos* klubtitkár tartotta meg közgyűlési beszámolóját. Az elmúlt év eredményeit taglalva hangsúlyozta, hogy nőtt a szervezettség, *a különféle rendezvényeken — fegyverbaráti találkozók, lövész- és járőrversenyek, szellemi vetélkedők stb. — növekedett az aktivitás.* Beszámolt arról is, hogy az utóbbi időben növekedett a klubtagok száma, de azért nem mondhatnak le arról, hogy még több vasutast állítsanak soraikba.

A klubtitkár a továbbiakban a jövő terveit ismertette, majd bejelentette, hogy a közgyűlés alkalmából három — a közelmúltban alakult munkabrigád kérte az MHSZ-szervezet védnökségét.

A beszámolót oklevelek, együttműködési elismerések és klubtitkári dicséretek átadása követte, majd a *Dankó Pista együttes* közreműködésével, táncmulatsággal zárult az összejövetel.

(Mármarosi)

HÍREK

Filmvetítéssel egybekötött ankét a munkavédelemről

A terézvárosi pályafenntartási főnökségen november 15-én munkavédelmi ankétot rendeztek. A tanácskozást *Kókai László* vezetőmérnök nyitotta meg, majd *Páli Imre* munkavédelmi ügyintéző adott tájékoztatást a főnökség baleseti helyzetéről. Utána *Szögi János*, a budapesti igazgatóság munkavédelmi előadója ismertette az igazgatóság területén előfordult baleseteket.

Az előadás résztvevőinek munkavédelmi filmeket is vetítettek.

— **Közegészségügyi tanácskozás.** A MÁV Közegészségügyi Intézetében október 23-án tanácskozást tartottak a MÁV közegészségügyi felügyelői részére. A napirenden szerepelt többek között a járványmegelőző munka, valamint az üzemi konyhákban és az Utasellátó üzemeiben tartott ellenőrzések tapasztalatainak ismertetése. Szó volt a munkaegészségügyi szűrővizsgálatok eddigi eredményeiről is.

— **Fénysorompók.** Dél-Alföld megyéinek területén a szegedi igazgatóság az idén újabb 31 közúti-vasúti kereszteződésben helyez üzembe fénysorompót, biztonságosabbá téve ezzel a közlekedést.

— **Nyugdíjas találkozó.** Ferencváros állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja október 15-én műsoros estet rendezett a művelődési házban. A szórakoztató műsor előadói voltak: Urbán Katalin és Bojtor Imre magyarnóta-énekesek, valamint Csák Hugó előadóművész.

— **Vetélkedő.** A Nyugati pályaudvar MSZBT tagcsoportja november 6-án vetélkedőt rendezett a Szovjetunióról a csomópont brigádjai részére. A versengő tizenhat brigád közül a kereskedelmi főnökség Kilián György brigádja lett az első.

— **Kirándulás.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség Vöröskeresztes szervezetének aktivistái részére egynapos autóbuszkirándulást szerveztek a jugoszláviai Warasdin városba. Megtekintették a városnevezetességeit, majd találkoztak a helyi vöröskeresztes aktivistákkal is, és kicserélték tapasztalataikat.

— **Öregek napja.** A hatvani csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házában az idén is megrendezte az öregek napját. Az ünnepséget — amelyen négyszázan vettek részt — Tellér Sándor, a nyugdíjas csoport elnöke nyitotta meg. A megjelenteket zenés műsorral szórakoztatták és vendégül látták.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház színháztermében diaképekkel illusztrált előadást tartottak a közelmúltban Tapolca és a környék természetrajzi, művészettörténeti és néprajzi érdekességeiről. Az előadást Értli Olga népművelő nyitotta meg.

— **Mester és tanítvány.** Jaska István festőművész, a szombathelyi Haladás Művelődési Ház képzőművészeti szakköre egykori vezetőjének segítségével érett művésszé Németh Mihály festő- és szobrászművész. A mester és tanítvány alkotásaiból kiállítást rendeztek a kultúrházban, amelyet Antoni Alfonz, a járműjavító főmérnöke nyitott meg november 13-án.

— **Kommunista műszak.** A miskolci járműjavítóban november 3-án kommunista műszakot tartottak. Az érte járó bért a szántódi üzemi üdülő fejlesztésére ajánlották fel. A műszakon résztvevők összesen 4700 órát dolgoztak. A legtöbben teherkocsikat javítottak és alkatrészeket gyártottak.

— **Véradás.** A terézvárosi pályafenntartási főnökség I-es főpályamesteri szakaszán ebben az évben másodszor rendeztek térítésmentes véradónapot. A két alkalommal 38 dolgozó összesen 15 liter vért adott.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-872,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
79—5051. Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

A BUDAPESTI VASUTAS SC
könnyű munkára
FELVÉTELRE KERES
vizsgázott kazánfűtőket, pályamunkásokat, takarítónőket és öltözőőröket.
Nyugdíjas dolgozókat is alkalmazunk.
Jelentkezés személyesen
Bp. XIV., Szőnyi út 2.
vagy telefonon
a 636–872, 81–37 számokon.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 25—26. SZÁM ÁRA: 1 FORINT 1979. DECEMBER 15.

Kibővített elnökségi ülés

A vasutasszakszervezet elnöksége a MÁV vezérigazgatóság és a vasútigazgtóságok vezetői kibővített értekezleten vitatták meg a MÁV 1980. évi vállalati tervjavaslatát.

A vaskos javaslatot *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója terjesztette elő. Hangsúlyozta, hogy a vasútra háruló feladatok a jövő évben tovább nőnek. Ezért arra kérte a résztvevőket: *ki-ki a maga beosztásában tegyen meg mindent azért, hogy a MÁV megfelelhessen a vele szemben támasztott követelményeknek.*

Hosszú évek óta, várhatóan a jövő esztendő lesz az, amikor a személyszállításban az elszállítandó utasmennyiség stagnálásával kell számolni. Ha ehhez hozzáadjuk, hogy továbbra is nagy gondot kell fordítani a terv minőségi mutatóinak javítására, a kulturált utazás feltételeinek a biztosítására, akkor valóban nagy szükség lesz arra, hogy mindenki becsülettel lássa el a szolgálatot.

Az áruszállításban tovább tart a mennyiségi növekedés. *A tervben 137 millió tonnával számol a vasút*, de lehet, hogy ennél is nagyobb lesz az igény. Változatlanul nagy feladatot jelent a záhonyi körzet zavartalan munkájának biztosítása.

Mivel a jövő évben is számolni kell az áruszállítás szezonális jellegével, a rakodási rendellenességekkel, az időnként jelentkező kocsihiánnyal, *ezért már most szorgalmazni kell az elszállításokat és mindent el kell követni az elegyáramlás folyamatosságának biztosításáért. (A vasút 1980. évi feladatairól egyébként januári lapszámunkban részletesen tájékoztatjuk az olvasókat.)*

Képzőművészeti kiállítás

A Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsának kultúrosztálya a miskolci területi bizottsággal és a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házával közösen rendezte a szakszervezeti képzőművészeti körök III. megyei kiállítását a MÁV Területi Egészségügyi Központban. A kiállítást — amelyen festményeket, szobrokat és rézkarcokat mutattak be — december 3-tól 16-ig tekinthették meg az érdeklődők.

NYITOTT ABLAKOK

Székesfehérvárott feltárulnak az üzemszervezés rejtett tartalékai

Felére csökkent a gépre várások száma

A korábbi csomóponti üzemfőnökségből október 1-től alakították meg Székesfehérvárott a körzeti üzemfőnökséget. A fiatal vasútüzemi szervezeti egységhez tartozik a balatoni fővonal *Martonvásár* állomástól *Szabadbattyán* állomásig terjedő szakasza, valamint *Pusztaszabolcs* és *Mór* állomások térsége is. A körzeti üzemfőnökségnek 2100 dolgozója van, s a területén 18 állomással és hét megálló-rakodóhellyel rendelkezik, melyeket 206 km vasútvonal köt össze.

Az új vasútüzemi szervezeti egység létrejöttének jelentőségéről és munkájuk tapasztalatairól *Rácz Alpár* mérnök főintézővel, az üzemfőnökség vezetőjével és üzemviteli helyettesével, *Pintér Lajos* főfelügyelővel beszélgettünk.

— Székesfehérvár körzeti üzemfőnökség szerepét eleve meghatározzák, hogy olyan országosan kiemelt állomások tartoznak hozzánk, mint a *Dunai finomító, Moha-rakodó, Bodajk-Balinka* állomás, nem is szólva a *pusztaszabolcsi* és a *székesfehérvári rendezőpályaudvaroknak* az egész dunántúli forgalomra kiható szerepéről — kezdte *Pintér Lajos*. — Munkánk súlyát talán az is érzékelteti, hogy területünkön naponta 15—16 ezer tonna áru kerül berakásra. Az éves áruszállítási teljesítményünk közel hatmillió tonna.

Megemlítette még, hogy két rendezőpályaudvarukon 1300—1400 kocsit rendeznek naponta és Székesfehérvár állomásról húsz olyan nagyforgalmú iparvágányt szolgálnak ki, mint az Ikarus gyáré, a Videotoné és a Könnyűfémműé.

Más oldalról emelte ki az üzemfőnökség létrejöttének jelentőségét Rácz Alpár:

— *Körzetünkben a teljes ügyviteli munkát Székesfehérvárra összpontosítottuk. Ezzel lehetővé vált, hogy üzemegységeink, az állomások és más szolgálati helyek minden figyelmet és energiát az üzemviteli munkára fordítsanak.* Centralizációnk egyben a különböző szolgálati ágak összevonását is jelentette. A legfontosabb feladatunk most, hogy forgalmi, kereskedelmi és vontatási dolgozóinkból minden korábbinál szervezettebben munkálkodó vasútüzemi szolgálatot szervezzünk...

— A szervezettebb vasútüzemi munka eredményei már értékelhető módon jelentkeznek — tette hozzá Pintér Lajos. — Hogy mást ne mondjak: *az idén a korábbihoz képest a felére csökkent a gépre várások száma.* A vonatösszeállításokat jobban hozzá tudjuk igazítani a rendelkezésre álló vontatási kapacitáshoz. A fordaszabad személyvonati gépeket már rendszeresen felhasználjuk rövidebb távú tehervonatok továbbítására. S amire a legbüszkébbek lehetünk, mint üzemfőnökségi eredményre: *Székesfehérvár rendezőpályaudvaron 11 hónapja nem volt dugulás...* (Mosolyogva megjegyezte azért, hogy ezt nem árt lekopogni az asztalon.)

S hogy mit jelent a központi irányítás az üzemfőnökségnél? — Székesfehérvár állomáson például azt, hogy a mozdonyfelvigyázók, az állomásirányítók és a forgalmi szolgálattevők együtt vannak, együtt dolgoznak. Csak nyitott ablak választja el egymástól az irodákat. És ez nem véletlenül van így.

— Arra törekedtünk, hogy a lehető legközvetlenebbé tegyük az irányításban dolgozók kapcsolatát. *Reméljük, segítenek ebben a nyitott ablakok is. Akik korábban csak telefonon érintkeztek, most átszólhatnak egymásnak.* Ezzel megnyílt a lehetőség az irányítás jelentős emberi tartalékainak feltárására... — hangsúlyozta az üzemfőnökség vezetője. — Már megtettük az előkészületeket, hogy Pusztaszabolcson is hasonló módon összevonjuk a mozdonyfelvigyázókat és a rendelkező forgalmi szolgálattevőket.

Az új szervezeti keretek az üzemszervezés sok egyéb, ma még „rejtett" tartalékának feltárását is kínálják. A közelmúltban rendszeresítették például, hogy a pusztaszabolcsi javítóműhelyben elkészült kocsikat közvetlenül hozzák át Balinkára, a szénbánya rakodójára. Az ezeket továbbító személyvonati gép nem gépmenetben tér haza, Székesfehérvárra. Ez az egyik előnye ennek a rugalmas intézkedésnek. A másik előny, hogy most meg is rakják a kocsikat, mire a mozdony értük megy.

L. J.

Ünnepi forgalom előtt

Közeledik az év vége. Az ünnepek előtt és után százezrek szállnak fel a vonatokra, hogy családjukhoz, rokonaikhoz látogassanak; vagy éppen kirándulásra, üdülésre használják fel a munkaszüneti napokat.

A teendők már végleges formát öltöttek. A forgalmi szakosztály dolgozói a vasútigazgatóságokkal közösen kijelölték a mentesítő és szükség szerint közlekedő vonatokat. *December 21-től január 3-ig összesen 264 többlet személyszállító vonat közlekedését tervezték és gondoskodtak azok tárgyi és személyi feltételeiről.* Az idén is Miskolc, Debrecen, Békéscsaba, Nagykanizsa és Pécs irányába indul és onnan érkezik a legtöbb vonat.

A szolgáltatás mennyisége mellett a minőséget csak a biztonság, a jó tájékoztatás, a tisztaság, a fűtés és világítás adta kényelem nyújthatja. *Ezért magasabbra kellett tenni a mércét* a járműjavító üzemekben és kocsijavító műhelyekben is.

A forgalmi és gépészeti szakosztály a vasútigazgatóságokkal közösen — mintegy 1650 vonatnál és 44 csomóponton vizsgálta a fűtést, a világítást, a tisztaságot és a felszereltséget. Ezekben a napokban a vasutasok ezreire hárul a feladat, hogy a feltárt hibákat megszüntessék, a javításokról időben gondoskodjanak, a kocsikat, ha az időjárás megengedi a mosókra vigyék és egészségügyi szerelésüket befejezzék.

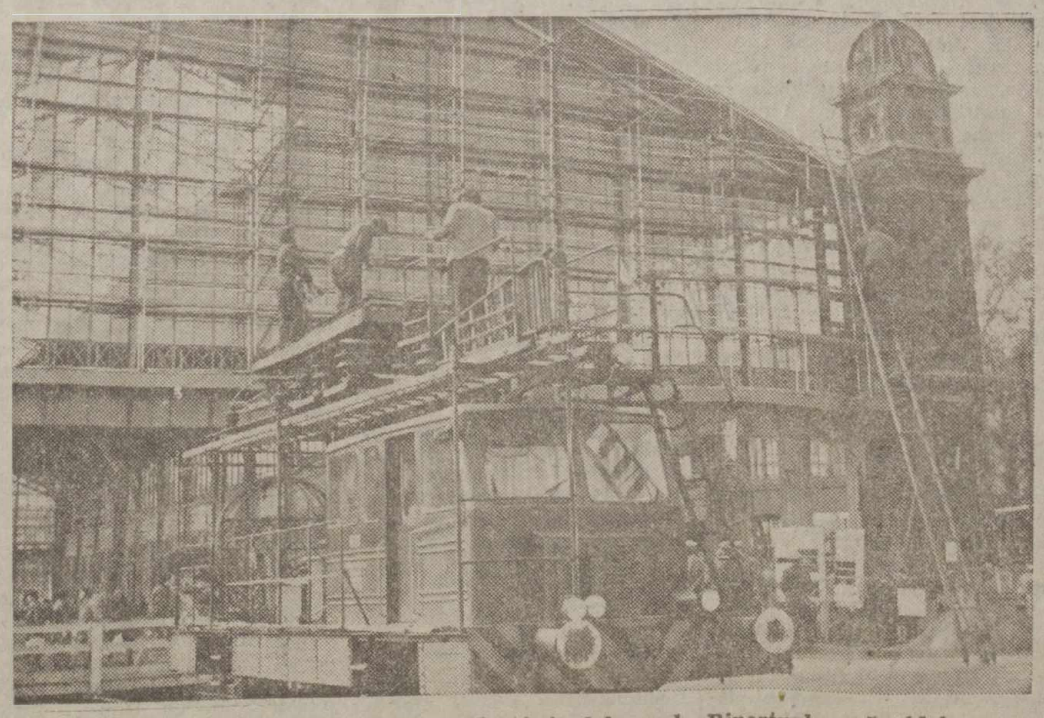
A vasúti menetrendek magukban hordják az utasítások fegyelmező erejét. Amikor tehát a váltókezelők, a kocsirendezők, a forgalmi szolgálattevők és a menetirányítók a menetrendszerű közlekedésért fáradoznak, egyszersmind az utasítás szerint látják el a szolgálatot. A pályafenntartási dolgozók pedig a korábban befejezett munkákkal ritkíthatják a sebességkorlátozásos helyek számát és ezáltal kisebb időveszteséggel terhelik a vonatok menettartamát.

Álljanak a vasutas dolgozók munkahelyükön felkészülten. Őrizzék, óvják az utasok életét és biztonságát. Nyújtsanak a jelzők biztonságot nappal és sötétben egyaránt. Mivel a tél már a küszöbön áll, ködökre és havazásra lehet számítani, fokozott figyelemre, fegyelmezett munkára van szükség minden szolgálati helyen. Akadjon mindig és mindenhol egy-egy segítő kéz, amely az öregeket, a kisgyermekkel utazókat, s a betegeket gyámolítja.

Nagy munka előtt áll a MÁV kollektívája. A vasút dolgozói tegyenek meg mindent azért, hogy az értékítélet, mely munkájukat mérlegre teszi, társadalmi méretekben legyen lemérhető.

(szabó)

A Nyugati pályaudvaron



A felsővezetékesek a csarnok bejáratánál dolgoznak. Riportunk az 5. oldalon
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kellemes karácsonyi ünnepeket és nagyon boldog új évet kívánunk lapunk minden kedves olvasójának!

December 8-án

Felavatták a villamosított budapest—kelebiai fővonalat

December 8-án, szombaton délelőtt, Soroksár állomáson került sor a villamosított budapest—kelebiai nemzetközi fővonal felavatására. Az ünnepségen részt vett *Borbély Sándor*, az MSZMP KB titkára, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet titkára, ott voltak a jugoszláv vasutak, a Nemzetközi Beruházási Bank és a kivitelezésben részt vett csehszlovák vállalatok képviselői is.

Az ünnepségen *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet, majd *Urbán Lajos* államtitkár adott engedélyt a villamosított vonal üzembehelyezésére. *(Folytatás a 4. oldalon)*

Paja László, a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség dolgozója átvágja a nemzeti színű szalagot

A vasút novemberi szállítási teljesítménye:

24 millió 812 ezer utas és 11 millió 737 ezer tonna áru

A vasút novemberben *24 millió 812 ezer utast szállított.* Ezzel a bázishoz viszonyítva 97,4, a tervhez képest 95,7 százalékra teljesítette a tervet. Az utaskilométer-teljesítmény a bázisnak 97,8, a tervezettnek pedig 94,2 százaléka.

A személyszállítás minősége kismértékben javult. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó késési idő azonban a bázishoz viszonyítva mintegy 4 perccel emelkedett.

A vasút novemberi áruszállítási teljesítménye *11 millió 737 ezer tonna volt*, s ez a bázishoz viszonyítva 98,9, a tervet alapul véve 99,8 százalékos teljesítésnek felel meg. Az árutonnakilométer-teljesítmény viszont meghaladta a bázisidőszakot, míg a tervhez képest azonban csak közel 100 százalékos teljesítést mutat.

Az összes áruszállításon belül az export-forgalom 0,7, az importszállítás 3,2, a tranzitküldemények mennyisége 2,2 százalékkal nőtt a múlt évihez képest, ezzel szemben a belföldi fuvarozások volumene 3,3 százalékkal csökkent.

A tervhez viszonyítva a belföldi és tranzit-szállításoknál 1,4, illetve 1,9 százalékos túlteljesítés, az export és import forgalomnál viszont 5,7 százalékos a lemaradás. A kocsigényes áruszállítási teljesítmény 3,4 százalékkal volt kevesebb a bázis-időszaknál.

A kiemelt árucikkek közül szénből 2,1, kőből 4,1, mészből 6,3, cementből 10,1, cukorrépából 1,6 százalékkal többet, kavicsból és homokból 13,4, téglából 21,3, cementgyártmányokból 4, műtrágyából 3,2, tűzifából 5,8 százalékkal kevesebbet szállított a vasút, mint a bázisidőszakban.

A teherkocsi-gazdálkodás a statikus terhelést alapulvéve kedvezően alakult, mivel ez a mutatószám 4,4 százalékkal javult. A kocsiforduló-idő azonban közel 9,1 százalékkal emelkedett a bázishoz viszonyítva. Az üzemi munka minőségét jelző mutatók közül a tehervonatok menetrend szerinti közlekedése, valamint a vonatácsorgási esetek száma kedvezően alakult, *míg a gépre várási és vonatfeloszlatások száma jelentősen meghaladta a bázisidőszak szintjét.* A tehervonati mozdonyok kihasználása mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva romlott.

Tisztasági őrjárat

Tisztasági őrjárattal egybekötött kommunista műszakot szervezett december 6-án a *szerencsi üzemfőnökség* az állomás területén. A dolgozók eltávolították a sínek közül a balesetveszélyes tárgyakat, hulladékot, a mozdonysalakot pedig vagonba rakták.

A társadalmi munka értéke megközelítette az ötezer forintot. A kommunista műszak után a szakszervezeti bizottság vendégül látta a társadalmi munka résztvevőit.

Társelnökök találkozója

A közművelődés nem kampányfeladat

A MŰVELŐDÉSI BIZOTTSÁGOK TAPASZTALATAI A FERENCVÁROSI CSOMÓPONTON

A közelmúltban a ferencvárosi művelődési bizottságok társelnökei a vasutas művelődési házban találkoztak. A MÁV Vezérigazgatóság személyzeti és oktatási osztálya, és a vasutasszakszervezet kulturális, agitációs- propaganda- és sportosztály munkatársaival együtt összegezték a csomóponti szakszolgálati ágak művelődési bizottságainak eddigi munkáját.

Sokan azt várták ezektől a bizottságoktól, hogy helyrehozzák a korábbi mulasztásokat. Több szolgálati helyen ugyanis nem tisztázott, nem egységes a munkahelyi művelődési bizottságok szerepköre, arról pedig sok helyütt megfeledkeztek, hogy a bizottság koordináló, döntéselőkészítő, javaslattevő tevékenységét előmozdítsák. *Különösen nehéz helyzetben vannak azok a szolgálati helyek — köztük a ferencvárosiak is —, ahol a vasut sajátos szervezeti felépítése miatt több művelődési bizottság tevékenykedik a csomóponton.* Nem volt, aki a szakszolgálati művelődési bizottságok munkáját összehangolta volna, de a bizottságok sem törekedtek együttműködésre. Ezért sokszor „egy bizottsággal több" jelzővel illették a közművelődési munka koordinálására hivatott munkafórumot.

Az üléseket nem tartották meg

Ami a ferencvárosi művelődési bizottságok munkáját illeti: a több mint ezer dolgozót foglalkoztató vontatási főnökségen a központi rendeletek kiadása után hattagú művelődési bizottság alakult. Miként *Komáromi András* személyzeti vezető, a bizottság egyik társelnöke elmondta: *a munkahelyi művelődés irányítására hivatott közösségnél a munkamegosztás még jó indulattal sem nevezhető kiegyensúlyozottnak, a bizottsági üléseket sem tartották meg.* Pedig szükség lenne az összefogásra, hiszen az indulás, az útkeresés mellett olyan nehézségekkel kellett volna megküzdenünk, mint az ingázás, a sajátos vasúti forda- és utazószolgálat elszívó hatása, az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők folyamatosan újratermelődő tábora, s a közömbösség.

Jelenleg csaknem 200 dolgozójuknak nincs alapfokú képzettsége, többségük 40 éven felüli. Az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők számának csökkentésére a békéscsabai oktatási tapasztalatokat és a helyi művelődési ház lehetőségeit hasznosították. *Nem sikerült viszont beindítani a kihelyezett vasútgépészeti szakközépiskolát.* Pedig — figyelembe véve a jelenleg épülő új ferencvárosi vontatási műhelyt — mindenképpen szükség lett volna a munkaidő után továbbtanuló 33 dolgozó helyi középiskolai képzésére. Jobb megoldás híján — harmadára fogyatkozva! —, a kelenföldi szakiskolába ingáznak.

A közönségszervező munkája eredményes: *tavaly 3250 színházjegyet, 52 színház- és 48 vasutas pódium bérletet adott el.* A korábbinál több szakmai és szépirodalmi könyvlelt gazdára. Kevésbé jól irányítják a szocialista brigádok művelődését. A brigádok nem a művelődési bizottság és a művelődési ház tervei szerint tették meg kultúrális vállalásaikat.

Lényegesen kedvezőtlenebb helyzetben van az állomásfőnökség művelődési bizottsága. A 11 tagú testületben a szocialista brigádvezetők, a szakszervezeti bizottság és gazdasági vezetés képviselője mellett az oktatótiszt is szerepet kapott — s ez jó. *Annál hátrányosabb viszont, hogy a művelődési bizottság nem tartja meg üléseit.*

Emődi Béla, a bizottság szakszervezeti társelnöke elmondta: *a tömegpolitikai oktatásban, a hazafias honvédelmi nevelésben eredményeik vannak.* A művelődési bizottság koordinatív tevékenysége közrejátszik abban, hogy a párt, a szakszervezeti és a KISZ-oktatások tematikájánál ritkábbak az átfedések. *Több mint 200 dolgozó nem végezte el az általános iskolát.* Az ennek orvoslására tett erőfeszítések kampány-jellegűek. Ráadásul a bérezési rendszer sem mozgósít az iskola elvégzésére. Nemegyszer az állomásfőnök írásban engedélyezte a továbbtanulást, de a dolgozó nem vállalkozott rá, mondván: *a „tanfolyam után úgysem emelik a fizetést".*

Kihasználatlan lehetőségek

Az állomásfőnökség dolgozóinak többsége a munkásszállások valamelyikén él. Valamennyi szállásról elmondható: *a szerény művelődési lehetőségek is kihasználatlanok.* Általában csak a TV, a rádió, esetenként a kihelyezett könyvtár ad módot a művelődésre. A ferencvárosi vasutas dolgozók művelődési házát a széles körű propaganda ellenére *alig, vagy egyáltalán nem látogatják, pedig az ottani programok színvonalasak.*

Követendők az olyan kezdeményezések mint az üzemorvosnő nagy érdeklődéssel megtartott ismeretterjesztő előadás-sorozata, vagy a vezényleti laktanyában alkalomszerűen rendezett előadások.

A II. országos vasutas szocialista brigádvetélkedőre az állomásfőnökség 43 kollektívája nevezett be. A brigádok joggal kifogásolták, hogy a vasutas pódium és az Erkel Színház előadásaira — a túlzott munkahelyi leterhelés és a munkaerő-hiány miatt — nem mentek el. *Akkor miért vetették meg velünk a bérletet? Csak azért, hogy a brigádnaplóba legyen mit beragasztani?* A bérletek alig egyharmadát használták ki. Ezen változtatni kell — tették szóvá a brigádok. Persze ez nemcsak a művelődési bizottságon, illetve a gazdasági vezetésen, hanem sokszor a brigádokon is múlik.

A ferencvárosi pályafenntartási főnökségnél 5 tagú művelődési bizottság tevékenykedik. Jelentős szerepe van a gyakorlati átcsoportosítások, az átszervezések megértetésében a tudatformálásban. Azonban — mint *Varga Tibor* helyettes főnök, társelnök mondta — *a művelődési bizottság munkájához jóformán semmi útravalót, módszertani ötletet nem kaptak.* Saját hatáskörben próbáltak valamit tenni, s a kezdeti eredmények láttán, az 1979-es munkatervük összeállításánál túl óvatosak voltak. Csak olyat terveztek, amit el is tudnak végezni.

Előnyös helyzetben

Kezdetben oktatáscentrikus volt a művelődési bizottság. Tulajdonképpen ez nem is baj, mert a pályafenntartás 170 dolgozója nem végezte el az általános iskolát. A művelődési házzal egyeztetett oktatási terv eredményeként *a mostani tanévre 13 dolgozójukat iskolázták be, s a jövő tanévre is 5 dolgozó jelentkezett félbehagyott tanulmányai befejezésére.* Az elmúlt évben csupán hárman végezték el az általános iskolát.

A tíz pályamesteri szakaszra növekedett főnökségnél nyugdíjas pedagógus bevonásával segítik a továbbtanulók korrepetálását, a brigádok kultúrális vállalásainak teljesítését, amelyben a művelődési bizottság ajánlásokat is készített. A pft. főnökség munkásszállóin levő könyvtáraknak, a gondos felkészítésnek is szerepe van abban, hogy a csomóponti munkavédelmi vetélkedőn a szakszolgálat csapata végzett az első helyen.

Követésre méltó, hogy a pályafenntartás művelődési bizottsága, a vontatási főnökség közönségszervezőjének segítségét is igénybe vette. Ez nemcsak a színházjegyek és a bérletek biztosítására terjed ki: *vacsorával, zenés klubdélutánnal, ismeretterjesztő előadással egybekötött szocialista brigádtalálkozókat is rendeztek a társszolgálati ág kollektivái.*

Valamennyi ferencvárosi szakszolgálat között *helyzeti előnyt élvez a központi szertárfőnökség művelődési bizottsága.* Titkára tanári végzettséggel rendelkezik. De van egyéb előnyük is, hiszen közöttük végezték el a legtöbben a középiskolát. *Hidvégi Andrásnénak* a bizottság társelnökének ismertetőjéből megtudtuk, hogy a *Művelt Nép* könyvterjesztő vállalattal jó a kapcsolatuk. 1979-ben 11 ezer forint értékű szépirodalmi könyvet vásároltak dolgozóik igaz: a letéti könyvtárat viszont a korábbinál kevesebben látogatták.

A művelődési bizottság koordinatív tevékenységének eredménye: *a helyi kultúrotthon programjaiban 20 vasutas pódium, és 18 brigádklub bérlettel vesznek részt, és csaknem 1000 színházjegyet vásároltak a szertáriak.* 1978-ban még egy kibővített TIT előadást tartottak, az idén már csak kettőt. Közrejátszott, hogy nehéz volt előadót találni — s ezen a területen senkitől sem kaptak segítséget.

A művelődési bizottság egyeztette a személyzeti osztállyal a központi szertár káderpolitikai, beiskolázási elképzeléseit: *9 dolgozót intenzív középiskolába, 25-öt szaktanfolyamra irattak be, s csökkent az általános iskolát el nem végzettek száma is.*

Az előrelépés feltételei

A közművelődésben nehéz látványos eredményeket elérni, minden apró siker figyelmet érdemel. Mégis: *a ferencvárosi művelődési bizottságoktól többet várunk.* Az előrelépés feltétele, hogy a szakszolgálatok művelődési bizottságai összehangoltabban dolgozzanak, *legyen olyan koordináló szerv a csomóponton, amely a szakszolgálatok kulturális munkáját egységes mederbe tereli.*

Társelnöknek lenni, a művelődési munkát irányítani nem reszort-, vagy kampányfeladat! Csak úgy lehet hatékonyabb a gazdaságpolitikai agitáció, a csomóponti szakszolgálatok termelési és kulturális tapasztalatcseréje, az általános iskolai végzettséggel nem rendelkező 800 dolgozó beiskolázása, *ha a művelődési bizottságok jobban élnek a helyi vasutas művelődési ház lehetőségeivel.*

A továbbképzéshez azonban az kell — mint *Szórádi Antalné*, a Vasúti Főosztály oktatási osztály vezetője és a jelenlevők hozzászólásukban mondták, hogy a dolgozók is tudatosabban vegyenek részt a közművelődésben. A termelési feladatok, az ingázás, a vezénylés gondjai nem adhatnak okot a mentegetőzésre. Kétségtelen: Ferencvárosban még az általánosnál is jobban szorítanak a feszített termelési feladatok. Tény az is: *a szolgálat után mindenki örül, ha hazafelé indulhat.* Csakhogy a közművelődési törvény éppen a munkásemberért, a munkásművelődésért fogalmazott meg. Valamennyien szegényebbek leszünk, ha éppen azok vonják ki magukat a kulturálódás alól, akik a legjobban rászorulnának.

Orosz Károly

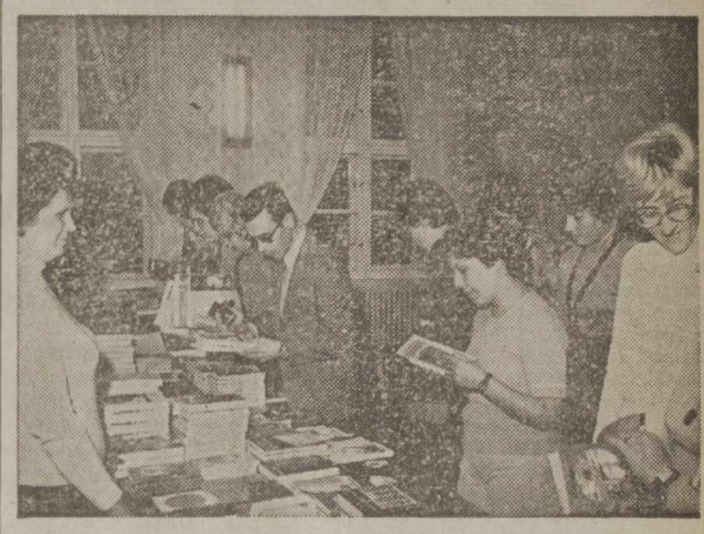
Politikai könyvnapok

A budapesti vasútigazgatóságon, november 23-án, két napon át tartó, vásárlással egybekötött politikai könyvnapokat tartottak. A rendezvényen megjelent *Oroszi László*, az MSZMP VIII. kerületi pártbizottságának titkára, *Bánfi Erzsébet*, a Kossuth Könyvkiadó VIII. kerületi kirendeltségének vezetője. A rendezvényt *Pady Géza* az igazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg.

Az impozánsan berendezett kiállítóteremben mintegy 300 könyvet tekinthettek meg az érdeklődők. Ezek között csaknem 15 új, illetve most kiadott klasszikus mű is a polcokra került.

Az igazgatóságon sorrendben most megtartott 18. politikai könyvnapon Bánfi Erzsébet elismerőleg nyilatkozott a vasutasok könyvterjesztő munkájáról, s az ezzel kapcsolatos rendezvényekről. A Kossuth Kiadó nem régen megtartott értékelésén a VIII. kerület 180 üzeme, vállalata között az igazgatóság a harmadik helyet foglalja el.

S. R.



KILENCVEN ÉVES

a szegedi „Hazánk" munkáskórus

A szegedi „Hazánk" munkáskórus most ünnepli fennállásának 90. évfordulóját. A kórus *„Hazánk Dal- és Olvasókör"* néven 1889-ben alakult a Szeged-Rókusi MÁV javítóműhely munkásaiból. Megalakulásukkor nemcsak a vasutas munkások közötti dalkultúra terjesztését határozták el, hanem a tagok önképzését anyagi támogatását is. Az első zászlóavatási ünnepségükre 1898. május 20-án került sor. 1921-ben a veszprémi országos dalosversenyen már ezüst serleget nyertek, majd ezt követően 1943-ig még 13 esetben érdemeltek ki országos és vidéki versenyeken, találkozókon a különböző díjakat, elismeréseket.

A kórus az első és a második világháború időszaka alatt szüneteltette tevékenységét, de 1945 májusától ismét hallatták hangjukat. *1948-ig Szeged egyetlen működő kórusa volt.* Különösen a magyar és nemzetközi munkásmozgalom dalainak megismertetésében és terjesztésében nyújtottak kiemelkedőt. Úttörői voltak Szegeden és környékén a *„Dalolj velünk"* mozgalomnak, a magyar népzene terjesztésének, ápolásának. 1948-ban Siófokon, a vidéki kórusok első díját és országos harmadik helyezését nyerték el. Ettől kezdve 1966-ig minden évben nyertek különböző díjakat, majd minősítő versenyeken indultak. 1968-ban „Aranykoszorú", míg 1966-ban és 1970-től kétévente az „Aranykoszorú diplomával" minősítést nyertek el.

A kórust 1955-ben, fennállásának 65. évfordulóján a *„Szocialista kultúráért"* jelvénnyel tüntették ki. Szegeden rendszeresen részt vesznek a városi és megyei mozgalmi ünnepségeken, a társadalmi és szakmai összejöveteleken. Időnként önálló hangversenyt is adnak. A *Magyar Rádió* 1958 óta készít évente felvételt az énekkar műsoráról. Legutóbb, idén augusztusban a *Kóruspódium* adássorozatában léptek fel. A munkáskórusban közel félszáz munkás és értelmiségi, fiatal és régi dalos tevékenykedik *Illés Mihály* karnagy irányításával.

A jubileumi hangversenyre december 1-én került sor Szegeden, a vasutas művelődési házban. *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára ünnepi köszöntőjében méltatta a kórus munkásságát. A nagysikerű koncerten a jubiláló szegedi kórus mellett a Vasutasok Szakszervezete szolnoki művelődési központjának férfikara, a József Attila Tudományegyetem vegyeskara, valamint a Padragkúti Bányász férfikar lépett fel. Műsorukban többek között *Kodály Zoltán, Bárdos Lajos, Liszt Ferenc, valamint Händel, Bach és Monteverdi* művei szerepeltek.

G. J.

Emléktáblát avattak Hatvanban

Ünnepi megemlékezés Hámán Kató születésének 95. évfordulójáról

Hámán Kató születésének 95. évfordulója alkalmából december 2-án emléktáblát avattak Hatvan állomás utascsarnokában. Részt vettek az ünnepségen, és az azt megelőző rendezvényen a budapesti igazgatóság területén dolgozó *Hámán Kató* nevét viselő szocialista brigádok is. A tanácskozást *Szelei László*, az üzemi pártbizottság titkára nyitotta meg, majd *dr. Szabó Miklós*, a budapesti területi bizottság titkára méltatta Hámán Kató szakszervezeti tevékenységét. Utána *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa tartott előadást a munkásmozgalom kiemelkedő harcosának életéről és munkásságáról. Ezt követően *Rékasi István*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője értékelte az igazgatóság területén dolgozó szocialista brigádok munkáját, eredményeit.

A tanácskozás után került sor az emléktábla leleplezésére, amelyen — a Hámán Kató nevét viselő brigádok vezetői — elhelyezték a kegyelet koszorúit. A márványtábla előtt Zöld Gábor, a hatvani csomópont KISZ-bizottságának titkára mondott avató beszédet.

Hámán Kató vasutas családban nevelkedett. Édesapja 1893-tól — tizennyolc éven át — Hatvan állomáson volt lámpakezelő. Politikai tevékenysége sem volt független a szocialista vasutas mozgalomtól. Hámán Kató húsz éves korában élte át az 1904-es vasutassztrájkot, amelynek édesapja is résztvevője volt. Két évvel később megalakult a *Vasúti Munkások Országos Szövetségének hatvani csoportja*, amelybe nemcsak a vasúti munkások, hanem az évi fizetéssel kinevezett mozdonyfűtők is tömörültek.

1908 végén a kereskedelmi miniszter feloszlatta a vasúti munkásszövetséget, s megtiltotta a vasutasoknak, hogy a szociáldemokrata párt tagjai legyenek. A hatvani vasutasok illegális szabad szervezetével azonban Hámán Kató is kapcsolatba kerülhetett. *Kozsa József* kalauz ugyanis keresztanyjának Vár utca 12. szám alatti lakásán — ahol a világháború előtti években a hatvani szociáldemokrata pártszervezetnek bérelt helyisége volt — többször találkozott vele.

Hámán Katót 1918. júniusában helyezték a Nyugati pályaudvar pénztárába. Ezen a vasúti gócponton, amely akkor már negyed százada egyik fontos őrhelye volt a vasutas munkásmozgalomnak, gazdag tapasztalatokkal rendelkező szocialista vasutasokkal került kapcsolatba. Olyanokkal is, akik részt vettek 1918. novemberében a Kommunisták Magyarországi Pártjának megalakításában. *Hámán Kató is az elsők között lépett a KMP-be. Küldötteként vett részt 1919. január 5-én a Magyarországi Vasutasok Szövetsége irodakezelők, állomásfelvigyázók, állomáselőljárók, kezelőnők és távirászok szakosztályának alakuló közgyűlésén.* A közgyűlés a szakosztály vezetőségébe választotta. Február 14-én berendelték a kereskedelmi minisztériumban szervezett gazdasági tanácsba.

A Tanácsköztársaság leverését követően Hámán Kató a vegyipari szakszervezetben dolgozott. Kiemelkedő szerepe volt az illegális Kommunisták Magyarországi Pártjának újjászervezésében. A *Magyarországi Szocialista Munkáspárt* létrehozásában és a *Vörös Segély* munkájában.

Hámán Katót a vasutasmozgalom nevelte. Pénztárkezelő volt. A nevét viselő vasutas szocialista brigádok — emléktáblájának avatásán — tisztelettel emlékeztek a munkásmozgalom kiemelkedő harcosára, példaképükre.

Ötletnap a kitérőgyártó üzemben

A Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemben a közelmúltban ötletnapot rendeztek. A bíráló bizottság a benyújtott 452 ötletből 114-et fogadott el. Ebből 48-at újításnak minősítettek.

Az ötletekért összesen több mint tizenhétezer forintot fizettek. A legtöbb ötlete *Nagy Andrásnak, Ágoston Lászlónak* és *Marcsik Sándornak* volt.

A szakszervezetek helye a szocializmusban

Írta: Jakab Sándor, a SZOT főtitkárhelyettese

A szakszervezeteknek kettős jellegű alapfeladatuk van a fejlett szocializmus építésének körülményei között is. Egyrészt nevelik, szervezik a tagságot, szocialista társadalmunk politikai, gazdasági erejének gyarapítására. Ezt nevezhetjük a szakszervezetek *„össznépi, szocialista nemzeti”* funkciójának. Vállalják az össztársadalmi érdek képviseletét, mert a munkáshatalom politikai részesei, s felelősséget éreznek a szocializmus építésének egészéért, mert a szocialista állam erősítése rajtuk is múlik, hiszen a szocialista államnak döntő fontosságú politikai támaszai, tömegbázisuk képviseletével. Másrészt a szakszervezeteknek képviselniök kell tagságuk érdekét anyagi, szociális, kulturális igényeik kielégítésében. Ezt nevezhetjük „szakszervezeti képviseleti” funkciónak.

A jövőre a mában kell tudatosan felkészülni

A szakszervezetek szerepkörének e két funkciója együtt, egymást kiegészítve, kölcsönhatásban valósul meg. *Az első funkció a szélesebb, átfogóbb, a jövőbe mutatóbb.* A marxista—leninista állam- és társadalomelméletünk az össznépi funkció, az össznépi érdek szükségszerű kibontakoztatását igényli. Az állam szerepének erősítésére mindig szükség van, a külső nemzetközi tényezők hatására. Társadalmi fejlődésünkben szocialista államunk fokozatosan össznépivé fejlődik, olyan körülmények között, amikor vezető ereje a munkásosztály marad, osztálytámasza viszont kitágul, egyetemesebb lesz. A fejlett szocialista társadalomban az állam össznépivé válik. A külső, nemzetközi védelmi tényezőtől elvonatkoztatva, az össznépi állam mindaddig fennmarad és fejlődik, ameddig a társadalom gazdasági és kulturális építésének feladatait más úton — mint az állam irányító, szervező tevékenységének útján —, nem vagyunk képesek megoldani. Társadalomelméletünk szerint egy történelmileg hosszú és evolúciós folyamatnak vagyunk és méginkább leszünk a részesei. Valljuk az MSZMP Programnyilatkozatában, hogy *„A fejlett szocialista társadalomban mind teljesebben kibontakoznak és fejlődnek a kommunista társadalmi önkormányzat elemei.”*

E jövőre a mában kell tudatosan felkészülnünk. Mindez növeli a szakszervezetek szerepét, amikor más társadalmi, politikai szervezetekkel és mozgalmakkal együtt, azokkal kölcsönhatásban, munkálkodik a közösségi, társadalmi élet sokrétű kibontakoztatásán, a politikai öntevékenység, a szocialista közélet és demokrácia olyan színvonalának meghonosításán, amikor a társadalom önfejlesztő erői képesek lesznek kezdetben részlegesen, *majd egyre teljesebben ellátni a kommunista önkormányzat funkcióit.*

A szakszervezeteknek a fejlett szocialista társadalom távlati céljainak képviselete, az össztársadalmi érdekek szolgálata mellett, azzal egyidőben képviselniök kell saját tagságuk érdekeit.

Miből fakad ez a szerepük, hiszen a szocialista állam is integrálja valamennyi tisztességes, becsületes polgárának érdekét?

Abból, hogy a fejlett szocializmus építésének szakaszában a társadalmi és gazdasági szférában egyaránt objektíve léteznek olyan érdekek, amelyeket a még létező osztályok, rétegek képviseletében elemezni, feltárni, összefoglalni, közvetíteni, majd megoldani szükséges. *Az érdekkülönbségek ugyan nem antagonisztikusak, de valósak, feszültségek, ellentmondások, társadalmi igazságtalanságok forrásai lehetnek.*

A szocializmus politikai rendszerének és mechanizmusának *egyik fő feladata ezeknek az érdekeknek a számbavétele, osztályozása és a társadalmi tervezés szintjére emelése, hogy tudatosságot és tömegtámogatást biztosítsunk érvényre jutásuknak.* E feladattal a szocializmus politikai felépítményének hosszabb történelmi szakaszban, egészen az osztálykülönbségek megszűnéséig számolni kell.

Az érdekek vázolt szocializmusbeli felfogása nélkülözhetetlenné teszi a szakszervezetek és az állam kapcsolatában, hogy a szakszervezetek vállalják, képviseljék tagságuk érdekeit, érdekeinek közvetítését és érvényrejuttatásához szervezeti, jogi biztosítékkal rendelkezzenek.

Ehhez azonban két észrevételt szükséges fűznünk. *Az egyik, hogy a szakszervezetek nem valamiféle „postás” szerepre vannak predesztinálva, amikor feltárják, összegyűjtik tagságuk érdekeit és azt közvetítik az állam felé.* A szakszervezetek feladata ugyanis nem korlátozódik az érdekek összegyűjtésére és közvetítésére. A mozgalomban egészében és minden területén különkülön is osztályozni, rangsorolni szükséges az érdekeket. A jogos, reális igényeket felkarolni és megoldásuk módozataira javaslatokat, elképzeléseket kidolgozni szükséges. *A szakszervezeti mozgalom azonban nem lehet, nem válhat a jogtalan, irreális igények, a vélt, a hamis érdekek patronálójává.* Mindez nagy körültekintést, problémaérzékenységet, valóságismeretet tételez fel a tagság érdekképviseletében fellépő szakszervezeti szervektől.

Érdekek és lehetőségek

A másik észrevétel az érdekképviselet viszgálatakor az állam, a gazdasági vezetés és a szakszervezetek kapcsolatának aspektusából méginkább „húsbavágó” problémára vonatkozik. Mi a helyzet ugyanis akkor, ha a legkörültekintőbben megvizsgált, a demokratizmus szabályainak betartásával kialakított, a tömegtámogatás által elvárt olyan reális igényekről kell lemondanunk, amelynek kielégítését gazdasági helyzetünk, fejlettségünk, nem teszi lehetővé?

Ebben az esetben a reális érdekképviselet az igényeket csakis latensként foghatja fel *és türelmet, megértést, főleg időt kér tagságától jogos érdekének érvényesítéséhez,* a feltételek megteremtése által.

Az *MSZMP Programnyilatkozata* a szakszervezetek e szerepét aláhúzva kimondja, hogy *„az ország anyagi lehetőségeivel összhangban képviseljék tagjaik érdekeit az anyagi, szociális és kulturális igények kielégítésében.”*

A szakszervezeti tagság érdekeinek vizsgálatánál — az állami, gazdasági, valamint a szakszervezetek kapcsolatában — szükséges rámutatnunk arra, *hogy napjainkban és előrehaladásunknak megfelelően egyre nagyobb jelentőségre tesz szert a képviselet aktív oldala, a pozitív „ráhatás” a szocialista építőmunkára.* A szakszervezetek egyre szélesedő skálán fejtik ki tevékenységüket. Részt vállalnak a vállalatok termelési, szociális és kulturális fejlesztési terveinek kimunkálásában, megvalósításában. Segítik az üzem- és munkaszervezést, a munkafegyelem, a munkaerkölcs szilárdulását, a bérek és teljesítmények összehangolását. Támogatják a munkaverseny mozgalomban az új elemek, vállalások térhódítását, a minőségi, hatékony munka becsületét.

E tevékenységük végső fokon aktív érdekvédelem, mert a jól, becsületesen dolgozók érdekében lépnek fel és az igények kielégítésének alapjait segítik mihamarabb megteremteni.

A jelenlegi helyzetben a legfontosabb politikai feladat, amit a párt egész társadalmi tevékenységének középpontjába állít: *a gazdasági egyensúly helyreállítása és a fenntartása, a gazdasági hatékonyság feltételeinek tartós és folyamatos biztosítása.*

A gazdasági egyensúly és a hatékonyság egymással szorosan összefüggnek, kölcsönösen feltételezik egymást. Olyan átfogó, általános társadalmi méretű feladatról van szó, amely a legközvetlenebbül érinti a vezetést éppúgy, mint a dolgozók tömegeit. Megoldása csak valamennyi társadalmi szerv közreműködésével lehetséges és ebben is rendkívül jelentőségteljes feladatai vannak a szakszervezeteknek. Ezek szabják meg a gazdasági feladatok segítésére irányuló tevékenységüket és erőteljesen befolyásolják érdekvédelmi funkcióikat. A megváltozott körülményeknek csak úgy tudnak megfelelni, ha a tevékenységüknek mind a tartalmát, mind pedig a módszerét az új szükségleteknek megfelelően alakítják.

Mindenekelőtt szükség van bizonyos szemléleti változásra. *A korábbi mennyiségi szemléletet fel kell, hogy váltsa a gazdálkodás hatékonysági szempontja.* Nem általában kell a termelési feladatokat szorgalmazni, hanem konkrétan meghatározott termékekből a gazdaságosság keretei között! A hatékonyság érvényesítésének két nagyon fontos, alapvető állandóan ható tényezője:

— *a viszonylag gyors termékszerkezet változás és a korszerű termelési eljárás, a legfejlettebb technikai, technológiai eljárások alkalmazása;*

— *mindkettőnek fontos konzekvenciái vannak a szakszervezet tevékenységére is.*

Jobban kell számolni a hatékonyság alapján végbemenő differenciálódással. Egyes termékfajták, termelési ágak gyorsabban nyernek, illetve veszítenek tekintélyükből. E mögött pedig mindig ott áll a termelés szubjektumainak presztizse; *a termelés, a konkrét munka megbecsülésének értéke.*

A szakszervezetektől a társadalom nemcsak azt várja el, hogy vessék latba befolyásukat a termelés fellendítéséért, hanem azt is, hogy egyes esetekben az össztársadalmi érdek kívánalmainak megfelelően egyes termékeknél a visszafejlesztést is támogassák. Nyilvánvaló, hogy ennek az álláspontnak a képviselete jóval bonyolultabb és nehezebb érdekvédelmi tevékenységet jelent már csak azért is, mert a termékek értékrendjének alakulása nagyrészt az egyes dolgozóktól, vagy munkáskollektívák szubjektív törekvéseitől, szándékaitól függetlenül megy végbe. *Az érdekek olyan összhangjából kell kiindulni, ami tekintettel van a szűkebb érdekekre, de ugyanakkor minden erővel az általános előrehaladást, a fejlődést segíti kibontakozni.*

A szakszervezetek lépjenek fel az egyenlősdi elosztás ellen

A nagyobb differenciálás nemcsak az objektív viszonyok változásai miatt szükséges, hanem a szubjektív tényezők hatékonyabb kibontakoztatása érdekében is. *Vagyis nemcsak azt a munkát kell jobban honorálni, amelyet a piac magasabb elismerésben részesít, hanem azt is, amely a többi munkához viszonyítva mind menyiségében, mind minőségében kiemelkedik. A szakszervezetek e törekvést azzal segíthetik a legjobban, ha érdekvédelmi tevékenységükben a munka szocialista elosztás szerinti elvét képviselik, s fellépnek az egyenlősdi ellen.*

Ha a hatékonyság követelményét következetesebben akarjuk érvényesíteni — márpedig ez elkerülhetetlen —, jobban felszínre kerülnek azok az ellentmondások, amelyek a haladó és a konzervatív, az élenjáró és az elmaradott, a fegyelmezett és a fegyelmezetlen dolgozók között léteznek. Sőt, az is elképzelhető, hogy helyenként kisebb-nagyobb feszültségeket, konfliktusokat teremtenek. Az egész politikai munkánknak számolni kell ezzel és nem szabad kitérni a konzekvenciák elől. *Kellő tudatosságra, olykor nem kevés bátorságra van szükség ahhoz, hogy mindig a haladás, a fegyelmezett, az élenjáró mellett álljanak, s ezt az álláspontot képviseljék mindenkivel szemben.*

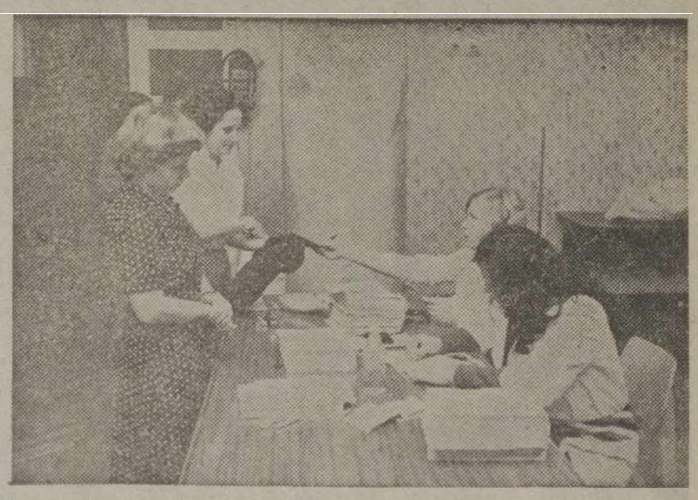
A szakszervezetek a megváltozott körülmények között csak úgy tudnak megfelelni a velük szembeni elvárásoknak, *ha egész tevékenységükkel együtt magasabb színvonalra emelik nevelő munkájukat.* A hatékonyabb és a konkrétabb termelés ügye végső fokon a dolgozó milliók öntudatos, fegyelmezett munkáján, szakértelmén, illetve szaktudásán áll, vagy bukik.

Újra kell értékelnünk a köztudatban a termelés és fogyasztás korábban is hangoztatott egységét. *Azt a régi igazságot, hogy a termelés a meghatározó, azt a nemzeti jövedelmet fogyaszthatjuk el, ruházhatjuk be, amit megtermelünk.* Sőt, a fizetési mérlegünk kedvezőtlen alakulása következtében, az adóssági kötelezettségeink miatt még annál is kevesebbet.

A fejlett szocialista társadalom építése feltételezi és szükségessé teszi a dolgozók társadalmi tudatosságát és aktivitását, egyben megteremti történelmi küldetésük teljes kibontakozásának feltételeit. *Ez pedig nem ösztönösen történik, a folyamatot a párt irányítja és megvalósításában döntő szerep jut a szakszervezeteknek.* A párt a társadalmi célok megvalósítása érdekében mindinkább igényli és tudatosan erősíti a szakszervezetek tevékenységét. A párt harcostársának tekinti és támogatja a szakszervezeteket. Minden tisztségviselő, aktivista szakszervezeti tag megtisztelő kötelessége, hogy társadalmi céljainkat legjobb tudása szerint segítse.

Önkéntes véradók

A budapesti igazgatóság Vöröskereszt szervezete a közelmúltban térítésmentes váradónapot tartott, amelyen 222-en vettek részt. Ezúttal nyolcvan liter vért gyűjtöttek össze a *Heim Pál Gyermekkórház* részére. A véradáson — a központi szolgálat dolgozóin kívül — részt vettek a MÁV Tisztképző hallgatói, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet, a MÁV anyagvizsgáló főnökség, a balparti épületfenntartási főnökség, Józsefváros állomás, valamint a MÁV óvodák dolgozói is.



Felveszik az adatokat. Bulyák Margit KISZ-tag először ad vért

A rögtönzött laboratóriumba egymás után érkeznek a donorok

A véradás után jólesik a falatozás

(Óvári Árpád képriportja)

Egy pénztáros a Nyugatiból

Nagy Mária Lujza, a nyugati pályaudvar pénztárosainak egyike. Kiemelkedő munkájáért az idén *Kiváló dolgozó* kitüntetésben részesült. A megbecsülést munkáján kívül korrektségével, tisztességével vívta ki.

— Mióta dolgozik a vasútnál? Hogyan jutott eszébe, hogy ezt a sok fáradtsággal járó szakmát válassza?

— *Édesapám is vasutas volt, tehát számomra nem volt ismeretlen a vasút világa.* Arról nem is beszélve, hogy a vonatok és az utazás gondolata képzeletemben mindig nagyvárosokat, tájakat elevenített fel. Jóformán meg sem száradt a tinta érettségi bizonyítványomon, amikor 1942-ben a belföldi személypénztárba kerültem. 1950-ben elvégeztem a tisztképzőt, majd magánszorgalomból alapfokú vizsgát tettem német és angol nyelvből. Hogy nyelvtudásomat hasznosítani tudjam, *1962-ben a nemzetközi pénztárba helyeztek és jelenleg is, két évvel a nyugdíjkorhatáromon túl, itt teljesítek szolgálatot.*

— Harminchét év alatt körülbelül mennyi pénzt kezelt itt a pénztárban?

— *Nehéz lenne még megközelítő összeget is mondani, de három hónap alatt általában 400—500 ezer forint bevételem volt, plusz nyáron sok a valuta. Ebből már mesebeli palotát is lehetett volna építeni — teszi hozzá mosolyogva.*

— Most, a nyugdíjas élet küszöbén mit tudna mondani munkájáról?

— *Nehéz, felelősségteljes munka a miénk, én mégis szeretem.* A szakma szeretete mindennél többet ér, mert azt sem pénzzel, sem egyébbel nem lehet pótolni. Elégedett vagyok. Főfelügyelői rangfokozatom van, és szép nyugdíjra számíthatok. Sajnálom abbahagyni a munkát, de az ember öregszik. Család, unoka nem vár az otthonomban, de nem fogok unatkozni. Kedvenc íróim, költőim műveit olvasgatom majd...

— Mivel nincs családja, az eltelt 37 esztendő alatt bizonyára sokszor teljesített ünnepnapokon szolgálatot?

— *Sűrűn vállaltam ünnepi szolgálatot, főként családi ünnepeknél; karácsonykor, szilveszterkor, de egyéb ünnepnapokon is. Főnökeim, vagy ha kollégáim hívtak, én jöttem, mert tudtam, hogy szükség volt rám.*

Endlein Erika

Része a nagy programnak

Átadták a forgalomnak a kelebiai villamosított vonalat

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója méltatja a villamosított kelebiai fővonal jelentőségét

(Folytatás az 1. oldalról)

Most, hogy befejeződött a kelebiai fővonal villamosítása, *Csárádi Jánost*, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség igazgatóját arra kértük: elevenítse fel a nagyjelentőségű beruházás főbb állomásait és ismertesse további feladataikat.

— Azzal kell kezdenem, hogy 1975-ben, amikor a villamosítási program az eredeti elképzelések szerint befejeződött volna, már hozzáfogtunk a kelebiai vonal villamosításának előkészítéséhez, 1976 október elsején pedig építéséhez. *Ettől az időponttól kezdve a terveket szinte peronyi pontossággal teljesítettük.* Így 1978. június 23-án már sor kerülhetett a részüzemfelvételre, *Budapest—Kunszentmiklós—Tass* között. Ez nemcsak olajtakarékossági szempontból volt jelentős, hanem népgazdaságilag is, mert az építkezés szinte pillanatig sem növelte a befejezetlen beruházások számát, így az üzembehelyezéssel nyomban befejezett beruházásnak minősült.

Gyorsan, gazdaságosan

Sikernek könyvelhetjük el azt is, hogy gyorsan és gazdaságosan megépültek a vonal energiaellátását szolgáló alállomások *Szabadszálláson* és *Kiskunhalason*, külső ipari vállalatok, a *Villamoserőmű Tervező és Szerelő Vállalat*, a *Ganz Villamossági Művek*, a *Dél-magyarországi Áramszolgáltató Vállalat*, valamint a *Kiskunhalasi Építőipari Vállalat* jól koordinált, hathatós közreműködésével. Az alállomások beruházási összegének csökkentése céljából elhagytuk a tervezett soroksári alállomás megépítését, s helyette a már korábban felépített népligeti alállomást bővítettük ki. Ez 70 százalékos költségmegtakarítást eredményezett.

— *Kerestük a módját annak is, miként csökkenthetnénk az igen drága felsővezeték építés költségeit* — folytatta. — Ezért a műszaki haladás jegyében technikai újdonsághoz folyamodtunk: az állomások mellékvágányai fölött nem tartósodronnyal ellátott láncrendszerű vezetéket szereltünk fel, hanem csupán a munkavezetéket húztuk ki. Ugyanis a mellékvágányokra engedélyezett pályasebességre ez a megoldás tökéletesen megfelel. A módosítás állomásonként 7—10 százalékos megtakarítást eredményezett a költségvetési előirányzathoz képest. A megtakarítás anyagköltségben és munkaráfordításban jelentkezett.

Ezután *Csárádi Jánostól* azt kérdeztük: sikerült-e csökkenteniök a minden vasútépítéssel, így a felsővezeték szereléssel is együttjáró forgalmi zavarokat?

Vonatmentes időben...

— Köztudott, hogy a vonatforgalom és a felsővezeték építés kölcsönösen zavarják egymást. Éppen ezért célul tűztük: *a kelebiai vonalat úgy villamosítjuk, hogy a forgalmat az általánosnál minél kisebb mértékben zavarjuk.* Ez sikerült is, mert a budapesti és a szegedi vasútigazgatóság, valamint a társszolgálati ágak a legkészségesebb együttműködéssel siettek segítségünkre, ennnek következményeként pontosan kidolgoztuk a villamosítás naptári programját és a munkákat a menetrendi szünetekre ütemeztük. *Csaknem mindig vonatmentes időben szereltünk*, s így a forgalom egyszer se kényszerült arra, hogy az utasokat autóbuszos átszállással juttassa úticéljukhoz.

— Ami a jó együttműködést illeti, feltétlenül ki kell emelnem a *MÁV Tervező Intézet munkáját is*, amellyel a kelebiai villamosítás terveit lelkiismeretesen, gyorsan, jó minőségben mindig határidőre kidolgozta. Ugyancsak nagy segítségünkre volt a *MÁV Beruházási Iroda 3-as számú felügyelőségének gárdája*, műszaki ellenőri kara, *Koltai Pál* vezetésével. Mindig idejében gondoskodtak tervellátásunkról, a munkahelyek átadásáról.

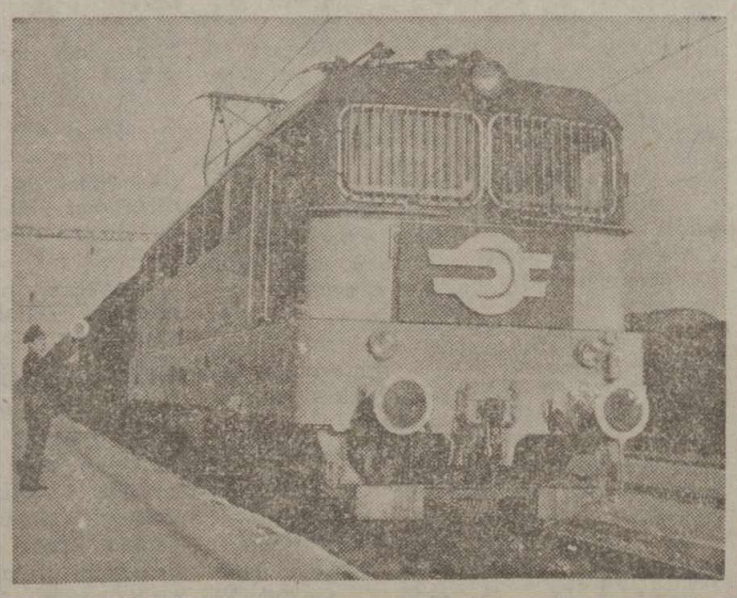
Mint az igazgató elmondotta: a kelebiai munka befejeztével a főnökségnek munkaerőgondokkal kell szembenéznie, mert az üzembe lépő alállomásokat az eddig kialakult gyakorlat szerint saját szerelőgárdájából kell ellátnia üzemeltető és karbantartó szakemberekkel. Gondolkozásra nincs sok idő, a kelebiai gárdát ugyanis a jövő évben át kell telepíteni a *Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas* közötti vonal villamosításához. Ez ugyancsak halaszthatatlan, gyors energiaracionalizálási munka és elkészültét fontos tranzitszállítási érdekek sürgetik. A vonal villamosításáról — mint emlékezetes — ez év tavaszán döntöttek, *május 9-én pedig meg is kezdődött a munka és jelenleg már Kecskemét állomásig feszül a felsővezeték, az oszlopalapozással pedig Kiskunfélegyháza előtt tartanak.* Úgy tervezik, hogy 1981. december 31-ig ezen a 104 kilométeres vonalon is megindul a villamosvontatás.

Új feladatok előtt

Ezzel egyidejűleg tovább folytatódik a hegyeshalmi fővonal rekonstrukciójának részeként az új nyomvonalon haladó szakaszok villamos felsővezetékének építése. Mégpedig gyors ütemben, mert az osztrák *Plasser cég* géplánca előtt kell felszerelni a villamos felsővezetéket. Munkájukkal hozzájárultak ahhoz, hogy október 30-án *Bicske—Szárliget* között az új nyomvonal jobb vágányán megtörténhetett a felsővezeték átkötése és az új pályaszakaszon megindulhatott a forgalom.

A jövő évben megkezdődik az újabb nagy munka is: *a pécsi vonal villamosításának előkészítése.*

Szász Ferenc



Az ünnepség után Szecsei László forgalmi szolgálattevő meneszti a V43-as villamos mozdony vontatta első szerelvényt (Laczkó Ildikó felvételei)

Mellékvágányon (2.)

Így dolgoznak a Duna-partiak

Budapest-Duna-part kimondottan teherpályaudvar. Valamennyi személyvonat elkerüli. Nyolc évvel ezelőtt csatolták Ferencvároshoz, addig önálló volt. Ferencváros helyi kocsiforgalma ezáltal több mint 30 százalékkal emelkedett, a gondja viszont jóval kevesebbel.

Az olvasó ebből is sejtheti, hogy összeszokott, viszonylag stabil gárda dolgozik. Dunapart állomáson, vagyis a forgalmiak és kereskedelmiek szoros egymásra utaltsággal, példásan együttműködve végzik munkájukat *Somogyvári Ferenc* állomásfőnök-helyettes és *Halmai Antal* kereskedelmi hivatalnok közvetlen irányításával.

Gabona, liszt, darabáru

— *Budapest központi Volánpályaudvarai közül miénk az egyik, sőt* — a közforgalmú leadásokat tekintve — *talán a legnagyobb is* — állítja Halmai Antal. Nyomatékul hozzáteszi: — Szinte valamennyi olyan fővárosi vállalattal fuvarozási kapcsolatunk van, amelynek nincs iparvágánya vagy bérelt rakterülete valamelyik budapesti állomáson. Igaz, ez a kapcsolat jórészt közvetett, mivel *az ide érkezett áruk mintegy kétharmadát* — havonta legalább kétezer kocsit — *a Volán rakja ki és szállítja el a címzettekhez.* A feladás viszonylag kevés, napi 25—30 vagon, de ennek egy része darabáru, a többi főként exportküldemény. S itt van a főváros lisztraktára is: napi 4—5 kocsi búzaőrlemény érkezik és a Ferencvárosi Malom is itt fogadja az őrölni valót, naponta mintegy húsz vagont.

— Milyen a rakodások üteme?

— Nem a legjobb. Az idei kocsiálláspénzek ugyanis — októberig — meghaladták a 15 millió forintot. Sok vállalat késve rakja ki az árut, mert nincs szabad gépkocsija, meg a rakodómunkás is kevés. Legtöbbször a Volánra szorítkoznak. Csakhogy a Volán-kirendeltségek elsőként mindig azoknak a cégeknek a küldeményeivel foglalkoznak, amelyekkel előzőleg rakodási-szállítási szerződést kötöttek. Tudomásom szerint 75 vállalattal van ilyen megállapodásuk. Az alkalmi megbízatásoknak általában csak jókora késéssel tudnak eleget tenni.

Amit nem lehet pénzzel pótolni

— A vasútnak pedig a kiürült kocsi kellene minél előbb — *az álláspénz helyett.* Nemde?

— Feltétlenül. Ezért is kötöttünk az itteni legnagyobb Volán-kirendeltséggel, az I/7-essel *komplexbrigád-szerződést.* A Volán kiemelt vállalása, hogy növeli az elfuvarozott áruk részarányát. Más szóval ez azt jelenti, hogy igyekszik minél többet elszállítani az ide más-más átvevőknek érkező áruk tömegéből. Hiszen neki vannak megfelelő közúti járművei, hozzá elég jól gépesített rakodógép-parkja, képzett és gyakorlott személyzete. Vállalták továbbá, hogy *munkaszünetes napokon is folyamatosan rakodnak* és csökkentik a késetten visszaadott kocsik mennyiségét. Az idegen kocsik kezelése ugyancsak hangsúlyozott a szerződésben — magyarázza Halmai Antal.

Somogyvári Ferenc, akivel csak később találkozhattam, mert látogatásom kezdetén éppen az állomást járta, kiegészítette helyettese szavait. Elmondta, hogy *a komplexbrigád-szerződésben az állomás valamennyi szocialista brigádja érdekelt* — a mozgalomnak egyébként régi hagyományai vannak Duna-parton —, *de személy szerint csak azok vesznek részt benne, akik közvetlenül érintkeznek a fuvaroztatókkal:* raktárnokok, forgalmi szolgálattevők, tolatásvezetők stb.

— *A kocsirendezőkkel az a helyzet* — fejtegeti Somogyvári Ferenc —, *hogy ők szinte valamennyien kirendeltek. Főként vésztőiek szolgálnak itt évek óta. Annyira ide tartoznak már, hogy még a kommunista műszakokból se maradnak ki.*

Az exportáruk elsőbbsége

Arról tájékoztatott ezután az állomás helyi vezetője, hogy mit tesznek a vasutasok a komplex-szerződés teljesítéséért.

— *Mindent, amit megtehetünk* — szögezi le. — A legfontosabb persze az előzetes, pontos tájékoztatás és a kocsik időbeni beállítása, kihúzása. Szükség esetén többszöri cserét hajtunk végre a rakodóvágányokon, s a feladáshoz igényelt kocsikat igyekszünk késedelem nélkül kiállítani.

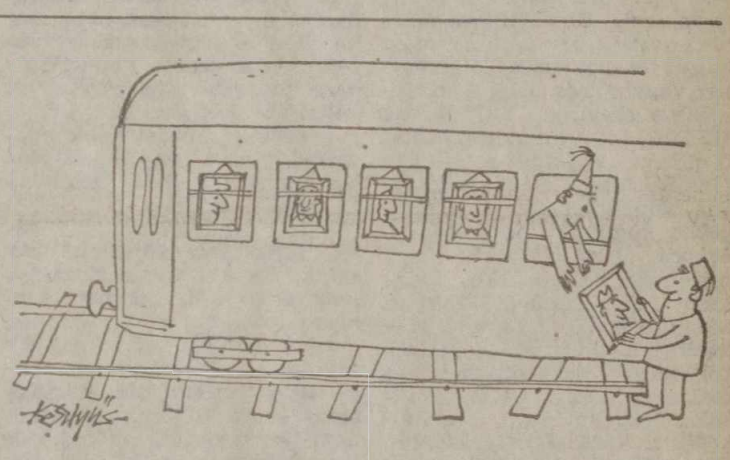
Most, decemberben az export-feladások szaporodása is várható. Hogy ne érje meglepetés a Duna-parti vasutasokat, *felmérték az év végéig esedékes külföldi szállításokat, tíz nagyobb vállalat megkérdezése alapján.* Eszerint tőkés országokba 144, szocialista államokba 98 és Záhony kilépéssel 19 kocsit szándékoznak küldeni a főbb exportáló partnereik.

— Lesz-e időben elegendő kocsi?

— *Megtaláljuk a módját. Minket ilyesmiért ritkán ér panasz...*

Mármarosi Pál

(Folytatjuk)



Szilveszter éjjeli járat **(Kesztyűs Ferenc rajza)**

PRO URBE

Kitüntetés a várostól Szolnok állomásfőnökének

Németh Mihály állomásfőnököt Szolnok város tanácsa — a város felszabadulásának 35. évfordulóján — *Pro Urbe díjjal* tüntette ki.

★

A rákövetkező vasárnap reggel felültem a Keletiben a *Körös Expresszre*, s nem kellett hozzá egy óra, a távolban feltűntek Szolnok, város képei. A kelő nap fényében fehéren tündököltek a toronyházak, köztük a huszonháromemeletes, amely az állomási épület szomszédságában uralja a *Jubileumi teret.*

A kitüntetett már várt rám, ahogy megbeszéltük. ügyeleti szolgálatához illően: *egyenruhában volt, de katonás tartása nélkülözte a merevséget.* Zömök, ritkuló hajú férfi. A tekintete kissé éles, mégis nyugalmat áraszt. Ezt az irodájában figyeltem meg, miközben leült a mahagóni színű asztalhoz. A falakon kitüntetések és más elismerések oklevelei. Azt tanúsítják többek között, hogy a csomópont hatszor nyerte el a kiváló címet, egyszer a vörös vándorzászlót. Tulajdonképpen ez is minősítése az itt végzett munkának, több száz ember, megannyi derék vasutas helytállásának.

Konvencionális beszélgetésbe kezdtünk a kávé kavargatása közben, s lassan kialakul a kép, amely a bevezetőben említett hír mögött van.

Lokálpatrioták

Szolnok 1975-ben ünnepelte fennállásának 900. évfordulóját. Ezek szerint 1075-ben eleink már benépesítették, sőt fellendítették a Tisza-parti helységet, azt viszont aligha gondolhatták, hogy a későbbi századokban mintegy 80 000 ember él, dolgozik, boldogul majd a falai között.

Németh Mihály szerény ember. Kezdhetné vallomását azzal, hogy 1963 óta tagja a városi tanács végrehajtó bizottságának, s ezen belül ő az *ügyrendi bizottság* elnöke. Ehelyett azt mondja:

— *Őseim egészen az ükapákig viszamenően szolnokiak és vasutasok. Az egész család. Az apám szénszerelő munkás volt...*

A városért végzett tevékenysége közben egyre gazdagodott, korszerűsödött a vasútállomás is. A „rekonstrukció"-nak nevezett hősi időszak gődreire, a sárra, az építőanyagok ezertonnáinak érkezésére, a vágányzárakra, a váltóbekötések és a sínek fölötti villamosvezetékek szerelésének gyötrelmeire ma talán alig emlékeznek az utasok, akik egyébként szintén megszenvedték azt az időszakot. Most már csak azt látják, hogy a peronok tisztán, az utasterek kényelmesek, teljes a komfort, tolatóvágányutas berendezés állítja a váltókat, vágányfék szorítja a guruló kocsik kerekeit.

A „háttér"-ből is keveset látnak-értenek. A Tisza menti Vegyiművek szinte ontja a vagonokba a műtrágyát, a mosóport, kénsavat, lakkfestéket. A Szolnoki Cukorgyár naponta 450—500 kocsiból „mossa ki" a Békés, Csongrád, Szolnok, Hajdú-Bihar megyében termett cukorrépát. A Beton- és Vasbetonipari Művek helyi telepén napi 3—4 fordaszerelvény kavics-menynyiséget használnak fel házgyári panelek gyártására, s ezek a termékek is vasúton jutnak el rendeltetési helyükre. Fel sem sorolható valamennyi üzem — köztük az Erdért, a Fürész- és Hordóipari Vállalat üzeme, a Papírgyár —, amelyek vagonok százait igénylik naponta, s évi szállítási tervük *1 millió 650 ezer tonna* termék elfuvaroztatását tartalmazza.

Ember és technika

Szó esik a személyforgalomról is: *tizennyolc-húszezer utas érkezik és indul min-*

Keleti, Nyugati, Déli

A budapesti pályaudvarokon felkészültek az ünnepi forgalomra

A karácsonyi, újévi forgalom mindig nagy próbatétele a vasutasoknak. A nagyobb pályaudvarokon már hetekkel előbb készülnek erre, hogy zavartalan legyen az utasok elszállítása. Három fővárosi pályaudvaron érdeklődtünk arról, hogyan készülnek az ünnepi forgalomra, milyen intézkedéseket tettek.

A *Déli pályaudvaron* már a hónap elején gondosan kidolgozták a technológiát, a terveket.

— *Az idén karácsony négy, az újév pedig háromnapos lesz, ezért erőinket 21-ére, 22-ére, 23-ára, illetve január 1-ére és 2-ára összpontosítottuk* — tájékoztat *Kercsó István* állomásfőnök. — Az említett napokon tizenhat pénztárt tartunk nyitva. A szokásos három helyett hat szabadnapos jegyvizsgáló, forgalmi szolgálattevő és ügyeletes tiszt tart felvilágosító szolgálatot a pályaudvaron. A kettes toronyban is megerősítjük a szolgálatot. Az összes személykocsit forgalomba állítjuk.

A *Keleti pályaudvaron* is elkészítették az ünnepi forgalomra vonatkozó intézkedési tervet.

Baracsi Péter állomásfőnök-helyettes elmondotta, hogy négy új jegykiadó automata is segíti a pénztárosok munkáját. Külön fülkébe költöztetik a telefon információs szolgálat tagjait, hogy ne zavarják egymást. *A Keletiben az ünnepek előtt napi 120—130 ezer utasra számítanak.* Ezért 10—12 kocsiból álló szerelvényeket állítanak össze.

— A szokásos négy tartalék helyett ötöt állítunk forgalomba, közülük hármat rádióval is felszerelünk — mondja Baracsi Péter. — A kocsik tisztítását — a korábbi évekhez hasonlóan — a KISZ-fiatalok, valamint az igazgatóság és Józsefváros állomás szocialista brigádjai is segítik.

A *Nyugati pályaudvar* nagycsarnokát már az ünnepi forgalom előtt átadják. A vasutasok kényelmesebb körülmények között végezhetik munkájukat.

— *Az új csarnok rendjét, változásait az utasoknak és a vasutasoknak is meg kell szokni* — magyarázza *Becze Tibor* állomásfőnök-helyettes. — *Valamennyi vágányt római számmal jelöljük, nem lesz betűs vágány.* Ez könnyíti az utasok eligazodását. Napi 120 ezres forgalomra számítunk. Ezért mi is nyitva tartunk minden jegypénztárt. A tíz mozgó informátoron kívül egy dolgozónk a jegyek bélyegzését végzi a pénztárak bejáratánál. A gyakori vonatfordulók miatt a szerelvényeket nem tudjuk a csarnokban előfűteni. A rövidebb menetrendű, helyi vonatokat a tárolóvágányokon melegítjük elő.

(Séra)

DECEMBER 18-TÓL:

A Nyugati csarnoka ismét vonatot fogad

Szokatlan — hadd tegyem hozzá mindjárt: *méreteiben imponáló — látvány az üres pályaudvar.* Az immár csaknem kész — megújult — hatezer négyzetméter alapterületű csarnok, amely régi fényében ragyog. Ám ezt a közhelyszerűen említett „régi fényt" közülünk csak kevesen látták (talán egyikünk sem). A Nyugati pályaudvar felvételi épületét száz évnél is régebben, 1874 és 1877 között, a már akkor világhírű francia *Gustave Eiffel* iroda tervei alapján emelték, s bár azóta megannyi vihar tépázta, hasonló rekonstrukcióra naptár, néhány nap még hátra van, amíg — 18-án — begördül a csarnokba az első vonat. Ma még az építőké a terep: serényen szorgoskodnak, hogy tartsák a határidőt. *Füstös Istvánnal,* a MÁV Magasépítési Főnökség főépítésvezetőjével járunk az aszfaltszőnyeggel borított, a korábbinál szélesebb peronokon. Szélesebbek, mert egy vágánnyal kevesebb — összesen négy — van csupán a csarnokban. Így biztonságosabb. És a biztonságot ígéri az is, hogy immár földalatti aluljáró húzódik a sínpályák alatt (csak aztán a „tisztelt

Szilágyi Imre és Lakatos István, a Magasépítési Főnökség dolgozói festik az utasterelő lánctartó oszlopokat

egyszer sem került sor. Toldozták-foldozták, ráncos matrónává lett — már-már a környezetét csúfította. S akadtak, akik a puszta létét is megkérdőjelezték. Kishíján végveszélybe került.

DÍSZE LESZ A MARX TÉRNEK

Most látni: *mily nagy kár lett volna érte.* Bár még valóságos csatatér közepén áll — körötte bontják-fúrják a Marx teret; aluljárót mélyítenek, felüljáró-hidat feszítenek a Nagykörút fölé —, méltóságteljesen (és mégis könnyeden) ígéri: *hangsúlyos dísze lesz a teljesen új arcot öltő nagyvárosi térnek.*

December elejét jelzi a nagyérdemű", az utazóközönség használja is!).

— Kivitelezői szemléletváltozás kellett ahhoz, hogy a különböző szakmák képviselői így, egymás mellett, egymás fölött, egymáshoz igazodva és ha kellett, egymást segítve dolgozzanak — mondja a főépítésvezető. Tapasztalt szakember: *1951 áprilisa óta dolgozik a vasút magasépítői között.* Építésztechnikus, elvégezte a felsőépítőipari iskolát, volt irányító építésvezető; részt vett fűtőházak felújításán, a hatvani vasútállomás építésén, a Landler Jenő Járműjavító Üzem irodakomplexumának, a szociális és az üzemi épületeinek munkálatain... hosszúra nyúlna a lista, ha teljességre törekednénk. Most is egyidejűleg többfelé kell figyelnie: *a Nyugati pályaudvar mellett a Kőér utcai géptelep szociális épületére, a rákosrendezői, 450 személyes szociális épületre, a Landler-járműjavító színháztermére, a BVSC-pálya lelátójának átépítésére.*

— A magasépítési főnökség szakemberei vállalták a „mindenes" szerepkörét is — folytatja. — Mi készítettük el az állványokat az alvállalkozóknak és a többi MÁV-szervezetnek, körbekerítettük a munkaterületet, hogy a kíváncsiskodó utasokat távol tartsuk, ily módon is óva épségüket. Hiszen igencsak nehéz körülmények közepette végeztük a felújítást. *Hely hiján a csarnokban tároltuk az építési anyagokat, az állványokat-segédszerkezeteket, amelyeket kerülgetni, máskor meg ide-oda tologatni kellett. De az összeszerelés színhelye is a csarnok volt...*

NEM CSAK A VASÚTNAK ÉPÜLT

Ám pergessük vissza a történteket a kezdethez. A tetszetős tetőszerkezet szemmel láthatóan olyannyira elhasználódott az idők folyamán, hogy félő volt: *előbb-utóbb balesetet okoz.* A statikai vizsgálattal 1972-ben a MÁV Tervező Intézetét bízták meg. A szakvélemény a Budapesti Műszaki Egyetem acélszerkezeti tanszékének bevonásával fogalmazódott meg: *a tartórendszer teherbírása már alkalmatlan — állapították meg 1974-ben.* Mások ellenőrző vizsgálatainak eredményét is figyelembe véve határozták el a tetőszerkezet bontását és cseréjét.

A Nyugati pályaudvar — kell-e hangsúlyozni — *nemcsak a vasúté.* Műemlék, amelynek sorsa a városfejlesztés folyamatossága miatt sem közömbös. Ezért hirdetett közös pályázatot a Közlekedés- és Postaügyi, az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, valamint Budapest Főváros Tanácsa 1975 végén, s fél évvel később a MÁV már meg is rendelte a tervdokumentációt az UVATERV-től. Abban bíztak: e sajátos — és nehéz — munkához sikerül külső vállalatokat megnyerni. Tapintatból ne soroljuk most azok nevét, akik nemet mondtak (jóllehet kezdetben érdeklődést mutattak). Végül — kényszerhelyzetben — a vasút vezetői úgy határoztak: *a MÁV saját részlegei végzik majd a bontást, a gyártást és az építést.* Ily módon a munkálatok mintegy 90 százaléka hárult az építési és a fenntartási főnökségekre.

A tetőszerkezet bontását, majd újra építését a Szak- és Szerelőipari Főnökség végezte. Az acélelemek gyártása a szombathelyi járműjavító üzem pácsonyi üzemegységére várt. A keresztaluljáró kivitelezésére a Hídépítési Főnökség kapott megbízást. A technológiai szerelésekkel a budapesti igazgatóság főnökségei birkóztak meg. A kiszolgáló és az építőipari munkákat pedig a már említett Magasépítési Főnökség látta el.

FELNŐTTEK A FELADATOKHOZ

Ismét Füstös Istváné a szó:

— A létszám koncentrálására volt szükség. Az itteni munkálatok a legmegfelelőbb dolgozók átirányítását kívánták meg, s ma már meggyőződéssel mondhatjuk: *a MÁV házilagos kivitelező szervezete a Nyugati pályaudvaron*

Vincze Győző brigádvezető

felnőtt a feladatokhoz. Úgy dolgozott, olyan minőségű munkát végzett, hogy az az ÉVM vállalatainak is becsületére válna. Hadd említsem rögtön itt: rendkívül rokonszenves volt, és jó lenne, ha általánossá válna az építők és a forgalom együttműködése. Rendkívül nagy segítséget kaptunk *Kijácz József* állomásfőnöktől: ha intézkednie kellett, rugalmas volt, s az utasok sem érzékelték, ha a rendkívülinél is rendkívülibb állapot következett be.

További nevek hangzanak el: *Papp Ernőé,* a Magasépítési Főnökség főmérnökéé, aki gyakran tartózkodott a helyszínen, ellenőrizve-irányítva az építkezést. *Mezei József* építésvezetőé és *Görgényi László* művezetőé, akik állandóan — nyaranta heti 48, télen 40 órán át — a csarnokban tartózkodtak. Sokat tett *Hella Ferenc,* a Szak- és Szerelőipari Főnökség fémüzemének vezetője: a vasszerkezet bontását, majd az új építését irányította. Az ajtókat-ablakokat a műemlék jellegnek megfelelően újította fel a szak-szerelők asztalos-részlege; *Antalffy László* üzemvezető irányításával nemcsak kiváló minőségű munkát végeztek, hanem az építkezés előrehaladásának megfelelő ütemben dolgoztak. S hallik az elismerő szó *Fritz Jánosról,* a mélyépítő-részleg művezetőjéről, meg mind a többiekről.

Görgényi László művezető:

— Ilyen nagy munkán még nem vettem részt. Létkérdés volt, hogy az anyagok mindig kéznél legyenek, és öröm: *nem volt fennakadás.* Mindig volt mit tennünk, dolgozhattunk. És segítettek a tervezők, a műszaki ellenőrök is — ment a munka.

— Ha választania kellene, kiket emelne ki külön is?

— Mindenekelőtt az ácsokat dicsérem, talán az ő feladatuk volt a legnehezebb, hiszen huszonhat méter magasban, szinte akrobata-munkát végeztek. De a teljességhez tartozik: *ha szükség volt rá, a kőművesek, a lakatosok és a betanított segédmunkások is segédkeztek az ácsoknak... máskor meg fordítva történt.* Mindenki a célra összpontosított.

A HOLNAP PÁLYAUDVARA

Néhány szám, amely a méreteket jellemzi: *a régi tetőszerkezet 460 tonnás volt, az új szerkezet súlya 540 tonna.* Összeállításához 134 ezer csavarra volt volt szükség (a bontás 4, az építés 6 hónapig tartott). Egy főtartó — a vonórúddal együtt — 10,5 tonna, egy sarokelem 4,5 tonna. A tető fagerendázatához 650 köbméter, a műemlék jellegű ajtókhoz-ablakokhoz 200 köbméter faanyag kellett; a bontáshoz-építéshez szükséges állványzat 27 ezer négyzetméter volt. Az üvegesek 5 ezer, a tető-bádogozók pedig 6 ezer négyzetméteren dolgoztak. A keresztaluljárónál 1950 köbméter betont és 1880 mázsa betonacélt építettek be — miközben csaknem 10 ezer köbméter földet mozgattak meg...

Nem szándékunk, hogy az érdemben 1978 elején megkezdett felújítás műszaki leírását, teljes menetrendjét ismertessük — az építők 1978. január 9-én vonultak föl —, azért sem, mert Budapest patinás pályaudvarának teljes megújítása több évig tartó folyamat. Következésképp: tudósítunk még a MÁV e nagyszabású rekonstrukciójáról; arról: miként válik a századvég — az ezredforduló fokozódó közlekedési igényeinek megfelelővé a száz évesnél idősebb csomópont. Most az a lényeg: *a szerkezeti munkálatok többsége kész, s a továbbiakban — a felújítás érdekében — a csarnokot már nem kell lezárni.* A december 18-i rövid ünnepség lélegzetvételnyi szünetet jelent csupán.

A holnap Nyugati pályaudvara tovább épül.

(földes)

KINEVEZÉSEK

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Telek János* mérnökfőtanácsost, az építési és pályafenntartási szakosztály eddigi vezetőjét, felmentette beosztásából és a MÁV vezérigazgató-helyettesévé nevezte ki.

Dr. Telek János 1953 tavaszán, a budapesti igazgatóságon kezdte vasúti szolgálatát. Előbb osztályvezető-helyettes volt, majd kilenc évig vezette az építési és pályafenntartási osztályt. 1962-től 1976-ig az igazgatóság helyettes vezetője volt. A MÁV Vezérigazgatóság 6. szakosztálya élére 1976-ban került.

A MÁV szolgálatában eltöltött negyedszázad alatt, mindvégig aktív közéleti tevékenységet folytatott. *Politikailag jól felkészült, szakmailag képzett vezető.* Jelentős szerepe van a MÁV vonalhálózatának komplex korszerűsítési programja kidolgozásában.

A GySEV igazgatósági ülése *Benkovics Dezső* vezérigazgatót, érdemeinek elismerése mellett, nyugállományba vonulása alkalmával felmentette beosztásából és egyidejűleg *Oroszváry László* MÁV vezérigazgató-helyettest megbízta a GySEV vezérigazgatói teendőinek ellátásával.

Kommunista műszak

A hatvani vontatási főnökségen a közelmúltban kommunista műszakot tartottak, amelyen több mint kétszázan vettek részt. Ezen a napon kijavítottak 67 teherkocsit, és elvégezték három személykocsi részlegvizsgáját. A dolgozók ezen kívül segítették a mozdonyműhely korszerűsítését és a villamos kábelek elhelyezését.

A kommunista műszakban kiérdemelt bér nyolcvan százalékát a város gyermekintézményeinek, húsz százalékát pedig a főnökség KISZ-alapszervezetének utalták át.

dennap, s a gondosan megtervezett szigetperonokhoz megfelelő aluljáró-rendszer vezet.

A munkát a hatemeletes „Pagodából" a főrendelkező dirigálja, s lent a mélyben előtte gurulnak a kocsik; érkeznek, indulnak vagy éppen áthaladnak a vonatok. Okos berendezések, köztük a rádió is könnyíti a vasutasok munkáját, de a legfontosabb „biztonsági tényező" továbbra is az ember — a sarus, a kocsirendező, a vonatátvevő, a mozdonyvezető — maradt.

Amint erről folyik a beszélgetés, megkérdezem Németh Mihályt: — Tudna-e hirtelen néhány nevet mondani, olyanokét, akikre mindig lehet számítani, akiknek a helytállása közismert a 24 négyzetkilométeres nagyüzemben.

A főnök valóban gondolkodás nélkül kezdi a felsorolást, s elsőként *Hargitai Lászlót* említi.

— *Ő az én helyettesem, egyben a jobb kezem. Nyugodt lehetek akkor is, ha a városba szólít a kötelesség. Harmincöt éve együtt dolgozunk, persze más-más beosztásban. Előfordult — amikor én forgalmi szolgálattevő voltam —, hogy ő magasabb munkakört töltött be, vagyis a térfőnököm volt. Azért persze már annak is tizennyolc esztendeje, hogy nem változott a „felállásunk". Laci munkájáról egyébként sokat elárul az is, hogy most, november 7-re a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntette ki a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa...*

A másodikként kimondott név: *Mondok Sándor,* főrendelkező.

— Apró részleteiben ismeri az állomás üzemi tervét, a feladatokat. Mindig térben és időben látja a forgalmi helyzetet, de nemcsak ésszel, hanem *szívvel is dolgozik.* Magával ragadja társait...

Kovács János, az 55 éves, bárhová odaállítható térfelvigyázó nevének említése következett ezután, majd *Botó Sándor* üzemmérnökkel zárult a gyors felsorolás, ami csak azért maradt abba, mert — mint Németh Mihály mondta — az újság egész oldalát megtöltené a legjobb szolnoki vasutasok listája.

Munkaórák — számolatlanul

— Hány órát dolgozik az állomásfőnök? — kérdeztem ezután.

— Általában tíz-tizenkettőt, bár soha nem szoktam számolni. *Reggel ötkor már itt vagyok, a helyettesemmel együtt,* s bejárjuk a szolgálati helyek más-más pontjait. Ha csak váltás, szolgálatátadás után kérdeznénk meg az embereket, aligha beszélnének gondjaikról, mivel sokan vidékről járnak be, s közben elmenne a vonatuk. Ezért kelünk fel mi, a vezetők korábban... *A napi munkát általában 16,30-kor értékeljük, és 17,30-kor van az esti átadás...*

Megkérdeztem azt is, hogy az állomásfőnök mivel és mennyivel tudja befolyásolni az eseményeket.

— *A legfontosabb számomra az emberekkel kialakított kapcsolat erősítése* — hangzik válaszként. — *A vezetés összetett feladat, s nem szorulhat háttérbe az erkölcsi és politikai szilárdság.* Nálunk természetes, hogy *Annus Mihállyal,* a csomóponti pártbizottság titkárával vagy *Szép Ferenccel,* a szakszervezeti bizottság titkárával és más tömegszervezetek aktivistáival, a társ-szakszolgálatok vezetőivel — akárcsak a dolgozókkal, a szocialista brigádok képviselőivel — együtt beszéljük meg a tennivalókat. Az ilyen eszmecserék nélkülözhetetlenek az egyszemélyi felelősséggel hozott döntések előkészítéséhez, vagy ha úgy tetszik: *a központi akarat végrehajtásához.* Ilyenformán az állomásfőnök jelenléte mindig befolyásolja a munka menetét.

★

A hosszúra nyúlt, érdekességekkel tarkított beszélgetés után Németh Mihály kikísért a *Pannónia Expresszhez.* Mielőtt a vonat „bejárt", még megvettem a *Szolnok megyei Hírlap* aznapi számát, majd az úton olvasni kezdtem. Az utolsó oldal kis híreiben fedeztem fel:

„Díszpolgárok címmel a Magyar Rádió szolnoki stúdiójának 17 órakor kezdődő műsorában olyan közismert személyiségeket szólaltat meg, akiket városuk díszpolgárrá emelt és Pro Urbe díjjal tüntetett ki..."

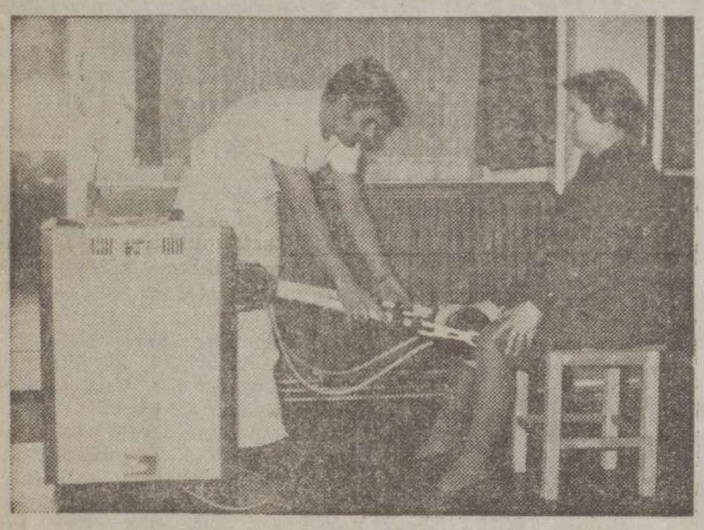
S büszkén olvastam e személyiségek között Németh Mihály állomásfőnök nevét.

V. Szabó Béla

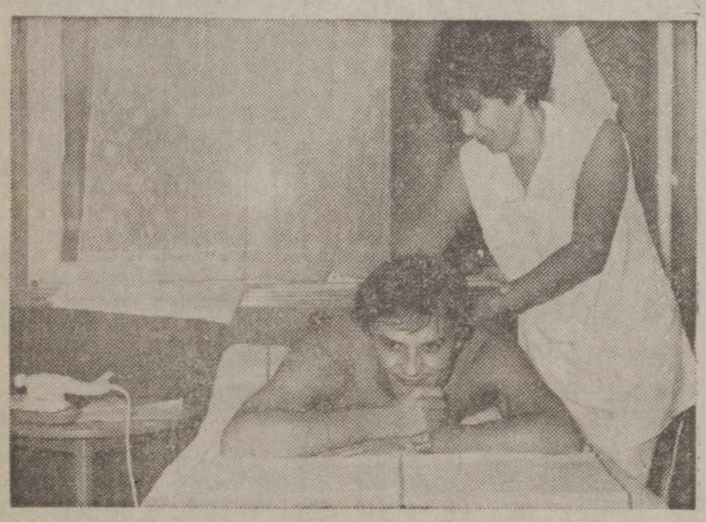
Hévízi pillanatképek

A MÁV hévízi szanatóriuma 1976 óta fogadja a reumás és egyéb mozgásszervi betegségben szenvedő vasutasokat. Az épület falai között baleseti utókezeléssel is foglalkoznak. Az alapkezelés általában a gyógyfürdő, a fizikoterápia és a gyógytorna. A Hévízen levő gyógyító intézmények a közelmúltban munkaversenyt indítottak. A győztes a MÁV-szanatórium lett. Sokat tett ezért az intézményben dolgozó hat szocialista brigád.

A szanatórium épülete



Németh József főasszisztens rövidhullámú kezelést végez



Gyógymasszázs

Orvosok és nővérek a tagjai a Selye János szocialista brigádnak

(Laczkó Ildikó képriportja)

Szemle Rákosrendezőn

Még tart a lelkesedés, csak az ügyintézők buzgalma kevés

Mi változott, mi nem hosszú esztendők óta?

„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, javaslom, óvatos legyen, mert balesetveszélyes, mint a vágányok közötti közlekedés.)

— Megbotlott itt már a miniszter is, kézfogás előtt — újságolták a sztorit a bent lévők . . .”

(Részlet a Magyar Vasutas 1978. szeptember 9. számában megjelent „Meddig lehet még lelkesedni?” című riportból.)

Ismét van egy jegyzőkönyv

— Milyen most Rákosrendező? Mi a véleménye a vasút vezetőinek a nagy pályaudvar mechanizmusáról, technológiájáról, a munka körülményeiről? Erre adott választ a november 27-én tartott vezérigazgató-helyettesi *munkavédelmi szemle*. A bizottságnak többek között tagja volt *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Szemők Béla* szakosztályvezető-helyettes és *Hegedűs Károly*, szakszervezetünk szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának helyettes vezetője. A szemlebizottság Rákosrendezőn szerzett tapasztalatait jegyzőkönyv rögzíti. Az alábbiakban — a teljesség igénye nélkül — részleteket közlünk a jegyzőkönyvből és az említett riportból.

Az állomás felvételi épületének állapota életveszélyes! Fenntartása csak a jelenleg alkalmazott provizórikus megoldással (aládúcolással) elégíti ki az élet- és vagyonbiztonsági követelményeket — állapították meg a szemlén.

„Az állomásfőnök irodájának mennyezetét négy-öt faoszlop tartja. Végeit alul-felül erős deszkákhoz szögelték. Földrengéssújtotta területen biztosítják így ideiglenesen az épületeket.” (Részlet a riportból.)

A forgalmi iroda állapota, felszerelése, tisztasága kifogásolható. Egyébként az állomás területe rendezett. A vágányok mentén a IX—XV. számú vágányok között sok a szemét, az elszóródott áru. (Szén, tégla, síndarabok, távíróoszlopok, kocsiajtók.) *Sok az olajsáros, eliszaposodott vágányszakasz.* A B-torony közelében a telefonkábelek gazdátlanul hevernek és igen balesetveszélyesek, mert könnyen eleshet rajtuk a szolgálatot teljesítő vasutas.

Elvittek 240 vagon szemetet

„Pályahiba miatt már kocsik siklottak ki. 1971-ben újítottak fel utoljára 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. ... Elegyrendezés közben gyakran megsérül, megcsúszik az áru. Havonta körülbelül 170 kocsi rakományát kell emiatt megigazítani, vagy átrakni ... A sínek között heverő törmelékből egy kisebb családi házat lehetne felépíteni. A szocialista brigádok gyakran végeznek társadalmi munkát, összegyűjtik a hulladékot. Ha nem segítenének, már régen nem lehetne itt dolgozni.” (Részlet a riportból.)

Az állomás 1979. márciusától egy tolólapáttal és markolóval felszerelt munkagépet üzemeltet a szemét és a hulladék eltakarítására. A gép segítségével *az irányvágányok közül 240 vagon hulladékot távolítottak el.* A szemét eltakarításában segített hatvan dolgozó is. Összesen háromezer óra társadalmi munkát végeztek. Ennek ellenére még mindig van elszóródott áru, terepegyenetlenség, amely veszélyezteti a vágányok közötti biztonságos közlekedést. Az állomás vezetői — a társadalmi szervezetekkel közösen — különösen nyáron, sokat tettek az áldatlan állapotok megváltoztatásáért. Felújíttottak például egyes épületeket, kicserélték a berendezéseket, elszállíttatták a hulladékot. Ennek ellenére a bizottság azt tapasztalta, hogy az állomásfőnökség a jelenlegi körülmények között csak nagy erőfeszítéssel tud eleget tenni feladatának. *Az összkép kedvezőtlen.* A feltárt hiányosságok olyan állapotot tükröznek, amin *változtatni kell.* Igényesebb munkahelyi ellenőrzésekkel, következetesebb vezetői számonkéréssel sokat lehet tenni. Ez azonban nem zárja ki a beruházás és fejlesztés szükségességét.

A sarus őrhelyek higiéniája — annak ellenére, hogy rendszeresen meszelik — nem megfelelő. Az öltözőszekrények piszkosak, a padozat feltöredezett, általában a dolgozók által összehordott fekvő alkalmatosságok vannak ott elhelyezve. A gurítódomb felőli fa váltóőrhelyek elavultak, gondozatlanok. Az állomás alsó és felső végén lévő vasúti kocsikból kialakított kocsivizsgáló helyiségek huzatosak, tetőszerkezetük beázik, az alapvető higiéniai feltételeket sem elégítik ki.

Egy-egy égőcsere — bonyodalmakkal?

„A felvételi épület közelében van a X-es őrhely. A hosszú épület megroggyant falusi vályogházakra emlékeztet. Faláról pereg a vakolat, kopott ajtói a födet súrolva csikorognak, ha nyitják. Mélyebben fekszik a vasúti pálya szintjénél, ezért esős időben befolyik a víz. Sokszor bokáig ér. A vasutasok ilyenkor söprűvel, lapáttal terelik az ajtón kívülre. A falak füstösek, dohosak . . .” (Részlet a riportból.)

Rákosrendezőn az utóbbi időben csökkent a balesetek száma. 1978-ban tíz hónap alatt 14, az idén ugyancsak tíz hónap alatt 9 baleset fordult elő. Szigorúan megtorolták a szolgálat közbeni ittasságot. Tavaly 38, az idén 33 fegyelmi eljárás volt. Ezekből 24, illetve 19 ügy volt olyan, amelyből akár baleset is származhatott volna. A rendezőben a munka biztonságos végzésének egyik feltétele a térvilágítás és a hangszórók minősége. A térvilágítás általában megfelelő, de *az égők cseréjét hosszadalmas ügyintézés előzi meg.* Egyes helyeken, például a D 30. és a D 40. számú vágányok saruzási határa és a biztonsági határjelzők között nem megfelelő a világítás erőssége. Párás, ködös időjárás alkalmával a 417-es és a 415-ös váltóknál megfelelő erősségű sugárvezető lámpa, vagy irányfény hiányában a központból kezelt kitérők átállítása a guruló kocsik előtt nem biztonságos.

A térhangosítás — amely a jelenlegi technológia fontos része — nem felel meg a követelményeknek. Nincs odavisszabeszélési lehetőség a gurítódomb és az irányvágányok gurítódombbal ellentétes oldala között. A gurításvezető ezért az állomás alsó végén szolgálatot teljesítő tolatásvezetőket csak körülményesen tudja utasítani a X-es őrhely távbeszélője útján a szükséges tolatási műveletek elvégzésére. A sarusok és a gurításban részt vevő dolgozók egyes területeken csak torzítva, vagy egyáltalán nem hallják az adott utasításokat. Munkavédelmi szempontból a hangosító berendezések felújítása nélkülözhetetlen.

Igény és igénytelenség

A bizottság több olyan jelenséget tapasztalt, amely *a dolgozók higiéniai igénytelenségével függ össze.* Például az V-ös számú őrhelyen piszkosak az ablakok, párkányaikon élelmiszerek hevernek. A felújított rendező épületében is rendetlenséget, a padlón szétszórt hulladékot találtak. A gurítótoronyban *együtt tárolják az élelmiszert a tisztítószerekkel,* a helyiség zsúfolt. Ennél lényegesen kedvezőbb körülményeket talált a bizottság az új szociális létesítményben. Mindenütt rend és tisztaság, higiénia. A bizottság nem tapasztalt olyan rendellenességet, amely arra utalt volna, hogy a dolgozók nem becsülik meg az átlagosnál is jobban felszerelt létesítményt.

„Átadták már a 240 személyes szociális létesítményt. 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 dombról. A sarusok felkészültek a fogadásukra. Rákosrendező vasutasai továbbra is helytállnak, rajtuk semmi sem múlik ...” (Részlet a riportból.)

K. S.

KÖRMENDEN

ELBÚCSÚZTAK A LAZSÁLÓKTÓL

Körmend régi járási székhely, és maholnap egy éve város. Kocsis Péter állomásfőnökkel és Varga Istvánné társadalmi szb-titkárral erről beszélgettünk.

— Három év alatt az itt dolgozó vasutasok fele kicserélődött — mondja Kocsis Péter. — Nemannyira a nyugdíjazások, inkább a munkafegyelmi és a szervezési intézkedések miatt. Aki nem értett egyet a helyes törekvésekkel, azt eltanácsoltuk, más munkakörbe helyeztük, esetleg más munkahelyet javasoltunk neki, sőt ha kellett, az elbocsátástól se riadtunk vissza.

— Jelenlegi létszámunk 118 — veszi át a szót a szakszervezeti bizottság titkára. — A szervezettségünk csaknem teljes. Nem hiányoljuk azt a dolgozót, aki azért lépett ki a szakszervezetből, mert kéthetes „betegszabadságát” nem egészítettük ki segéllyel ... Hozzánk tartozik Ják-Balogunyom állomás is, ahol mind a tizennégy vasutas szervezett dolgozó, és mi foglalkozunk a környék 300 nyugdíjasának problémáival is.

Újra a főnöké a szó:

— Amit három éve elkezdtünk, most is tartjuk. Nem engedtünk elképzeléseinkből. Ennek ellenére nem volt munkaerőgondunk.

Előkerülnek a fegyelmi statisztikák. 1976-ban 15, a következő esztendőben 7, tavaly 14, az idén szeptember közepéig 13 határozat született. *Három esztendő alatt 12 dolgozót bocsátottak el.*

— Mindenkinek meg kell értenie, hogy aki a vasúti szolgálat előírásainak nem veti alá magát, arra nincs szükségünk. De a nevelési feladatokat is szem előtt tartjuk. Most is van „elbocsátás”-t kimondó fegyelmi határozatunk, amelynek végrehajtását egyévi próbaidőre felfüggesztettük.

Az újfelvételesek átlagos életkora 20—25 év, így már tavaly megteremtődtek a feltételek ahhoz, hogy húsznál nagyobb létszámú KISZ-alapszervezet alakulhasson az állomáson.

— *Fontosnak tartjuk az észszerű munkaszervezést* — folytatja az állomásfőnök. — A szerelvények rendezéséhez külön tolatómozdonyunk volt. Előbb az éjszakai, majd a nappali igénybevételét szüntettük meg, s azóta a vonatok mozdonyai tolatnak, sokkal hatékonyabban. *A kocsifelírók számát négyről kettőre csökkentettük.* Éjszaka ezt a munkát a raktárnokok végzik, így az ő munkaidejük kihasználtsága 60 százalékról nyolcvanra emelkedett ...

Ugyancsak figyelmet érdemel: *újításokkal* — hasonló adottságú állomások kategóriájában — az igazgatóság területén az *elsők* a körmendi vasutasok. *Nagy István* forgalmi szolgálattevő 12 hónap alatt egymaga hat újítást adott be.

Sz. Jakab István

A nemzetközi gyermekév alkalmából a Keleti műszaki kocsiszolgálati főnökség brigádjai nagy méretű játékmozdonyt készítettek a rákospalotai MÁV-óvoda részére. Az óvoda udvarán elhelyezett mozdony 133 apróságnak szerez napról napra örömet

(Laczkó Ildikó felvétele)

Szeretettel köszöntjük az adminisztratív bizottság 31. ülésén részt vevő minden kedves vendégünket!

A közlekedési és szállítási dolgozók nemzetközi szolidaritásának harminc éve

Interjú Debkumar Gangulival, a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének főtitkárával

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének Adminisztratív Bizottsága december 19—21-e között Budapesten tartja 31. ülését. A tanácskozásra — amelynek a nemzetközi szövetség felkérésére a Vasutasok Szakszervezete, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete a szervezője — *több mint 20 országból várunk vendégeket.* Az adminisztratív bizottság a nemzetközi szövetség szervezeti szabályzatának előírása alapján tartja meg évi ülését, ahol a tagszervezetek képviselői többek között értékelik a bizottság múlt évi, szófiai értekezlete óta végzett munkát; megvitatják a közlekedési szakszervezetek harcának eredményeit a transznacionális vállalatok negatív hatása ellen; kidolgozzák az 1980-as évre vonatkozó munkatervet és költségvetést.

A hivatalos tanácskozást megelőzően ünnepi emlékülésre kerül sor, ahol a résztvevők *Debkumar Ganguli* főtitkár előadása nyomán felidézik a nemzetközi szövetség megalakulása óta eltelt 30 esztendő eredményeit, harcait, amelyet a közlekedésben dolgozók alapvető érdekeinek védelmében, baráti együttműködésük erősítésében a szövetség tagszervezetei kifejtettek.

A három évtizedes jubileum alkalmából hivatalában kerestük fel *Debkumar Gangulit*, a nemzetközi szövetség főtitkárát és megkértük, hogy válaszoljon kérdéseinkre.

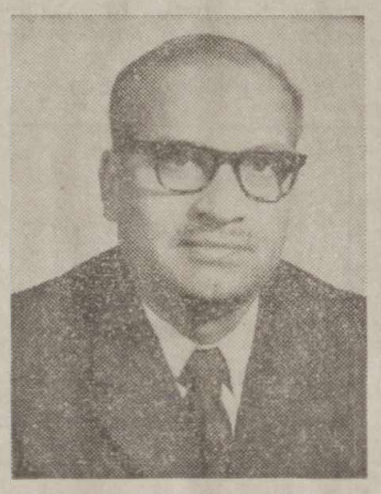
— Milyen történelmi körülmények között, és mely ágazatok kezdeményezésére jött létre a szövetség?

— Szövetségünk megalakulása a hidegháború elleni küzdelem időszakára nyúlik vissza. A *Szakszervezeti Világszövetség* milánói kongresszusán olyan határozat született, hogy ki kell építeni a különböző szakmák nemzetközi szövetségeit. A közlekedési ágazatok közül először, 1949-ben *Marseille*-ben, a tengerészek és dokkmunkások alakították meg nemzetközi szövetségüket. Őket még ugyanabban az évben követték a vasutasok, a közúti és a légiközlekedési szakszervezetek. Az alakuló ülésre *Bukarestben* került sor.

A két nemzetközi szervezet 1953-ban *Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége* néven egyesült. Ebben az időszakban 24 ország 38 szervezetének 6,8 millió dolgozója tartozott a szövetséghez. Ezzel szemben ma 58 ország 123 szervezetének 17,5 millió dolgozóját tömörítjük sorainkba.

Itt jegyezném meg, hogy szövetségünk hosszú évek óta baráti kapcsolatokat tart fenn és állandóan szélesíti együttműködését a különböző földrészek más szövetségekhez tartozó szervezeteivel. *Az önállóság és a szuverenitás tiszteletben tartásával keressük az együttműködés lehetőségeit mindazokkal a demokratikus és haladó erőkkel, amelyek a világ közlekedési dolgozóinak osztályérdekei alapján hajlandók velünk együttműködni.* Elmondhatom, hogy nemzetközi kapcsolataink a kölcsönös tisztelet, az egyenlő jogok, az önállóság és a belügyekbe való be nem avatkozás elvén nyugszanak.

Szövetségünk jellegét világosan megfogalmaztuk az Alapszabály előszavában. Eszerint: *A Közlekedési Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége szuverén demokratikus osztály- és tömegszervezet, mely minden ország dolgozóit felöleli, anélkül, hogy bármiféle megkülönböztetést tenne fajra, nemzetiségre, politikai, filozófiai és vallási meggyőződésre nézve.*"



Debkumár Ganguli

— Melyek voltak az elmúlt időszakban a szövetség legjelentősebb kezdeményezései, különös tekintettel a különböző rendszerű országokban működő szervezetek együttműködésének javítását illetően?

— *A két- és többoldalú kapcsolatok szorgalmazására gyümölcsöző együttműködés alakult ki a közlekedési ágazatok között.* Ennek eredményeként, a szakmai problémák tisztázására egyes országokban a közlekedési dolgozókra nehezedő terhek enyhítése érdekében jól sikerült szemináriumokat rendeztek. *Ebben a vasutasok járnak élen jó példával.*

A területi munkában is előbbre léptünk. Már Ázsiában is tartottunk szemináriumot. Ezek ugyan speciális, kizárólag szakmai kérdésekkel foglalkoznak, de az is előfordul, hogy egyes kérdésekben memorandumot fogadnak el, vagy javaslatokat fogalmaznak meg az ágazatok közötti együttműködés tovább javítására.

Ha a szövetség mai tevékenységét összehasonlítjuk, mondjuk a 25 évvel ezelőtti időszakkal, megállapíthatjuk, hogy a hidegháborús, az antikommunista és szovjetellenes időszaknak ma már aligha van táptalaja.

Hogyan értük ezt el? Úgy, hogy a mi nemzetközi szövetségünk kezdettől fogva nagy súlyt helyezett az együttműködés kiszélesítésére. S céljaink is reálisak. Nem akarom valamennyit felsorolni, de a legfontosabbak idekívánkoznak. Cél:

— *hogy biztosítsa a közlekedési és szállítási, kikötői dekeinek állandó védelmét, és elősegítse a testvéri együttműködést és nemzetközi szolidaritást,*

— *hogy egyesítse a világ közlekedési és szállítási, kikötői és halászati dolgozóit, élet- és mukakörülményeik védelmére,*

— *hogy megszűnjön a társadalmi igazságtalanság és kizsákmányolás minden formája,*

— *hogy megszervezze és erősítse a közlekedési dolgozók aktív szolidaritását a kolonializmus és neokolonializmus, az imperializmus, feudalizmus, a monopóliumok és a reakció ellen küzdő dolgozókkal és népekkel, a lehető legjobb módon segítve őket,*

— *hogy támogassa és összehangolja a világ közlekedési és szállítási, kikötői és halászati dolgozóinak harcát a monopóliumok és a kapitalista kizsákmányolás ellen, hogy megerősítse a világ munkásosztályának szakszervezeti egységét, mind országos, mind nemzetközi szinten.*

— A IX. Szakszervezeti Világkongresszus elemzésének és következtetéseinek ismeretében hogyan értékeli az akcióegységért vívott harc eredményeit?

— *Az elmúlt időszakban számos nemzetközi szolidaritási akciót szerveztünk. Ezek közül is kiemelkedik a chilei és a vietnami.* A dokkmunkások például nagyon sok helyen lassították, vagy megtagadták a chilei hunta részére feladott áruk hajóba rakását. A különböző akciókkal magunkra vontuk a világ népeinek figyelmét, s elismert szervezete lettünk a közlekedési és szállítási dolgozóknak. Ez egyben azt is bizonyítja, hogy helyes politikát folytatunk. *Nem véletlen, hogy ezt az USA szakszervezetei nem nézik jó szemmel és ellenzik a közeledést.*

— A legközelebbi jövő feladatai közül mit tart a legfontosabbnak?

— Úgy gondolom, s ezt nemcsak a küszöbön álló jubileumi ünnepség mondatja velem, *a mi nemzetközi szövetségünk jó úton halad.* Mégis ki kell mondanom, hogy gondjaink vannak. Tennivalóink közül egyet szeretnék kiemelni. A tőke nemzetközivé válásának időszakában a szolidaritási akcióknak meghatározó szerepe van. Ezért, főleg ipari vonatkozásban, *sztrájkok, bojkottok szervezésével tovább gyengíthetjük a kapitalizmus pozícióit.* Egyszóval a jövőben több hatékony nemzetközi akcióra lesz szükség. Erről az adminisztratív bizottság budapesti ülésén is sokat beszélünk majd.

— Köszönjük az interjút.

Visi Ferenc

Ágyuk helyett kenyeret

Hová vezet a fegyverkezési verseny?

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága november 1-i ülésén áttekintette a nemzetközi helyzetet és leszögezte, hogy hazánk a szocialista közösség többi országával együtt „... *azért küzd, hogy a nemzetközi biztonság erősödjék, a politikai enyhülés folytatódjék, és előrelépés történjék a fegyverkezés korlátozása, a leszerelés irányába.*" E szavak jelentőségét különösen nyomatékossá teszi az, hogy a Helsinki egyezmény megkötése után kibontakozó enyhülési folyamat napjainkban bonyolultabb, nehezebb körülmények között halad előre. A békés egymás mellett élés ezideig folytatott politikája egyértelmű bizonyítéka annak, hogy a különböző társadalmi berendezésű országok számára ez az egyetlen, minden más lehetőséget kizáró politika.

Soha többé háborút

Miért fontos ez a kérdés számunkra?

Az emberiség, történelme folyamán, számos pusztító háború részese volt. *Jean-Jacques Babel* svájci tudós elektronikus számítógép segítségével kiszámította, *hogy az elmúlt ötezer év alatt több, mint 145 000 háború volt a Földön.* Minden békeévre körülbelül 14 háborús év jutott. A háborúkban legalább 4 milliárd ember pusztult el. A huszadik század első nagy világégése 260—360 milliárd dollárjába került az érintett országoknak. *Tízmillió ember halt meg és húszmillióan váltak nyomorékká.* A második világháborús öldöklés 3300—4000 milliárd dollárt emésztett fel, „eredménye" *50 millió halott és 90 millió nyomorékká vált ember volt.*

A második világháború befejezése után, azt követően, hogy a világ népei egyöntetűen kívánták: „*Soha többé háborút!*" — a Föld 150 pontján lobbant lángra újabb és újabb háborús tűzfészek. *Az eltelt 33 év alatt az áldozatok száma meghaladta a 10 milliót.* Ezek a háborúk és az egyre fokozódó fegyverkezési verseny mintegy 6500 milliárd dollárt von el az emberiség békés céljainak megvalósításától.

Mi a helyzet napjainkban?

A világméretű fegyverkezési verseny hatalmas emberi erőforrások békés felhasználásának lehetőségét akadályozza meg. Egyes becslések szerint a világon jelenleg közel 60 millió embert foglalkoztatnak a haditermelésben. *A világ összes tudósának és mérnökének közel 25 százaléka katonai kérdésekkel, főleg az új típusú fegyverzetek kidolgozásával, vagy gyártásával foglalkozik.* A tudomány militarizálása fékezi a tudomány és technika haladását az ipar polgári ágazataiban. Az emberek fizikai és szellemi erőforrásainak — mint a termelőerők legfőbb elemének — katonai célokra való felhasználása óriási gazdasági veszteségekkel jár. A hadiiparban dolgozók munkája egyáltalán nem járul hozzá a tényleges társadalmi termék növeléséhez. Ellenkezőleg, a társadalom terheként, költségként jelentkezik az országok társadalmi termékében.

Az anyagi javak eltékozlása

A fegyverkezési verseny és a gazdaság militarizálásának körülményei között óriási termelői kapacitásokat, földterületeket, épületeket, berendezéseket stb. használnak fel katonai célokra. Több ország hadiiparában nagy, kihasználatlan termelői kapacitások vannak, amelyeknek az a feladata, hogy sürgős esetben biztosítsák a haditermelés gyors felfejlesztését. *A társadalom gazdasági érdekei szempontjából az előbbi nem más, mint az anyagi javak eltékozlása.* A hadiipari termelő kapacitás többletet nem használják fel ipari termék gyártására, ugyanakkor fenntartása hatalmas értékű, értelmetlen kiadásokkal jár.

A fegyverkezési verseny azt eredményezi, hogy értékes nyersanyagok, energetikai és anyagi erőforrások pocsékolódnak el katonai célokra. Jelenleg a világon kitermelt nyersanyag 5—10 százalékát használják így fel. Vannak országok, amelyek hatalmas mennyiségű stratégiai célú anyagot és termelő berendezést halmoztak fel arra, hogy fegyveres konfliktus esetén haditermelésre álljanak át. *A fegyverkezési verseny kolosszális mennyiségű pénzt emészt fel. A hadikiadások világméretekben elérik az évi 400 milliárd dollárt.* A katonai termelés részaránya pedig világviszonylatban a bruttó társadalmi termék 5—6 százaléka. Visszafogva a hatalmas anyagi erőforrások békés felhasználását, a katonai készülődés megakadályozza számos gazdasági probléma megoldását, jelentősen korlátozza a gazdasági és egyéb békés célú tőkebefektetést.

Óriási katonai kiadások súlyosbítják az egyébként is sok gondot okozó valutáris- és pénzügyi nehézségeket. A deficites pénzgazdálkodás az államadósságok gyors emelkedéséhez vezet és az infláció felgyorsulásának forrása a tőkés országokban.

A fegyverkezési verseny nem teszi lehetővé a nemzetközi munkamegosztásból származó előnyök teljes kihasználását, — beleértve az államok közötti gazdasági kapcsolatokat is — főleg a különböző társadalmi rendszerek között. *A kölcsönös előnyökön alapuló nemzetközi kereskedelem mesterséges tönkretétele jelentős károkat okoz mind a szocialista, mind pedig a tőkés országok gazdasági érdekeiben.* A fegyverkezési verseny következményei megfosztják a társadalmat attól, hogy a felhalmozott emberi, anyagi és pénzügyi erőforrásokat békés célokra használják fel.

A hadiipar kulcságazatai

Az anyagi erőforrások békés célra való felhasználása lehetőségeinek és fő orientációjának meghatározása a leszerelés legbonyolultabb problémája. Alá kell húzni, hogy a gazdasági és katonai készülődés a legkülönbözőbb formákban realizálódik.

A különböző típusú hadiipari termelő berendezések nem csupán felhasználásukban, tartalmukban és alkalmazási módjukban különböznek egymástól, hanem békés célokra történő visszaállításuk fokának és összetettségének lehetőségeiben.

Leszerelés esetén valamennyi katonai objektumot meg kell vizsgálni: *a katonai létesítmények felszámolása után, berendezések, épületek és raktárak szabadulnak fel, amelyek könnyen átalakíthatók békés célokra.*

Az állami kiadások csökkentése, a technika és a fegyvergyártás átállításának kidolgozása bonyolult probléma. Az államok katonai megrendeléseinek a csökkentése eredményezi majd mind a fegyvergyártás csökkenését, mind pedig a fegyvergyártásra orientált iparágak felszámolását, illetve átállítását.

Jelenleg a gazdaság szinte valamennyi ágazata közvetlenül vagy közvetve részt vesz a hadianyagok gyártásában. De a részvétel aránya nagyon eltérő. *A hadiipar kulcságazatai a repülőgyártó, az elektronikai, az atom-, a hajóépítő, a lőszergyártó, a fegyvergyártó stb. iparágak.* Az állami katonai megrendelések ezekhez az iparágakhoz futnak be. Az említett ágazatok nagymértékben a hadi megrendelésektől függenek.

A teljes leszerelés óriási távlatokat nyitna meg az emberiség előtt: elősegítené a népgazdaságok fejlesztése mellett a kölcsönös előnyökön alapuló nemzetközi gazdasági kapcsolatok fejlődését, a tudomány és technika eredményeinek csak békés célú felhasználását; új lehetőségek nyílnának súlyos társadalmi problémák megoldására az egészségügy, a közoktatás, a lakásproblémák, közlekedés stb. területén; *elősegítené az analfabétizmus teljes felszámolását a világon s olyan nyomasztó gondok eredményes megoldását biztosítaná, mint az egyre jobban károsodó természet környezet védelme, az emberiség jelentős részét sújtó éhínség és a népbetegségek megszüntetése.*

Baranyai Zoltán

A megtalált hős

Egy a milliók közül. Nem tudom milyen volt. Tán kékszemű és vidám. Lehet, hogy csöndes és álmodozó. A nevén kívül tulajdonképpen nagyon keveset tudok róla. Nézem az idő fakította sárga papírlapokat, és valahogy összefutnak a szemem előtt a betűk. Arcok és régi emlékek villannak föl.

Aznap reggel a szomszéd vasutas hozta a hírt: Pécs környékét már felszabadították a szovjet csapatok. A falunkban állomásozó német egységek parancsnoka minden épkézláb férfit a reptérre vezényelt. Teherautókra rakatta a tömérdek bombát. Kora délután egy ismeretlen fiatal nőt fogtak el az SS-ek az állomás környékén. Egy szovjet felderítő volt. Borzalmasan megkínozták, azután megölték...

Másnap éjszaka a mi falunk, Darány is felszabadult. Kishugommal együtt álltunk a kapuban, és néztük a csillagos katonákat. Egy kozák lovas mutatványokkal szórakoztatta társait. Mi is együtt kacagtunk és tapsoltunk velük. Egyikük karjára kapta a hugomat és önfeledtem játszott vele. A bakter fordította a szavait:

— Azt magyarázza, hogy neki is ekkora lánya van. Akkor látta utoljára, amikor megszületett...

A katona kibontotta a hátizsákját, és elővett egy kis fehér zacskót. A zacskóban hat szem kockacukor volt. Mind a hatot odaadta. És úgy örült, hogy fénylett a szeme...

Akkoriban mi, gyerekek is örökké háborusdit játszottunk. Az egyik „ütközetben" én sebesültem meg. Az egész „sereg" elkísért az iskolában levő szovjet kórházba. Keservesen bőgtem, amíg egy fehérköpenyes szanitéc bejódozta a sebemet, és bepólyázta a fejemet. Tán utána is sírtam volna, de teherautók kanyarodtak az udvarra. Gyerekfejjel akkor tudtam meg, milyen a felnőttek háborúja... Egymás után hordták a sebesülteket. Mindannyian a babócsai frontszakaszon harcoltak. Az egyiknek mind a két lába, a másiknak a keze hiányzott. A láb nélküli katona tele volt kitüntetéssel. Ahogy levették, félre is tették. Már nem dobogott a szíve. Akkor délután mi sem játszottunk többet...

A neve: P. J. Bazsura. A temetésről készült följegyzésben ez áll még: közvitéz. A barcsi járásban áldozta életét a magyar nép szabadságáért. Barcs lakossága 1946. február 14-én 106 társával együtt ezt a hőst is díszpolgárává avatta. Sírja ott van a járási székhely főterén.

A nevén kívül keveset tudok róla. Lehet, hogy Ő volt a vakmerő lovasbemutató. Lehet, hogy Ő adta a hat szem kockacukrot a kishugomnak. De az is lehet, hogy ő volt az a lábnélküli katona, akinek a zubbonya tele volt kitüntetéssel...

Annyit tudok, hogy egy szovjet kapitány járt Barcson. Ez a kapitány már végigjárta hazánk összes temetőit. P. J. Bazsura közvitéz sírját kereste mindenütt. És itt találta meg. P. J. Bazsura édesanyja kerestette a fiát.

A történethez ennyi tartozik még: P. J. Bazsura 11 testvére is hősi halált halt a háború alatt. Mindannyian más népek boldogulásáért áldozták életüket. Az anyán kívül a család egyetlen tagja sem élte túl a háborút.

Ilyenkor: december 6-án Barcs felszabadulásának napján mai barcsi nagymamák, anyák és leendő édesanyák gyújtanak gyertyát és tesznek virágot P. J. Bazsura és százöt társa sírjára.

N. S.

A nevelés színtere a munkahely

Írta: Gulyás János vezérigazgató-helyettes

A Szakszervezetek Országos Tanácsa szeptember 21-i ülésén a munkahelyi nevelés időszerű kérdéseiről tanácskozott. A téma napirendre tűzése, kiemelése az 1977-ben tárgyalt művelődési, kulturális feladatokból, aláhúzza a munkahelyi nevelés fontosságát, felfokozott jelentőségét.

A nevelési tevékenység legtermékenyebb színtere a munkahely. Minden egyéb terület, lehetőség, a nevelés szempontjából csak esetleges. A munkahelyen, a munkaidőn kívül éppen azokhoz nem jutnak el, azok nem keresik például a lakóhelyi, vagy a munkaidőn túli kulturális, művelődési lehetőségeket, akiknek erre a legnagyobb szükségük lenne.

Statisztika és valóság

Ilyen értelemben gyakran félrevezethetnek a művelődésről, oktatásról, nevelésről kapott statisztikák. *Egy ember ugyanis igen gyakran 4—5 rovatban is szerepel.* Általában szinte ugyanazok vesznek részt a termelési tanácskozáson, az ismeretterjesztő előadáson, brigádértekezleten, egyéb, a statisztikában szereplő rendezvényeken.

A szakszervezeti és általában a nevelőmunka minősítését illetően úgy vélem, hogy annyi eredményét sem ismerjük el, mint amennyit az általában nem könnyű körülmények, időszakok közepette elértünk. Nem egyszer olyan embereknél, akiket már egynéhány izmus megkörnyékezett, olyan időket is átéltek, amikor más volt szó és más volt a tett. Nagyobbak az eredményeink, minthogy annyival elintézzük: *sokat haladtunk előre — de, és* azután csak a negatívumok sora következhet.

Mi a nevelés célja? Hogy az öntudat növekedése az anyagi termelési eredményekben is megmutatkozzon. Bár általában az a nézet, hogy a tudatformálódást nem lehet számszerűsíteni, de az alábbi példát érdemes leírni.

A MÁV létszáma 1964-ben volt a legmagasabb: *167 400.* Abban az esztendőben az elszállított áru mennyisége 111 millió tonna volt. *1978-ban 140 000-es létszám mellett a teljesítmény 134 millió tonna volt.* Ez alatt az idő alatt csökkent az egy főre eső munkaidő is.

Tudom, ez így nagyon vulgáris. Nem szabad figyelmen kívül hagyni a nagymérvű technikai fejlődést, az üzemés munkaszervezés és egyéb intézkedések számottevő hatását. *De az tény, hogy egyre több ember amit vállal, azt teszi is, és holnap többet, jobbat akar tenni, mint ma.*

Ha felismertetjük a dolgozókkal az egyéni és a társadalmi érdek összefüggését, ha az üzemi demokrácia fórumrendszerének helyes működtetésével részesei lehetnek a tervkészítésnek, a feladat meghatározásnak, az ellenőrzésnek, az elosztásnak, a gazda szemével tudják nézni a népvagyont, akkor képesek másokat is magukkal ragadni a jobb, ésszerűbb, gazdaságosabb munkára. Persze magunkat áltatnánk, ha egy pillanatra is megelégednénk, a nevelésben eddig elértekkel. Annál is inkább, mert csak kevesebb emberre és több feladatra számíthatunk.

Ki kapjon többet?

Az is az igazsághoz tartozik, hogy a több, jobb teljesítmény elérése az anyagi elismerés sokakat jobban inspirál, mint az erkölcsi. A kettőnek helyes, egészséges aránya döntő fontosságú. Ha az anyagi érdekeltség mozgósító erejéről lemondanánk, értelmetlenné tennénk a szocializmusért vívott harcot, melynek célja gazdagabb élet biztosítása minden ember számára. *Mindaddig helyes ez, amíg egyeseknél kapzsisággá, harácsolássá nem válik.* Amíg az motivál, hogy az egyén a, munkával szerzett javakkal tegye szebbé a maga és a családja életét.

Nem ártana ennek az elvnek jobban szolgálatába állítani a rádiót, televíziót és egyéb hírközlő szerveket sem. Mert mondjuk meg őszintén, nem ennek irányába hat az a számos, nevelési értéknek igazán nem számítható vetélkedés, amely arra ösztönöz, hogy legyen egy kis szerencséd, hibázz rá valamire, vegyél részt ilyen vagy olyan sorsoláson, s lesz színes televíziód, autód, telked, stb.

A szocialista brigádmozgalom minden elismerést megérdemlő igenlése mellett, a mozgalom erkölcsi értékét közelebb kell vinni az induláskor elképzeltekhez. *Még akkor is, ha azt akarjuk, hogy az kapjon többet, aki hasznosabban dolgozik, s ilyen vonatkozásban tagadhatatlanul a szocialista brigádok az élenjárók.*

A munkahelyi nevelésnek egyébként egyik letéteményesei éppen a szocialista brigádok. A mozgalom egységet képező hármas jelszava tulajdonképpen egységbe foglalja a brigádok tagjainak a munkához, munkatársaihoz, a társadalomhoz, a közösség ügyéhez való hozzáállását.

Az a tény, hogy az egységes jelszón belül a munkát tesszük előre, nem von le semmit a többi tényező fontosságából, a mozgalom nagyszerűségéből, amely összetett, sokoldalú, szocialista életünk egészét sűríti magába.

A *„szocialista módon dolgozni"* célkitűzés ma azt jelenti, hogy elsősorban a szocialista brigádok legyenek az ésszerűbb, a hatékonyabb munkát szolgáló akciók, mozgalmak kezdeményezői és meghonosítói. Támogassák a gazdasági vezetőket az objektív körülményekből eredő nehézségek megoldásában. Ugyanakkor helytelen a brigádok segítőkészségét a vezetési hibákból, mulasztásokból származó lemaradások pótlása eszközének tekinteni. A szocialista kollektívák legyenek a munkásműveltség növelésének, a pozitív közhangulat alakításának is bázisai.

A becsületes munka, a termelékenyebb, gazdaságosabb termelés egyik — ma különösen sokat emlegetett — ismérve a takarékosság anyaggal, idővel, energiával. Hogyan állunk ma a takarékossággal? A háztartásunkban már bevezettük, a munkahelyen megfogadjuk, hogy lassan elkezdjük. Valahogy úgy vagyunk, hogy szívesen vesszük, ha a szomszédban már ezt teszik, de mi még ráérünk rákapcsolni.

A munkahelyi légkör, a kollektív hozzáállás próbaköve a teljesítmény. *A jó eredmények egyik emelője a jól értelmezett és helyesen szervezett munkaverseny.* Minden becsületes ember a munkájával akarja bizonyítani képességeit, tulajdonképpen a munkában valósítja meg önmagát, büszke arra a feladatra, amelyet jól oldott meg.

Tartalmát tekintve a munkaverseny olyan önkéntesen vállalt kezdeményezés, amely a termelés szerves része, a kötelezettséget meghaladó többletvállalás, amely kimutatható gazdasági és társadalmi haszonnal jár. *Tehát több az átlagos produktumnál. Annak minőségileg is magasabb a megnyilvánulása.* Hozzátartozik a szakismeret elsajátítása, az általános műveltség emelése, a szocialista emberi viszonyok tudatos fejlesztése.

Hosszú évek tapasztalatai bizonyítják, hogy a munkaverseny akkor sikeres, akkor kerülheti el a formális vonásokat, ha a munkahely előtt álló feladatok határozzák meg a célját, tartalmát. Ez a szolgálati helyek vezetőire hárítja — munkaköri kötelezettségként — azt a feladatot, hogy minél világosabban, közérthetőbben ismertessék a tennivalókat, segítsék a kollektívákat vállalásaik kialakításában.

Az is bebizonyosodott, hogy a munkaverseny azokon a szolgálati helyeken hatékony, ahol az üzemi demokrácia fórumai eredményesen funkcionálnak.

A becsületes dolgozók szeretik a fegyelmet

Munkahelyi nevelésről nem beszélhetünk anélkül, hogy ne szólnánk a munkafegyelemről. A fegyelem megteremtésén nemcsak azt értjük, hogy valakinek nincs igazolatlan mulasztása, vagy nem italozik a munkahelyén. Hanem azt is, hogy munkája olyan, ami nem hagy kívánnivalót sem mennyiségben, sem minőségben. *A becsületes dolgozók kérik, követelik, szeretik a fegyelmet. Csak jórészük sajnos még nem jutott el odáig, hogy el is ítélje, s főleg ne tűrje a fegyelmezetlenséget.*

A fegyelmet, tekintélyt tartó, igazságos mértékkel mérő vezető törekvésében számíthat a szakszervezet legmesszebbmenő támogatására. A dolgozók nagy többsége szívesen látja azt a vezetőt, aki egyértelműen, igazságosan osztja a bírálatot, és a dicséretet. Az ilyen vezetőnek megvan a legjobb értelemben vett tekintélye. Számíthat a dolgozók támogatására, akik fegyelmet tartó törekvéseiben is megértő munkatársai.

A cikk elején leszögeztük, *hogy a nevelő tevékenység legfontosabb színtere a munkahely.* A munkahely olyan terület, ahol az emberek életének jelentős és fontos része lezajlik. Ahol az emberek nemcsak dolgoznak, termelnek, hanem sokoldalú kapcsolatokat alakítanak ki egymással. Hatnak egymásra, a neveltek egyben nevelők is. Ezt a szoros kapcsolatot kell kihasználni arra, hogy a közvélemény erkölcsösnek és dicsérendőnek a jó munkát, elítélendőnek a hanyag munkát tartsa.

FAZEKAS LAJOS

Lesz erőm

1.
Havas, csillagsugaras út
visz át a táj magányán,
Karácsony éjén föllobban
a szívem s emlék-lámpám.

Havas, csillagsugaras út,
jár-e ma arra gyermek?
Hósikú, szarvas-törte út
csak én, csak én ismerlek. — —

2.
Táltos erő volt ifjúságom.
Súlyos már férfi fáradságom.
Intek a hegyeknek, tornyoknak.
— A messzeségen átragyognak
a szülőföld csillagai. — Tudom:
lesz még erőm — vissza az úton. —

3.
Karácsonyéj van; fénye a szíveké,
és a szeretet
most láthatatlan fényként öleli át
az embereket.

A vonatfékező fia

Az apja vasutas volt, vonatfékező. Ismerte, látta szinte az egész országot. Ő villanyszerelő szakmát tanult Szegeden. Ki tudja, talán családi hagyomány vagy az országvilághoz reménye vitte őt is a vasúthoz, ahol blokkműszerész lett, a villamos berendezések szakavatott mestere. Évekig külső szerelőként dolgozott a fővonalak biztonsági berendezésein, sokat látott, tapasztalt, megbecsült szakemberként.

Apja szerény, csendes ember volt. Nem vágyott többre, mint amire vitte, maradt vonatfékező. A fia tanulni akart. Utazás közben mindig ott volt mellette a könyv. Érettségi bizonyítványt szerzett, és két szakmai tanfolyamon is sikeresen vizsgázott. Ahogy mondják, evés közben jön meg az étvágy. Elvégezte még a tisztképzőt is. *Domonkos Jánost,* a szegedi igazgatóság 34 éves műszaki intézőjét az idei vasutasnapon — soron kívül — műszaki főintézővé léptették elő.

Nem volt katona, bár mindig érdekelte a fegyver és a haza szolgálata. A hosszú szolgálati utakon élvezettel hallgatta a vérbeli katonahistóriákat. Ilyenkor kicsinek, esetlennek érezte magát. Vásárhelyen, ahol lakik, a szomszédjuk, egy idős munkásőr megint csak gazdagította az élmények tárházát. Olyannyira, hogy egyszer — kíváncsiságból — eleget téve a szíves szónak — bement a szomszéddal a munkásőr-parancsnokságra.

Minek szaporítsuk a szót: *jelentkezett munkásőrnek.* 1972 kétszeresen emlékezetes esztendő az életében. Ekkor vették fel ugyanis párttagnak és munkásőrnek. *Azóta a hódmezővásárhelyi Szántó Kovács János munkásőregységben teljesít szolgálatot.*

Olyan alegységbe került, ahol nála idősebb emberek szolgáltak. Úgy érezte, mintha egy nagy családba került volna. *A tapasztaltabb munkásőrök segítették, tanították, megosztották vele a szolgálat, a munkahely, a családi élet örömeit, gondjait.* A kemény harcgyakorlatok, a terepfoglalkozások, a lövészetek élményt jelentettek számára.

Domonkos János itt is próbára tette nyugtalan természetét. Megint tanulni támadt kedve. Két esztendő múlva, amikor már rajparancsnok volt, *elküldték 3 hónapos tanfolyamra, munkásőr iskolára. Újabb kétévi szakaszparancsnoki szolgálat után alegységparancsnokképző iskola következett, majd századparancsnok-helyettes lett ugyanabban az alegységben, amelyben az ő egykori szakasza is dolgozott.* Arra a legbüszkébb, hogy nemcsak mint előljárót, hanem mint jó barátot fogadták vissza. A sok tanfolyam, szolgálati távollét után a harsányabb cimborák, megjegyezték: *„János, befoghatnánk az orrod, ha ilyen sokat elcsavarogsz..."*

Ő pedig megmutatta az országos parancsnok emlékoklevelét, amelyet a századparancsnoki tanfolyam elvégzése után kapott, kiváló tanulmányi eredményéért. Az iskolán kedvenc tantárgyai közé tartozott a tereptan. Búcsúzáskor a tereptan tanára egy munkatérképpel lepte meg. Az apró topográfiai remekmű címe: *„Vázlat a figyelő őrszem részére."*

A cím Domonkos János vasutas, munkásőr részére nemcsak jelkép.

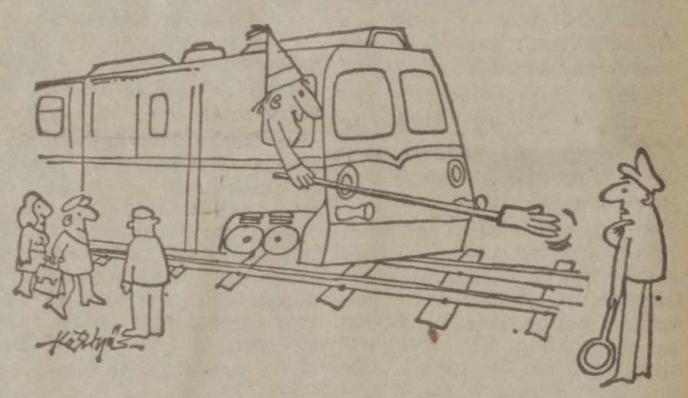
Hegedűs Ferenc

Munkásőr egyenruhában (bal oldali) Péter Szabó Istvánnal, a munkásőrség alapító tagjával

Németh István:

NINCS ZÁPORA

Forró sínekről
tükrök villognak
nincs zápora a nyárnak
erejével virágzik a nap —
szomjkísértések játszadoznak
velünk s mezőinkkel.



— BUÉK, kollégáim!
(Kesztyűs Ferenc rajza)

A mester és tanítványa

Lipták András nyugdíjas mozdonyvezetőnek évek óta az volt a karácsonyi ajándék, hogy az ünnepeket hajdani tanítványa, Gál Ferenc családja körében tölthette.

Egyedül élt a kis öreg a Nyíregyháza melletti Sóstón, egy kertes házban, ahová nyaranként — viszonzásul a Gál család kedvességéért — ide fogadta hajdani tanítványa gyerekeit.

Neki is voltak unokái, de még csak fényképről láthatta őket. Valahol Argentínában élnek. A II. világháború oda sodorta az egyik fiát, a másikat meg még kicsi korában elnyelte a Tisza. Felesége tíz éve a temetőben.

Ha Ferkó nem lenne — akit a fiánál is jobban szeretett — talán már őt is kivitték volna a felesége mellé, de így, ha betegesen is, van még öröm, különösen nyáron, amikor itt hancúroznak a Ferkó gyerekei, no meg a karácsonyi ünnepeken, amikor ő sütkérezhet Pesten a Gálék családi tűzhelyének melegében.

Ferkó tavaly is jött már december elején, és megbeszélték, hogy ő hozza majd a Tokaj Expresszt az ünnep szombatján, s visszafelé — megy vele az öreg is.

Gál Ferenc mozdonyvezetőt azonban, amikor ünnep szombatján délelőtt megérkezett Nyíregyházára, a következő üzenet várta:

„Ferkó fiam, ne gyere ki Sóstóra, mert én elutaztam Tiszakarádra az unokahugomékhoz. Muszáj volt, pedig jobb szerettem volna — mint máskor — veletek tölteni az ünnepeket. A gyerekeknek szánt ajándékot postára adtam. Érezzétek jól magatokat — András bácsi."

Gál Ferenc háromszor is átfutotta a kockás papírra vetett sorokat, de már az első olvasásra érezte, hogy valami nincs rendben az öreg körül. Soha nem emlegette a rokonait. A tiszakarádi unokahugát is csak egyszer, amikor még egy mozdonyon szolgáltak, s azért, mert őt okolta fia vízbefulladásáért. Ott nyaralt a gyerek, s szerinte nem óvták a Tiszától. Tehát Tiszakarádra semmiképpen sem mehetett. De egyébként is, érrendszeri bajjal kínlódott. Legutóbb is, hogy kint járt nála, már nagyon oda volt szegény. Nem habozott hát, hanem rohant ki Sóstóra.

A házőrző kuvasz ismerősként fogadta, de András bácsi csak többszöri határozott zörgetésre nyitott ajtót.

— Minek jöttél ide fiam, hiszen megüzentem neked...

— Hogy elutazott — vágott a szavába Gál Ferenc, és megölelte az öreget, aki ágyból bújt ki, és pizsamában csoszogott a vendég elé. — Hát szép dolog ez papa? — korholta Gál Ferenc kedvesen az öreget, aki mint a gyermek, akit csínytevésen kaptak, esetlenül toporgott.

— Hát mit csináljak fiam — buggyant ki a keserűség András bácsiból —, ha így levert a nyavalyám. Az ilyen göthös, a sír szélén botorkáló vén ember már csak árnyékolná az ünnepeket.

— Miket beszél?!

— Kérdezd meg az orvost! Egy tapodtat sem mozdulhatok. A kórházba akart dugni, de rimánkodtam neki, hogy én otthon akarok meghalni.

— No most már elég! — kiáltott mosolygós szigorúsággal Gál Ferenc, és kinyitotta a szekrény ajtaját: — Melyik ruháját akarja felvenni, mert most azonnal velem jön.

Az öreg ember könyörgő szemmel nézett hajdani tanítványára.

— Higgyél nekem fiam. Nemcsak az orvostól tudom, de érzem, hogy a halálom lenne, ha most ilyen hosszú útra vállalkoznék.

— De hát ki gondoskodik itt magáról?

— Van egy asszony, aki takarít, főz is, meg jön a nővérke és adja az injekciókat.

— Na jó — fújt hangosan Gál Ferenc —, akkor én maradok itt estére, illetve egy napra.

Szolnoki tűzikovácsok

OKTÓBER VÉGÉRE TELJESÍTETTÉK KONGRESSZUSI VÁLLALÁSUKAT

A szolnoki járműjavító kovács-csarnokában rőt lángnyelvek csapnak ki a kemencékből. A hasáb alakúra formált izzó fémet az egyik kovács fogóval emeli ki és avatott mozdulattal teszi a gőzkalapács alá.

— *Gőz!* — kiáltja *Homonnai János* tűzikovács brigádvezető. A kalapács szaporán üti az izzó fémet, miközben Homonnai varázslatos mozdulatokkal forgatja azt, és néhány perc alatt kialakul egy szabályos féltengely. Közben reng alattunk a csarnok betonja.

Beszélgetés a munkáról

— *Elég!* — hangzik az újabb vezényszó. A munkadarab a kalapács alól a betonra kerül. Homonnai megtörli a homlokát, aztán kezet nyújt:

— *Riport?* — kérdezi olyan természetességgel, mintha az újságírókkal való találkozás hozzá tartozna a tűzikovács mesterséghez, és már tessékel is fel a csarnok csendes zugában lévő aprócska irodába.

— *Hívok mást is a brigádból!* — jelenti ki, aztán már int is *László Istvánnak* és *Dorkó Mátyásnak*. Ők is — mint a brigád másik négy tagja — tűzikovácsok. Kemény arcvonású, izmos emberek. Homonnai most múlt 40 éves, a korelnök Dorkó Mátyás 48, a legifjabb, László István december 24-én tölti be a 37-et. Hat évvel ezelőtt kapta meg a brigád az *Állami Díjat*.

A munkáról beszélgetünk:

— *Október végére teljesítettük a pártkongresszus és a felszabadulási évforduló tiszteletére vállalt pótfelajánlásainkat* — újságolja Homonnai. — *Soron kívül legyártottuk a nyugati tolópad elkészítéséhez szükséges alkatrészeket, társadalmi munkát végeztünk Tiszaligeten, segítettünk egyik brigádtagunknak a családiház építésében. Csontos István és László István megvalósított egy újítást, amelynek segítségével anyagot és energiát takaríthatunk meg. Térítésmentes véradáson vettünk részt. Ugyancsak Csontos és László a többszörös véradásért arany jelvényt kapott.*

— Beszélgessünk inkább a szabad időről — javaslom. — Most — évvégén — lesz bőséggel, hiszen december 23-tól január 2-ig leáll az üzem.

— *Jól jön ez a téli vakáció* — vélekedik László István. — *Így legalább nyugodtan készülhetek az érettségire.*

— Hol tanul?

— *A munkások szakközépiskolájában. Furcsa volt húsz év után visszaülni az iskolapadba, de megéri!* Elszaladt már a három évből két és fél. Csak hát az érettségi... Arra alaposan fel kell készülni. Még szerencse, hogy az üzemből kilencen járunk ide. Így tudunk egymásnak segíteni.

Hosszú szabadság előtt

— *Nálunk meg az asszony tanul* — veszi át a szót Homonnai. — *A Számviteli Főiskolára jár.* Ilyen hosszú szabadságot eddig csak akkor töltöttem otthon, amikor a brigáddal a házat építettük. Sokat segítek majd az asszonynak. Neki most fontosabb a tanulás. Meg aztán a gyerekekkel is foglalkozni kell. A nagyobbik — Erika — most harmadikos gimnazista. A Verseghybe jár, biológia szakra. Jeles tanuló és minden vágya az, hogy orvos lehessen. A fiam most hatodikos. Az én nevemet örökölte és égetően rossz gyerek.

— *Olyan, mint az apja* — ugratják a többiek. — *Az apja fia!*

A 48 éves Dorkó Mátyás már nagypapa. Marianna 1974-ben született, Andrea — a kedvenc — pedig négy esztendős. Az apjuk gáz- és vízvezeték szerelő. Néhány éve Dorkó Mátyás behozta az üzembe. Most az M 44-es díszeleken dolgozik, mint csőszerelő.

Mindhárman azon tanakodnak mostanában a legtöbbet, hogy mit ajándékozzanak a gyerekeknek és az unokáknak. Ruha, cipő van bőven. A nagyobbaknak már játék sem kell. Talán elviszik inkább őket egy jó kirándulásra. Homonnaiék a nyáron az NDK-ban jártak a gyerekekkel. Azt nagyon élvezték.

— Mennyi a kereset?

— *Öt-öt és fél ezer. A brigádvezető jövedelme a hatezret is eléri* — mondják. — *Panaszra nincs okunk.*

Homonnai hozzáteszi:

— *És mindezt jókedvvel csináljuk. Így könnyebb a munka. Október 6-án például kommunista műszakot szerveztünk. Arra a napra hozzánk szegődött Telek Sándor normás, aki 18 éve került el a brigádból. Alaposan „meghajtottuk"!* Így legalább a saját bőrén tapasztalhatta, hogy nem laza a norma. De becsületére legyen mondva, nem lógott ki a sorból. 129 százalékot teljesítettünk azon a napon. Persze froclizás azért volt! Aztán egy korsó sör mellett megállapítottuk, hogy nem felejtette el a szakmát.

Együtt töltik a szilvesztert

— Apropó! Sör! — Hogyan ünneplik a karácsonyt és az újévet?

— *Mielőtt megkapjuk a téli szabadságot, felköszöntjük az Istvánokat és a Jánosokat.* Az utóbbi években a névnapokat a kultúrházban tartjuk. Természetesen ilyenkor együtt van a brigád — újságolja Dorkó Mátyás.

— *A két ünnep között megtekintjük együtt a Damjanich múzeumot és a művésztelepet* — jegyzi meg a brigádvezető. — Ez is szerepel a brigádvállalásban.

— *A feleségem a Szigligeti Színház gondnoka* — mondja Dorkó Mátyás. — *Most ráérünk megnézni néhány előadást.*

— *A Szilvesztert meg nálam tölti a brigád* — jelenti be Homonnai János. — *A házat együtt építettük, most együtt szórakozunk benne a családtagokkal. Imádok főzni! Természetesen pörköltet! Arra jól csúszik a borocska.*

Képzeletben én is magasra emelem a pezsgőspoharat és az újév hajnalán az egészségükre ürítem.

Boldog újévet tűzikovácsok!

Kőhidi László

A KARÁCSONYFA ELŐTT

Kesztyűs Ferenc grafikája

Németh Sándor

A BOSSZÚ

Mindent elmondok ügyvéd úr. Azzal kell kezdenem, ami nagyon régen történt. Csak így tud megérteni. Maholnap lesz harminckét esztendeje, hogy széttéptem valamit a fiam életében. Most megint tépni akarok. Amíg nem késő. Higyje el csak azért teszem, mert szeretem a fiamat. Hallgasson végig, akkor majd nem tart kegyetlennek.

Harminckét éve lesz a jövő tavaszon. Itt ebben a Mecsek alatti szép városban volt gimnazista a fiam. Sudár növésű, gesztenyebarna hajú, kék szemű gyerek. Jó fejű, tehetséges, végig kitűnő. Az uram a vasútnál dolgozott, mint előmunkás. Tanulni szeretett volna ő is, de nem lehetett, mert kellett a kenyérkereső. Én postáskisasszony voltam, amikor megházasodtunk. Szerelmi frigy volt a miénk. Mindig azt terveztük, hogy taníttatjuk gyermekünket. Tudja maga milyen jó volt tervezni a jövőt?... Esténként mindig azzal szórakoztunk. És komolyan vettük. Először a polgári, azután a gimnázium, egyetem... Amikor megszületett, már kész jövő állt előtte. Mert mi akartuk. Nagyon. Talán hiú módon, önzően. De ezen már nem lehet segíteni. Álmaink megtestesítőjének képzeltük.

Az évek szaladtak, és minden simán ment. Az uramat egy Balaton-parti faluba helyezték. Abból a faluból négy gyerek tanult. A jegyző fia, az orvos két gyereke meg a mi Dénesünk. És ő volt a legjobb. Úgy szerette az osztályfőnöke, mint a tulajdon vérét. Ha bent jártunk a gimnáziumban, csak jót hallottunk róla. Hogy Dénes osztályelső. Kiváló matematikus, a kémiában nincs versenytársa, rajong az irodalomért, történelemből önálló előadásokat tart. Nem tudom elmondani, milyen jó érzés fogott el, ha ezeket hallottam róla. Az uram talán még nálam is boldogabb volt. Amikor hazafelé utaztunk a vonatkerekek nekünk mindig ezt kattogták: érdemes, érdemes...

Az érettségi előtt néhány héttel levelet kaptam Dénes osztályfőnökétől. Elhoztam. Látja, milyen sárga már a papír? Feolvasom magának ügyvéd úr.

„Kedves Szülők! Szükségszerű, hogy segítségüket kérjem. Dénessel baj van. Ha nem lépnek közbe, félnek tartom, hogy rossz vágányra siklik az élete. Tudom, hogy milyen terveik vannak. Ennek a fiúnak tanulni kell. Bűn lenne, ha nem ezt tenné. De ha így megy tovább, megakad minden. Beszéljenek vele. Még nem késő..."

Akkor a reggeli vonattal utaztam a városba. Nem értettem semmit.

A tanárnak éppen órája volt. A tanterem előtt sétáltam, ott vártam meg. Rosszra számítottam, aztán megtudtam, hogy szerelemről van szó. Belül még mosolyogtam is. Tetszett, hogy már szerelme van a fiamnak. A háznál, ahol lakott, zavartan fogadott a néni-ke. Bent a hűs szobában magam is megdöbbentem. Sok-sok könyv az asztalon. S az asztal mellett Dénes és egy szőke, nagy fekete szemű nő. Azt hiszem csókolóztak, amikor rájuk nyitottam, Dénes sápadtan ölelt át és pirulva mutatta be a nála tizenöt évvel idősebb hölgyet. A nőt kiküldtem. Így: *„Asszonyom, vagy kisasszonyom, nagyon kérem, most egy kicsit hagyjon magunkra bennünket"!* Engedelmesen kiment. Vallatóra fogtam a fiamat. Amit elmondott, porig sújtott. A nő egy gépésztechnikus elvált felesége volt. És Dénes úgy tervezte, hogy érettségi után megházasodnak. Sírva fakadtam és percekig zokogtam. Hát ezért fáradoztunk. Megpróbáltam a lelkére beszélni. Mindent mondtam. Az apjáról, hogy civil ruhája még sohasem volt, mert nem jutott rá. Hogy taníttatni akarjuk, erre tettük fel az életünket. *És, hogy a szerelem elmúlik, olyan mint a betegség, kigyógyul belőle az ember.*

Dénes hallgatott. Egy ajtó csapódott, valaki elszaladt az ablak alatt. Tudtam, hogy a nő az. És azt is, hogy megnyertem a csatát.

Csak most tudom, hogy milyen nagy árat kért ezért a győzelemért a sors. Álmunk beteljesedett. Dénesből mérnök lett. *De az uram ezt nem érte meg. Hazafelé jött egy hajtókával, s hátulról rájuk szaladt a pesti gyors.*

Egyedül voltam ott az avatásán. A rektor Dénesnek adta át először a diplomát. Megölelte a sokaság előtt. Azt kérte, maradjon bent tanársegédnek, de a fiam nem akart. Én szerettem volna, csak nem mertem szólni. Mit ért ilyen nagy dolgokhoz az én együgyű szegény fejem. Gondoltam csináljon azt, amit jónak lát. Pesten maradt. Kezdetben minden hónapban kétszer hazajött. Később már nyaranta csak két hét jutott nekem. Hajnalban kelt mindig. Nyelveket tanult, levelezett külföldre, ledoktorált és pecázott a móló alatt.

Tánc meg mulatozás tudomásom szerint sohasem érdekelte. Pedig én mindig próbálkoztam. Meghívtam a doktorék lányát. El is mentek csónakázni, de ahogy viszajöttek mindjárt láttam, hogy nem érdemes kísérletezni. A fiam kimért volt, udvarias, de semmi más. A lány tüzet fogott, de Dénes nyugalma leforrázta. Kérve kértem, könyörögtem, hogy nősüljön meg, mert unokát szeretnék. Nem is egyet, hanem legalább kettőt vagy hármat, mert most már nem kellene a fogunkhoz verni a garast. A telkünk felét kisajátították és több mint 700 ezer forintot kaptunk. Én nyaranta két szobát adok ki az IBUSZ-nak, az is az unokáké lenne. Hiába rimánkodtam, nem hallgatott rám. Még sokszor, nagyon sokszor próbálkoztam, de kudarcot vallottam mindig. A pénz sohasem érdekelte a fiamat. Tőlem nem fogadott el az ajándékokon kívül soha semmit. Ha ruhaanyagokat vettem neki, kétszer annyi értékű ajándékot rakott elém. Beszéltem a barátaival is. Mindanynyian családapák, komoly műszaki beosztásban lévő mérnökök. Adni lehet a szavukra. *Azt mondták, nyugodjak meg, az ilyesmit nem lehet erőltetni. Ha eljön az ideje, úgyis magától megy minden.*

Hittem nekik, de ami történt arra, még álmomban sem gondoltam. Ötvenkét éves, és most akar nősülni. És tudja, kit venne el? *Egy tizenkilenc éves fruskát, a tulajdon titkárnőjét.* A lánya lehetne bőven... És ezt is mástól tudtam meg...

Ezért jöttem magához ügyvéd úr. Mert mi itt az alap, az én öreg buta eszem szerint? Szerelem? Bolondság. Dénes kocsija, háza, meg a pénze. Nem akarom, hogy az a kis nő bohócot csináljon belőle. Érti ügyvéd úr? *Féltem a fiamat, és nem akarom. Vegyen el egy kétgyerekes özvegyet vagy elvált asszonyt, semmi kifogásom ellene.* De ez ellen szót emelek! Segítsen ügyvéd úr, mert nekem kötelességem, hogy megakadályozzam ezt a házasságot. Írja meg a levelét, közölje vele, hogy ha elveszi a lányt, vérző szívvel de kitagadom, és a falura vagy a szociális otthonra hagyok mindent. Írjon meg mindent ügyvéd úr, talán még nem késő..

— Bolondokat beszélsz Ferkó, hiszen a vonatot vissza kell vinned, meg vár a család.

— Majd vissza viszi más a vonatot, és a családnak se történik baja, ha csak holnap este látnak. Majd hazatelefonálok.

— Megőrültél fiam? — kapaszkodott az öreg ember volt tanítványa erős karjába, de az már nyúlt is a kilincs után.

— Megyek, és intézkedem.

— Hova mennél? — jajdult az öreg, hiszen más alkalommal is nehéz helyettesítőt találni, nem karácsony küszöbén.

— Azt csak bízza rám — mondta Gál Ferenc, és el is rohant egyenesen a vontatási reszortoshoz.

András bácsi topogott darabig, rosszallón csóválgatta a fejét, majd ünneplőbe öltözött. Kézbe vette a botját, gondosan bezárta a lakást, átszólt a szomszédba, hagy ha jön a takarító meg a nővérke, mondják meg, hogy elutazott.

Amikor az állomásra érkezett, megtudta, hogy Gál Ferenc a szabadságos mozdonyvezetők után futkos. Nem sokkal az előtt került elő, hogy az expresszt vontató mozdonyra fel kellett szállnia. Egy fiatal masinisztával beszélgetett. Nem tudni mivel, hogyan agitálta meg a kollégát, de az vállalta, hogy helyettesíti Gál Ferencet, aki igencsak elámult, amikor meglátta atyamesterét ücsörögni a reszortos szabájában.

— Megyek veled — állt fel a botjára támaszkodva Lipták András, majd csendesen hozzátette: — Miattam te ne hagyd el a szolgálati helyed fiam, mert én *nem erre neveltelek.*

Mester és tanítványa megölelték egymást, s már mentek is a mozdonyhoz.

Gál Ferenc, aki 20 éve masiniszta, és öt éve villanymozdonyokat vezet, még soha nem érezte olyan nagyszerűnek a robogást, mint ezen az úton. Csak köd ne legyen, meg semmi más akadály, hogy tartani tudjuk a menetidőt. Akkor este kilenc órakor már együtt örvendezhetnek a családdal a karácsonyfa alatt.

Fokozott éberséggel figyelte a jelzőket, a mozdony műszereit, de többször mint más alkalommal kidugta fejét az ablakon, s hátra-hátra pillantott, mintha bizony láthatta volna az öreget, aki az egyik első osztályú fülkében ücsörgött, és időnként halotta az alatta dübörgő kerekek fékcsikorgását. Talán beszélgetéshez is lett volna kedve, de rajta kívül senki nem ült a fülkében. A vonaton is kevesen voltak. Hát csak elgondolkozott azon, hogy milyen jóravaló gyerek ez a Ferkó. Gyerek, gyerek, pedig már az ő haja is őszül. Bezzeg, amikor magához emelte valamikor fűtőként a mozdonyra, vézna kis legényke volt, de szorgalmas és szívós. Afféle félárva, valahonnan a tirpák tanyákról. Az anyja ellenezte, hogy a vasútra jöjjön, de a fiú szerelmese lett a mozdonynak, és nemcsak ügyes volt, hanem fogékony eszű is... Amikor ő nyugdíjba ment, Ferkó már villamosmozdonyra került. Máris többre vitte, mint ő, aki 43 évig a gőzmasinákon készülődött. De így a jó, a Ferkó gyerek minden elismerést megérdemel. A családi élete is példás. Az meg, hogy vele így tartja a barátságot, hát olyan ritka dolog, mint a fehér holló.

Hol járhatunk már? — nézett ki az ablakon, de a szeme mintha elhomályosodott volna, a kinti fények egybefolytak. A kerekek dübörgése is megszűnt. Mintha állna a vonat. Süket csend veszi körül, aztán csattanás. Reped az ablaküveg, vagy valami más a tarkója táján?

Levegő után kapkod, a kezét emelné, hogy megeressze a nyakkendőt, kigombolja az ing nyakát, de a kéz visszahanyatlik...

A Keleti pályaudvaron, amikor mentőkocsiba rakták és az orvos kezelés alá vette, tért magához.

— Hol vagyok? — kérdezte riadtan, majd amikor Gál Ferencet is megismerte a körülötte levők közül, kiszaladt a száján:

— És a vonat?

— Rendben, egy perc késés nélkül beérkezett.

— Akkor jól van, Ferkó fiam — hunyta le szemét a hajdani mester, s már *nem is nyitotta ki többé...*

Dávid József

NYUGDÍJAS BÚCSÚZTATÓ A KELETI VONTATÁSNÁL

A vasút jelentette az életét

Beszélgetés Pintér József utazó-felvigyázó, műhelybizottsági titkárral

— Úgy érti ez a fiatal ftú a hegedűje lelkét, mint egy vérbeli mozdonyvezető a mozdonyáét — int tekintetével a színpad felé az ünnepeltek egyike: *Pintér József.* A rivaldán túl a KISZ rajkó-zenekara muzsikál (a prímás épp a népszerű „pacsirtá"-t cifrázza); az ünneplőbe öltözött vasutasok megilletődötten hallgatják. Most nékik — tizennyolcuknak —, szól a dal; őket köszöntötte a különleges alkalomra szmokingot öltött vontatási főnök: *Bodor László.* S őket ölelgetik-búcsúztatják a tegnapi — sőt: a már korábban nyugalomba vonult tegnapelőtti —, munkatársak. Hagyomány immár a keleti vontatásnál: e napon szélesre tárulnak a kapuk — a főnökség valamennyi aktív és nyugdíjas dolgozója hivatalos a pályaudvar patinás kultúrtermébe. Jönnek az asszonyok, a gyermekek, ott a család — most is lehetnek vagy százan, százötvenen.

Egymást segítve

Szól a zene, kattan a fényképezőgép.

— *Vasutas ő is* — súgja Pintér József —, *hobbija a fotózás. Mellettem tanult a mozdonyon... Mennyi jó barát és mennyi közös emlék! Nézze csak Tóth Miskát: most ment nyugdíjba szintén. Együtt kezdtünk tüzelni. Aranyosi Pistával pedig együtt kerülgettük a Balatont, ha ő az északi parton ment, én a délin, mindig Fonyódon integettünk egymásnak.* Két éve nyugdíjas... Ő pedig *Oldal Bandi:* negyvenötben együtt gyógyítgattuk a háborúviselt mozdonyokat. És itt mellettem *Fazekas Pali.* Egy ideig közös mozdonyunk volt, egymást váltottuk, aztán a házat is közel építettük — egymást segítve! Ő Mátyásföldön, én Sashalmon... Aztán itt vannak a tovább dolgozók, a legközvetlenebb munkatársaim is: *Farkas Ferenc, Juhász László, Gólya József, Kvasznai Attila.* Október elsején mentem nyugdíjba, de már hiányoznak...

Mária asszony (1953 óta társa férjének) szeretőn átkarolja:

— Azon az első reggelen, amikor már nem kellett munkába mennie, az óráját nézte: *most indul a Tokaj expressz, most meg a Szabolcs,* a fiúk már Zuglónál lehetnek. Együtt dolgoztuk végig ezt a két és fél évtizedet, s most közösen próbáljuk bepótolni, ami a hosszú élet során elmaradt.

Nem a keserűség szól belőle, amikor tényszerűen megjegyzi:

— *Volt olyan szilveszter, amikor már készültünk búcsúztatni az évet... aztán egyik társa megbetegedett és berendelték. Ha hajnalban háromkor kelt, reggelit készített-tem a számára, ha éjjel háromkor érkezett, felkeltem, hogy vacsorát melegítsek...*

... és még azt is meg kellett hallgatnia, hogy aznap miként viselkedett a „négyhuszonnégyes", mert ugye nincs út esemény nélkül — fűzi tovább a szót a férj. — Az én keresetemben a feleségem gondossága-munkája is benne volt. Nagyon sokra értékelem, amit értem és a két fiunk felneveléséért tett. Ha együtt fáradtunk, hát most a tejet is együtt fölözzük le, így szeretném!

Különös vonzalom

A teljességhez tartozik: nem a véletlen sodort e nyugdíjasbúcsúztatón Pintér Józsefék asztalához (hiszen még 17 nyugalomba vonuló vasutassal beszélgethetnék hasonló módon). Pintér Józseffel akartam találkozni — s így jutottam el a szombat esti rendezvényre. Abból az alkalomból kerestem, hogy november 7-én a *Munka Érdemrend ezüst fokozatával* tüntették ki. Az ünnep előtti napon *Gáspár Sándor,* a Szaktanács főtitkára adta át a SZOT székházában, az akkor már nyugdíjas utazó mozdony-felvigyázónak, az utazók műhelybizottsági titkárának.

Egyházasrádóc Vas megyében van, 18 kilométerre Szombathelytől. Amikor a falusi ház kertjének végében — a töltésnél — zörgött a jelző, s felhangzott a bakter harangjelzése, a környékbeli srácok (köztük a két Pintér fiú) szaladtak vonatot nézni. *Akkortájt kezdődött e különös vonzalom.* Ám a kiteljesedésre csak a felszabadulást követően kerülhetett sor. Előzőleg — 1939-ben — inasnak szegődött a MÁVAG-ba, hogy a lakatos mesterséget kitanulja. Közben elsajátította a szerkezeti rajzolást is. Mesterként ment volna a vasúthoz — de nem engedte a MÁVAG. Tehette: hadiüzem volt.

Vissza a Keletibe

A Keletiben pályamunkásként kezdett, 1945-ben — de már májusban a szakmájában, mint lakatos dolgozott a fűtőházban. Ahhoz, hogy mozdonyvezető-tanonc legyen, elég lett volna egy év fűtőházi gyakorlat — ám három évet kellett várnia, hogy elérje a nagykorúságot. Huszonkét évesen lett megint tanonc — majd 24 esztendősen a Fradiban vizsgázott (a Keleti nem foglalkozott gyakornokokkal). *Két esztendeig a ferencvárosi tehervonatokat továbbította* (tartósan dolgozott Dunapentelén — a mai Dunaújvárosban —, az építkezéshez szállította az anyagokat), mígnem a Keleti Vontatás korábbi utazó-felvigyázója megkérdezte tőle: *lenne-e kedve visszamenni?*

A szeme még ma is felragyog:

— *Ha kell, akár négykézláb is — mondtam Zsemberi Leó bácsinak.* 1952. március 4-én hazaértem, s megkaptam a 328 053-as számú gőzöst, azzal kerülgettem a Balatont. Idővel mind nagyobb — gyorsvonatokat húzó — mozdonyokat bíztak rám, *majd 1955-ben vizsgát tettem a Kandókra. De vissza-visszakértem magam a gőzösre. A gőzösnek jobban érti az ember a lelkét, a gőzös jobban beszélget az emberrel...* Dehát a fejlődés nem áll meg, Hatvan felé állították akkoriban az oszlopokat. Tíz esztendeig utaztam egyetlen géppel, a 40 015-össel, s eközben elvégeztem a vasútgépészeti technikumot. Az érettségit 1967-ben szereztem meg, tizennyolc tantárgyból vizsgáztam jelesre, s csupán egy négyesem volt.

Negyedszázad a mozgalomban

A tanulás nem ért véget ezzel sem. Miután 1969 januárjában utazó-felvigyázó lett a ceglédi vonalon, 1970-ben műszaki oktatótiszti tanfolyamon vett részt. Sorjázznak a kitüntetései is: *ötszörös kiváló dolgozó, 1978-ban kiváló munkáért miniszteri kitüntetést kapott, kiváló véradó — és kétszer kapott oklevelet a szakszervezeti munkájáért.*

— *Negyed századig végeztem szakszervezeti munkát, 11 éven át voltam csoportbizalmi, 11 évig pedig műhelybizottsági titkár, az utazóknál...* Ez a társadalmi megbízatás még közelebb hozott az emberekhez. Szinte mindazt megtudakoltam, amit tudni kellett, hogy közvetlen kapcsolatba kerüljünk. Volt, akivel úgy kezdtem a beszélgetést: *hogy van a kisfia?* Mással pedig: *hogyan metszették vasárnap a szőlőt?*

Mária asszony szerint: *a vasút jelentette az életét.* Gondjaival, örömeivel, fiaskóival, eredményeivel. S a forgalom — majd az oktatás — mellett a szakszervezeti munka tette teljessé ezt az életet.

Földes Tamás

Nyugdíjasok ajándék hónapja

Meghitt melegségben, Boglárlellén

Újra csendes a magyar tenger partvonala. Csak a sirályok víjjognak a magasban. Szinte hihetetlen ez a nyugalom, balzsam az idegeknek, pihentetője a szemnek. Állunk az ősz végi fényben-ragyogásban, csípős szélben, nézegetjük a csupasz jegenyéket, a partra húzott csónakokat, a lágyan gomolygó ködöt, a játékos kedvű madarakat, és *Szabó Ilonkával,* a boglárlellei vasutasüdülő helyettes vezetőjével azt találgatjuk, hogy a párafüggöny mögött merre nyújtózkodhat Badacsony „koporsója", Tihany temploma, aztán azon morfondírozunk, hogy lám, megint vége van a „Tengerparti" szezonnak, egy élménydús esztendőnek...

Térítésmentesen

Molnár György, a vasutasszakszervezet titkára biztatott így:

— *Ha igazi „karácsonyi riporthoz" volna kedve, akkor utazzon el Boglárlellére, beszélgessen el a mi öregjeinkkel, a magányos nyugdíjasokkal, akik közül nyolcvanan — természetesen ingyenesen — ott töltik a decembert, a karácsonyi ünnepeket, a szilvesztert, érezve a „vasutascsalád" szeretetét, törődését. Beszélgessen velük mindenről, élmény marad az a napja...*

— Ön mikor került Boglárlellére?

A kérdés segítőtársamnak, Szabó Ilonkának szól, akit az üdülővendégek csak Ilonkának szólítanak lépten nyomon, három nappal a turnus első táncestje után.

— *Ezerkilencszázötvenegyben adminisztrátorként kezdtem itt. Ennek már huszonnyolc éve. Itt a tóparton nálamnál régebben talán csak Vágó István, a kenesei üdülő vezetője dolgozik, aki jövőre már nyugdíjba megy. A balatoni kezdés után 24 éven át vezettem a hajdúszoboszlói, 44 személyes MÁV-üdülőt, s most szeptemberben — a SZOT-átadás után — tértem ide vissza.*

Ismerkedni jó! mint ahogy — Móriczcal szólva — gyalogolni is. Járjuk az üdülőt, ide is, oda is bekukkantunk, csodáljuk a rendet, tisztaságot, a szobák színes berendezését, a függönyök szépségét, az étterem kerámia tányérjait és szűrrátétjeit, a könyvtár zsúfolt polcait és arról beszélgetünk, hogy kik élnek, pihennek egy hónapon át ebben a bensőséges hangulatú környezetben?

Claudia néni — az első tünemény, akivel összehoz a jósors. Töpörödött mami, kilencven éves, sződligeti illetőségű nyugdíjas. Bottal jár már, mert az évek megkoptatták az ízületeket, de a szellemi frissessége egyszerűen bámulatos. Ágyban pihen melegítőben, amikor bekopogunk hozzá.

Túl a kilencvenen

— *Klavgyija Mihajlovna...* — így paroláz velünk, s huncutul élvezi a meglepődésemet. — *Szibériai lány voltam én kedvesen, Krasznojarszkban születtem, Tomszkban jártam orvosegyetemre, aztán egy magyar hadifogolytiszt, a német származású Szattler Armand felesége lettem. Ötven éve kerültem Magyarországra.*

Megkopott fényképek tanúsítják, hogy az apja, az anyja, s Klavgyija Mihajlovna, — jó tartású, szép arcú és gazdag lelkületű emberek voltak hajdanán. Claudia néni is irogat. Hogy miről? Intelmeket véseget szép szálkás betűivel, öt nyelven, mert hogy harminc évvel ezelőtt tolmács lett a MÁV Vezérigazgatóságon, s erről a pályáról ment nyugdíjba... Mutatja *dr. Csanádi György* levelét, a *Gorkij Könyvtár* olvasóigazolványát, az összes papírját, fényképét, és meginvitál Sződligetre, ahol mindezeknek a tízszeresét rejtik a csendes fiókzúgok...

Senki rokona nincs már, csak jó ismerősök segítenek néki, aki az emlékeiből él, mert az első párja a második világégés végén, alezredesként tűnt el nyomtalanul valahol.

Lakatos néni vidám és közlékeny, pedig március óta ő is belépett a „kilencvenesek klubjába". Alacsony, fürge tekintetű anyóka. A turai *Mester Józsefné* nyugdíjas bizalmival van egy szobában, éppen hímzés, beszélgetés közben találom őket.

— Én, kedvesem Dombóváron lakom, de minden évszakban más gyereknél vagyok — büszkélkedik szemérmesen, majd bemutatja a családfáját, imigyen: — *Három fiam, egy lányom, tíz unokám és már 16 dédunokám van.* Télen Lászlóéknál vagyok Győrött, tavasszal Szilamérékhoz megyek Vácra, ahol nyugdíjas tanácsi dolgozó a fiam, ősszel itt pihengetek a kaposvári orvosfiam balatoni üdülőjében, nyáron pedig Lenke lányoméknál, Gondos Mihály dombóvári MÁV főfelügyelőéknél. Az urammal ötvenhárom évet és három hónapot éltünk együtt, hetvenháromban hagyott itt 83 évesen. Főellenőr volt a vasútnál.

Készülődés karácsonyra

— Jó itt lenni? — kérdezem, csakhogy más témára váltsunk.

— *Nagyon jó. Az ismerkedési esten szívesen keringőztem volna egy kicsit, de vacakol a két lábom.*

Ebédidőben meleg zsongás tölti be a négy éve avatott éttermet. Íme a mai menü: magyaros káposztaleves vagy gyümölcsleves, májastekercs burgonyával és savanyúsággal vagy a tükörtojás sóskamártás, a diósmetélttel és sajttal. A konyha csapata mindennap kitesz magáért. *Bertalan Istvánné* vezérletével odaadóan munkálkodik a jó közérzetért. Már megtervezték a karácsonyi, szilveszteri terítéket is. *Keserű Gyula* délutános szakács mondja: az étteremben gyönyörű karácsonyfát emelnek, alája mindenkinek ajándékot helyeznek, majd ünneplőben szolgálják fel a rántott halat szalmaburgonyával, illetve B-menüként a kaszinótojást és végezetül a mákosgubát... Az asztalokra narancs, szaloncukor és természetesen imbolygó lángú emlékezésre, örömre hangoló gyertya is kerül. Az ünnep első napján tűzdelt pulykasült és házi disznótoros lesz majd az ebéd — diós és mákosbejglivel, kávéval...

Jó étvágyat hozzá kedves jó idős emberek!

Pallag Róbert

Vágyak és állomások

A Heves megyei *Kompolt* a szülőfaluja. Itt ringatták Hámán Kató bölcsőjét is. Ide futnak most az emlékezés szálai, amikor a pályakezdésről beszél. Kis családi ház, poros utcák, kerítések közé szorított udvarok, akácfák... A falu szélétől kezdődött a határ, az életet adó, magót melengető föld, a vidéki emberek küzdelmeinek, örömeinek és gyötrelmeinek a színhelye. Mélyek a gyökerek. Az itt született ember kötődését a tájhoz az évtizedek sem gyengítik. Az emlékek — 59 év távlatából — már nemesebbek, érettebbek, bódítóbbak. Talán olyanok, mint a tokaji pincék hordóiban őrzött aszúbor.

Kovács Kálmán, a vasutasszakszervezet szervezési és káderosztályának munkatársa nyugdíjba vonul. Hosszú utat járt be. Egyre gyakrabban villan fel emlékezetében a kis falu képe, *a családi ház, amelynek asztalához mindig tizenegyen ültek. Hét gyerek, a szülők és a nagyszülők. Mindannyiukat az apa tartotta el, aki lakatosként dolgozott az egri pályafenntartási osztálymérnökségen.* Havi fizetése ötvenkét pengő volt. A gyerekeket korán munkába küldték. Napszámba jártak a földekre, vagy fát vágtak. Kálmán nyaranta a vasúti sínek között nyeste a füvet. Mélyen szívta magába az olajos talpfák illatát, a mozdonyok kesernyés füstjét. Már akkor megérlelődött benne a gondolat, hogy vasutas lesz. Arról álmodozott, hogy egyszer ő is vezetheti a nagy, fekete mozdonyokat.

— *Apám közbenjárására 1938-ban felvettek pályamunkásnak Egerbe* — emlékezik. — *Követ terítettünk a sínek közé, krampácsoltunk. Apám sírt, amikor az olajos talpfákat hordtuk, mert beszennyeződött és szétszakadt a nadrágom. Akkor még nem volt munkaruha. A fizetésből kellett bakancsot, nadrágot, kabátot vásárolni.*

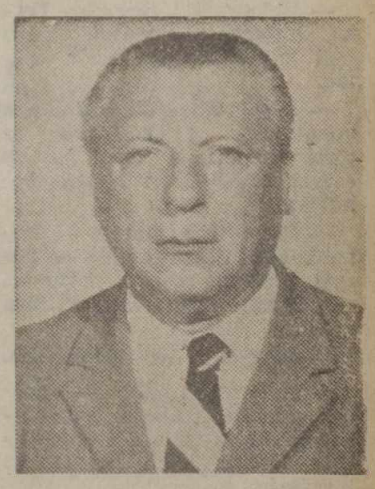
Kegyetlenül fárasztóak voltak a napok, a hetek. *Esténként — a pályamunka után — meg kellett etetni a pályamester úr állatait; fát apritott, vizet hordott a konyhára.* Ezért nem bocsátották el akkor. A vágy, hogy mozdonyvezető legyen, az esti fáradtságot is legyőzte. Megismerkedett a vezérekkel, akik megengedték neki, hogy az egri állomáson felszálljon a tartalék gépre, és lapátolja a szenet a kazánba. Néha fűtött virradatig... Csak később tudta meg, hogy egészségi okok miatt sohasem vezethet mozdonyt.

— *1940-ben a Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztériumba kerültem altisztnek, két év múlva pedig bevonultam tényleges katonai szolgálatra.* Végig jártam a második világháború poklait. 1945-ben jöttem haza a fogságból. Egy évvel később beléptem a párttagok sorába, majd tanulni kezdtem. Elvégeztem az ipari és közlekedési technikumot, később pedig a tisztképzőt. *1947-től különböző beosztásokban dolgoztam a KPM III. főosztályán, később a gazdasági vasutak igazgatóságán. 1955-ben választottak meg a gazdasági vasutak szakszervezeti csúcsbizottságának titkárává.*

A szakszervezeti mozgalommal való kapcsolatát, elkötelezettségét ezek az évek érlelték meg. A dolgozók ügyes-bajos gondjait a sajátjának tekintette. Ha tudott, mindig segített. *Tizenkilenc évvel ezelőtt került a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályára politikai munkatársnak.* Nyolc éve a központi vezetőség mellett működő nyugdíjas szakbizottság titkára. Tizennégy évig volt a VII. kerületi pártbizottság aktivistája, és tizenegy évig munkásőr.

Kovács Kálmán vasutas-dinasztia tagja. Ezt büszkén vallja, hiszen a felesége is a MÁV dolgozója volt. A nagyapja vasúti ácsként, az apósa pedig vonalbejáró őrként teljesített szolgálatot. A testvérek közül pedig ketten szintén a vasútnál dolgoznak.

Helytállását, munkásmozgalmi tevékenységét több kitüntetés is fémjelzi. Tulajdonosa a *Munka Érdemrend ezüst* fokozatának és a *Haza Szolgálatáért érdemérmek.*



Kiváló vasutas és Kiváló dolgozó.

A búcsú a munkatársaktól, a barátoktól, a szakszervezeti mozgalom aktivistáitól mindig felkavaró, emlékeket idéző. A nyugdíjbavonulás azonban nem jelent visszavonulást. Januártól a vasutas-szakszervezet aktivistájaként dolgozik tovább. Több lesz a szabad idő, kitágulnak a pihenés, a csendes szemlélődés órái.

— *Szeretem a természetet, a földet* — vallja. — *És van egy hobbim is: a horgászat. Balatonfenyvesen pár évvel ezelőtt építettem egy kis hétvégi házat. Gyümölcsfák, szőlőtőkék sorolnak a kertben. Ott mindig van tennivaló. Délutánonként aztán kiülök a Balaton-partra és a vízbe dobom a horgot. A gondolataim pedig Pesten és vidéken kalandoznak — amerre a vasút kanyarog...*

(kaszala)

UTASELLÁTÓ

Karácsonyra édességet,
ajándék-csomagokat
vásároljon
a pályaudvarokon található
Utasellátó-pavilonokban

Szép szokás

Együtt ünnepeltük a sajtó napját

A Vasutasok Szakszervezete elnökségének van egy nagyon szép szokása. Minden évben, a sajtó napján tisztelettel és nagy szeretettel méltatja, megköszöni azoknak a munkáját, akik nélkül sohase lenne igazán „életszagú" a lap: *a kérges kezű pályamunkásokat, váltókezelőket, mozdonyvezetőket, forgalmistákat és egyéb beosztású dolgozókat*, tehát mindazokat, akik napi teendőik közben vállalták a tudósítói, lapterjesztői feladatokat is.

Az idei ünnepségen — december 5-én — *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sport osztályának a vezetője köszöntötte az elnökség nevében a lap több mint félszáz tudósítóját, levelezőjét, majd *Molnár György*, a központi vezetőség titkára, méltató szavak kíséretében átadta a jutalmakat. Lapunknak több olyan levelezője van, akik negyedszázada küldik rendszeresen tudósításaikat, híreiket. Közéjük tartozik többek között *Pintér Lajos*, Vácrátót állomás nyugdíjas főnöke; *Bognár Károly*, Tapolca állomás nyugdíjas főkalauza; *Szücs Ferenc*, Hatvan állomás nyugdíjas fővizsgálója, vagy *Markos József*, a szintén nyugdíjas zalaegerszegi jegyvizsgáló.

A még aktív vasutasok között is sokan vannak azok, akik a szolgálat után, szabad időben gyakran tollat fognak, hogy egy-egy fontos eseményről tájékoztassák lapunkat, mint például a miskolci *Sepsi Gyula*, *Kisvárdai János*, *Pál István*, a hatvani *Rapi József*, a szentesi *Fogas Pál*, a szegedi *Gellért József*, a mátészalkai *Zsoldos Barnabás*, a soproni *Kovács Anikó*. A sort lehetne még folytatni, hiszen többen vállalták azt, hogy hírt adjanak arról, ami szép, ami jó, s ami gond.

Molnár György átadja a jutalmat Kisvárdai János miskolci tudósítónak (Nagy Iván felvételei)

Újságíró kollégák rendhagyó köszöntése

A magyar sajtó napján a sajtó munkásait köszöntik. Őket: a mindig csöndes szavú *Visi Ferenc* felelős szerkesztőt, és *Kaszala Sándort*, aki az újságírás mellett a szépprózában is letette a voksát.

Ketten együtt 28 esztendőt adtak az életükből a Magyar Vasutasnak. *Visi Feri* huszonkettőt, *Kaszala Sanyi* pedig hatot. Még egy kompjuternek is nehéz dolga lenne, ha kiféne számítani, hányszor jelenhetett meg nyomtatásban a nevük, hány kéziratot láttak el kézjegyükkel és hány megnyugtató levelet írtak ezalatt az idő alatt. Talán nincs is olyan állomás, ahol még nem jártak, és aligha létezik olyan vonat, amin még nem utaztak.

Számolni próbálok magamban: *a 34 ezer előfizető testvérek között is 100 ezer aktív olvasót jelent. De az is lehet, hogy még többet*, hiszen ha valakiről jót, vagy szépet írnak, azzal büszkélkedik; és tud róla a család, az apa, az anya, a feleség, a barát. Ha meg bírálnak valakit: jó magyar szokás szerint gyorsvonati sebességgel száguld a hír boldog-boldogtalanhoz.

Visi Ferenc

De mit tud az olvasó a két név viselőjéről: *Visi Ferenc* és *Kaszala Sándor* újságírókról. A legtöbben a semminél is kevesebbet. A kívülálló pályatárs tisztelgő ötlete, hogy most velük játszik, őket feszíti kínpadra, őket mutatja az ünnepi számban a Kedves Olvasónak. Méghozzá úgy, hogy mindegyikük a másikról köteles beszélni.

Kaszala Sándor újságíróé a szó:

— Én azt hiszem, hogy Ferit egy jól sikerült gól indította el az újságírás rögös útjára. Többet tudok róla, mint a tulajdon testvéremről — aki a Gyöngyösi Kötőgyártó Üzem dolgozója —, és úgy tisztelem, szeretem mintha az is lenne. Ott született, ahol a *Rába* és a *Marcal* folyók már ölelkezésre nyújtózkodnak. *Marcaltő a faluja neve.* Az apja föld nélküli napszámos volt, aztán 1938-tól a község csősze. Neki a négy gyerekén kívül semmije sem volt, mindig a máséra, a gazdagokéra vigyázott. Én azt hiszem, Feriből azért lett kert- és zyümölcsimádó, mert neki, a csősz fiának sem volt szabad a máséhoz nyúlnia. Ha az apjáról mesél, látni a szemén, hogy otthon jár, de sajnos most már csak a gyertyáit gyújthatja meg a sírján. Nincs olyan hónap, hogy legalább egyszer ne szaladna haza az édesanyjához, és akkor itt bent újra és újra szóba kerül: *mit vegyen, mit vigyen, mert egy 81 éves édesanyának már nehéz ajándékot választani.*

— Azzal a bizonyos góllal kezdtem, hát térjünk is vissza oda. A felszabadulás után három holdat kaptak az Esterházy birtokból. Volt egy tehenük, összefogták másével és úgy szántottak-vetettek. A munka és a beszolgáltatás sok volt, s mivel maradt is valami, meg nem is, Feri maga is gyakran beállt napszámosnak. A marcaltői közúti Rába-híd építésén dolgozó hidászok munkavezetője egyszer kihívta a falu focicsapatát barátságos mérkőzésre, ahol Feri, mint jobbszélső, egy olyan gólt lőtt, de olyat... 1950 tavaszán aztán a hidászok magukkal vitték Tatára, onnan iskolára küldték, s ősszel jött a katonai behívó. Kitűnően vizsgázott a rádiótávirászoknál és elkezdte a tollat is koptatni a *Néphadsereg* című lap tudósítójaként. 1951 május elején őrvezetői rendfokozattal vezényelték föl a laphoz munkatársnak. Hadnagyi rendfokozattal szerelt le. A Munkásőrségnek 1960-tól tagja és 1958. augusztus 1-től dolgozik itt a szerkesztőségben. Van egy hétvégi faháza a Dunakanyarban, ahol nagy buzgalommal kertészkedik, zöldséget, gyümölcsöt é. szőlőt termel. A bélyeggyűjtés mellett a kertészkedés a hobbija.

Visi Ferenc felelős szerkesztő így mesél a munkatársáról:

— Úgy lopta be ez a Sanyi fiú a szívembe magát, hogy szinte észre se vettem. Letett egyszer az asztalomra egy riportot, és arra kért, ha időm engedné, olvassam el rögtön. A tulajdon édesapja mozdonyon töltött utolsó szolgálati napját írta meg. Az öreg Kaszala 36 évig volt fűtő és mozdonyvezető. Elolvastam a dolgozatot, s amikor felnéztem, akkor vettem észre, hogy Sanyi áll, pedig két karosszék is van a szobámban. Talán az édesapját tisztelte akkor is, amikor végigállta, amíg elolvastam az életét?!

Kaszala Sándor

— Vámosgyörki születésű a fiú. Az édesapja úgy lett, lehetett fűtőházi segédmunkás, hogy a mama takarítónő volt a főnök úrnál. Kaszala bácsi sokszor és sokat álmodozott az olajtól izzadó gőzösökön. A legtöbbször mindig arról, hogy ebben az új világban tanulni kell a gyerekeinek. Így került Sanyi Hatvanba, a gimnáziumba. Elsős kis suttyó volt, amikor verset tett le a tanára asztalára. De idézem tizenkét verssorát, mert ez mindennél többet mond: *(A harsányan villogó neonok alatt a felfénylő rétek, / a dércukros fákra hulló / holdsugarak emlékét keresem, / az atomkor előtti patakcsobogást, / a téli esték hunyorgó kályháinak melegét. / Zümmögő számítógépek, vibráló képernyők / foglyaként szökőm kortyolgatni / elhagyott évek aszúborát, / nagyanyám kenyeret dagasztó / mozdulata kísért, és viditanak / zörgő szekerek büszke lovai.)*

— Mit mondjak még róla? Híradós volt a honvédségnél, kétszeres Kiváló Katona, és megkapta a Szovjet Hadsereg Kiváló Katonája kitüntetést. Őrmesterként szerelt le, és őt a *Magyar Vasutas* indította a pályán. Halásztelken, szinte a két kezével épített egy szép öröklakást. Van egy Enikő nevű kislánya, akinek képét talán már mindenkinek megmutatta...

Ezt tette, teszi most ezekkel a sorokkal — köszöntve a *Magyar Vasutas* minden tudósítóját, levelezőjét és természetesen a kéziratokat gépelő adminisztrátorokat — a ma húsz éve tollat forgató, vasutas családból induló pályatárs:

Németh Sándor

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

A MÁV életéről, a vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, önkéntes társadalmi munkájáról tájékoztatnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

Szolnok megyei Néplap

Ezúttal nem ismereteikből, hanem emberségükből vizsgáztak, adtak példát a felnőttek a szajoli általános iskolában. A Hazafias Népfront, az MHSZ-klub, a szülői munkaközösség tagjai, karöltve a MÁV pályafenntartási *Kossuth* és a forgalmi *Petőfi* szocialista brigádjával s a pedagógusokkal, szabad szombatjukon 300 óra társadalmi munkával segítették a gyermekintézményt.

A régi felvonulási épületet és a széntárolót bontották le, előkészítették a terepet az iskola bővítéséhez. Kerítést is csináltak, padokat festettek, csinosították a tantermeket. A szállításhoz külön segítséget is kaptak az önkéntes munkások, a *Rákóczi Tsz* szajoli gyümölcsösének vontatóit és a MÁV egyik tehergépkocsija is rendelkezésükre állt.

Dunántúli Napló

Csak a pontosság kedvéért: *beosztása rendelkező forgalmi szolgálattevő.* Ez a hivatalos elnevezése annak a munkakörnek, amelyben *Ecker Magdolna* dolgozik Pécsbányarendező állomáson. A nagymányoki születésű fiatal lány családjában ő az első és az egyetlen, aki a vasúthoz szegődött. Aznap, amikor találkoztunk, délután 16 óra 20 percre ment dolgozni. Mint mondta, a váltásokat a közlekedési lehetőségekhez igazították, mivel Pécsbánya-rendezőn sok a bejáró vasúti dolgozó. Tizenkét óra szolgálat után egy napja szabad. Ez a tizenkét óra folyamatos munkát, pillanatnyi kihagyás nélküli figyelmet, gyors döntéskészséget, pontosságot követel. Egy-egy munkanapján átlag 40—50 vonatot irányít rendeltetési helyére. Külön feladata a szénpályaudvar üres kocsikkal való kiszolgálása. Azt mondja, *nincs két egyforma munkanapja.*

Egy műszakban 20—25-en dolgoznak együtt, Ecker Magdolna irányításával. Fegyelmezett, összekovácsolódott a a túr. Nem is lehet más, hiszen az emberek életét, milliós anyagi értékeket veszélyeztetne a lazaságuk, pontatlanságuk.

Ecker Magdolna 25 éves, s ötezerkétszáz forintot keres havonta. Ebből fizeti a pécsi albérletet és minden hónapban ezer forintot küld özvegy édesanyjának. Legközelebbi terve, hogy elvégezze a marxista—leninista esti egyetemet.

Néphadsereg

A Tolnanémedi határában dolgozó *vasúti műszaki katonai alakulat munkájáról jelent meg terjedelmes, képes riport a hadsereg központi lapjában.* A katonák a falut átszelő vasútvonal pályafelújításán dolgoznak, szerelik a váltókat, elhelyezik a hegesztett, nagyobb terhelést bíró sínpárokat. Munkájuk egyben katonai gyakorlati szakkiképzés is. Miként néphadseregünk valamennyi katonája, ők is azt tanulják, amit a háborúban hazánk vár tőlük. Naponta lehetőségük van felkészültségük, katonai tudásuk, összeforrottságuk bizonyítására a munka során.

A vasútépítők — írja a lap — *elsők között csatlakoztak a XII. pártkongresszus és a felszabadulás 35. évfordulója* tiszteletére meghirdetett munkaversenyhez. Eltökélt szándékuk, hogy a múlt évi normájukat — amely huszonöt kilométer pályafelújítás és harminchét kitérő, valamint más kisebb műtárgy megépítésében realizálódott — az idei esztendőben is kifogástalan minőséggel teljesítik a kitűzött határidőre. E munkának megközelítőleg 55—60 millió forint a termelési értéke. Helytállásukkal és nagyértékű népgazdasági jelentőségű munkájukkal méltán érdemelték ki a közlekedés- és postaügyi miniszter emlékzászlaját.

Hajdú-Bihari Napló

A MÁV Debreceni Építési Főnökség szocialista brigádjai elhatározták, hogy a nemzetközi gyermekév alkalmából szervezett *kommunista műszakok béréből tizenhat milliméteres filmvetítőt vásárolnak a debreceni MÁV napköziotthonos óvoda részére.* Csatlakoztak a vállaláshoz az építési főnökség területén dolgozó katonák is, akik egy kommunista műszak bérét ajánlották fel az ajándékvásárlásra.

A fimvetítő ünnepélyes átadására a napokban került sor. A szocialista brigádok nevében *Tömöri József*, a katonák képviseletében pedig *Kardos József* szakaszvezető adta át a készüléket.

Az óvoda nagycsoportosai — köszönetképpen az ajándékért — műsorral kedveskedtek a vendégeknek.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Csúszópénz, hálapénz

RÉSZLETEK EGY VASUTAS NAPLÓJÁBÓL

Számtalan formája van a megvesztegetésnek, korrupciónak. Napjainkban finomabban fogalmazunk erről. A legközismertebb kifejezések: *csúszópénz, kenőpénz, hálapénz.* Akkor van rá szükség általában, ha valamit — ami például hiánycikk —, meg akarunk szerezni. Az igények nőnek, ezért valami mindig szerepel a hiánycikklistán. Namármost, felmerül a kérdés, hogyan lehet hálapénzt szerezni? Ehhez bizonyos feltételekre van szükség. Például:

a) *olyan helyen kell dolgozni, ahol személyesen lehet találkozni az ügyfelekkel,*

b) *legyen néhány hiánycikk a boltban, legyen egykettővel kevesebb szerelő a kelleténél, legyen gyes-en, szabadságon néhány illetékes hivatalnok,*

c) *a kacsintgatás, a kétértelmű kijelentések művészete. Ha ehhez valakinek nincs érzéke, ne keseredjen el. A fontos az, hogy legalább a kollégák jól csinálják. A hálapénz ezután dől a zsebbe.*

Munkahelyemen ideális lehetőség kínálkozik a fenti három pontban foglaltak kipróbálására.

November 8, hétfő.

A kiemelt nagyvállalat osztályvezetője, C. kis cédulát tett elém az asztalra. Ez állt rajta: *„500 forintot adok, ha kapunk vagont!"* Világos, egyértelmű a szöveg. Közömbösen zsebrevágtam a cetlit, hiszen mások is voltak a helyiségben. C. tekintetét igyekeztem elkerülni, nehogy egy kacsintással elkötelezzem magam. A becsületre gondoltam és azonnal határoztam: holnap beolvasok C-nek. Mit képzel rólam?!

November 9, kedd.

A kiemelt nagyvállalat legális úton megkapta a teherkocsikat. Vártam C.-t, hogy megleckéztessem. Engem nem lehet megvásárolni! Délután megjelent elegáns öltönyben. Intett a fejével, hogy kövessem s én mentem, mintha meghipnotizált volna. *Gyakorlott mozdulattal a zsebembe csúsztatta a pénzt és én csak dadogtam.* Atyásan megveregette a vállam, aztán eltűnt.

Hogyan mentsem fel önmagam? — töprengtem, hiszen semmi szabálytalanságot nem követtem el. *Nyugtalanított a zsebemben lapuló 500-as.* Aztán mentő ötletem támadt. Felváltottam a bankót és kiosztottam kollégáim között. Ennyit mondtam nekik:

— *Tegyétek el! Ez a C. sokat keres. Nem ártunk vele senkinek...*

Cselekedetem nem hatotta meg a kollégákat. Gúnyosan megjegyezték:

— Mondd meg őszintén, mennyi a te hasznod?

November 10, szerda.

Ismét megkísértettek. Próbára tették elvhűségemet. A textilipari nagyvállalat egyik ügyintézője kis csomagot akart átadni. Udvariasan visszautasítottam és biztosítottam arról, hogy amit lehet, ajándék nélkül is megteszek az érdekükben. Másnap visszajött. Nehezen tudtam kiengesztelni. Mentegettem magam, hogy én nem akartam megalázni a kollégát. *Nem azért utasítottam vissza a csomagot, mert abban csak egy terítő volt.*

Pár nappal később.

Minél erősebben hadakoztam, annál erősebben próbáltak behálózni a *„pénzisten hittérítői"*.

„Először mindenki így kezdi! Miért osztogatod a pénzt? Ők sem adnának neked! Nekünk is rontod az üzletet!" — magyarázták a vesztegetők.

Én hiába védekeztem, hogy a MÁV nem lehet Nyasszaföldi Tam-Tam Vasút, ahol a dzsungeltörvények érvényesülnek. Azok csak csóválták a fejüket. Egy idő után csend lett körülöttem. Egyre kevesebben akartak csúszópénzt adni. Az egyik munkatársam gyanúsan segítőkész lett. Mindig előttem kapta fel a telefonkagylót. Ha vállalati ügyintézővel tárgyaltam, a szavamba vágott és kérte, hogy ne fáradjak, majd ő beszél vele. Elkezdtek alattam, fölöttem, mellettem intézkedni. Semmi sem változott, csak éreztem, hogy kirekesztettek maguk közül.

Tanulság.

Győztesen kerültem ki a küzdelemből. Mit győztem le? A kísértést, a csábítást.

Nézem a tükörben bamba arcom. Kacsintok. Mintha C. kacsintana rám vissza. Szelíden bátorít. Talán mégis követnem kellene a többiek példáját? A különcöket nem szereti a munkahelyi közösség. Érdemes lenne ezen is gondolkozni! Mitévő legyek?

P. J.

JUBILEUMI PÁRBAJTŐRPARÁDÉ

A svájci Daniel Giger nyerte a Tokaj Express párbajtőrversenyt

Soha olyan nagy érdeklődés nem kísérte még a legjelentősebb hazai párbajtőrvívó versenyt, a Tokaj Expresst, mint a december 8-án és 9-én a budapesti Sportcsarnokban — sorra kerülő találkozót. A jubileumi eseményen tizennégy ország 192 vívója lépett pástra, köztük 76 külföldi. Eljöttek Budapestre a világnagyságok is: az olimpiai és VB-aranyérmes nyugatnémet *Pusch*, a kétszeres világbajnok svéd *Edling*, a háromszoros junior VB-győztes svájci *Poffet*... Hogy csak a legismertebbeket soroljuk.

Dr. Nedeczky László a BVSC vívószakosztályának vezetője, a Tokaj Express főrendezője mondja:

— *A korábbi esztendőkhöz hasonlóan az idén is kettős célja volt a versenynek. Egyrészt, alkalmat kívántunk biztosítani a fegyvernem legjobbjainak találkozásához, másrészt — éppen a rangos mezőny révén — népszerűsíteni akartuk a vívást, azon belül is a legférfiasabb, legkeményebb fegyvernemet, a párbajtőrt*...

A látottak egyértelműen bizonyították: *a rendezők kettős igyekezete eredményes volt.* Ez a hatalmas méretű vívófesztivál most sem fukarkodott meglepetésekben. Már az első napon olyan márkás nevek kerültek a kiesettek listájára, mint a rendező BVSC legjobbja, az olimpiai és világbajnok *dr. Fenyvesi Csaba*, a már említett *Pusch*, a svájci *Kauter*, a magyar *Pap Jenő* és *Erdős Sándor*...

Végül hatalmas küzdelemben az egyeneságról a svéd *Edling*, a svájci *Giger* és *Carrard*, valamint *Kolczonay Ernő* került a vasárnap esti hatos döntőbe. A vigasságról ugyanez a csehszlovák *Jurkának* és országos bajnokunknak, *Székely Zoltánnak* sikerült.

Ünnepi hangulatban, szépszámú érdeklődő előtt került sor a tizedik Tokaj Express döntőjére. A küzdelem kezdete előtt *Vágvölgyi Mátyás*, a rendező sportegyesület elnöke mondott ünnepi beszédet, majd pástra léptek a döntő részvevői.

Az izgalmas verseny végén abban valamennyi jelenlévő szakember megegyezett, hogy ez a parázs budapesti párbajtőrparádé egyre inkább a fegyvernem legnagyobb eseményei közé tartozik. Ezután feltehetően megkapja — az „A"-kategóriás minősítést. Ez annyit jelentene, hogy a verseny — több hasonló méretű és színvonalú eseménnyel

(Martini Kupa, Spreafico emlékverseny, Heidenheim Nagydíj stb.) — beszámítana a Világ Kupa pontversenybe. Természetesen ez a lehetőség már korábban is foglalkoztatta a Nemzetközi Vívó Szövetség (FIE) illetékeseit, ám arra hivatkozva, hogy a Tokaj Expresst túlságosan korán, december elején rendezik, elvetették a javaslatot. A példák viszont egyre inkább azt mutatják, hogy a párbajtőrvilág legjobbjai komolyan veszik a találkozót, s ennek érdekében, ha kell, még saját felkészülésükön is módosítanak...

A verseny népszerűségének okait vizsgálva nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a rendező Budapesti Vasutas Sport Clubnak neve, tekintélye van a „szakmában". A sokszoros bajnok és BEK-győztes gárda a magyar párbajtőrvívás legerősebb pillére. S a jelek azt mutatják, ezt a rangját a jövőben tovább erősíti.

A X. Tokaj Express győztese: *Daniel Giger* (Svájc) 4 győzelem, 2. *Jurka* (Csehszlovákia) 3, 3. *Edling* (Svédország) 3, 4. *Kolczonay* (Bp. Honvéd) 2, 5. *Carrard* (Svájc) 2, 6. *Székely* (Ú. Dózsa) 1.

A BVSC vívószakosztályának harmincéves évfordulója alkalmából a szakosztály legkiemelkedőbb versenyzőit — *Bóbis Ildikót, dr. Fenyvesi Csabát, Gerevich Pált* és *dr. Kamuti Jenőt* — is megjutalmazták. A Vasutasok Szakszervezetének új vándordíját, az idén nyújtott teljesítményéért *Maros Magda* vehette át.

Pilhál György

Vidékbajnokságot nyertek Veszprémben a Szolnoki MÁV MTE serdülő leánytőrözői

Jó a vívóutánpótlás Szolnokon. Ezt bizonyítja, hogy a *Veszprémben* megrendezett 1979. évi serdülő és ifjúsági vívó csapatbajnokságon — ahol három vidéki terület fegyvernemenkénti első három helyezettje vett részt — *nagyszerűen szerepeltek a szolnoki vívók.* Az országos bajnokságra hat csapat jutott tovább. A Szolnoki MÁV MTE serdülő leánytőrözői — *Pusztai, Balla, Feigl, Demecs* — imponáló fölénnyel megvédték bajnoki címüket.

A serdülő kardozók — *Hidasi, Szűcs, Nagy* — bronzérmet szereztek. Az ifjúsági kardozók — *Banczik, Mosonyi, Ragó* — negyedikként, az ifjúsági párbajtőrözők pedig hatodikként jutottak tovább. A decemberi országos bajnokságra csak a serdülő fiútőrözőknek nem sikerült bekerülniük.

(Kőhidi)

TEREMFOCI

A nagykanizsai üzemfőnökség csomóponti KISZ-bizottsága teremfoci-bajnokságot rendezett, amelyen hat csapat vett részt. A győzelmet és a vándorserleget a főnökség II-es KISZ-alapszervezete nyerte, amelynek tagjai dízelmozdony szerelők. A második az I-es alapszervezet a harmadik pedig a mozdonyvezető gyakornokok csapata lett.

A bajnokság második fordulóját februárban rendezik.

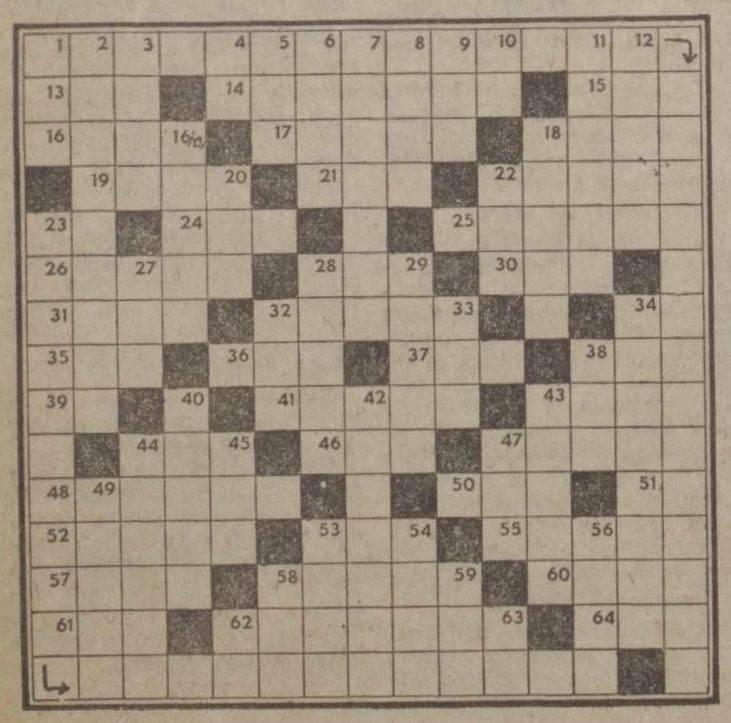
Műrepülő modellek a Nyírség kupáért

Nyíregyházán a közelmúltban rendezték a X. Nyírség Kupa nemzetközi rádió-távirányítású műrepülő modellversenyt. A kupa győztese *Stefel Győző*, a budapesti MÁV Modellező Klub tagja lett. A nemzetközi mezőnyben a vasutas klub másik versenyzője, *Simon István* az 5. helyen végzett.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Tanulni mindig érdemes. Ezt bizonyítja a megfejtendő mondat is. (Folytatás a 23. függőlegesben.) 13. Betűpótlással a kutya teszi. 14. Működő, tárgyraggal. 15. Kevert per. 16. Égszínkék. 17. A döntetlen, elsősorban a sakkban. 18. Gyorsaság, elán. 19. Megtalálja a maga foltját. 20. Svájci kanton. 22. Étlapon olvasható. 23. Kicsinyítő képző. 24. Évszak. 25. Vissza: kalácsféle. 26. Írás a feladata. 28. Eszik a végén. 30. Király (francia). 31. Húzott. 32. Férfi szerep a Bánk bánban. 34. Juttat. 35. Kánikulában van. 36. A hernyó és a lepke közötti állapot 37. Bibliai alak. 38. Horony. 39. Római 51. 41. Ügetés. 43. Női ivarsejt. 44. Elmagyarosodott népcsoport az Alföldön. 46. ... carte, étlap szerint. 47. Lengyel tengerparti város. 48. Amerikai eredetű tánc. 50. Szeszes ital. 51. Méta fele. 52. Aszód betűi keverve. 53. ... club, nemzetközi írói egyesülés. 55. Házi szárnyas, egyes vidéken. 57. Francia város. 58. Afrikai főváros. 60. Suta ikerszava. 61. Széptevés fordítottja. 62. Francia férfi név. 64. Dalaiban van.

Függőleges: 1. Török méltóság. 2. Nápoly egyik néprétegének neve. 3. Becézett női név. 4. A mai napon. 5. Betűpótlással akár róka is lehet. 6. Madár is, gép is. 7. Víz- és tűzálló anyag. 8. Kártyajáték. 9. N, R, I. 10 Latin kötőszó. 11. Hímzésfajta. 12. ... lált, szem (csés.) 16. Sokat emlegetett falu. 18. Vissza: csomag, ruhadarab. 20. Szín. 22. ... ta, főütőér. 27. A Duna mellékfolyója fordítva. 28. Afrikai állat. 29. Jugoszláv folyó. 32. Több ásvány nevében is szerepel. 33. Táncot lejt. 34. Önműködő. 38. Egy korszak a Szovjetunióban. 40. Ilyen meggy is van. 42. Heves megyei község. 43. Portalanított ellentéte. 44. Nagyobb ellentéte. 45. Nomád páratlan betűi. 47. Több, mint elég. 49. Domb 52. Kevert kapu. 54. Gyermeteg, hiszékeny. 56. Szükséges. 58. Vissza: kopasz. 59. Kevert cet. 62. Hangtalanul mar. 63. Mint 10. függőleges.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 23. függőleges.

Beküldési határidő: 1980. január 4.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az ittasság már nem egy balesetnek előidéző oka volt.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 23. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Tóth Károly, Mátészalka, Március 21. tér 1. 4700; ifj. Eszenyi István, Budapest, Szilágyi D. tér 7. sz. f. 4. 1011; Bottka László, Szob, Malinovszkij út 26. 2628; Borbély Irén, Hatvan MÁV állomás; Gergely József, Várpalota, Mészáros L. u. 48. 8101.

Kommunista szombat a gyermekév jegyében

November 3-án kommunista szombatot tartottak *a szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség dolgozói.* Több mint százhetvenen — többnyire fiatalok — összesen 1300 munkaórában légvezetékeket bontottak, nyomjelző festést végeztek és csatornákat ástak. Az elvégzett munka értékét növeli, hogy az ilyen feladatoknál hiányzik leginkább a munkáskéz a főnökségnél.

A kommunista szombaton végzett munkáért járó 18 ezer forint egyrészét a gyermekalap országos számlájára fizetik be. Egy bizonyos összeggel pedig a Vas megyei úttörők apátistvánfai nyári táborához járulnak hozzá.

Sz. J. I.

A Hivatalos Lapból

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

41. számból: 102938/1979. A lakásépítéshez biztosított vállalati tehergépjármű fuvardíjköltségének elszámolása.

42. számból: 110559/1979. Üzemi balesetek, foglalkozási megbetegedések esetén az egészségügyi ellátás keretében nyújtott szolgáltatások ellenértékének elszámolása.

44. számból: 109280/1979. A munkabérek, az egyéb ellátások, a szakmunkástanulók és a szakmunkásképzésben részt vevő szakközépiskolai tanulók ösztöndíjának kiegészítése.

45. számból: 111700/1979. A szocialista munkaverseny-mozgalom ifjúsági formáinak szervezése a Magyar Államvasutak területén.

46. számból: 109923/1979. Lakásgazdálkodásban új nyomtatványok rendszeresítése.

47. számból: 113915/1979. A nyugdíjmegállapító és folyósító eljárási utasítás módosítása.

48. számból: 113724/1979. A MÁV Tisztképző Intézet átszervezése.

113502/1979. Az egyenruha-térítés összegének megállapítása.

HÍREK

— **Télapó ünnepség.** A hatvani vontatási főnökség Puskás Tivadar szocialista brigádja az idén is rendezett télapó ünnepséget, amelyen részt vettek a brigádok családtagjai és gyermekei. A kicsik édességet, ajándékot kaptak az élelmiszer kiskereskedelmi vállalat mikulásától.

— **Nyugdíjasok találkozója** A dunakeszi járműjavító gazdasági és társadalmi vezetői kétévenként nyugdíjas találkozót rendeznek. Az idén november 30-án került erre sor, amelyen százan vettek részt. A vendégeket Bősz József szbtitkár köszöntötte, majd a vasutasszakszervezet ének- és zeneiskolájának népi zenekara, valamint Boros Jolán, Fónay Márta, Varga László és Reményi József szórakoztatta a megjelenteket.

— **Gyermekek öröme.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága is megrendezte a hagyományos télapó ünnepséget a város Batsányi János Művelődési Házában. A gyerekeket bábjátékokkal és mesefilmekkel szórakoztatták, majd a télapó 396 ajándékcsomagot adott át a kicsiknek.

— **Újítási verseny.** A debreceni igazgatóság tervgazdasági és műszakfejlesztési osztálya minden évben megrendezi a szolgálati helyek újítási versenyét. Az idei versenyen — a tavalyihoz viszonyítva — 125 százalékkal emelkedett a hasznosítható újítások száma. A szolgálati helyek versenyének győztese a debreceni állomásfőnökség lett.

— **Vasutasok a gyermekekért.** Salgótarján állomás dolgozói, a szertár vasutasaival közösen tizenháromezer forintot gyűjtöttek össze, amit a város gyermekintézményeinek ajánlottak fel. A vontatási főnökség dolgozói négyezer forinttal járultak hozzá az óvodák és bölcsődék fejlesztéséhez.

Közöljük Kedves Olvasóinkkal, hogy a Magyar Vasutas 25. száma — tekintettel a karácsonyi és az újévi ünnepekre, valamint az év végi munkaszüneti napokra — a 26. számmal összevonva, december 15-én, 12 oldal terjedelemben jelenik meg.

Legközelebbi lapunk január első felében kerül olvasóink kezébe.

— **Nők találkozója.** A hatvani vontatási főnökség Zalka Máté és Kállai Éva szocialista brigádjai megrendezték a nyugdíjas nők találkozóját, amelyen negyvenen vettek részt. A megjelenteket Piroska József, a főnökség szbtitkára tájékoztatta az eddigi eredményekről, majd az óvodások és a főnökség KISZ-fiataljai műsorral szórakoztatták a vendégeket.

Helyesbítés. Lapunk október 6-án megjelent 20. számában, a Fegyveres Erők Napja alkalmából a Honvédelmi Érdemérem (25 évi tevékenység után) kitüntetésben részesültek felsorolásánál sajnálatos elírás történt. Mocsári Ferenc nem Salgótarján, hanem Somoskőújfalu állomásfőnöke.

(a szerk)

Lakáscsere

Elcserélném Bp. Kerepesi út 1/a. VI. épületben levő nagy méretű (100 négyzetméteres), korszerűsített két szoba komfortos, telefonos lakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet munkaidőben 852—711, munkaidő után pedig 144—240 telefonszámon., dr. Dénes Ferenc.

Elcserélném szászhalombattai másfél szoba összkomfortos, 52 négyzetméter alapterületű — hideg, melegvizes, távfűtéses lakásomat budapesti 2, vagy 1,5 szobás komfortos lakásra. Érdeklődni: Körösi Ferenc, Szászhalombatta, Eötvös L. u. 5. II. 8. Telefon: 831—086 este 19 órától.

Elcserélném pécsi, szabadrendelkezésű két szobás belvárosi lakásomat budapestire. Érdeklődni este a 893—290 telefonon, Pethő Beáta.

Elcserélném napfényes, két nagy szobás, plusz hálófülkés, telefonos, Dunára néző, 80 négyzetméter alapterületű, összkomfortos MÁV-bérlakásomat kisebb méretű, másfél-két szobás szintén összkomfortos budapesti tanácsi lakásra. Lakótelepi is lehet. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni az esti órákban 133—155 telefonszámon vagy levélben: dr. Molnár Kálmán, Budapest, Soroksári út 13. sz. II. 7. 1095.

Ötletpályázati hónap

A budapesti igazgatóság — a területi bizottsággal közösen — a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére szeptemberben valamennyi elbírálási joggal felhatalmazott szolgálati főnökség részére *újítási ötletpályázati hónapot hirdetett.* Ennek célja a munka hatékonyságát, könnyítését szolgáló javaslatok ösztönzése volt. Felhívták a figyelmet az energia- és létszámmegtakarításra, a kulturált utazás feltételeinek megteremtésére.

Az ötleteket külön bizottság minősítette, amelynek tagjai újítási ügyintézők, szakvéleményezők és a helyi szakszervezeti bizottság képviselői voltak. A budapesti igazgatóság szolgálati helyein *1439 ötlet született, amelyből 685-öt fogadtak el, és 484-et újításnak minősítettek.* A versenyben 38 szolgálati főnökség több mint száz szocialista brigádja vett részt.

A legjobb eredményt elért szolgálati főnökségek pénzjutalmat kaptak, összesen 75 ezer forintot. *Az első a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség lett 108 hasznosítható ötlettel.* Második a hatvani vontatási főnökség, harmadik a ferencvárosi vontatási főnökség, negyedik a józsefváros állomás és ötödik a győri vontatási főnökség.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229-872,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1064 Bpest VII., Rákóczi út 64.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219 — 11 859
79—5278 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

FELVESZÜNK!
KIKÉPEZÜNK!
A MÁV Budapesti Igazgatóság szolgálati főnökségeire:
NŐKET, FÉRFIAKAT, LÁNYOKAT, FIÚKAT,
iskolai, szakmai végzettségük, érdeklődésük, alkalmasságuk szerint:
forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, kocsirendező, saruzó, vágányfékkezelő, kocsifeliró, személy- és árupénztáros, távgépíró, jegyvizsgáló, vonatvezető, raktárnok és rakodómunkás munkakörökbe.
Gimnáziumi, középiskolai vagy vasipari szakmai végzettséggel:
mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, általános villamos- és híradásipari műszerész, fűtés- és vízvezetékszerelő, lakatos szakmunkásokat, műhelyi járműjavító szerelő, berendezés fenntartó munkakörökbe.
FELVESZÜNK TOVÁBBÁ:
festőket, mázolókat, ácsokat, asztalosokat, kőműveseket, burkolókat, pályamunkásokat, betanított és segédmunkásokat, állomási és kocsitakarítókat.
KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ 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, vontatási pályafenntartási főnökségein, valamint a
KÖZPONTI MUNKAERŐ-FELVÉTELI IRODÁN
Budapest, Keleti pu. (Cinkotai kapu).
Telefon: 145—010.